



Basisbereikbaarheid

Eind 2015 keurde de Vlaamse Regering de krijtlijnen van de ingrijpende hervorming naar basisbereikbaarheid goed. Met basisbereikbaarheid wil de Vlaamse overheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag.



JERRY DE BRIE

KABINET WEYTS



“Lokale overheden zullen via de vervoerregioraden veel meer de kans krijgen om het vervoer mee aan te sturen.” Ben Weyts, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

“Met de invoering van het concept basisbereikbaarheid geven we een nieuwe invulling aan het openbaarvervoerbeleid en stappen we af van het idee van basismobiliteit. Tegen het einde van deze legislatuur willen we het concept uitrollen in heel Vlaanderen”, zegt Ben Weyts, minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

‘Basisbereikbaarheid zet de reiziger centraal’

interview

Waarom deze drastische ommezwaai?

“Het huidige systeem van basismobiliteit is sterk aanbodgestuurd: elke Vlaming moet op maximaal 750 meter van zijn of haar voordeur een bushalte kunnen vinden. Of die Vlaming daar nu nood aan heeft of niet, het aanbod wordt toch gecreëerd. Dit maakt dat het huidige openbaarvervoermodel heel duur is. Tegelijkertijd blijkt het huidige openbaar vervoer ook niet altijd even efficiënt te zijn. Zo kampen bepaalde vervoersassen met een structurele overbezetting. Op andere lijnen, vooral in meer landelijk gebied, is het gebruik van het openbaar vervoer dan weer vaak veel te laag. Ook het systeem van de belbussen wordt vandaag als weinig performant gezien bij de ontsluiting van rurale gebieden. Met de invoering van basisbereikbaarheid willen we in de eerste plaats afstappen van de blinde aanbodpolitiek en plaatsen we het belang en het comfort van de reiziger opnieuw voorop.”

Wat is het grootste voordeel van de basisbereikbaarheid?

“Het vraaggestuurde karakter van het vervoersaanbod en het effectief kunnen bereiken van maatschappelijk belangrijke functies worden als belangrijkste uitgangspunten naar voren geschoven. Het aanbod van stads- en

streekvervoer staat hierbij niet langer op zichzelf maar maakt deel uit van het totale mobiliteitsnetwerk. Het is de bedoeling een mobiliteitsnetwerk uit te bouwen en knooppunten te ontwikkelen waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten. We geven het vervoersnet in de toekomst daarom een duidelijke, gelaagde structuur mee, bestaande uit een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. Door de diverse vervoersvragen en het beschikbare aanbod beter op elkaar af te stemmen, vergroten we de benuttingsgraad en kostenefficiëntie ervan. Knooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, voldoende uitgerust zijn met fietsenstallingen en voldoende parkeerplaatsen. Belangrijk daarbij is dat het globaal mobiliteitsbeleid het aanbod van verschillende vervoersmodi op elkaar afstemt. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent. Integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen.

Welke rol krijgen de lokale overheden?

“Het toekomstige openbaarvervoer- en mobiliteitsbeleid wordt niet alleen globaler maar ook lokaler. Niet alleen de Vlaamse overheid zal het vervoersnetwerk vorm geven. Ook steden en gemeenten hebben heel wat kennis om

het openbaar vervoer, en de mobiliteit in het algemeen, efficiënt te organiseren. Een nieuwe vorm van bestuurlijke dialoog wordt ingericht op het regionale niveau. De steden en gemeenten zijn ingedeeld in 13 vervoersregio's, de Vlaamse overheid zit mee aan tafel. Via vervoerregioraden wordt het mobiliteitsbeleid aangestuurd.” (meer info over de vervoerregio's en de vervoerregioraden op pag. 3)

Binnen welke termijn denkt u dat basisbereikbaarheid in heel Vlaanderen van kracht zal zijn?

“Om de effecten van de invoering van de basisbereikbaarheid goed te kunnen inschatten, zijn we enkele maanden geleden met proefprojecten gestart in drie vervoerregio's (meer info over de proefprojecten op pag. 4-5). Uit de werking van deze proefregio's gaan we veel informatie en ervaring opdoen, die als input zal dienen voor een globale wijziging aan het decreet Basismobiliteit. Het is de bedoeling om tegen het einde van de legislatuur de basisbereikbaarheid in heel Vlaanderen uit te rollen.”

Basisbereikbaarheid: vijf begrippen

Met basisbereikbaarheid wil de Vlaamse overheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel evolueren dat optimaal tegemoet komt aan de globale en lokale vervoersvraag. We verzamelden enkele basisbegrippen die belangrijke bouwstenen zijn van het nieuwe (openbaar)vervoersmodel.

Vraaggericht systeem

Centraal bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van middelen. De afstemming gebeurt op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. De expertise van de vervoerregio en de vervoersvraag zijn daarbij cruciaal.

Combimobiliteit

Combimobiliteit is een term die de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukt en aanstuurt op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Om tegemoet te komen aan een mobiliteitsvraag kan een combinatie gemaakt worden van verschillende vervoersmodi. Belangrijk is daarom in te zetten op de maximale verknoping van netwerken zodat men niet automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook – deels – gebruik maakt van andere vervoersmodi.

Gelaagd vervoersmodel

Basisbereikbaarheid vertrekt van een gelaagd vervoersmodel:

1. Het treinnet. Treinen zijn de ruggengraat van het openbaar vervoer. Ze zorgen in de eerste plaats voor de interregionale verbindingen.



■ In het concept van basisbereikbaarheid wordt het vervoer op maat geïntegreerd in een gelaagd vervoersmodel.

2. Het kernnet. Complementair aan het treinvervoer zal met het kernnet een antwoord geboden worden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke, structurele verplaatsingsnoden.

3. Het aanvullend net. Dit net bestaat enerzijds uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie van en naar de lijnen van het kernnet en het spoornet. Anderzijds bestaat het ook uit meer ontsluitende lijnen die het kernnet complementeren. Ook de zogenaamde 'functionele ritten' horen tot dit aanvullend net.

4. Het vervoer op maat. Het vervoer op maat is complementair aan de hogere hiërarchische netten. Op lokaal niveau wordt er binnen de vervoerregio's ruimte gelaten

voor vervoeroplossingen die lokale noden efficiënt kunnen invullen. Vervoer op maat is de optelsom van het geoptimaliseerd aanbod voor onder andere doelgroepenvervoer, maar ook het lokale vraagafhankelijke net, het leerlingenvervoer, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens, ...), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te bereiken bedrijvzones, collectieve taxi's, enz.

Vervoerregio

Vervoerregio's zijn gebieden waarvan de gemeenten en/of delen van gemeenten een samenhangend geheel vormen inzake mobiliteit met een vervoerskern en een invloedsgebied. Binnen een vervoerregio werken de verschillende partners samen. In Vlaanderen zijn er momenteel 13 vervoerregio's bepaald. De vervoerregio bewaakt, stuurt en evalueert de realisatie van basisbereikbaarheid.

Mobiliteitsregie

Binnen het globaal mobiliteitsbeleid wordt het aanbod van verschillende vervoersmodi op elkaar afgestemd. De verschillende vervoersmodi zijn niet elkaars concurrent, integendeel, ze moeten elkaar aanvullen en slim op elkaar inspelen. Een modusafhankelijke regie moet het geheel coördineren.

Meer details en toelichting over het concept basisbereikbaarheid vindt u in de [conceptnota basisbereikbaarheid van 18 december 2015](#).

Vervoerslaag	Verplaatsingsnoden en wensen
Treinnet	Internationale, intergewestelijke, interstedelijke en interregionale verplaatsingen
Kernnet bus en tram	Verbinden van kernen Bedienen attractiepolen Voorstedelijke en interstedelijke structurele verplaatsingsnoden
Aanvullend net	Toevoer vanuit kleinere gemeenten naar kernnet/treinnet. Ontsluitende lijnen van kernnet. Woon-werk, woon-school (buiten stedelijke zones)
Vervoer op maat	Complementair aan hogere lagen Vervoersoplossingen voor lokale noden en wensen

Vervoerregioraad als nieuwe vorm van bestuurlijke dialoog

De essentie van basisbereikbaarheid is het vraaggestuurde aspect. Input van alle partners is dan ook essentieel. De nieuwe mobiliteitsvisie voor de vervoerregio moet ook gedragen worden door de betrokken overheden. Om input en draagvlak te verzekeren wordt een nieuwe vorm van bestuurlijke dialoog voorzien.



■ De vervoerregioraad voor het proefproject in de vervoerregio Mechelen kwam al enkele keren samen. Rond de tafel zitten de burgemeesters van de betrokken steden en gemeenten, vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en van NMBS/Infrabel.

De vervoerregioraad is hét basisplatform voor overleg tussen lokale, Vlaamse en federale overheden over mobiliteit. De verschillende overheden zitten aan tafel als evenwaardige partners. Daarnaast organiseert de vervoerregio ook klank- en werkgroepen die de vervoerregioraad voeden.

Basisplatform

De vervoerregioraad wordt hét basisplatform voor de mobiliteit in de vervoerregio. De raad moet onder meer een vervoersmodel uittekenen, bekijken welke voorwaarden er nodig zijn om basisbereikbaarheid mogelijk te maken en de impact van basisbereikbaarheid op verschillende vlakken onderzoeken. In de proefprojecten beslissen de vervoerregioraden zelf wie de relevante aanwezigen zijn. Er is wel een minimumsamenstelling voor de vervoerregioraad vastgelegd. Die bestaat uit:

- Een vertegenwoordiger uit elke gemeente van de vervoerregio (meestal de burgemeester),
- Vertegenwoordiging vanuit de Vlaamse overheid (beleidsdomein MOW + Ruimte Vlaanderen),

- Een vertegenwoordiger van de NMBS en van Infrabel.

Andere optionele deelnemers zijn bijvoorbeeld het provinciebestuur of Resoc. Het beleidsdomein MOW organiseert de vervoerregioraad en verzorgt het secretariaat. Het voorzitterschap wordt besloten binnen de vervoerregioraad.

Werk- en klankbordgroepen

De vervoerregioraad wordt gevoed door de gebruikers, middenveld, politici, werknemers en werkgevers, enz. De bedoeling hiervan is na te gaan wat de mobiliteitsnoden zijn en hoe die vertaald worden naar een geïntegreerd vervoersmodel op het niveau van de vervoerregio. Om dit te realiseren zijn technische werkgroepen opgericht, waarin mobiliteitsexperten (bijvoorbeeld mobiliteitsambtenaren en schepenen) uit verschillende gemeenten concrete pistes onderzoeken en evalueren. Daarnaast is het ook de bedoeling om gaandeweg klankbordgroepen op te richten met onder meer inwoners, werkgevers en werknemers, middenveldorganisaties, enz. om feedback te geven op concrete pistes en bijkomende input te geven.

Uitrol naar Vlaanderen

Uit de werking van deze proefregio's wordt veel informatie en ervaring gehaald, die als input zal dienen voor een globale wijziging aan het wettelijk kader. Uiteraard kunnen ook al in andere vervoerregio's stappen gezet worden om te komen tot een aansturing op maat en een versterkte lokale agenda op het niveau van de vervoerregio.



■ De vervoerregioraad geeft ook advies over het kernnet.

JERRY DEBRIE

WOLTERS KLUWER

Basisbereikbaarheid proefdraait in Mechelen, Aalst en Westhoek

Aanpassingen aan het huidige aanbod van het openbaar en collectief vervoer en de uitbouw van performante vervoerregio's worden door middel van proefprojecten uitgetest. De Vlaamse overheid startte in september met de proefprojecten in drie vervoerregio's. De proefprojecten zullen afzonderlijk steeds gemonitord worden door de vervoersregio die snel kan inspelen op voortschrijdend inzicht. Een globale evaluatie zal gebeuren door het departement MOW, die daarvoor de nodige expertises samenbrengt.

De keuze voor de pilootprojecten viel op de vervoerregio's Mechelen, Aalst en Westhoek. "Ze hebben elk een heel andere identiteit op het vlak van ruimtelijke ordening en mobiliteit", zegt Eric Sempels van het departement MOW. "De Regio Mechelen heeft een eerder stedelijk karakter, Aalst een gemengd en de Westhoek een landelijk profiel. Door die variatie kunnen we de kansen en valkuilen voor de vervoerregio's zo breed mogelijk onderzoeken. Het is ook niet de bedoeling om de uitrol van basisbereikbaarheid te beperken tot gemeenten binnen een stedelijke context. De omliggende gemeenten die tot de invloedssfeer van de centrumstad behoren, worden expliciet mee opgenomen in het proefproject."



"De proefprojecten stellen ons in staat om een nieuw regelgevend kader uit te werken dat een efficiënt vervoersaanbod toelaat."
Eric Sempels, Departement MOW

Vervoerregioraad

In elk van de drie pilootprojecten is ondertussen een vervoerregioraad samengesteld (zie ook pagina 3). Sempels: "Die raden moeten onder meer een vervoersmodel uittekenen voor hun eigen regio en bekijken welke voorwaarden er nodig zijn om basisbereikbaarheid mogelijk te maken. Het is ook hun taak om het aanvullend net en het vervoer op maat concreet vorm geven."

Procesmatige aanpak

"In de drie proefprojecten doorlopen we telkens een uniek proces", zegt Eric Sempels. "We hebben geen kant-en-klaar scenario dat zegt hoe de vervoerregio's of de vervoerregioraad moeten werken. De bedoeling is juist om samen het verdere scenario uit te tekenen op basis van deze praktijkervaringen, en in samenspraak met de verschillende partners. Het resultaat zal een combinatie zijn van input van alle partners."

Tijdelijk opschorten decreet Basismobiliteit in deelnemende gemeenten

Om meer flexibiliteit ten aanzien van de organisatie van het openbaar vervoer toe te laten, werd een regelluw kader gecreëerd dat de proefprojecten faciliteert. Hierdoor is het mogelijk om verschillende soorten van vervoer in de praktijk te testen in de betrokken regio's.

Uitwerking decreet Basisbereikbaarheid

De proefprojecten worden gemonitord. Een globale evaluatie wordt afgerond na één jaar werking. Eric Sempels: "De proefprojecten stellen ons in staat een nieuw regelgevend kader uit te werken dat een efficiënt vervoersaanbod toelaat en algemeen van toepassing wordt. Zij zullen verder kunnen bouwen op de lessen die de verschillende partners in de drie pilootprojecten getrokken hebben."

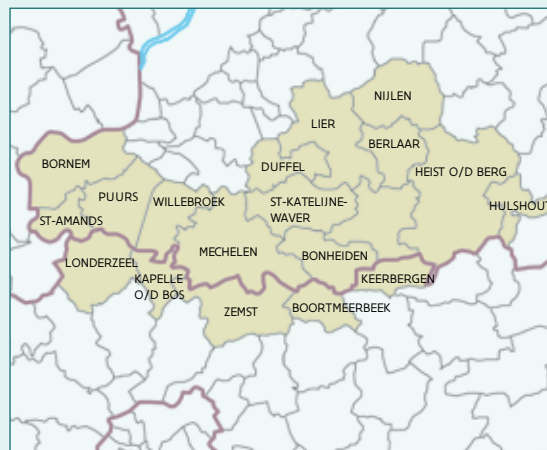
vervoerregio Westhoek



vervoerregio Aalst



vervoerregio Mechelen



Proefproject vervoerregio Westhoek: op zoek naar een nieuw vervoersmodel

In het proefproject basisbereikbaarheid in de Westhoek zijn de werkgroepen alle mobiliteitsinitiatieven op hun grondgebied aan het inventariseren. Het is de eerste stap naar een nieuw mobiliteitsplan voor de vervoerregio. Twee covoorzitters begeleiden er het overleg in de vervoerregioraad.

Het proefproject basisbereikbaarheid in de Westhoek omvat een vervoerregio met 18 gemeenten. De vervoerregioraad is er al één keer samengekomen. Lieven Van Eenoo, mobiliteitscoördinator van het Departement MOW in West-Vlaanderen, is voorzitter van de vervoerregioraad. "Het is een hele uitdaging om in een periode van 12 maanden een nieuw plan voor de mobiliteit in deze regio uit te tekenen. De vervoerregio is atypisch voor Vlaanderen omdat er geen echte centrumstad is. Er zijn wel vier kleinere steden die een gelijkaardige functie vervullen: Veurne, Diksmuide, Ieper en Poperinge. Ik hoop dan ook dat onze ervaringen nadien een nuttige inspiratiebron zullen worden voor andere landelijke regio's in Vlaanderen."

Lokale covoorzitter

In de vervoerregio Westhoek werd ervoor gekozen om naast de voorzitter van het Departement MOW ook een voorzitter uit de lokale vertegenwoordigers te kiezen. Dat werd Peter Roose, burgemeester van Veurne: "De keuze voor een lokale covoorzitter is vooral voortgevloeid uit onze lange traditie van overleg binnen de Westhoek. Al meer dan 20 jaar komen alle burgemeesters uit de Westhoek geregeld samen in het Westhoekoverleg. Daar is mobiliteit al jaren een 'hot item'. Basismobiliteit is binnen de Westhoek nooit helemaal uitgevoerd, het aanbod is eerder afgenomen. Dat maakt dat we al jaren zelf mee nadenken over mogelijke alternatieven. Er zit dus al heel wat kennis en ervaringsdeskundigheid bij de lokale overheden. Dit proefproject beschouwen we dan ook als een unieke kans om constructief mee te werken aan een betere mobiliteit op maat van onze inwoners. Het is immers onze ambitie om samen een efficiënt vervoersnetwerk te realiseren met een betere dienstverlening, maar dat ook betaalbaar is. Het is belangrijk dat het mobiliteitsplan voor de vervoerregio gedragen zal worden door alle leden van de vervoerregioraad. Maar het gaat nog verder. Elke fase wordt in de 18 gemeenten ook afgetoetst met de lokale beslissingsorganen, zodat het plan gesteund wordt door een brede achterban."

Realistisch en betaalbaar aanbod

Om het nieuwe mobiliteitsplan voor de vervoerregio uit te tekenen vertrekt de vervoerregioraad van een wit blad. "Basismobiliteit was een GIS-gestuurde oefening met duidelijke spelregels. Basisbereikbaarheid daarentegen is een volledig nieuwe benadering van het mobiliteitssysteem die we grotendeels zelf moeten invullen. Van een wit blad moeten we komen tot een vervoersaanbod dat betaalbaar en realistisch is en dat minstens alle attractiepolen bedient. Die oefening is heel boeiend, maar ook heel complex", zegt Lieven Van Eenoo. "Gelukkig kunnen we hier terugvallen op ervaringen en studies uit het verleden en op heel veel kennis die onder meer bij de lokale overheden zit. Op een bepaald moment zal er wel een consensus moeten zijn om tot een effectief plan te komen. Toch nemen we voldoende tijd voor de onderzoeksfase. Op de eerste vervoerregioraad hebben alle gemeenten huiswerk meegekregen. Zij maken tegen eind december een inventarisatie



WOLTERS KLUWER

■ "We willen eerst zicht krijgen op de reële vervoersbehoeften die in het huidige reguliere openbaar vervoer onder de radar blijven." Peter Roose, burgemeester Veurne en Lieven Van Eenoo, mobiliteitscoördinator bij het Departement MOW

van alle mobiliteitsinitiatieven op hun grondgebied, zoals mindermobielenvervoer, leerlingenvervoer en OCMW-diensten. Zo kunnen we een eerste zicht krijgen op de reële vervoersbehoeften die in het huidige reguliere openbaar vervoer onder de radar blijven. In een latere fase zullen de werkgroepen van de vervoerregioraad deze informatie gebruiken als vertrekpunt."

Stappenplan

Het proefproject moet in september 2017 resulteren in een mobiliteitsplan voor de vervoerregio Westhoek. Om daartoe te komen is een concreet stappenplan met bijbehorende timing opgesteld:

■ Maand 1 : opzetten werking van de vervoersregio

■ Maand 2 en 3: opstart Mobiliteitsplan

■ Voorbereiding

■ Screening vervoersconcepten

■ Maand 3 tot 12 : Uitwerking Mobiliteitsplan

■ Inventarisatie

■ Planvorming

■ Afweging varianten

■ Maand 12 tot 18: bufferperiode en opvolging

Inspiratie voor vraaggestuurd vervoer uit Denemarken

Vlaanderen sleutelt in het kader van basisbereikbaarheid nog aan een model voor vraaggestuurd vervoer. Denemarken is hiervoor één van de belangrijkste inspiratiebronnen. In het Deense model voor vraaggestuurd vervoer staat FlexDanmark centraal, een onafhankelijke openbare maatschappij in eigendom van de Deense openbaarvervoersorganisaties. FlexDanmark is verantwoordelijk voor het plannen en coördineren van het vraaggestuurd vervoer, maar voert zelf geen ritten uit.



CREATIVE COMMONS NAVINGVISE

■ De ritten worden door FlexDanmark uitbesteed aan verschillende vervoerbedrijven die aangesloten zijn op het systeem.



FLEXDANMARK

■ Reizigers vragen elke rit aan met de nationale softwaretool van FlexDanmark, bijvoorbeeld via de app Flextrafik. Denemarken is onderverdeeld in vijf openbaarvervoerregio's.

Denemarken telt 5,6 miljoen inwoners die verdeeld zijn over net geen honderd gemeenten. Tussen staat en gemeenten staan vijf regio's. Op het niveau van de regio's zijn ook de Deense openbaarvervoersorganisaties (Public Transport Organisations of PTO's) georganiseerd. Er is één PTO per regio. De PTO's zijn verantwoordelijk voor de regionale en lokale spoorwegen, buslijnen en vraaggestuurd vervoer. Merk wel op: vraaggestuurd vervoer is in Denemarken vervoer van deur tot deur of van halte tot deur, zonder dienstregeling.

Privé-aanbieders

De PTO's beschikken niet zelf over wegtransportmiddelen, ritten worden uitgevoerd door privé-aanbieders met wie contracten worden afgesloten. Om het vraaggestuurd vervoer optimaal te organiseren, hebben de vijf PTO's samen FlexDanmark aangeduid. FlexDanmark zorgt voor de software en doet het procesbeheer van de vraagafhankelijke ritten. De ritten zelf worden uitbesteed aan verschillende vervoerbedrijven die aangesloten zijn op het systeem. Om flexibel te kunnen werken, zijn er zowel langetermijncontracten met vervoeraanbieders als ad-hoc-contracten om pieken of zeer speciale ritten op te vangen.

Verplaatsingsbehoeften

In het systeem van FlexDanmark worden alle verplaatsingsbehoeften geregistreerd. Daarna

wordt een planning opgesteld die de invulling van die behoeften verdeelt over taxi's, minibussen en andere aan specifieke behoeften aangepaste busjes. De uiteenlopende vragen voor verplaatsingen van verschillende reizigers worden zo op een gestandaardiseerde manier verzameld, ook al zijn ze niet gelijkaardig. Voor de coördinatie van dat vraagafhankelijk vervoer werkt FlexDanmark met een nationaal IT-systeem. Alle aangesloten gemeentelijke diensten, PTO's en andere afnemers (bijv. ziekenhuizen) hebben toegang tot het IT-systeem. De reizigers registreren zich rechtstreeks in het systeem. Omdat verschillende behoeften maximaal gecombineerd worden, kan één rit bijvoorbeeld het vervoer naar gezondheidsinstellingen, vervoer van mensen met een handicap, schoolvervoer en patiëntenvervoer achtereenvolgens combineren. Door het optimaliseren van de vragen van de gebruiker en de planning van het vervoer slaagt het Deense model erin om evenveel ritten te rijden, maar met een betere dienstverlening én een kostenbesparing van 15 procent.

Wie betaalt?

In Denemarken is er een hoge mate van decentralisatie en de helft van de belastinginkomsten gaat naar de gemeenten, die het basisniveau zijn van de openbare sector. In het Deense model betalen de gemeenten voor het transport van inwoners naar

gezondheidsinstellingen. Er zijn ook landelijke omgevingen waar er weinig of geen aanbod van openbaar vervoer met dienstregeling is. De reiziger kan dan gebruikmaken van vraaggestuurd openbaar vervoer waarvoor hij een klein deel betaalt, maar het grootste deel betalen de gemeenten. Voor reizigers met een beperking voor wie bus- en taxigebbruik niet gewoon kan, dragen de gemeenten de kost van de dienstverlening, net als schoolvervoer voor kinderen met specifieke behoeften.

De gemeenten krijgen van FlexDanmark maandelijks een transparante factuur met alle kosten en ritten per aanvrager. De gemeenten krijgen ook benchmarks van andere gemeenten om een idee te krijgen van de gemiddelde kosten. De deelnemende overheden kunnen de graad van flexibiliteit van het vraagafhankelijk vervoer in tijd en dienstverlening aanpassen.



CREATIVE COMMONS NAVIGELSE

■ FlexDanmark verdeelt de ritten over verschillende soorten voertuigen: van bus tot collectieve taxi of aangepast vervoer, naargelang de regio, de beschikbaarheid en de noden van de klant.

Ritten in elkaar puzzelen

FlexDanmark is ontstaan vanuit drie belangrijke uitgangspunten: lagere totale kosten voor het vervoer, verbetering van het eigen proces en systeem en betere service voor de reiziger, de overheden en de vervoerders. Het basisprincipe van het Deense model voor vraaggestuurd vervoer is om elke verplaatsing

te optimaliseren. Daarom is het belangrijk dat elke aanvrager voor zijn verplaatsing een aantal standaardparameters inbrengt die FlexDanmark in staat stellen om de rit flexibel in te plannen. Hoe flexibeler de reiziger zich opstelt, hoe goedkoper de rit wordt. Elke rit wordt ingepast in een reeks verplaatsingen met

een bepaald type voertuig. Om dit optimaal te laten werken, is het belangrijk om zo veel mogelijk ritten bij elkaar te krijgen door zo veel mogelijk aanvragers te mixen. De aanpak is te vergelijken met een spelletje Tetris.

FlexDanmark combineert verschillende ritten van verschillende aanvragers (voorgesteld door de verschillende blokjes). Niet iedereen heeft dezelfde noden en wensen. De noden worden gedefinieerd bij de aanvraag, samen met de mogelijkheid tot flexibiliteit.



FlexDanmark kan de aanvragen, bijvoorbeeld de tijd, zo aanpassen dat de ritten beter bij elkaar passen, binnen de aangegeven flexibiliteitsnormen van de klant.



Op die manier kan FlexDanmark een rit in elkaar puzzelen die zo weinig mogelijk lege vakjes telt.



De ritten worden doorheen de dag zo geoptimaliseerd dat er zo weinig mogelijk tijd verloren gaat. Deze manier van combineren is enkel mogelijk omdat alle ritten volgens dezelfde standaard in het systeem zijn beschreven.



Fietsberaad bundelt input rond workshop Blue-bike

Fietsberaad Vlaanderen organiseerde in samenwerking met Blue-mobility in oktober 2015 een workshop voor steden en gemeenten rond het fietsdeelsysteem Blue-bike. Reden voor deze workshop zijn de verschillende vragen aan zowel Blue-mobility als Fietsberaad over de werking van het fietsdeelsysteem en de opstart van een Blue-bike hub. Het fietsdeelsysteem Blue-bike kent een enorm succes in Vlaanderen met steeds meer vragen voor een ruimer aanbod. Veel steden en gemeenten zoeken immers naar de gepaste manier om Blue-bike te integreren in hun mobiliteitsverhaal. Blue-bike hubs zijn tot op heden hoofdzakelijk te vinden aan treinstations. Deze workshop wilde onder andere nagaan welke andere locaties potentie hebben voor een Blue-bike hub. Fietsberaad bundelde de informatie die verzameld is tijdens de workshop in een 'Cahier Fietsdeelsysteem Blue-bike'.



Meer info: www.fietsberaad.be/publicaties



Dien uw project in voor de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs

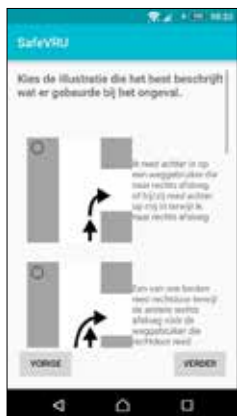
Tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2017 op 20 maart kan u voor de derde keer de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs winnen. Deze award wil

concrete, inspirerende en eenvoudig te herhalen projecten belonen die door hun vernieuwende aanpak en samenwerking bijdragen aan de verkeersveiligheid in een buurt, bedrijf, school, vereniging, gemeente... De prijs wil uw initiatief extra in de kijker te zetten, zodat iedereen mee is met uw idee. Zo verdient de winnaar een reportage in Kijk Uit. Wil u kans maken op de Vlaamse Verkeersveiligheidsprijs 2017? Wacht niet langer en dien ten laatste maandag 6 februari 2017 uw voorstel in. Veel succes!

Meer info op www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be

IMOB ontwikkelt app om (bijna-)ongevallen te registreren

Onderzoekers van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) willen een beter beeld krijgen van de oorzaken van ongevallen met zachte weggebruikers. Daarom zoeken ze mensen die hun ongeval of bijna-ongeval registreren in een digitaal vragenlijststelsel dat ontwikkeld werd binnen het Europese project InDev ('In-depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users'). De onderzoekers zijn vooral op zoek naar kennis over het 'waar' en 'hoe' van (bijna-)ongevallen met zachte weggebruikers.



Het vragenlijststelsel dat binnen het InDev-project ontwikkeld werd, bevat een webpagina en Android-app ('SafeVRU') en wordt momenteel getest door gebruikers in België, Denemarken, Spanje en Zweden. Wie wil deelnemen aan de studie kan de SafeVRU-app downloaden of online registreren. Deelnemers ontvangen één keer per maand een bericht via telefoon of e-mail met een link naar een vragenlijst. Zij krijgen dan vragen voorgeschoteld – zoals de locatie, datum en tijdstip van het ongeval, wat er precies gebeurde en wie erbij betrokken was.

In een volgende fase wordt nog een functie toegevoegd waarmee je ongevallen met behulp van de bewegingssensor van je smartphone automatisch kan detecteren en loggen. Die functie is momenteel in ontwikkeling.

Meer info: www.indev-project.eu

Deelnemen via <https://vru.create.aau.dk/questionnaires/new-participant/56>

Milieu en mobiliteit: wat kan je als gemeente doen?

Heel wat aangrijpingspunten om milieuproblemen veroorzaakt door wegverkeer aan te pakken liggen op lokaal niveau. Om gemeentelijke ambtenaren, mobiliteitsbegeleiders en anderen te helpen deze oplossingen maximaal te benutten werden verschillende instrumenten uitgewerkt. Het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) heeft deze info nu verzameld op een aparte webpagina.

Meer info: www.lne.be/milieu-en-mobiliteit-wat-kan-je-als-gemeente-doen

Nieuwe EFRO-middelen voor fietssnelwegen

Vlaanderen maakt bijkomend 5 miljoen euro aan EFRO-middelen (Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling) vrij voor de realisatie van fietssnelwegen. EFRO-middelen zijn enkel mogelijk voor projecten die niet in aanmerking komen voor middelen vanuit het fietsfonds. Er zijn m.a.w. enkel EFRO-middelen mogelijk voor:

- Fietsbruggen/tunnels over/onder spoorlijnen, gewestwegen en bevaarbare waterlopen.

- De opwaardering van jaagpaden tot fietssnelwegen, gelegen op een traject dat als fietssnelweg wordt geselecteerd

De projecten moeten ingediend worden voor 31 januari 2017.

Meer info: www.vlaio.be/artikel/projectoproepen-efro

Mobiliteit onderdeel van Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan



De Vlaamse overheid wil ervoor zorgen dat kinderen en jongeren zich zelfstandig en milieuvriendelijk kunnen verplaatsen. Het Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan bevat daarom ook een hoofdstuk over mobiliteit. Recent werd elk thema uit het Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan omgezet in een filmpje met en voor min 16-jarigen. Maak kennis met wat voor deze doelgroep belangrijk is in het mobiliteitsbeleid via <http://jkp.vlaanderen/16min/mobiliteit.html>.

Agenda

Januari

23 Geen gezonde gemeente zonder gezonde mobiliteit (Mechelen)

Februari

- 7** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 1 (Mechelen)
- 14** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 2 (Mechelen)
- 17** Tijdelijke verkeersmaatregelen bij wegenwerken en evenementen (Antwerpen)
- 20** Met open data en nieuwe technologieën richting slimme mobiliteit op lokaal niveau (Leuven)

Maart

- 6** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 3 (Mechelen)
- 13** De basisprincipes van de verkeerskunde – lesdag 4 (Mechelen)
- 17** Gladheidsbestrijding in de praktijk (Brussel)

April

27 Themadag: Senioren: veilig mobiel

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.