

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

Van de heer Joris Vandenbroucke

Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie

(m.o.o. de herziening van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg)

INHOUDSTAFEL

MANAGEMENTSAMENVATTING	3
0. Inleiding.....	4
LUIK A	5
1. Het huidige openbaar vervoersnetwerk.....	5
1.1. De decretale verankering van basismobiliteit & netmanagement	5
1.1.1. De basismobiliteit	5
1.1.2. Het netmanagement.....	6
2. Uitvoering en evaluatie basismobiliteit en netmanagement	9
2.1. Uitvoering.....	9
2.2. Evaluatie	11
2.2.1. Sterktes.....	11
2.2.2. Zwaktes	12
LUIK B	14
3. Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie.....	14
3.1. Kiezen voor De Lijn als interne operator én regisseur van het Vlaamse stads – en streekvervoer.....	14
3.2. Een nieuw netmanagement	15
3.3. Een structurele en duurzame financiering voor het openbaar vervoer.....	19
4. Voorstel van regelgevingsagenda.....	20
BIBLIOGRAFIE	21

MANAGEMENTSAMENVATTING

In deze conceptnota reiken we de bouwstenen aan voor een kwaliteitssprong van ons openbaar vervoer als publieke dienstverlening die de economische én sociale functie ervan versterkt zodat het aantrekkelijker wordt voor iedereen, zowel in de stedelijke als in de landelijke regio's.

In luik A lichten we de architectuur van het huidige openbaarvervoersnetwerk toe en evalueren we het resultaat. Aan de grondslag daarvan liggen de basismobiliteit en het netmanagement (2002). Waar de basismobiliteit aanbodsgericht is en de toegang tot openbaar vervoer voor iedereen verzekert, vertrekt het netmanagement vanuit de vervoersvraag en bereikbaarheid om aantrekkelijke, functionele verbindingen te voorzien.

Niettegenstaande het aantal gebruikers van bus en tram sterk is toegenomen, blijft er een groot onbenut potentieel van verplaatsingen waarvoor het openbaar vervoer een alternatief voor de wagen kan zijn. De strikte normering inzake basismobiliteit, een onvoltooide toepassing van het netmanagement en besparingen op het aanbod hebben geleid tot een vervoersnetwerk, in het bijzonder buiten de steden, waarvan de verbindende functie verwaterde. Dit noopt tot een grondige herdenking van het volledige vervoersnet van De Lijn.

In luik B schuiven we drie bouwstenen naar voor van een aantrekkelijker en functioneler openbaar vervoersnetwerk. We laten het principe van een afdwingbaar recht op mobiliteit niet los, de zogenaamde 'mobiliteitsgarantie'. Elke Vlaming moet zich kunnen verplaatsen zonder eigen wagen. Dit is een kerntaak voor de overheid die De Lijn aanduidt als interne operator en regisseur voor het stads- en streekvervoer.

We herzien de architectuur van het openbaar vervoersnetwerk waarin voortaan een veel duidelijker onderscheid tussen verbinden en ontsluiten vooropstaat. Er is een duidelijke hiërarchie tussen een snel, hoogfrequent, robuust en functioneel **kernnet** met een verbindende functie dat nauw is afgestemd op het treinaanbod en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, een **tussennet** met een ontsluitende functie en een **flexnet** waarmee we via een flexibel, collectief en vraagafhankelijk aanbod een kwaliteitsvoller antwoord geven op de verspreide en lagere vervoersvraag in landelijke gebieden en tijdens de daluren elders.

Het vervoersnetwerk transformeert zo van een spaghetti-model met lange, meanderende lijnen naar een leesbaarder en aantrekkelijker net met een stevige ruggengraat van verbindingslijnen, ontsluitende lijnen met vlotte overstap naar het kernnet en met flexibele oplossingen in landelijke gebieden en elders tijdens de daluren.

Een duurzame financiering van investeringen via de aanwending van een gedeelte van de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens, moeten deze omslag naar een publiek, toegankelijk en in alle opzichten beter openbaar vervoer mogelijk maken.

0. Inleiding

In verschillende beleidsdocumenten van de Vlaamse Regering wordt een grondige hertekening van het tot dusver ontplooid openbaar vervoersbeleid vooropgesteld.

Daarbij passeren de concepten van 'basismobiliteit' en 'basisbereikbaarheid' vaak de revue.

Ter situering van deze conceptnota een korte bloemlezing:

"De Lijn – basisbereikbaarheid

We willen een goed openbaar vervoeraanbod waarborgen dat meer vraaggestuurd is. Voor de reiziger betekent dat maximaal inzetten op comfortabele voertuigen, optimale frequenties, concurrentiële snelheid en eenvoudig geïntegreerde dienstverlening en tarieven. Het concept van basismobiliteit wordt geëvalueerd en evolueert op basis hiervan naar basisbereikbaarheid.

In dunbevolkte gebieden realiseren we in nauw overleg met de lokale besturen een antwoord op de specifieke vervoersvragen en dit wordt op basis van reizigersvervoersstromen, via de MOBIBkaart en het RETIBO-systeem verzameld. Met een gericht aanbod wordt vervoersarmoede vermeden. We zetten daarvoor in op innovatieve vervoersconcepten en stimuleren die sterk, zoals bijvoorbeeld belbussen, deeltaxi's/regiotaxi's, buurtbussen, deelfietsen, deelauto's ..."¹

"Herziening decreet personenvervoer

*Ik evalueer het decretaal verankerde concept van basismobiliteit en geef inhoud aan het begrip basisbereikbaarheid. Ik pas vervolgens het decreet personenvervoer aan aan deze nieuwe principes van de basisbereikbaarheid."*²

Het is voorsnog onduidelijk wat men precies bedoelt met het concept van 'basisbereikbaarheid', noch hoe het zal worden ingevuld en wie hiervoor zal instaan. De Lijn organiseert hierover een stakeholdersforum terwijl de commissie Mobiliteit en Openbare Werken hoorzittingen zal organiseren.

Met deze conceptnota wil de sp.a-fractie haar bijdrage leveren aan het belangrijke debat over de basisbereikbaarheid. We spreken ons in deze conceptnota uit over een aantal fundamentele keuzes die de Vlaamse Regering hierin zal moeten maken, ook met het oog op het afsluiten van een nieuwe beheersovereenkomst voor de komende 5 jaar met De Lijn.

Deze conceptnota 'van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie' - met het oog op de herziening van het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg van 20 april 2001- bestaat uit twee delen. Een eerste luik (A) waarin de huidige regelgeving wordt beschreven en wordt geëvalueerd op basis van het beschikbare materiaal. Een tweede luik (B) waarin de krachtlijnen worden geschetst voor de nieuwe regelgeving. Deze vormen tegelijkertijd mee de uitgangspunten voor de toekomstige architectuur van ons openbaar vervoersnetwerk.

¹ Vlaamse Regering, 2014, Regeerakkoord 2014-2019, p. 40

² Ben Weyts, 2014, Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019, p. 52

LUIK A

1. Het huidige openbaar vervoersnetwerk

1.1. De decretale verankering van basismobiliteit & netmanagement

De architectuur van ons huidige openbaar vervoersaanbod werd vastgelegd in het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg³. Zowel de basismobiliteit als het netmanagement kregen er een decretale verankering - respectievelijk in artikel 4 en 8 van het decreet personenvervoer.

Er wordt regelmatig verwezen naar dit decreet als naar 'het decreet basismobiliteit'. Misleidend, want ook netmanagement kreeg er een decretale basis.

Artikel 4 :

De basismobiliteit heeft tot doel binnen de woonzones van grootstedelijke, stedelijke, randstedelijke, kleinstedelijke en buitengebieden een minimumaanbod van geregeld vervoer aan de gebruiker te bieden. Het minimumaanbod houdt bedieningsfrequenties en afstanden tot haltes van geregeld vervoer in.

Artikel 8 :

Het netmanagement heeft tot doel de realisatie van de basismobiliteit en de doelmatige en efficiënte organisatie van het geregeld vervoer, waarbij maximaal tegemoet gekomen wordt aan de verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsstromen.

De decretaal verankerde concepten 'basismobiliteit' en 'netmanagement' werden vervolgens uitgewerkt in respectievelijk 'het besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaams Gewest'⁴ en 'het besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement'⁵. Dat deze twee uitvoeringsbesluiten elkaar volgden op nauwelijks twee weken illustreert nogmaals de nauwe verwantschap tussen de beiden.

Het is dus belangrijk om beide concepten in ogenschouw te nemen. Basismobiliteit staat niet los van het netmanagement en *vice versa*. We bespreken ze hieronder dan ook beide.

1.1.1. De basismobiliteit

Met het besluit basismobiliteit werden de normen voor het minimumaanbod van geregeld vervoer vastgelegd door middel van minimale bedieningstijden, minimale bedieningsfrequenties (en hierdoor ook maximale wachttijden) en maximale afstanden (gemeten in vogelvlucht) van het vertrekpunt in een woonzone tot een halte van geregeld vervoer.

De onderstaande tabellen schematiseren de normen voor de basismobiliteit.

³ Hierna: het decreet personenvervoer

⁴ Hierna: het besluit basismobiliteit

⁵ Hierna: het besluit netmanagement

Tabellen: normen basismobiliteit

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

Weekend	Grootstedelijk	Stedelijk	Randstedelijk	Kleinstedelijk	Buitengebied
Amplitude 8-23 uur					
Frequentie	20'	30'	60'	60'	120'

De indeling van Vlaanderen in gebieden (grootstedelijk, stedelijk, rand – en kleinstedelijk, buitengebied) steunt op het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale Structuurplannen. Deze werden overgenomen bij de uitvoering van de basismobiliteit.

Het besluit basismobiliteit stelt expliciet dat het minimumaanbod van geregeld vervoer ook kan worden gewaarborgd door vraagafhankelijk geregeld vervoer, behalve dan tijdens de spitsuren in de grootstedelijke gebieden en de stedelijke gebieden (art. 2, § 2).

Het besluit stelt tenslotte nog dat elke benadeelde recht heeft op een vergoeding als aan de normen voor het minimumaanbod niet wordt voldaan op voorwaarde dat hij heeft gebruikgemaakt van een taxi om een verplaatsing te maken waarvan het vertrekpunt binnen een woonzone is gelegen en op voorwaarde dat er geen onvoorzienbare of onvermijdbare gebeurtenissen hebben plaatsgevonden die de normale lijnvoering van de VMM zouden hebben beïnvloed (art. 11, § 1). Het besluit basismobiliteit voorziet hiervoor in een hoofdstuk 'klachtenbehandeling'. Die klachtenprocedure is evenwel nooit formeel doorlopen.⁶

1.1.2. Het netmanagement

Het besluit netmanagement telt maar één artikel, waarin de Vlaamse Regering het netmanagement volledig goedkeurt zoals het werd opgesteld door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn.

De beschrijving van het netmanagement omvat tientallen pagina's en een rist aan bijlages met diverse regels en criteria over:

- de gevolgde reisweg
- de exploitatiewijze
- het bedieningsniveau
- het comfort in de ruimte zin en de halte-infrastructuur
- de informatie aan de burger in het algemeen
- de informatie aan de stopplaatsen omtrent het aanbod van geregeld vervoer
- de eventuele uitbreiding of verhoging van de bedieningstijden
- de doelstellingen m.b.t. de commerciële snelheid

⁶ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr. 622 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke

- de minimaal te bedienen aantrekkingspolen binnen het te bedienen gebied

Waar basismobiliteit de nabijheid van haltes en de bedieningsfrequenties van die haltes vastlegt, worden er in het netmanagement allerlei complementaire randvoorwaarden bepaald. Met andere woorden: daar waar basismobiliteit de ondergrens van het openbaar vervoersnetwerk bepaalt – en als een basisrecht afdwingbaar is door individuele burgers – vormt netmanagement het streefdoel voor De Lijn.⁷

De Vlaamse Vervoersmaatschappij stelt het netmanagement op haar website zo voor (mijn onderlijning):

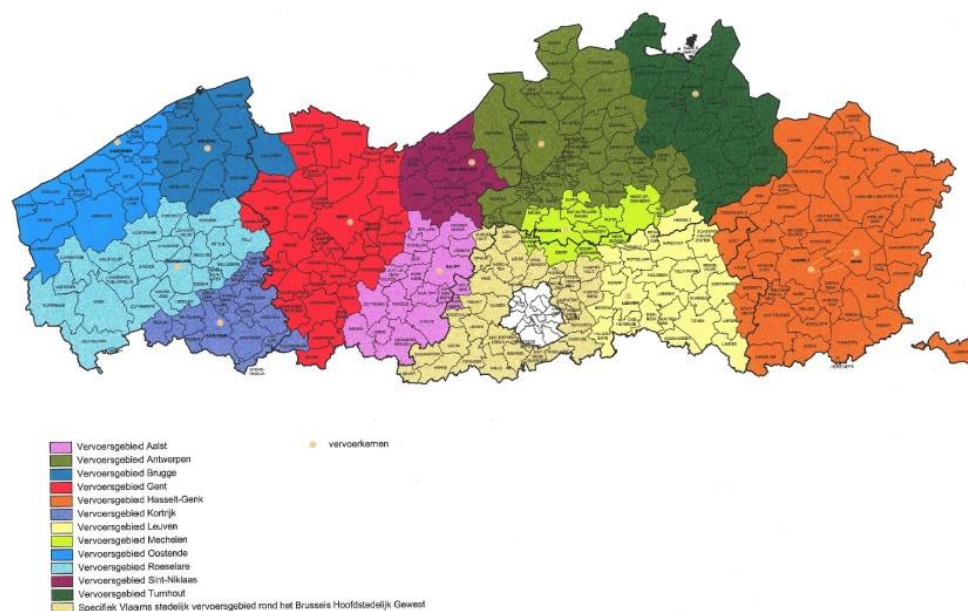
“Een ideaal net van De Lijn ontwikkelen, afhankelijk van de vraag in elke regio. Dat is het doel van ‘het besluit netmanagement’ van de Vlaamse overheid. Het besluit beschrijft een aantal voorwaarden en normen waaraan het net van De Lijn moet voldoen bovenop het aanbod basismobiliteit.

Netmanagement gaat uit van de vraag naar vervoer, terwijl basismobiliteit uitgaat van een basisaanbod aan vervoer. Met netmanagement willen we ons stads – en streekvervoer verder verfijnen door nieuwe verbindingen te voorzien of de frequentie van bestaande lijnen aan te passen.

Netmanagement hanteert objectieve onderzoeksmethodes waarmee we nagaan waar de grootste noden zich voordoen. In elk vervoersgebied analyseren we de bestaande verplaatsingsstromen. Dit vergelijken we met het bestaande aanbod aan openbaar vervoer en de criteria van het besluit netmanagement.

Het resultaat is dan bijvoorbeeld een nieuwe bus – of tramlijn of een aangepaste dienstregeling.”⁸

Figuur: de 12+1 vervoersgebieden in het netmanagement



⁷ Blondia, 2014, Een onderzoek naar het ruimtelijk sturend potentieel van een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersproject voor de Vlaamse Nevelstad & Een netwerk van verknoopte corridors als strategie voor de transformatie van mobiliteits – en verstedelijkingspatronen, p. 40

⁸ Website De Lijn, 2015, uitleg over het netmanagement

Het netmanagement deelt Vlaanderen op in 12 (+1) zogenaamde vervoersgebieden⁹ die een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit en bestaan uit een vervoerskern (de stad zelf) en een invloedsgebied (de gemeenten die gericht zijn op de stad), behalve voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar er geen vervoerskern is gedefinieerd. Elk van de vervoersgebieden is dus georganiseerd rond een stad in Vlaanderen. Deze opdeling in vervoersgebieden moet gezien worden als een middel om over heel Vlaanderen tot een geïntegreerd, gestructureerd en gelaagd netwerk van openbaar vervoersverbindingen te komen; waarbij opnieuw de indeling van kernen volgens het RSV wordt gevolgd (grootstedelijk, stedelijk, randstedelijk, kleinstedelijk en buitengebied). Het zijn de vervoersgebieden met hun vervoerskern die de macrostructuur vormen voor ons huidige openbaar vervoersnetwerk.

Het netmanagement legt een groot aantal regels en criteria op voor de verbindingen op zowel bovengewestelijk, gewestelijk, bovenlokaal en lokaal niveau, waarvan de bediening (en bijgevolg ook de bereikbaarheid) van ‘aantrekkingspolen’ er één van is.

Tabel: overzicht aantrekkingspolen zoals opgelijst in het besluit netmanagement

Lokale aantrekkingspolen	Bovenlokale aantrekkingspolen	Bovenlokale aantrekkingspolen met specifiek karakter
Gemeentehuis / administratief centrum	Winkelconcentratie / shoppingcentrum	Tewerkstellingspool (waaronder bedrijventerrein)
Postkantoor	Bioscoopcomplex	Evenementhal
Vredegericht	Hogeschool / universiteit	Pretpark
Gemeentelijk of stedelijke begraafplaats	Academie	Dancing
Rusthuis	Crematorium	
Basisschool	Ziekenhuis	
Middelbare school	Sportcomplex / sportstadion	
Openbare markt	Recreatiedomein	
Sporthal / zwembad	Rechtbank	
Sociocultureel centrum	Gevangenis	
Bibliotheek	VDAB-opleidingscentrum	
OCMW-kantoor	Theater / concertzaal	
RVA-bureau / VDAB kantoor	Museum	
Ontvangstkantoor belastingen	Badplaats aan de Vlaamse Kust	
NMBS-station		

Het bovenstaande illustreert dat de filosofie achter het huidige openbaar vervoersnetwerk van De Lijn er nooit één geweest is die enkel uitging van een zogenaamde “blinde aanbodpolitiek”. Bereikbaarheid en vraaggerichtheid zijn steeds belangrijke uitgangspunten geweest voor de opbouw van het netwerk.

Daarnaast is er de politieke keuze gemaakt om hieraan basismobiliteit te koppelen, als een soort van ondergrens voor het netwerk. Het geheel is via het netmanagement geïntegreerd tot één openbaar vervoersnetwerk.

⁹ De twaalf vervoersgebieden liggen rond de steden Antwerpen, Gent, Aalst, Brugge, de bipool Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout. Daarnaast is er nog het specifiek Vlaams stedelijk vervoersgebied rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

2. Uitvoering en evaluatie basismobiliteit en netmanagement

2.1. Uitvoering

Van 2000 tot 2007 werd de basismobiliteit over de 5 entiteiten (West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg) uitgerold. De basismobiliteit werd daarbij tot 'slechts' 90% uitgevoerd omdat de invulling van de laatste tien procent in een aantal gebieden bijzonder duur zou zijn. Voormalig minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt zei daarover in 2008 het volgende:

*"Er is beslist dat er niet naar 100% zou worden geëvolueerd omdat de laatste tien procent in een aantal gebieden vaak bijzonder duur zou zijn. De laatste keer hebben we in 2006 geïnvesteerd in basismobiliteit (...) De kostprijs van de laatste 10% werd op dat moment geraamd op meer dan 30 miljoen euro bijkomende exploitatie-uitgaven per jaar. Er is beslist om de middelen die jaarlijks voorzien zijn voor de bijkomende exploitatie, niet op het decreet basismobiliteit in te zetten maar op netmanagement."*¹⁰

Voor het realiseren van de normen basismobiliteit kreeg De Lijn uiteindelijk een cumulatief budget van 121,5 miljoen euro.

Tabel: overzicht van de exploitatiekosten voor de projecten basismobiliteit - evolutie cumulatief budget basismobiliteit in € mio¹¹

Jaar	Voorzien in beheersovereenkomst	Toegekend budget aan De Lijn
2000		8,7
2001		20,9
2002		39,8
2003	64,8	64,8
2004	86,5	86,5
2005	111,5	101,5
2006	136,5	116,5
2007	136,5	121,5

Tussen 2007 en 2009 liep vervolgens een programma om uitvoering te geven aan het netmanagement (de zogenaamde 'projecten netmanagement'). Daarvoor werden tientallen potentieelonderzoeken en haalbaarheidsstudies uitgevoerd. Maar van de 118 opgelijste prioriteiten die daaruit voortvloeiden, werden er uiteindelijk slechts 48 gerealiseerd.¹² De programma's netmanagement werden vanaf 2010 vervangen door zogenaamde 'gebiedsevaluaties', waarbij er gestreefd werd naar een betere afstemming van vraag en aanbod. Deze gebiedsevaluaties hebben vooral geleid tot schrappingen in het aanbod en minder tot optimalisaties.

Vanaf 2010 kreeg De Lijn immers besparingen opgelegd. Een eerste keer in 2010, een tweede keer in 2012, waardoor De Lijn in de volledige legislatuur 2009-2014 ongeveer 100 miljoen bespaarde, ofwel ca. 10% van het totale budget van De Lijn.¹³

¹⁰ Commissie mobiliteit en openbare werken van 15 april 2008

¹¹ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr. 620 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke

¹² Antwoord van minister Hilde Crevits op schriftelijke vraag nr. 1362 van 26 juli 2011 van Jan Roegiers

¹³ Mobiliteitsraad (MORA), 2014, Mobiliteitsrapport, p. 8

De impact daarvan op de basismobiliteit wordt geïllustreerd door de onderstaande tabel, waarbij er werd berekend welk deel (%) van de bevolking, wonend in een woonzone, qua frequentie, aangeboden aan de dichtst bij de voordeur gelegen halte, voldoet aan de normen van de basismobiliteit. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt tussen februari 2010 (voor de eerste besparingsronde) en september 2012 (na de tweede besparingsronde).¹⁴

Tabel: frequentienorm basismobiliteit februari 2010 en september 2012

	Dinsdag		Zaterdag		Zondag		Ochtendspits		Avondspits		Dal	
Entiteit	Feb 2010	Sept 2012	Feb 2010	Sept 2012	Feb 2010	Sept 2012	Feb 2010	Sept 2012	Feb 2010	Sept 2012	Feb 2010	Sept 2012
Antwerpen	89,04	88,72	91,33	91,26	85,8	84,55	89,04	88,12	89,75	88,55	89,51	89,64
Oost-Vlaanderen	93,55	92,28	96,72	93,09	94,29	85,79	92,6	88,55	93,5	90,68	94,2	92,86
Vlaams-Brabant	86,84	87,87	94,86	93,84	89,42	88,3	85,95	87,12	86,96	88,76	91,92	91,13
Limburg	79,14	78,04	88,53	86,19	67,21	62,51	80,69	77,67	84,8	83,41	84,5	83,99
West-Vlaanderen	81	69,57	87,29	82,26	80,37	73,66	71,92	64,59	81,95	75,68	85,89	75,35
Vlaanderen	86,85	84,38	92,03	89,76	84,85	80,49	84,98	82,26	88	85,98	89,64	87,21

Ook deze legislatuur zal De Lijn verder moeten besparen. In 2015 gaat het om een bedrag van 46,3 miljoen euro¹⁵. Tegen het einde van deze legislatuur moet De Lijn minstens 112,5 miljoen euro besparen. Op dinsdag 31 maart 2015 maakte De Lijn bekend dat n.a.v. deze besparingen 10 belbussen (waarvan 7 in Vlaams-Brabant en 3 in Antwerpen) zullen worden afgeschaft in 2015.

Vlaanderen telt momenteel 128 belbusgebieden. De belbus kan stoppen aan alle belbushaltes binnen een belbusgebied. De belbus rijdt niet volgens een vaste route of dienstregeling en stopt alleen aan de haltes die op voorhand werden aangevraagd. Er moet op voorhand worden gereserveerd bij één van de vijf belbuscentrales van De Lijn.

Tabel: belbusgebieden in de 5 entiteiten¹⁶

Entiteit	Aantal belbuslijnen
Oost-Vlaanderen	28
Limburg	41
West-Vlaanderen	32
Antwerpen	11
Vlaams-Brabant	16
Vlaanderen	128

In 2014 werden er 1.839.613 reizigersritten met belbussen geregistreerd.¹⁷ Uit deze cijfers kunnen we afleiden dat gemiddeld 5.000 mensen per dag gebruik maken van de belbus (of

¹⁴ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr. 423 van 23 december 2014 van Joris Vandenbroucke. Volledigheidshalve merken we op dat de methodiek voor de berekening werd gewijzigd: tot 2012 werd de realisatie van basismobiliteit binair berekend, namelijk een gebied voldeed 100% aan de norm of helemaal niet. Nadien is er een procentuele berekening gemaakt. De tabel is gebaseerd op de 'oude' methode

¹⁵ Commissie mobiliteit en openbare werken van 15 januari 2015

¹⁶ Website De Lijn, 2015

¹⁷ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr. 598 van 27 januari 2015 van Caroline Bastiaens

ongeveer 40 mensen per dag per belbusregio). De kost per reiziger is een stuk hoger dan bij reguliere bussen, maar is vergelijkbaar met buitenlandse voorbeelden¹⁸.

2.2. Evaluatie

De afgelopen jaren werd de basismobiliteit verschillende keren aan een evaluatie onderworpen. In antwoord op een schriftelijke vraag gaf de bevoegde minister volgend overzicht mee van het voorhanden zijnde evaluatiemateriaal¹⁹:

- **2006:** evaluatie basismobiliteit in commissie openbare werken, mobiliteit en energie
- **2008:**
 - Evaluatie basismobiliteit ter voorbereiding van de doorlichting door het Rekenhof
 - Evaluatie basismobiliteit door het Rekenhof
- **2012:** interne evaluatie status invulling basismobiliteit in het Vlaams Gewest
- **2013:** evaluatie status invulling basismobiliteit in Vlaams Gewest in commissie mobiliteit en openbare werken
- **2014:** interne evaluatie status invulling basismobiliteit in Vlaams Gewest (fiches per gemeente met verschillende tijdstipmomenten)
- **2015:** studie basisbereikbaarheid door Timenco

Een meer kwalitatief georiënteerde doorlichting van het openbaar vervoersaanbod – en model ligt (nog) niet op tafel. Het bemoeilijkt het voeren van een objectief debat ter zake.

2.2.1. Sterktes

Het huidige model heeft ongetwijfeld haar verdiensten. De invoering van basismobiliteit was baanbrekend en zette het belang van mobiliteit als een basisrecht in de verf. Het aanbod aan openbaar vervoer werd de afgelopen jaren overal uitgebreid en de bus kwam tot in de nabijheid van de woning. Wie een blik werpt op de reizigersgroei tussen 2000 en 2010 in de onderstaande grafiek kan het gevoerde beleid moeilijk geen succes noemen.²⁰

¹⁸ Timenco, 2015, Eindrapport studie basisbereikbaarheid, p. 47

¹⁹ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr. 620 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke

²⁰ Er kan daarbij gediscussieerd worden over de absolute aantallen, maar niet over de trends. De methodiek voor de berekening van de reizigersaantallen werd immers nooit door De Lijn gewijzigd.

Tabel: reizigersritten De Lijn 2000-2014²¹

Jaar	Aantal reizigersritten (x miljoen)	Evolutie t.o.v. jaar -1
2000	240	
2001	265	+10,4%
2002	318	+20%
2003	362	+13,5%
2004	413	+14,1%
2005	448	+8,5%
2006	462	+3,1%
2007	483	+4,5%
2008	508	+5,2%
2009	531	+4,5%
2010	551	+3,8%
2011	549	-0,4%
2012	544	-0,9%
2013	539	-0,9%
2014	532	-1,3%

Het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer (excl. Trein) bleef de afgelopen jaren met een aandeel rond de 3% als hoofdvervoersmiddel in de modale verdeling vrij constant, maar specifiek voor het woon-werk en woon-school verkeer steeg het aandeel met respectievelijk 52 en 140%.²²

2.2.2. Zwaktes

Er zijn ook kanttekeningen te maken. In het netmanagement zat zowel een economische als een sociale ambitie, respectievelijk in het verbeteren van de bereikbaarheid én de toegankelijkheid. Door deze twee met elkaar te verzoenen, geraakten ze elk op zich verwaterd. Ook voor het openbaar vervoersaanbod zelf heeft dit consequenties gehad. In een Nederlands rapport 'succesvolle praktijkvoorbeelden openbaar vervoer internationaal – leerpunten voor Nederland', opgemaakt in opdracht van het minister van Verkeer en Waterstaat, wordt het als volgt gesteld:

“Een minder vaak gehoorde maar daarom niet minder pertinente klacht over de basismobiliteit is de scherpe kanteling van verbindende functie naar ontsluitende functie. Van oudsher zijn buslijnen in Vlaanderen relatief direct qua route, doorgaans via stroomwegen. Met de invoering van de basismobiliteit werd het noodzakelijk ook de kleine kernen aan weerszijden van de stroomwegen te bedienen. Dit heeft geleid tot een nieuwe lijnenstructuur met veel relatief trage lijnen die van kern tot kern door Vlaanderen meanderen.”²³

Door het verspreide Vlaamse woonpatroon heeft de basismobiliteit geleid tot een diffuse en fijnmazige nevel van haltes, te groot in aantal om een hoogwaardige bediening mogelijk te maken. Een team van onderzoekers (met o.a. KU Leuven, UHasselt, VUB, Université Paris-Est en ontwerp bureau BUUR) die gedurende drie jaren de wisselwerking tussen het openbaar vervoer en de verstedelijking in Vlaanderen bestudeerden stellen het zo:

²¹ Jaarverslagen De Lijn 2000-2014

²² Vlaamse overheid, 2000 en 2010, Onderzoeken Verplaatsingsgedrag (OVG)

²³ Transtec adviseur, 2009, Succesvolle praktijkvoorbeelden openbaar vervoer internationaal, p. 20

“Het openbaar vervoersnet in Vlaanderen is te fijnmazig. Door te veel kleine bus – en tramlijnen ontstaat een soort spaghettiknoop die de kwaliteit van het hele netwerk onderuithaalt. Op het platteland heb je maar één bus per uur, soms per twee uur. Als die bus dan ook niet zo stipt is, dan heb je er eigenlijk niet zoveel aan.”²⁴

De kritische bedenkingen beperken zich niet tot basismobiliteit maar hebben betrekking op het volledige netmanagement. Uit de doctoraatsstudie van Matthias Blondia blijkt dat de regels waaruit het netmanagement zijn opgebouwd slechts in beperkte mate een afspiegeling vormen van de bestaande mobiliteitspatronen. Het eindoordeel is duidelijk:

“Dat in het bijzonder voor het regionale schaalniveau en voor de bediening van niet-stedelijke gebieden, beide concepten (basismobiliteit en netmanagement) tekortschieten (...) Deze zijn niet zomaar met een aantal herschikkingen of punctuele ingrepen te verhelpen.”²⁵

²⁴ De Morgen, 2014, Vlaamse universiteiten pleiten voor beter openbaar vervoer (27 maart 2014)

²⁵ Blondia, 2014, Een onderzoek naar het ruimtelijk sturend potentieel van een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersproject voor de Vlaamse Nevelstad & Een netwerk van verknoopte corridors als strategie voor de transformatie van mobiliteits – en verstedelijkingspatronen, p. 254

LUIK B

3. Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie

Op basis van het A-luik in de conceptnota zijn ook wij ervan overtuigd dat een revisie van ons huidige openbaar vervoersnetwerk zich opdringt om het toegankelijker, efficiënter en effectiever te maken. Gelet op de sterke verwevenheid van beide concepten (basismobiliteit en netmanagement) is het onze overtuiging dat het volledige openbaar vervoersnetwerk kritisch tegen het licht moet worden gehouden.

Een herziening die niet ten koste mag gaan van de sociale functie van ons openbaar vervoer, maar zowel de sociale als de economische functie van ons openbaar vervoer vrijwaart en versterkt.

We passen om die reden voor het concept van basisbereikbaarheid omdat het dreigt uit te monden in een model waar enkel nog de bereikbaarheidsdoelstelling primeert, met een eenzijdige focus op job-bereikbaarheid.

Mobiliteit is cruciaal, zelfs een noodzaak, voor onze sociale en economische ontwikkeling. Daarom vinden we dat elke Vlaming de garantie moet blijven hebben om zich zonder eigen wagen te kunnen verplaatsen met een duidelijk omschreven niveau van dienstverlening. Het recht op mobiliteit garanderen is een kerntaak van de overheid.

Om de ambitie van een mobiliteitsgarantie voor elke Vlaming te kunnen waarmaken, zullen enkele keuzes moeten worden gemaakt door de Vlaamse Regering: i) het kiezen voor De Lijn als interne operator en regisseur van het Vlaamse stads- en streekvervoer; ii) een nieuw netmanagement dat sterker differentieert tussen verbinden en ontsluiten en iii) een duurzame en structurele financiering van de investeringen in nieuwe openbaar vervoersinfrastructuur.

3.1. Kiezen voor De Lijn als interne operator én regisseur van het Vlaamse stads - en streekvervoer

Uiterlijk op 3 december 2019 moet de Vlaamse regering beslissen om de markt van het stads - en streekvervoer al dan niet vrij te maken als gevolg van een Europese verordening²⁶. Er zijn verschillende opties. Een volledig gedereguleerde markt (*concurrentie op de markt*) of een markt waarin de overheid aan bepaalde operatoren exclusieve rechten kan geven. De keuze van operator kan gebeuren op basis van concurrentie (*concurrentie om de markt*) of rechtstreeks door het aanduiden van een zogenaamde interne operator/ exploitant.

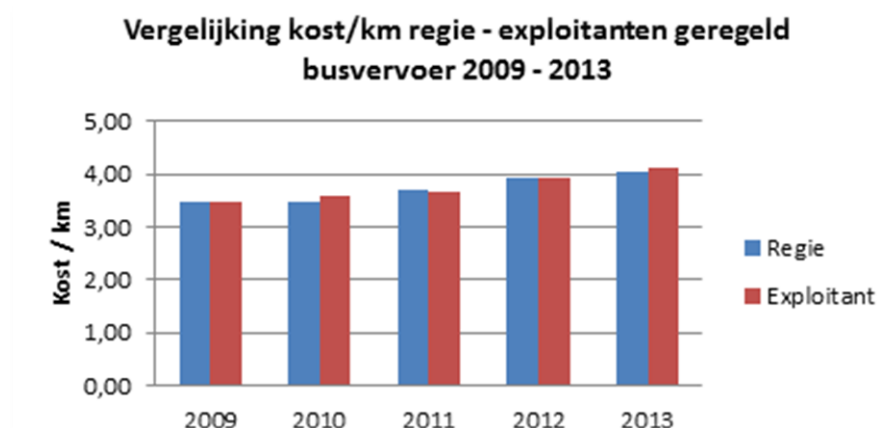
Dit stelt de Vlaamse Regering voor een fundamentele keuze: plooit de overheid zich terug en laat ze de organisatie van het openbaar vervoer over aan de markt? Of kiest ze ervoor de regie in handen te houden en zelf het openbaar vervoer te organiseren? Een keuze waarover de Vlaamse Regering zich vooralsnog niet wil uitspreken.²⁷

Het bestaande '50/50 model', waarbij De Lijn de helft van de busritten in Vlaanderen voor haar rekening neemt en voor de andere helft een beroep doet op privébedrijven, functioneert goed. Door een deel in eigen handen te houden, weet De Lijn perfect wat er op de markt beweegt.

²⁶ Europese verordening 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg

²⁷ Vraag om uitleg van Joris Vandenbroucke in de commissievergadering mobiliteit van donderdag 22 januari 2015. In antwoord op een schriftelijke vraag nr. 617 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke stelde de minister dat "dit verder wordt onderzocht."

Omgekeerd houdt de benchmark met de privésector De Lijn als overheidsbedrijf scherp, zoals blijkt uit volgende tabel²⁸ :



De overheadkost van De Lijn behoort volgens de interne audit van de Vlaamse administratie (IAVA) tot de laagste van de Vlaamse administratie.²⁹

Tabel: overzicht overheadkosten volgens IAVA

Overheadkosten (2013) IAVA	
Vlaamse overheid	7,48%
Beleidsdomein MOW	4,79%
De Lijn	2,89%

Het huidige model houdt een goed evenwicht tussen de uitvoering van openbaar vervoer door een publieke operator enerzijds en een veelheid van privé-exploitanten anderzijds.

Het aanduiden van De Lijn als interne operator biedt de beste mobiliteitsgaranties. Reizigers zijn immers niet gebaat bij een versnipperd aanbod in concessies en eerdere liberalisering in het buitenland hebben aangetoond dat de markt zich na een aantal jaren sterk concentreert met nog slechts enkele grote, internationale spelers die niet noodzakelijk een betere en voor iedereen betaalbare dienstverlening garanderen.

Naast interne operator zien we De Lijn ook als regisseur van het stads – en streekvervoer in Vlaanderen. De Lijn mag geen ‘eigengereide regisseur’ worden, maar moet in nauw overleg met al haar stakeholders (gebruikers, steden en gemeenten, reizigersverenigingen, pachters, ...) het openbaar vervoer van morgen uittekenen. Daarbij wordt een eerste belangrijke doelstelling het opstellen van een nieuw netmanagement.

3.2. Een nieuw netmanagement

De Lijn moet een nieuw netmanagement uitwerken dat elke Vlaming een mobiliteitsgarantie biedt. Dit moet goed afgestemd worden op het nieuwe vervoersplan van de NMBS dat in 2017 in

²⁸ Antwoord van minister Ben Weyts op schriftelijke vraag nr.573 van 26 januari 2015 van Joris Vandenbroucke

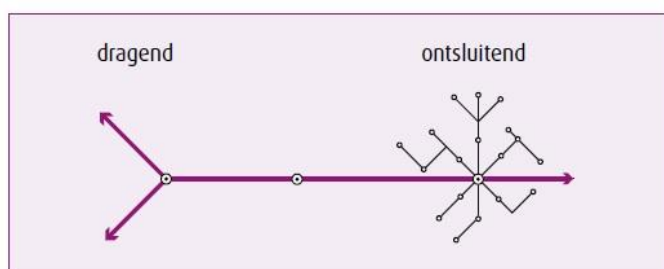
²⁹ Cijfers gebracht door Roger Kesteloot tijdens het bezoek van de commissie mobiliteit en openbare werken aan De Lijn op vrijdag 9 januari 2015

voege gaat en de ruggengraat van ons openbaar vervoersnetwerk vormt. Essentieel is dat het nieuwe netmanagement ook aansluiting zoekt bij het nieuwe Beleidsplan Ruimte³⁰, zodat het openbaar vervoersnetwerk mee de ruimtelijke ontwikkelingen aanstuurt in plaats van louter omgekeerd.

In het nieuwe netmanagement mag basismobiliteit als *leidend* principe voor het netwerk – zoals we het vandaag kennen - worden verlaten, maar niet het recht op mobiliteit. Eén op zes gezinnen in Vlaanderen heeft geen auto³¹, jongeren en ouderen zijn vaak erg afhankelijk van openbaar vervoer om zich te verplaatsen en dus volwaardig te participeren aan het maatschappelijk leven. Dit onderstreept het belang van de sociale functie van openbaar vervoer, een functie die nooit uit het oog mag worden verloren. Elke Vlaming moet dus de garantie blijven hebben dat hij of zij zich zonder eigen wagen kan verplaatsen met een duidelijk omschreven niveau van dienstverlening (frequentie, amplitude, comfort, ...).

Om die doelstelling te bereiken, moet het nieuwe netmanagement een veel scherper onderscheid maken tussen verbinden en ontsluiten. Hoewel er vandaag al een zekere hiërarchie in het netmanagement van De Lijn zit ingebouwd³², combineren verbindende lijnen onder druk van de basismobiliteit vaak ook de rol van ontsluitende lijnen. Daardoor verliezen vele lijnen een groot deel van hun aantrekkingskracht.³³

Figuur: dragende/verbindende en ontsluitende lijnen in het OV-netwerk³⁴



Het nieuwe openbaar vervoersnet is opgebouwd uit drie lagen:

- een (verbindend) **kernnet**
- een (ontsluitend) **tussennet**
- een (vraagafhankelijk) **flexnet**

Het kernnet is een ruimtelijk structurerend openbaar vervoersnetwerk dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors. Het bestaat uit een robuust, dragend netwerk van sterke verbindende lijnen die belangrijke knooppunten met elkaar verbinden. Dit betekent dat het zich in stedelijke regio's en langsheen corridors tussen deze regio's ontwikkelt. Er zijn weinig, maar wel goed gekozen haltes en de doorstroming is er uitstekend. Snelheid, comfort en directheid staan centraal. Het kernnet wordt bediend met hoogwaardig openbaar vervoer (trein, (snel)tram, light rail, (snel)bus, ...). Een naadloze afstemming met het NMBS-netwerk is een absolute must.

³⁰ Het Groenboek Ruimte, opgemaakt in het kader van het nieuwe Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, gaat uit van de idee dat Vlaanderen verder kan uitgroeien tot een polycentrisch netwerk van steden en voorzieningen op verschillende niveaus

³¹ Vlaamse overheid, 2013, Onderzoek Verplaatsingsgedrag

³² Het besluit netmanagement voorziet in een bijlage 'lijnvoertingsconcepten' in zowel verbindende streeklijnen (zo rechtstreeks mogelijk) als een net van ontsluitende lijnen (zo dichtbij mogelijk)

³³ Antwoord op schriftelijke vraag nr. 618 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke

³⁴ Figuur geleend van Bestuur Regio Utrecht, 2012, Snel, betrouwbaar en effectief: OV-visie voor de regio Utrecht, p. 24

De lijnen in het tussennet moeten vooral de ontsluitende functie van openbaar vervoer waarmaken. Deze lijnen doen onderweg meer bestemmingen aan via een meer kronkelende route. De reis duurt dus langer en de bus rijdt minder vaak. De afstand tussen de haltes is niet te groot. Het tussennet garandeert aansluitingen op het kernnet en zorgt voor verbindingen tussen bestemmingen met een lokale functie. Dit tussennet kan bijvoorbeeld bestaan uit wijkontsluitende lijnen in stedelijk gebied en ontsluitende streeklijnen. Het zijn 'meanderende' lijnen, maar een stuk korter dan vandaag.

Het sluitstuk van het nieuwe netwerk is tenslotte het flexnet. Géén amalgaam van buurtbussen, belbussen, collectieve taxi's, dorpsauto's, taxi's, DAV (Diensten voor Aangepast Vervoer), MMC (Minder Mobielen Centrale), vrijwilligersvervoer, ... Wel een volwaardig net dat integraal deel uitmaakt van het netwerk van De Lijn en dat een kwalitatief antwoord geeft op de meer diffuse en disperse verplaatsingsvragen en -patronen.

Het flexnet heeft meerdere functies. In landelijke gebieden die niet of slechts beperkt doorkruist worden door het kern- of tussennet, vormt het het basisaanbod dat lokale bestemmingen met elkaar verbindt of aansluiting verzorgt op het hogere net. Elders kan het fungeren als antwoord op de beperkte vraag tijdens de daluren of als laatavond- en nachtvervoer.

De Lijn moet voor de uitbouw van dit flexnet kijken naar goeie voorbeelden uit het buitenland en inspelen op de trend naar een meer 'datagedreven' openbaar vervoer. We verwijzen bij wijze van voorbeeld naar het Finse innovatieve en erg populaire openbaar vervoerssysteem '*Kutsuplus*'³⁵. Reizigers kunnen er met een app op hun smartphone, via sms of de website of telefoon een busje aanvragen dat vaak binnen de tien minuten aan de aangegeven halte arriveert. Deze '*flexibussen*'³⁶ spelen *real time* in op de vraag van reizigers. Ze rijden niet volgens een dienstregeling maar in een zone, waarbij de reizigers een, eventueel zelfs virtuele, vertrek – en aankomsthalte krijgen toegewezen met een kleine loopafstand. Op basis van de mobiliteitsvragen van de reizigers wordt de route van de flexibus continu geoptimaliseerd.

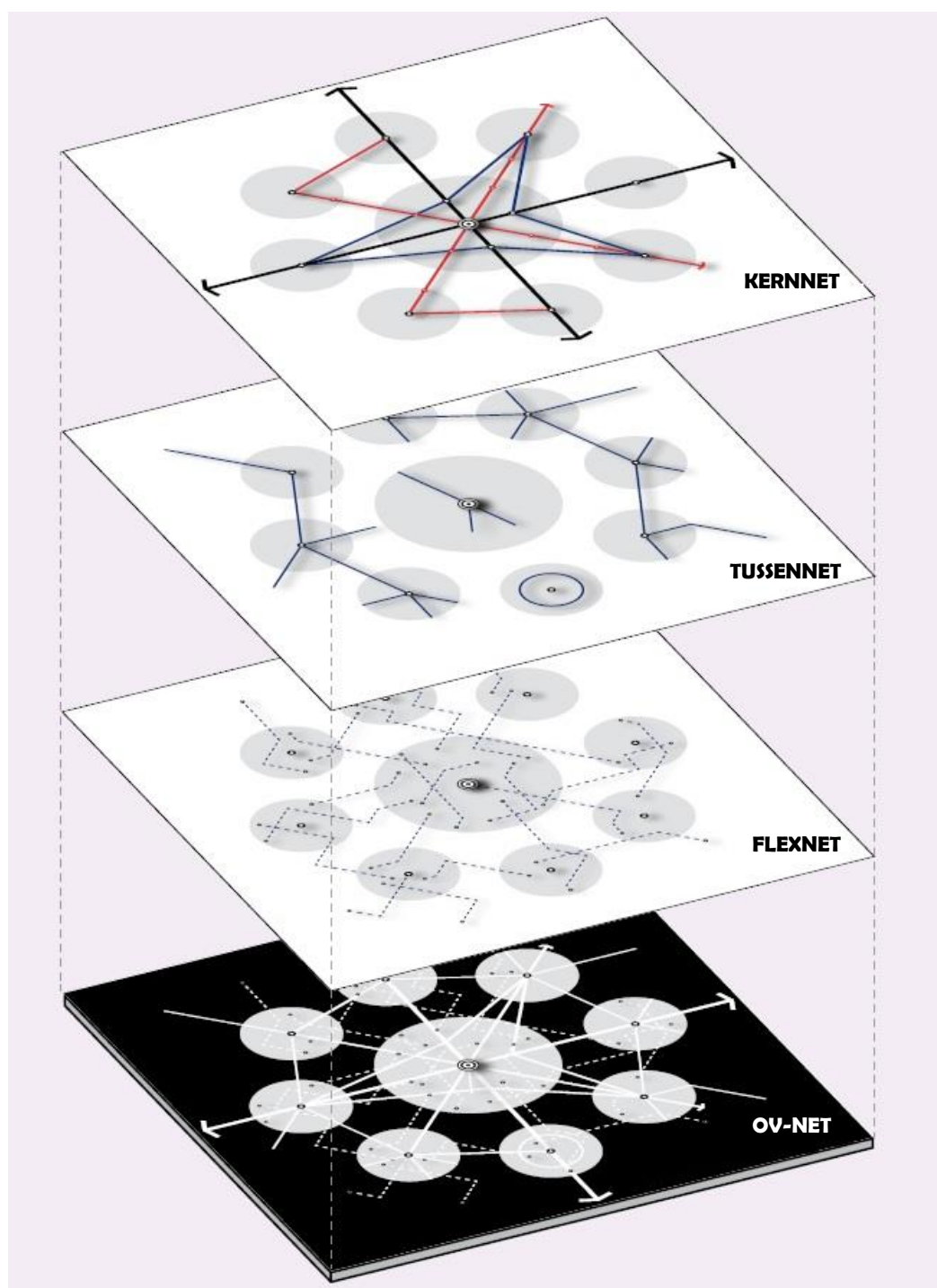
Door het verdwijnen van lange, kronkelende buslijnen tot in quasi elke woonkern, kan afgestapt worden van de talrijke belbusgebieden. Grotere bedieningsregio's maken het mogelijk om flexibeler en efficiënter in te spelen op disperse vervoerspatronen en heeft voor de klant het voordeel dat het aantal overstappen kan beperkt worden, wat de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer als alternatief voor de wagen verhoogt. De ervaring in Finland leert dat de bezettingsgraad stijgt naarmate er meer busjes worden ingezet in een grotere vervoersregio. Wie de overstap moet maken naar het tussen- of kernnet, loopt ook niet meer het risico om terecht te komen op een zeer lange lijn met talrijke haltes. Op die manier wordt het volledige vervoersnetwerk aantrekkelijker, vanaf de (virtuele) halte van de flexibus tot en met de grote hubs in de steden.

Het nieuwe netmanagement moet uitmonden in een beter gestructureerd, leesbaarder en aantrekkelijker netwerk met een kwaliteitssprong in zowel de sterk verstedelijkte als meer landelijke gebieden in Vlaanderen. Niet langer een spaghetti van buslijnen in een wijdvertakt netwerk tot in elke woonwijk. Wel een net met een duidelijke ruggengraat (het kernnet), één die daar aansluiting op geeft (tussennet) en een flexnet dat een kwaliteitsvol antwoord biedt op de diffuse vervoersvragen in de meer landelijke gebieden en in de daluren elders.

³⁵ <https://kutsuplus.fi/tour>

³⁶ Het concept van de flexibus was één van de 10 oplossingen uit de 'Nationale Denktank 2014'. De Nationale Denktank (Nederland) wil met vernieuwende en inspirerende ideeën, bijdragen aan de grote maatschappelijke thema's die spelen. Zie: <http://www.nationale-denktank.nl/eindrapport2014/oplossing-1-hack-je-hokje/oplossing-9-flexibus/>

Figuur: nieuwe hiërarchie in het openbaar vervoersnetwerk³⁷



³⁷ Figuur geleend van Bestuur Regio Utrecht, 2012, Snel, betrouwbaar en effectief: OV-visie voor de regio Utrecht, p. 25

Tabel: enkele krachtlijnen van het nieuwe netmanagement

	Kernnet	Tussennet	Flexnet
OV-modi	Trein, sneltram, tram, light rails, snelbus, bus, ...	Stads – en streekbussen	Flexibusjes. Geen amalgaam van collectieve taxi, dorpsauto of buurtbus
Kernmerken	Snel. Direct. Verbindend. Dragend. Robuust en ruimtelijk sturend	Trager. Kronkelend. Ontsluitend. Bediening lokale aantrekkingspolen. Garandeert aansluiting op het kernnet	Flexibel. Vraagafhankelijk. Datagedreven. Verbindend en/ of ontsluitend
Frequentie	Zeer hoog	Hoog in de spits Lager buiten de spits	n.v.t.
Halteafstand	Groot. Weinig haltes	Klein. Meer haltes.	Wisselend met vaste en virtuele haltes

3.3. Een structurele en duurzame financiering voor het openbaar vervoer

De Lijn moet als interne operator de zekerheid krijgen te kunnen blijven investeren in de verdere uitbouw van een hoogwaardig, performant openbaar vervoersnetwerk. De in 2009 uitgevoerde internationale benchmarkstudie legde bloot dat we in vergelijking met aan ons gelijkaardige regio's minder investeren in ons openbaar vervoer.³⁸

Om een duurzame en structurele financiering van het openbaar vervoer te garanderen, stellen we voor om een deel van de opbrengsten uit de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, die volgens de huidige plannen begin 2016 in het Vlaams Gewest zal worden ingevoerd, te gebruiken voor extra investeringen in het kernnet, enkel daar waar het potentieel voor het bereiken van een modal shift voor woon-werk en woon-schoolverkeer het grootst is. We denken dan op de eerste plaats aan investeringen die de doorstroming fors verbeteren van de bussen en trams die het kernnet bedienen. Maar bijvoorbeeld ook aan de opwaardering van belangrijke en drukbezette buslijnen tot tramlijn of de doortrekking van bestaande tramlijnen. Op die manier komen deze investeringen ook het vrachtverkeer ten goede, onder andere door verminderde filedruk.³⁹

Daarmee komen we overigens ook tegemoet aan de vraag van het maatschappelijke middenveld (MORA) om de opbrengsten van het systeem te gebruiken voor investeringen in mobiliteit en infrastructuur voor alle vervoersmodi, zowel voor personen – als goederenvervoer.⁴⁰ Investeren in een beter openbaar vervoer, ingebed in een coherente en ambitieuze visie, renderen op economisch, sociaal en ecologisch vlak.

³⁸ PWC, 2009, Internationale benchmarkstudie, p. 133: “Ook de uitgaven voor investeringen in openbare vervoersinfrastructuur zijn in Vlaanderen gestegen, maar toch merken we dat andere overheden hiervoor meer middelen vrijmaken.” In de update van de benchmarkstudie (2014) wordt gesteld dat een vergelijking tussen de regio's op vlak van investeringen niet beschikbaar is omwille van de onvergelykbaarheid tussen de regio's (p. 51)

³⁹ Hoewel de definitieve tarieven nog niet vastliggen, raamt de Vlaamse Regering de bruto-opbrengsten op ongeveer 700 miljoen euro per jaar

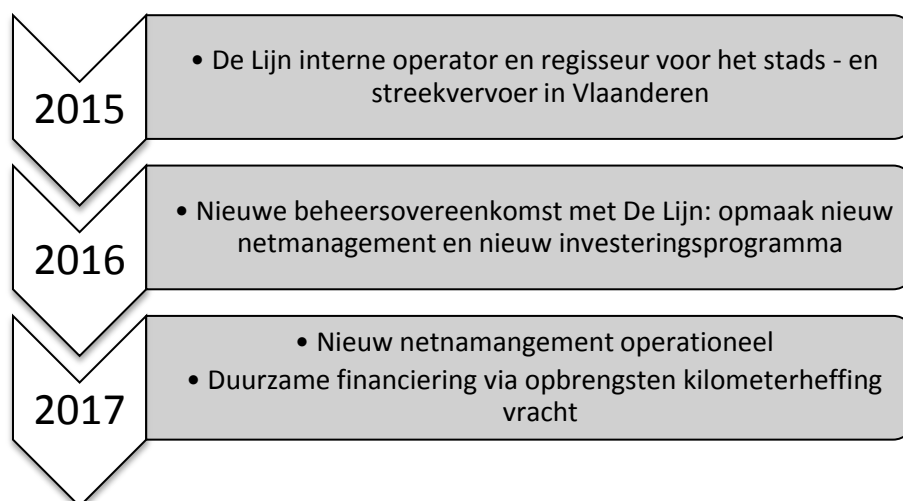
⁴⁰ MORA, 2015, Advies kilometerheffing, p. 9

4. Voorstel van regelgevingsagenda

Tabel: regelgevingsagenda voor het realiseren van de mobiliteitsgarantie

Wat?	Hoe?	Wanneer?
De Lijn interne operator en regisseur van het stads – en streekvervoer in Vlaanderen	Toevoegen van een artikel aan het decreet betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg	2015
Verdeelsleutel vastleggen voor inkomsten uit kilometerheffing vrachtwagens	Toevoegen van een artikel in het decreet tot wijziging van de Vlaamse Codex Fiscaliteit van 13 december 2013 wat betreft de invoering van de kilometerheffing	2015
De Lijn een nieuw netmanagement laten uitwerken dat mobiliteitsgarantie biedt voor elke Vlaming	Toevoegen van operationele doelstellingen in nieuwe beheersovereenkomst	2016
De Lijn een nieuw investeringsprogramma laten opmaken voor de uitvoering van het nieuwe wensnet	Toevoegen van operationele doelstelling in nieuwe beheersovereenkomst	2016

Figuur: timing voorstel regelgevingsagenda



BIBLIOGRAFIE

Bestuur Regio Utrecht, 2012, *Snel, betrouwbaar en effectief: OV-visie voor de regio Utrecht*

Blondia, 2014, *Een onderzoek naar het ruimtelijk sturend potentieel van een geïntegreerd regionaal openbaar vervoersproject voor de Vlaamse Nevelstad & Een netwerk van verknoopte corridors als strategie voor de transformatie van mobiliteits – en verstedelijkingspatronen*

Crevits, 2011, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 1362 van 26 juli 2011 van Jan Roegiers*

De Lijn, 2000-2014, *Jaarverslagen*

De Lijn, 2015, *Netmanagement*, <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/visie-toekomst/missie/netmanagement.html>

De Morgen, 2014, *Vlaamse universiteiten pleiten voor beter openbaar vervoer* (27 maart 2014), <http://www.demorgen.be/binnenland/vlaamse-universiteiten-pleiten-voor-beter-openbaar-vervoer-a1830885/>

Kesteloot, 2015, *Bezoek commissie mobiliteit en openbare werken*, 9 januari 2015

Kesteloot, 2015, *Commissie mobiliteit en openbare werken van 15 januari 2015*, <https://www.vlaamsparlament.be/commissies/commissievergaderingen/946746/verslag/949345>

Kutsuplus, 2015, *Kutsuplus Tour*, <https://kutsuplus.fi/tour>

Mobiliteitsraad (MORA), 2014, *Mobiliteitsrapport*, <http://www.mobiliteitsrapport.be/>

Mobiliteitsraad (MORA), 2015, *Advies kilometerheffing*, <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-kilometerheffing-voor-vrachtwagens>

Nationale Denktank Nederland, 2015, *Flexibus*, <http://nationale-denktank.nl/wp-content/uploads/2015/04/10-pagerFlexibus.pdf>

PWC, 2009, *Internationale benchmarkstudie*

PWC, 2014, *Actualisatie van de internationale benchmarkstudie openbaar vervoer*

Timenco, 2015, *Studie basisbereikbaarheid*

Transtec adviseur, 2009, *Succesvolle praktijkvoorbeelden openbaar vervoer internationaal*

Van Brempt, 2008, *Commissie mobiliteit en openbare werken van 15 april 2008*, <https://docs.vlaamsparlament.be/website/htm-vrg/516487.html>

Vlaamse Overheid, 2012, *Groenboek Ruimte*, <http://www.beleidsplanruimte.be/>

Vlaamse overheid, 2000-2013, *Onderzoeken verplaatsingsgedrag*, <http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

Vlaamse Regering, 2001, *Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg*

Vlaamse Regering, 2002, *Besluit van de Vlaamse Regering van 13 december 2002 betreffende het netmanagement*

Vlaamse Regering, 2002, *Besluit van de Vlaamse Regering van 29 november 2002 betreffende de Basismobiliteit in het Vlaams Gewest*

Vlaamse Regering, 2014, *Regeerakkoord 2014-2019*,
<https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/het-regeerakkoord-van-de-vlaamse-regering-2014-2019>

Weyts, 2014, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 423 van 23 december 2014 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2014, *Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 573 van 26 januari 2015 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 598 van 27 januari 2015 van Caroline Bastiaens*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 617 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 618 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 620 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2015, *Antwoord op schriftelijke vraag nr. 622 van 2 februari 2015 van Joris Vandenbroucke*

Weyts, 2015, *Commissie mobiliteit en openbare werken van 22 januari 2015*