

Advies basisbereikbaarheid

Maatschappelijke visie op de conceptualisering van
basisbereikbaarheid

Brussel, 21 april 2015

MORA-advies op eigen initiatief: Maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid

Goedkeuring raad: 21 april 2015

Inhoud

Krachtlijnen	4
1. Situering	6
2. Evaluatie basismobiliteit	6
3. Een maatschappelijke definitie van basisbereikbaarheid	7
4. Maatschappelijke uitgangspunten basisbereikbaarheid	8
4.1. Bereikbaar maken van functies.....	8
4.2. Een recht gegarandeerd door de overheid.....	8
4.3. Randvoorwaarden	9
4.3.1. Maatschappelijk efficiënt	10
4.3.2. Kaderen in een totale mobiliteitsvisie	10
4.3.3. Inclusief en sociaal rechtvaardig	11
5. Bouwstenen basisbereikbaarheid	11
5.1. Basisbereikbaarheid, een gedeelde verantwoordelijkheid.....	12
5.2. Basisbereikbaarheid, een ruimtelijk verhaal.....	12
5.3. Nood aan een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk	13

Krachtlijnen

De Vlaamse regering wil basismobiliteit evalueren en op basis hiervan evolueren naar basisbereikbaarheid.

De MORA brengt met dit advies de strategische elementen aan die volgens het mobiliteitsmiddenveld moeten meegenomen worden bij het debat en de conceptualisering van basisbereikbaarheid. De MORA wil met dit advies op eigen initiatief een maatschappelijke bijdrage leveren aan het debat in het Vlaams parlement en aan de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn.

De MORA vindt het belangrijk dat de vooropgestelde evaluatie van basismobiliteit er komt. De maatschappelijke effecten van basismobiliteit zijn onvoldoende in kaart gebracht, alsook de efficiëntie bij de realisatie ervan. Een inzicht in de sterktes en zwaktes van basismobiliteit moet de basis vormen voor de maatschappelijke conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid.

Basisbereikbaarheid is voor de MORA een maatschappelijk concept dat meer is dan een openbaar vervoersmodel. Bij basisbereikbaarheid gaat het niet om hoeveel kilometer iemand kan afleggen, maar wel over welke bestemmingen en activiteiten iemand kan bereiken. Basisbereikbaarheid bestaat uit een ruimtelijke dimensie die inzet op de nabijheid van diverse functies en uit een mobiliteitsdimensie die met een aantal criteria inzake snelheid, frequentie, comfort, betaalbaarheid, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van duurzame modi een maximale participatie van de burger aan de samenleving garandeert.

Voor de MORA is basisbereikbaarheid een maatschappelijk concept dat dient te voldoen aan een aantal maatschappelijke uitgangspunten. Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Voor de MORA is het belangrijk dat uit de verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen rechten voortvloeien die decretaal worden verankerd.

Volgens de MORA kan de Vlaamse overheid basisbereikbaarheid garanderen door:

- Een ruimtelijk beleid te voeren dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten ruimtelijke principes als nabijheid en verdichting als uitgangspunt worden genomen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden ingeplant nabij knooppunten van openbaar vervoer.
- Een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer maximaal stimuleert en faciliteert.

Binnen dit mobiliteitssysteem zal een belangrijke rol zijn weggelegd voor het openbaar vervoer. De organisatie van een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer is een openbare dienstverplichting die moet worden gegarandeerd door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid dient een aantal criteria inzake afstand, snelheid, frequentie, tijdsduur, veiligheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en comfort decretaal vast te leggen voor dit openbaar vervoersnetwerk zodat de gebruiker de beoogde bestemmingen vlot kan bereiken.

Voor de MORA bestaat de kern van het openbaar vervoer uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en (bel-)bus, aangevuld met andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder.

Een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk moet de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt een ruimtelijk structurerend netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors die frequent worden bediend. Deze knooppunten kunnen dan worden bediend door vele vervoersmiddelen waaronder de (bel-) bus en tram maar ook door andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is voor de MORA belangrijk dat de Vlaamse overheid deze andere publiek toegankelijke modi volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van de knooppunten op lange termijn te garanderen.

Om basisbereikbaarheid uit te werken zal de Vlaamse regering daarom een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk moeten aanstellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. Deze regisseur moet echter ook beschikken over een gedegen aantoonbare operationele kennis over de verschillende modi.

De regisseur dient op basis van de in kaart te brengen bereikbaarheidsnoden van verschillende doelgroepen en het vervoerspotentieel er mee voor te zorgen dat het gepaste vervoersmiddel wordt ingeschakeld om basisbereikbaarheid te garanderen.

De conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid zal volgens de MORA moeten voldoen aan een aantal randvoorwaarden.

- Basisbereikbaarheid zal maatschappelijk efficiënt moeten zijn. Volgens de MORA zal basisbereikbaarheid niet altijd en overal met dezelfde instrumenten kunnen worden gerealiseerd. Het zal daarbij belangrijk zijn dat wordt vertrokken van de bereikbaarheidsnoden en dat dit wordt getoetst aan een maatschappelijke kosten-baten analyse die op een transparante manier de kostprijs voor de maatschappij afweegt tegenover de maatschappelijke baten.
- Basisbereikbaarheid moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie en moet een hefboom zijn om mee de congestie te bestrijden en de 40-60 doelstelling van het PACT 2020 te behalen, alsook de milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen en de doelstellingen inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.
- Basisbereikbaarheid moet vertrekken vanuit het perspectief en de vraag van alle reizigers om zo een inclusief en toegankelijk bereikbaarheidsmodel te garanderen.

1. Situering

De Vlaamse Regering wil een meer vraaggestuurd openbaar vervoersaanbod realiseren en wil daarom basismobiliteit evalueren en op basis hiervan evolueren naar basisbereikbaarheid. In functie hiervan zal het decreet Personenvervoer worden herzien. De beleidsnota blijft vaag over de evaluatie van basismobiliteit en biedt geen concrete definitie van basisbereikbaarheid.

De MORA brengt met dit advies op eigen initiatief de strategische elementen aan die volgens het mobiliteitsmiddenveld moeten meegenomen worden bij het debat en de conceptualisering van basisbereikbaarheid. De MORA wil met dit advies een maatschappelijke bijdrage leveren aan het debat over basisbereikbaarheid dat in mei of juni 2015 in het Vlaams Parlement zal plaatsvinden en aan de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn die op 1 januari 2016 in werking zal treden.

2. Evaluatie basismobiliteit

Met het besluit basismobiliteit werd binnen het decreet personenvervoer een duidelijk genormeerd en afdwingbaar recht op 'basismobiliteit' vastgelegd. Iedere inwoner van Vlaanderen heeft recht op een minimaal aanbod aan geregeld vervoer. De invulling ervan wordt bepaald in functie van de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens de ligging (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren). Basismobiliteit wordt vandaag enkel geregistreerd en georganiseerd door VVM De Lijn.

Het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 stelt dat basismobiliteit zal worden geëvalueerd en op basis hiervan zal evolueren naar basisbereikbaarheid. De MORA stelt vast dat er vandaag nog geen enkele volledige maatschappelijke evaluatie van basismobiliteit heeft plaatsgevonden. De MORA vindt het belangrijk dat deze vooropgestelde evaluatie van basismobiliteit er komt.

De maatschappelijke effecten van basismobiliteit moeten voorafgaand in kaart worden gebracht, inclusief de efficiëntie bij de realisatie ervan, zodat een inzicht in de sterktes en zwaktes, de basis kunnen vormen voor de maatschappelijke conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid.

Op basis van de beschikbare gegevens, stelt de MORA een aantal verdiensten en aandachtspunten van basismobiliteit vast:

- Met de invoering van basismobiliteit werd een duidelijk genormeerd en afdwingbaar recht op mobiliteit geïntroduceerd. Uit de Internationale benchmarkstudie¹ openbaar vervoer van PWC en VITO uit 2009 blijkt dat de invoering van basismobiliteit voor een inhaalbeweging heeft gezorgd en zo voor een gelijkaardige fijnmazigheid van het netwerk heeft gezorgd als in de onderzochte regio's.

¹ Internationale benchmarkstudie openbaar vervoer door PriceWaterHouseCoopers en VITO in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, 2009.

- Basismobiliteit heeft, in combinatie met netmanagement, voor een stijging van het aantal reizigers gezorgd.
- Het decreet basismobiliteit heeft de vervoersarmoede mee helpen verminderen.
- Met basismobiliteit werd een bepaalde halteafstand, frequentie en amplitude opgelegd wat heeft geresulteerd in een algemeen genormeerd systeem waar de kosten niet altijd in verhouding staan tot de baten.
- Het decreet basismobiliteit vertrekt enkel vanuit woonzones zonder rekening te houden met de woondichtheid of de sociologische realiteit in de woonzones. Dit maakt dat bepaalde functionele bestemmingen niet worden ontsloten door openbaar vervoer. Dit werd deels geremedieerd door het netmanagement. Door te voorzien in basismobiliteit was het minder noodzakelijk om in te zetten op een onderbouwd locatiebeleid dat resulteert in de goede bereikbaarheid van tewerkstellingszones, scholen en diensten.
- Het decreet basismobiliteit voorziet niet in het nodige juridische kader voor nieuwe vormen van openbaar vervoer zoals gedeelde mobiliteit en collectieve systemen.

3. Een maatschappelijke definitie van basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid is voor de MORA een maatschappelijk concept dat meer is dan een openbaar vervoersmodel. In dit onderdeel geeft de MORA daarom, op basis van een definitie van bereikbaarheid, volgende maatschappelijke definitie van basisbereikbaarheid:

Bereikbaarheid kan gedefinieerd worden als de hoeveelheid tijd, geld en moeite die gebruikers van een activiteit moeten investeren om op een veilige en comfortabele manier vanuit hun herkomstgebied de bestemmingslocatie van de activiteit te bereiken en terug te keren naar hun plaats van herkomst. Bereikbaarheid is dan het product van nabijheid en snelheid. Bereikbaarheid vergt niet altijd mobiliteit.

Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven.

Bij basisbereikbaarheid gaat het niet om hoeveel kilometer iemand kan afleggen, maar wel over welke bestemmingen en activiteiten iemand kan bereiken. Basisbereikbaarheid bestaat uit een ruimtelijke dimensie die inzet op de nabijheid van diverse functies en uit een mobiliteitsdimensie die met een aantal criteria inzake snelheid, frequentie, comfort, betaalbaarheid, toegankelijkheid en betrouwbaarheid van duurzame modi een maximale participatie van de burger aan de samenleving garandeert.

4. Maatschappelijke uitgangspunten basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid is voor de MORA meer dan een operationeel openbaarvervoersmodel dat wordt geregistreerd door één actor. Basisbereikbaarheid is een maatschappelijk concept dat dient te voldoen aan volgende strategische elementen:

4.1. Bereikbaar maken van functies

Om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven heeft een inwoner van Vlaanderen behoefte aan de bereikbaarheid van bestemmingen met diverse functies:

- Bereikbaarheid van bestemmingen met economische functies zoals plaatsen van tewerkstelling.
- Bereikbaarheid van bestemmingen met publieke en commerciële functies zoals onderwijsinstellingen, gezondheidsinstellingen, administratieve centra, gemeentehuizen, banken, bibliotheken en winkels.
- Bereikbaarheid van bestemmingen met sociaal-culturele functies zoals het verenigingsleven, vrienden en familie, plaatsen van cultuur, sport en ontspanning.

Deze bereikbaarheidsbehoefte evolueren volgens leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 ligt de focus op jobbereikbaarheid en schoolbereikbaarheid. Ook de MORA heeft, in het kader van het PACT 2020, in zijn adviezen steeds de klemtoon gelegd op woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingszones.

De MORA erkent het belang van de bereikbaarheid van bestemmingen met economische functies maar vindt het belangrijk dat bij de conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid ook de nood aan bereikbaarheid van bestemmingen met sociaal-culturele en publieke en commerciële functies maximaal wordt meegenomen. Participeren aan het maatschappelijke leven is voor de MORA meer dan participeren aan het economische leven.

De uitwerking van basisbereikbaarheid zal moeten voldoen aan een aantal maatschappelijke randvoorwaarden: basisbereikbaarheid moet maatschappelijk efficiënt zijn, het moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie en het moet sociaal-rechtvaardig zijn.

4.2. Een recht gegarandeerd door de overheid

Voor de MORA is het belangrijk dat uit de verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen rechten voortvloeien die decretaal worden verankerd. Dit betekent voor de MORA dat een inwoner van Vlaanderen recht heeft op de bereikbaar-

heid van tewerkstellingszones en scholen, maar ook recht heeft op de bereikbaarheid van sociaal-culturele en publieke en commerciële functies.

Volgens de MORA kan de Vlaamse overheid deze bereikbaarheidsrechten garanderen door:

- Een ruimtelijk beleid te voeren dat maximaal inzet op de bundeling van functies en het versterken van kernen. Bij nieuwe ontwikkelingen moeten ruimtelijke principes als nabijheid en verdichting als uitgangspunt worden genomen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden ingeplant nabij knooppunten van openbaar vervoer.
- Een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem in te voeren dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer maximaal stimuleert en faciliteert.

Binnen dit mobiliteitssysteem zal een belangrijke rol zijn weggelegd voor het openbaar vervoer. De organisatie van een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer is een openbare dienstverplichting die moet worden gegarandeerd door de Vlaamse overheid. De Vlaamse overheid dient een aantal criteria inzake afstand, snelheid, frequentie, tijdsduur, veiligheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en comfort decretaal vast te leggen voor dit openbaar vervoersnetwerk zodat de gebruiker de beoogde bestemmingen vlot kan bereiken.

Voor de MORA bestaat de kern van het openbaar vervoer uit het geregeld vervoer met trein, metro, tram en (bel-)bus, aangevuld met andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder.

Een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk moet de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt een ruimtelijk structurerend netwerk van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte en hoogwaardige corridors die frequent worden bediend. Deze knooppunten kunnen dan worden bediend door vele vervoersmiddelen waaronder (bel-) bus en tram maar ook door andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is voor de MORA belangrijk dat de Vlaamse overheid deze andere publiek toegankelijke modi volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van de knooppunten op lange termijn te garanderen.

4.3. Randvoorwaarden

De conceptualisering en concretisering van basisbereikbaarheid moet voor de MORA voldoen aan volgende randvoorwaarden: basisbereikbaarheid moet maatschappelijk efficiënt zijn, het moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie en het moet sociaal-rechtvaardig zijn.

4.3.1. Maatschappelijk efficiënt

Met basisbereikbaarheid moet de Vlaamse overheid een basis aan bereikbaarheid van bestemmingen garanderen die een inwoner van Vlaanderen nodig heeft om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Deze bereikbaarheidsbehoeften evolueren volgens leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.

Volgens de MORA zal basisbereikbaarheid bijgevolg niet altijd en overal met dezelfde instrumenten kunnen worden gerealiseerd. Het zal daarom belangrijk zijn dat bij de concretisering van basisbereikbaarheid wordt vertrokken van de in kaart te brengen bereikbaarheidsnoden en dat dit wordt getoetst aan een maatschappelijke kosten-baten analyse die op een transparante manier de kostprijs voor de maatschappij afweegt tegenover de maatschappelijke baten.

Het is belangrijk voor de MORA dat bij de verdere uitwerking er evenveel aandacht gaat naar de maatschappelijke baten van basisbereikbaarheid, als naar de maatschappelijke kosten. Het zal daarbij belangrijk zijn dat er inzicht is in:

- De vermeden kosten door over te schakelen naar een ruimtelijke ordening die inzet op nabijheid en een bestemmingsgericht mobiliteitssysteem dat duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer stimuleert en faciliteert.
- De bijdrage van basisbereikbaarheid aan de reductie van de externe kosten door het vermijden van individuele, niet-duurzame, verplaatsingen.
- De bijdrage van basisbereikbaarheid aan een regio, economie of mobiliteitssysteem
- De bijdrage van basisbereikbaarheid aan de sociale integratie, maatschappelijke participatie en tewerkstelling
- De bijdrage die, mits sociale correcties, kan worden doorgerekend aan de gebruiker.

4.3.2. Kaderen in een totale mobiliteitsvisie

Basisbereikbaarheid moet kaderen in een totale mobiliteitsvisie. De uitdaging bestaat er volgens het mobiliteitsmiddenveld in om van basisbereikbaarheid een hefboom te maken om de volgende doelstellingen mee te helpen behalen:

- Verhogen van het aantal reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer en zo het aandeel van het openbaar vervoer in de modale verdeling doen stijgen. Basisbereikbaarheid kan zo mee een rol spelen om de 40-60 doelstelling van het PACT 2020 te behalen.
- Van het openbaar vervoer een volwaardig alternatief maken voor individueel auto-gebruik dat zo mee de congestie bestrijdt, de voorspelde mobiliteitsgroei opvangt en het mobiliteitssysteem ontlast door de nood aan wegeninfrastructuur te verminderen.
- Mee de vooropgestelde doelstellingen inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid helpen realiseren.

- De leefbaarheid van onze steden en woonkernen vrijwaren en een hefboom zijn om de milieu- en luchtkwaliteitsdoelstellingen te helpen realiseren.

4.3.3. Inclusief en sociaal rechtvaardig

Voor de MORA is het belangrijk dat basisbereikbaarheid vertrekt vanuit het perspectief en de vraag van alle reizigers om zo een inclusief en toegankelijk bereikbaarheidsmodel te garanderen. Basisbereikbaarheid moet beantwoorden aan volgende toegankelijkheidsdoelstellingen:

- Beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten.
- Een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor hun verplaatsingen vaak afhankelijk zijn van derden.
- Vervoersarmoede in Vlaanderen, ook in de buitengebieden, weg te werken.

Dit heeft enkel kans op slagen met een nauwe betrokkenheid van de stakeholders op alle niveaus.

5. Bouwstenen basisbereikbaarheid

Met basisbereikbaarheid moet de Vlaamse overheid een basis aan bereikbaarheid van bestemmingen garanderen zodat een inwoner van Vlaanderen volwaardig kan deelnemen aan het maatschappelijke leven.

Het zal daarom belangrijk zijn dat bij het uitwerken van basisbereikbaarheid wordt vertrokken van de in kaart te brengen bereikbaarheidsnoden van verschillende doelgroepen en dat de betrokken stakeholders en gebruikers nauw worden betrokken.

Voor de MORA moet basisbereikbaarheid meer zijn dan de uitvoering van basismobiliteit vandaag. De garantie op basisbereikbaarheid zal niet altijd en overal met dezelfde instrumenten kunnen worden gerealiseerd.

De MORA haalt volgende bouwstenen aan bij de uitwerking van basisbereikbaarheid:

- Basisbereikbaarheid zal niet enkel kunnen gegarandeerd worden door het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken of een openbaar vervoersmodel, maar zal om een afstemming vragen tussen verschillende beleidsdomeinen en beleidsniveaus.
- Basisbereikbaarheid moet kaderen binnen de visie van het beleidsplan Ruimte om het ruimtelijk beleid in Vlaanderen te transformeren van een beleid dat zorgt voor een uitbreiding van het ruimtebeslag, naar een beleid dat het bijkomende ruimtebeslag wil verminderen.
- Om basisbereikbaarheid uit te werken zal de Vlaamse regering een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk moeten aanstellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. Deze regisseur moet echter ook beschikken over een gedegen aantoonbare operationele kennis over de verschillende modi. De regisseur dient op basis van de in kaart te brengen bereikbaar-

heidsnoden van verschillende doelgroepen en het vervoerspotentieel er mee voor te zorgen dat het gepaste vervoersmiddel wordt ingeschakeld om basisbereikbaarheid te garanderen.

5.1. Basisbereikbaarheid, een gedeelde verantwoordelijkheid

Er is nood aan een Vlaamse integrale visie op de uitwerking van basisbereikbaarheid.

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betekent dit een afstemming tussen de gewestelijke wegbeheerders en de openbaar vervoermaatschappijen om de kwaliteit van het openbaar vervoersnetwerk te verbeteren door bijvoorbeeld in te zetten op doorstromingsmaatregelen.

Basisbereikbaarheid zal niet enkel gegarandeerd kunnen worden door het beleidsdomein MOW of een openbaar vervoersmodel, maar zal om een afstemming vragen tussen:

- Verschillende beleidsdomeinen. De MORA denkt daarbij in eerste instantie aan een afstemming tussen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en het beleidsdomein Ruimte en Wonen. Maar ook de betrokkenheid van andere beleidsdomeinen is vereist.
- Verschillende beleidsniveaus. De concretisering van basisbereikbaarheid zal om een samenwerking vragen tussen de Vlaamse overheid, het federale beleid inzake mobiliteit en fiscaliteit, de provincies en de lokale besturen. Om basisbereikbaarheid ook te verankeren in het lokale locatie- en mobiliteitsbeleid zal dit moeten vastgelegd worden in overeenkomsten.

De MORA oordeelt dat de gemeenten belangrijke hefboomen in handen hebben om als voorwaardige partner mee te wegen op de lokale basisbereikbaarheid.

5.2. Basisbereikbaarheid, een ruimtelijk verhaal

Vandaag dient het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen nog te vaak de gevolgen op te vangen van een ondoordachte ruimtelijke ordening.

Het is een uitdaging om de bereikbaarheid van wonen, werken, scholen, winkelen en diensten en de bestaande ruimtelijke ordening te verzoenen. In het kader van de opmaak van het nieuwe beleidsplan Ruimte moet de overheid streven naar een procesarchitectuur die mobiliteits- en infrastructuurplanning en ruimtelijke planning niet enkel afstemt op elkaar, maar een effectieve integratie ambieert van beide, met gedeelde doelen wat betreft bereikbaarheid, mobiliteit en ontwikkeling op lange termijn. Basisbereikbaarheid moet kaderen binnen de visie van het beleidsplan Ruimte om het ruimtelijk beleid in Vlaanderen te transformeren van een beleid dat zorgt voor een uitbreiding van het ruimtebeslag, naar een beleid dat het bijkomende ruimtebeslag wil verminderen.

Rekening houdend met de keuzes uit het verleden bestaat de uitdaging er volgens het mobiliteitsmiddenveld in om in de toekomst van basisbereikbaarheid een hefboom te maken om in het ruimtelijk beleid mobiliteit te laten doorwegen in ruimtelijke beslissingen.

Volgens de MORA kan basisbereikbaarheid mee geconcretiseerd worden met volgende ruimtelijke instrumenten:

- Een ruimtelijke ordening waarbij, volgens de eigenheid van de streek, principes als kernversterking, de bundeling van functies, nabijheid en verdichting voorop staan.
- Inzetten op de vestiging van lokale economie in bestaande kernen. Mobiliteitsgenererende ontwikkelingen in niet duurzame locaties afremmen en werken aan krimpscenario's op lange termijn.
- Een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk moet de ruggengraat vormen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit vraagt een ruimtelijk structurerend netwerk van trein, metro, tram en bus die bestemmingen frequent bedient door in te zetten op verknoopte en hoogwaardige corridors. Op de knooppunten van die corridors kunnen dan vele vervoersmiddelen en diensten aantakken.
- Een woonfiscaliteit en een grond- en pandenbeleid dat wonen en werken in centrale, duurzame, locaties en op multimodale openbaar vervoersknooppunten stimuleert en tegelijk betaalbaar, veilig en leefbaar houdt voor iedereen.

5.3. Nood aan een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk

Met het besluit basismobiliteit werd de regie van basismobiliteit toegewezen aan één actor, VVM De Lijn, die stads- en streekvervoer organiseert.

Voor de MORA bestaat het openbaar vervoer niet uitsluitend uit het geregeld vervoer met (bel-) bussen, trams, treinen en metro dat met vaste dienstregelingen en haltes werkt. Dit netwerk vormt wel de ruggengraat van het openbaar vervoer, maar wordt daarnaast best aangevuld met een breed spectrum van andere publiek toegankelijke modi zoals gedeelde modi, taxidiensten, andere vormen van collectief vervoer, bijzonder geregeld vervoer, minder mobiele centrales enzoverder. Het is voor de MORA belangrijk dat de Vlaamse overheid deze andere publiek toegankelijke modi volwaardig inschakelt in het openbaar vervoersnetwerk en eveneens wettelijk omschrijft als een openbare dienstverplichting om de basisbereikbaarheid van de knooppunten op lange termijn te garanderen.

Om basisbereikbaarheid uit te werken zal de Vlaamse regering daarom een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk moeten aanstellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. Deze regisseur moet echter ook beschikken over een gedegen aantoonbare operationele kennis over de verschillende modi.

De regisseur dient op basis van de in kaart te brengen bereikbaarheidsnoden van verschillende doelgroepen en het vervoerspotentieel er mee voor te zorgen dat het gepaste vervoersmiddel wordt ingeschakeld om basisbereikbaarheid te garanderen.

Voor de MORA is het belangrijk dat de regisseur de volgende taken vervult:

- Bewaken van het recht op basisbereikbaarheid.
- Op een transparante manier structureel, verplicht en resultaatgericht overleg organiseren tussen verschillende beleidsdomeinen – en niveau's, de openbaar vervoersactoren en gebruikersgroepen om tot een zo goed mogelijk afgestemd openbaar vervoersnetwerk te komen dat maximaal aan de vervoersvraag voldoet. Daarnaast moet de regisseur erover waken dat beslissingen genomen in andere beleidsdomeinen bijdragen aan de versterking van het openbaar vervoersnetwerk.
- Erover waken dat het openbaar vervoersnetwerk voldoet aan de decretaal verankerde criteria inzake afstand, snelheid, frequentie, tijdsduur, veiligheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en comfort zodat de gebruiker de beoogde bestemmingen vlot kan bereiken.
- Erover te waken dat er een optimale afstemming gebeurt tussen de dienstverleningen van de openbaar vervoersoperatoren zodat, in functie van een optimale efficiëntie, maximaal wordt voldaan aan de bereikbaarheidsnoden van de gebruiker. Dit impliceert niet enkel dat het aanbod afgestemd wordt door te voorzien in multimodale knooppunten maar ook dat ingezet wordt op een tariefintegratie en één uniek vervoersbewijs voor alle vormen van openbaar vervoer.
- Erover te waken dat er een centraal aanspreekpunt voor de betrokken actoren en de gebruikers is. Dit impliceert dat de betrokken openbaar vervoersactoren hun gegevens delen zodat die gebundelde reisinformatie kan aangeboden worden aan de reiziger opdat multimodaal reizen wordt gefaciliteerd. Daarnaast dient de regisseur erover te waken dat een efficiënte opvolging en behandeling van reizigersklachten wordt gegarandeerd.