

Vervoer op maat in de Vervoerregio Leuven

door Gitte Van Den Bergh en Wouter Florizoone (Transport & Mobility Leuven)

Versie dd 28/08/2020



DEPOTNUMMER: D/2020/3241/283

DATUM UITGAVE: 26/10/2020

Inhoudstabel

1.	Inleiding.....	3
2.	De rol van de mobiliteitscentrale en de vervoersautoriteit.....	13
3.	Vervoersstromen	15
4.	VoM-gebruikers & hun noden en wensen	29
5.	VoM-oplossingen voor de vervoerregio Leuven	37
6.	Afstemming met andere vervoerregio's/gewesten	55
7.	Voorstel randvoorwaarden gebruik VoM	57
8.	Prioriteiten in de toekenning van welke VoM-oplossing per subregio.....	61
9.	Financiële verdeling VoM-oplossingen per subregio.....	63
10.	Conclusie.....	67
11.	Elementen die nog in behandeling zijn op Vlaams niveau	69

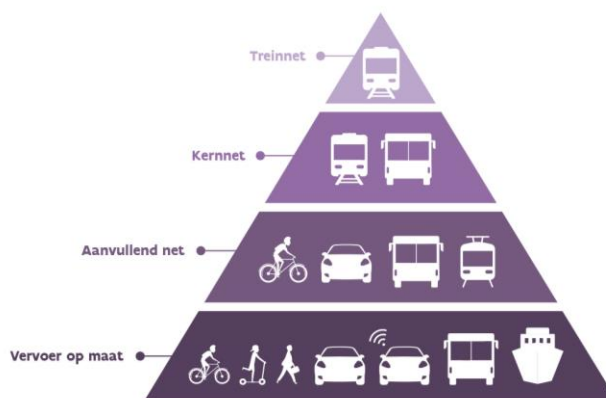
1. Inleiding

1.1. Basisbereikbaarheid

Het Vlaams decreet basisbereikbaarheid van 3 april 2019 werd op 12 juni 2019 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad en trad in werking op 22 juni 2019. Het decreet, dat onder meer de combimobiliteit¹ introduceert als uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid, beoogt het openbaar vervoer in Vlaanderen grondig om te vormen van een aanbodgericht openbaar vervoer naar een vraaggestuurd systeem.

Om dit allemaal in de realiteit mogelijk te maken, krijgen de lokale besturen een grote rol. De steden en gemeenten worden mee uitgenodigd om samen met de gewestelijke instanties (in VVR Leuven zijn dat AWV, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken) de mobiliteitsuitdagingen in onze regio aan te pakken.

Het vervoersnet van het openbaar personenvervoer wordt hierin hiërarchisch en gelaagd gestructureerd. Het *treinnet*, het openbaar vervoersmiddel bij uitstek voor langeafstandstrajecten, vormt daarbij de ruggengraat. Aangezien het spoorwegverkeer een



federale bevoegdheid is, blijft de impact van het decreet op het treinnet beperkt. Het *kernnet (KN)* is complementair aan het treinnet en bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen. Het kernnet valt onder de bevoegdheid van de Vlaamse Regering en moet zorgen voor een performant aanbod voor de hoge structurele vervoervraag op de grote assen. Het *aanvullend net (AN)*, dat onder de bevoegdheid van de vervoerregio's valt, vervult een aanvoerfunctie vanuit de kleinere steden en gemeenten naar de lijnen van het kernnet en het treinnet. Verder omvat het aanvullend net de spitsuurritten naar attractiepolen zoals scholen en bedrijventerreinen. Tot slot, als 4de laag is er *vervoer op maat (VoM)*, dat eveneens onder de bevoegdheid van de vervoerregio's valt. VoM bestaat uit collectief aangeboden vervoersmiddelen (bijvoorbeeld regiotaxi's en deelfietsen) die inspelen op verschillende en specifieke mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen, het weze omwille van hun doelgroep, hun locatie of omwille van het tijdstip van de verplaatsing..

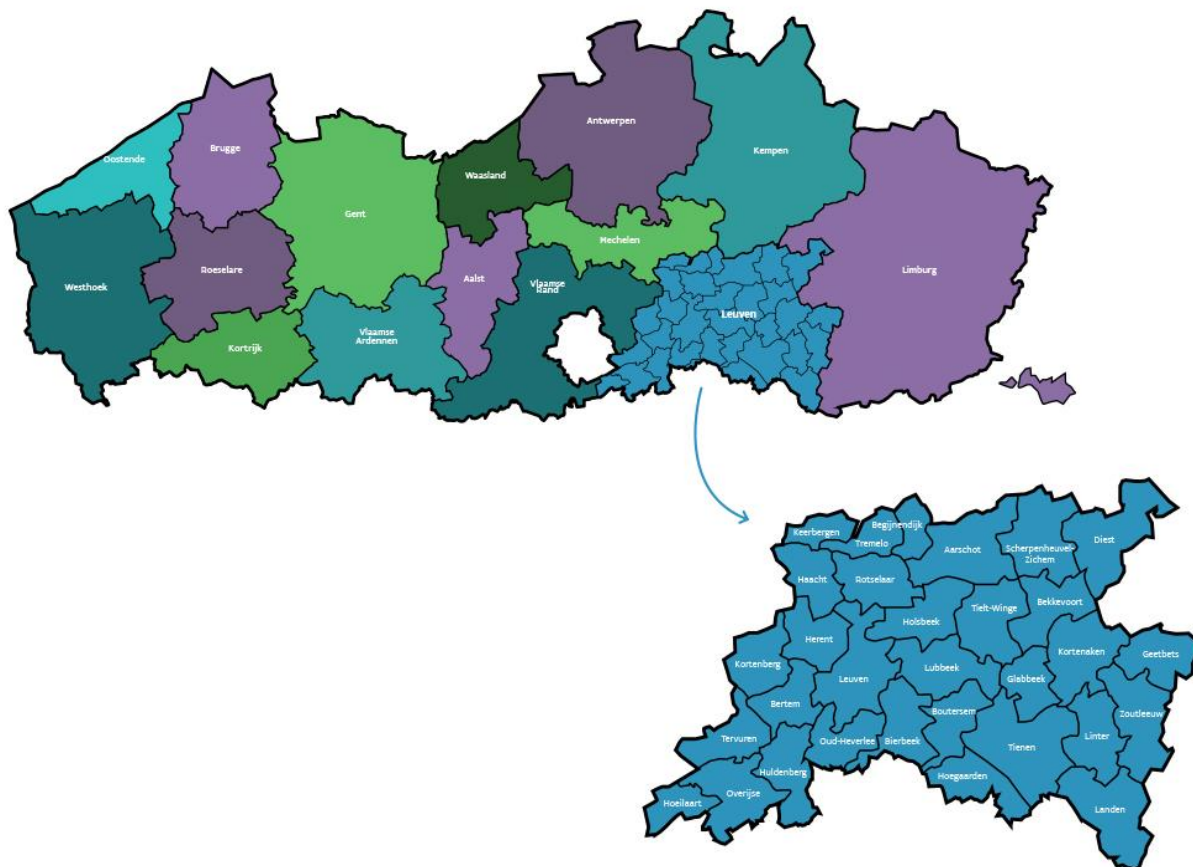
Binnen dit gelaagd systeem moet er prioritair ingezet worden op woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Dit is van toepassing van alle lagen, dus ook voor VoM, waar het kan ingezet worden voor zowel de *first* als de *last mile*.

Door de combinatie van de verschillende lagen ontstaat er een netwerklogica waar de verschillende systemen naadloos op elkaar aansluiten en dus complementair zijn.

¹ De combinatie van verschillende mobiliteitsvormen. Bijvoorbeeld: de fiets nemen naar het station en vervolgens de reis verder zetten met de trein of met de auto tot aan een park-and-ride rijden en daar de tram of deelfiets naar het stadscentrum nemen.

1.2. Vervoerregio's

Vlaanderen wordt ingedeeld in vijftien vervoerregio's waarbij elke Vlaamse gemeente deel uitmaakt van één vervoerregio (VVR). Per VVR werd er een vervoerregioraad (VVRr) ingericht die voor de interbestuurlijke samenwerking zorgt. Deze bestaat uit de verschillende mobiliteitsstakeholders, onder meer de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Vlaamse Waterweg, het Departement MOW, De Werkvennootschap, NMBS en de steden en gemeenten uit de betrokken regio.



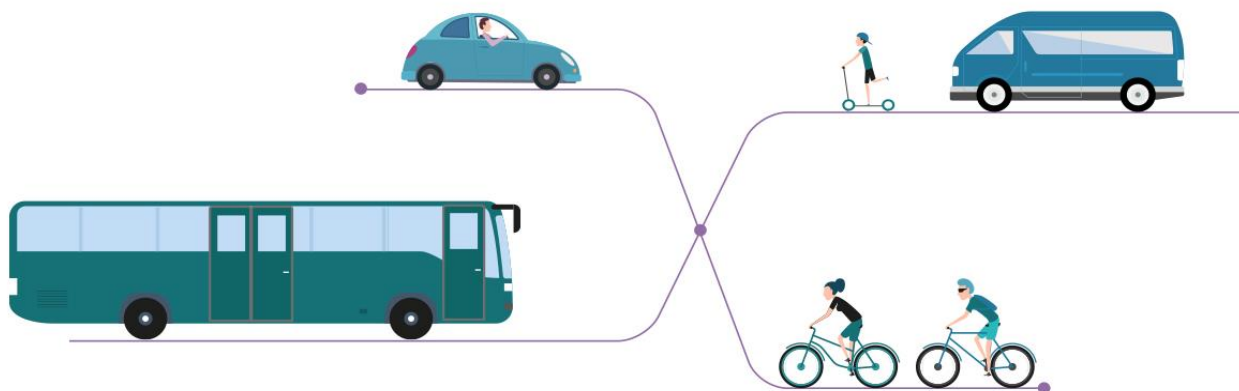
De hoofdtaken van deze vervoerregioraden bestaan erin om voor hun vervoerregio het AN en VoM te bepalen, een regionaal mobiliteitsplan uit te tekenen en binnen de klijtlijnen van dit mobiliteitsplan vorm te geven aan regionale mobiliteitsprogramma's en –projecten. Daarbij geeft de VVR ook o.m. advies op het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), bepaalt ze het BFF-netwerk, maatregelen i.v.m.. doorstroming, bewaken van verknoping van de vervoersnetwerken, enz. De VVR zal voor VoM in de eigen VVR ook de tarieven kunnen bepalen.

Specifieke algemene info over de VVR Leuven is terug te vinden via deze link : <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-leuven>

1.3. Vervoer op Maat (VoM)

In het decreet basisbereikbaarheid art. 32§4 en 5 wordt VoM als volgt toegelicht :

“Vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip.” [...] “Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net.” [...] “De vervoerregioraad bepaalt de bedieningsgebieden, en kan aanvullende normering opleggen voor de kwaliteitseisen voor het vervoer op maat.” [...] “Het vervoer op maat is volledig vraagvolgend.”



Het is duidelijk dat het de bedoeling is om met VoM aan te sluiten bij de filosofie van basisbereikbaarheid en aldus een modal shift te bewerkstelligen richting duurzame modi. Een belangrijke hefboom daarbij is het inzetten op woon-werkverplaatsingen. Want zeker in een meer rurale context kiezen nog té veel mensen voor de auto om hun woon-werkverplaatsingen af te leggen.

De concrete doelstellingen die we onder de noemer van VoM kunnen plaatsen worden als volgt opgesomd:

- **Toegankelijkheid en laagdrempeligheid.** VoM is in die zin de sleutel tot vervoer voor personen met een beperkte(re) mobiliteit.
- Er wordt sterk ingezet op **verknoping** met oa. Mobipunten. Verknopingslocaties bieden overstapmogelijkheden tussen verschillende vervoersvormen. Daarin spelen mobipunten een cruciale rol: ze zijn de schakels in een vervoerssysteem waar combimobiliteit centraal staat. VoM zorgt voor de last mile binnen deze logica.
- Lokale verplaatsingen kunnen meespelen in het slagen van een vraagafhankelijk ‘vervoer op maat’. In die zin dient men in de eerste plaats uit te gaan van een **vraagvolgend** systeem (cf. Art. 32 § 5 van het decreet basisbereikbaarheid).
- **Kostenefficiëntie** : het VoM-budget is beperkt en neemt gradueel toe de komende jaren. Er zal dus maximaal moeten worden ingezet op kostenefficiëntie teneinde te kunnen voldoen aan de vraag en groeiscenario’s mogelijk te maken. Naar exploitatie wordt het VoM wellicht de duurste van de vier vervoerslagen, gerekend in kost per gepresteerde reizigerskilometer. Daarom is het belangrijk om te stellen dat indien een reiziger via AN of KN vervoerd kan worden i.p.v. via het VoM, dan is dat – gezien de kostprijs - zeker te verkiezen. In de operationele uitrol zal dit dan ook (geautomatiseerd) moeten voorzien worden.
- **Lokale inbedding en synergiën** : indien er al in bepaalde gemeenten specifieke lokale VoM-initiatieven bestaan (zoals een wijkbus) of indien daar plannen voor zijn, komt het erop aan de

verschillende systemen en het aanbod op (termijn op) elkaar af te stemmen. Op die manier kunnen er lokale win-win oplossingen ontstaan ten voordele van de reiziger.

- **Digitale toegankelijkheid** voor gebruiker en vervoerder : onze bevolkingsgroepen- en lagen zijn niet allemaal op dezelfde manier digitaal geletterd. Het komt erop aan om een vervoersoplossing aan te bieden die zowel fysiek als digitaal maximaal inzet op toegankelijkheid.
- **Lokale bereikbaarheid.** Bedoeling is dat lokale bestemmingen bereikbaar en verbonden zijn. Dan gaat het o.a. over het gemeentehuis, het woonzorgcentrum, de dorpschool, de sporthal, het cultureel centrum, winkels etc.
- Vervoer op maat dient ook maximaal **zuinig en milieuvriendelijk** ingevuld te worden. Dan gaat het over de verschillende vervoersvormen die worden ingezet. We denken daarbij in de eerste plaats aan (e)-deelfietsen en (e)-deelwagens voorzien van een batterij, maar ook aan duurzamere motorisaties zoals hybride-technologie, CNG (biomethaan) of andere toepassingen voor flextaxi's en/of bussen.

Zoals u kunt lezen is VoM niet allemaal onder één noemer te vatten. Het aanbod kan omwille van allerhande redenen volledig verschillend zijn:

- vervoer gericht op doelgroepen en op de open gebruiker
- ophaalfunctie van veel locaties naar één of enkele bestemmingen (en omgekeerd)
- lokaal inspelen op diffuse verplaatsingen op eerder kleinschalig niveau
- het aanbod kan vraaggestuurd zijn of bestaan uit vaste verbindingen die gekoppeld zijn aan een dienstregeling
- vervoer georganiseerd van halte tot halte voor de open gebruiker
- vervoer georganiseerd van stoep-stoep of zelfs van gang-gang voor de doelgroepreiziger
- vervoer van grote groepen organiseren of het koppelen van individuele vervoersvragen

De mobiliteitscentrale (zie verder) zal deze elementen moeten samenbrengen en hiermee aan de slag gaan om voor het door de VVR vastgelegde aanbod vervoeraanvragen voor ritten te verzamelen en efficiënt te plannen. Vervolgens dienen deze uitgezet te worden bij één of meerdere vervoerders, al dan niet in combinatie van het gebruik van andere delen van het gelaagd netwerk.

1.4. Vervoer op maat in de Vervoerregio Leuven

VoM werd op verschillende contactmomenten in de VVR Leuven toegelicht. In de werkbanken per subregio² in januari 2020 werd voor de gemeenten een eerste keer een grondig overzicht gegeven van



VoM met daaraan gekoppeld een eerste bespreking van de verschillende mogelijkheden (zie voorbeeld figuur) in de desbetreffende subregio. Bij het begin en het einde van de werkbank werd er aan de hand van een Mentimeter (zie figuur) gepolst naar de tevredenheid, helderheid en welke focus de VVR moet leggen binnen VoM. Deze vragen werden ook op de volgende werkbank herhaald. Van elke werkbank werd er een verslag opgemaakt met de mogelijkheid om nadien feedback te geven.

Zo kon het denkproces op gang getrokken worden waarbij gemeenten heel wat vragen hebben geformuleerd over de verschillende vormen, kostprijs, invulling, eigen initiatieven. In de werkbank in februari 2020 werd er andermaal

Voorbeeld vast vervoer : de shuttle

- o Kostenindicatie (indicatieve cijfers op basis v exploitatiekosten) :
 - o Reguliere buslijn (uurfrequentie, tss 7-19u, beide richtingen, duur 60')
 - o Enkel schooldagen : 520.000€/jaar
 - o Incl. weekend : 950.000€/jaar
 - o Reguliere buslijn (4x/dag, beide richtingen, duur 30')
 - o Enkel schooldagen : 75.000€/jaar
 - o Incl. weekend : 135.000€/jaar
 - o VOM vaste shuttle (4x/dag, beide richtingen, duur 30')
 - o Enkel schooldagen : 45.000€/jaar
 - o Incl. weekend : 80.000€/jaar



Stelling



13

stilgestaan bij VoM, maar deze keer bij de budgettaire mogelijkheden volgens de indeling van de verschillende noden. Elke gemeente werd op basis van grondig voorbereidend werk en de aanwezigheid van belbuslijnen en het verdwijnen van AN-verbindingen ingedeeld in een (%) blinde vlek. Op die manier

² 4 subregio's in de VVR Leuven :

- Subregio Druivenstreek: Hoeilaart, Overijse, Huldenberg, Tervuren, Bertem en Kortenaken;
- Subregio Leuven: Leuven, Herent, Kortenaken, Bertem, Oud-Heverlee, Bierbeek, Boutersem, Lubbeek, Tiel-Winge, Holseek, Rotselaar, Tremelo, Keerbergen en Haacht;
- Subregio Diest-Aarschot: Aarschot, Begijnendijk, Scherpenheuvel-Zichem, Diest, Bekkevoort, Tiel-Winge, Glabbeek, Kortnaken en Geetbets;
- Subregio Tienen: Tienen, Hoegaarden, Boutersem, Glabbeek, Kortenaken, Geetbets, Linter, Zoutleeuw, en Landen.

werd er een objectief overzicht opgemaakt hoeveel middelen er aan welke gemeente kunnen toebedeeld worden. Deze manier van werken was niet evident gezien de onduidelijkheid over de totaliteit van het (extra) budget en verschillende (gewijzigde) modaliteiten.

Voorafgaand aan de werkbank in maart werd er op initiatief van Regiopact³ en in samenwerking met De Lijn (op de oude stelplaats te Leuven) een infomarkt Vervoer op Maat georganiseerd (zie foto's hieronder).

Daarbij konden de mobiliteitsambtenaren en schepenen bevoegd voor mobiliteit van de verschillende steden en gemeenten uit de VVR Leuven kennismaken met VoM. Een 6-tal vervoersoplossingen waren aanwezig. Vertegenwoordigers gaven kort tekst en uitleg inclusief een demonstratie bij het operationele karakter, toegankelijkheid en innovatieve aspecten van hun huidige dienstverlening.

Infomarkt Vervoer op Maat

Woensdag 11 maart – van 13u15 tot 14u15 – Oude Stelplaats De Lijn (tegenover VAC Leuven)
Demonstratie & uitleg.



³ Per vervoerregio heeft het Departement MOW een overeenkomst met een studieconsortium dat als opdracht heeft de inhoudelijke ondersteuning van de werking van de vervoerregio's en de opmaak van een regionaal mobiliteitsplan (procesbegeleiding, opmaak mobiliteitsplan en gedetailleerd OV-plan, participatietraject en bijkomende ondersteuning).

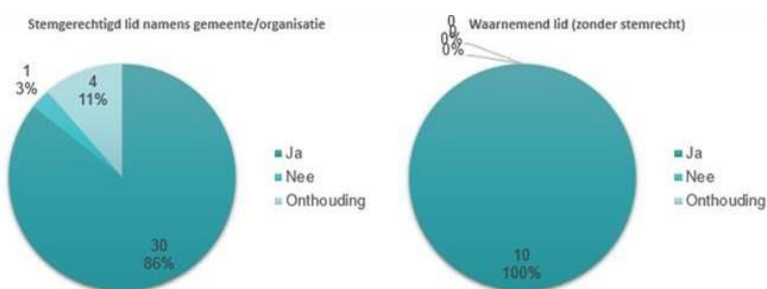
Voor de VVR Leuven is dit Regiopact bestaande uit de expertise van Arcadis, Common Ground en Transport & Mobility Leuven.





Na deze werkbank werd er een schriftelijke procedure opgestart waarbij aan de leden van de VVRR het akkoord gevraagd werd om het OV-plan 2020 scenario 2 door te rekenen in Hastus⁴ en in hoeverre de leden akkoord waren met de voorgestelde budgetposten van VoM en het verdelingsmechanisme voor de budgetpost regiopot.

45 leden van de VVRR hebben daarover gestemd waarvan 35 als stemgerechtigd lid en 10 als waarnemend lid. Het resultaat daarvan was niet unaniem maar een ruime meerderheid kon zich wel vinden in het voorgestelde verdeelmechanisme. Het resultaat wordt hiernaast gevisualiseerd.



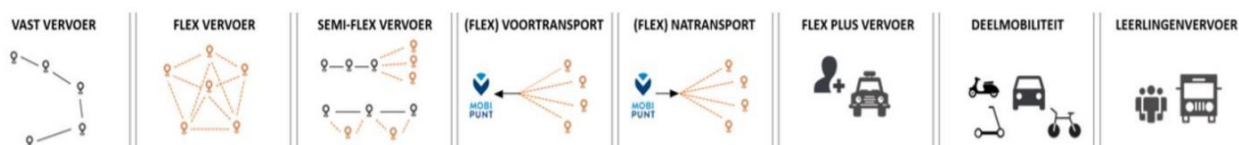
Het proces kreeg eind april, begin mei 2020 verder vorm bij de organisatie van een 8-tal virtuele VoM-sessies. Deze werden in kleinere groepen georganiseerd waarbij de subregio's verder werden onderverdeeld (VoM-groepen) om in een virtueel overlegformat dieper in te gaan op de voorstellen die door het studiebureau werden uitgewerkt. Daarbij werd vertrokken van een presentatie over de aangepaste modaliteiten en werden er een aantal uitgewerkte scenariofiches per relevant type VoM gepresenteerd, dit op basis van eerdere feedback vanuit de gemeenten. Ook deze virtuele interactieve sessies werden goed bijgewoond door zowat alle gemeenten waarbij niet alleen de mobiliteitsambtenaar of schepen bevoegd voor mobiliteit aanwezig was, maar ook omgevingsambtenaren, ruimtelijke planners en/of stedenbouwkundige ambtenaren. De sessies stonden open voor alle gemeenten, waardoor bepaalde gemeenten meer dan 1 sessie hebben bijgewoond. Daarnaast waren ook afgevaardigden van Departement MOW, De Lijn, provincie en steden of gemeenten vanuit aanpalende vervoersregio's (zoals Sint-Truiden) aanwezig.

⁴ Hastus is het exploitatie softwarepakket dat De Lijn gebruikt voor doorrekeningen in functie van budget en planning van de dienstverlening.

Alle bovenstaande formats werden via de chatfunctie positief geëvalueerd door de aanwezigen voor wat betreft de inhoud, presentatie, interactie en opvolging.

1.5. Rol Vervoerregioraad VoM

Zoals reeds eerder gesteld is het een hoofdtaak voor de VVR om te bepalen hoe het aanbod van VoM er zal uitzien. Dat aanbod wordt vastgelegd in een zgn. 'Menukaart'. Deze biedt een overzicht van de vervoerproducten die binnen VoM worden gefaciliteerd. De vervoerregio's maken in hun vervoerplannen duidelijk welke vervoerproducten van de 'menukaart' worden ingezet. Per vervoerproduct moeten een aantal specificaties worden gegeven zodat het departement MOW (als inkoper) en de mobiliteitscentrale (als regisseur) daar mee aan de slag kunnen gaan.



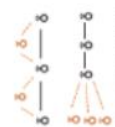
De specificatie bepaalt dat voor alle **flexvervoer** producten er een geografische afbakening is van het gebied. De exacte ligging van alle voorziene haltes binnen de gebieden wordt bepaald. Het eventuele maximum reisbereik en het bedienvenster. Welke aansluitingen op mobipunten er zijn in het geval van voor- en/of natransport en de tarieven voor de reiziger.

Voor **vaste lijnen** en **semi-flex lijnen** gaat het over de route, haltes (vast en flex), intervallen en bedienvenster. Daarnaast ook over de concept opzet van de dienstregeling met aansluitingen op ander openbaar vervoer. En verder in hoeverre het voertuig voorzien is van rolstoeltoegankelijkheid en tot slot ook de tarieven voor de reiziger.

Een overzicht van de verschillende opties is terug te vinden op de volgende pagina.

Verder is het aan de VVRR om **voor alle vervoer binnen VoM** te specificeren wat de prognose is van het verwachte gebruik (aantal reizigers, gespecificeerd per deelgebied naar uurblok, periode en/of rit), een prognose van de kosten van de exploitatie en de uitgangspunten voor combimobiliteit (waar liggen de mobipunten etc.). Voor producten binnen het luik deelmobiliteit gaat het om het type aanbod en locatie van uitgiftepunten en specifieke informatie die de mobiliteitscentrale dient te kennen (tarieven, betaalmogelijkheden, hoe beschikbaarheid kan worden ingezien, hoe er kan worden gereserveerd).

In deze nota wordt een eerste aanzet gegeven voor deze specificaties. De focus daarbij ligt op de belangrijkste parameters. Van zodra deze gevalideerd en goedgekeurd zijn, kan er verder gespecificeerd worden.

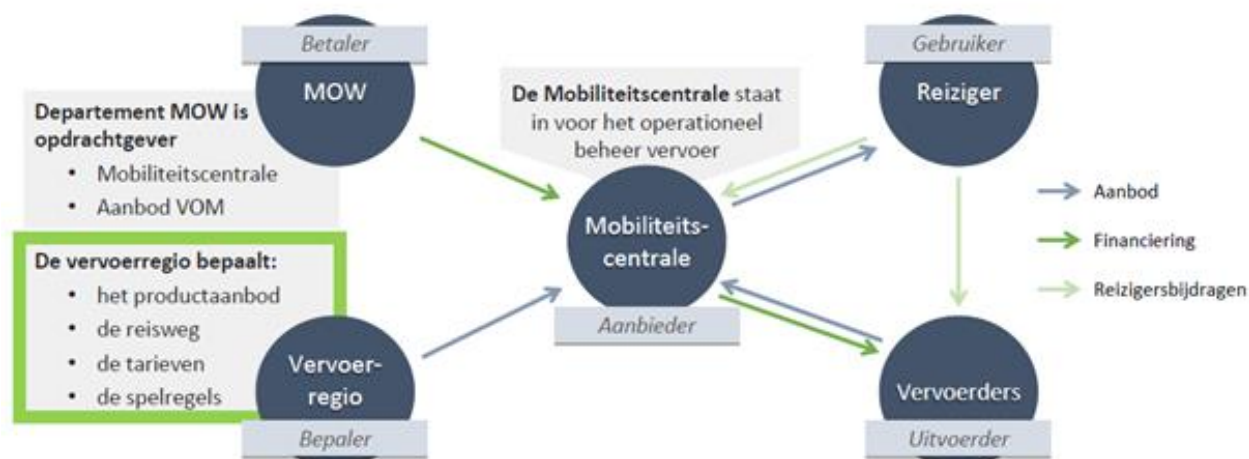
	WAST VERVOER	FLEX VERVOER	SEMI-FLEX VERVOER	(FLEX) VOORTRANSPOORT	(FLEX) NATRANSPOORT	FLEX PLUS VERVOER	DEELMOBILITEIT	LEERLINGENVERVOER
								
Wiel	Individueel	Individueel	Individueel	Individueel	Individueel	Deelgroeprijder	Individueel	Leerlingen buitengewoon onderwijs
Vaste vertrekplek	✓ (conform dienstregeling)	✗	✓ (halte) ✗ (fleggebied)	✗	✓	✗	NVT	✓
Vaste aankomstplek	✓ (conform dienstregeling)	✗	✓ (halte) ✗ (fleggebied)	✓	✗	✗	NVT	✓
Vaste route	✓ (conform dienstregeling)	✗	✓ (halte) ✗ (fleggebied)	✗	✗	✗	NVT	✓
Vaste optapplaatsen	✓ (halte)	✓ (haltes of virtueel)	✓ (halte) ✗ (fleggebied)	✓ (haltes of virtueel)	Alleen aan modopstap	✗	Vaste of flexibele locaties	✓
Combimobiliteit/mobipunten	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	NVT
Garantie op vervoer	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Garantie op aanbod	✓ (conform dienstregeling)	Vol is vol	Vol is vol	Vol is vol	Vol is vol	Vol is vol	Op te op	✓
Reisverzek	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	De vervoerregio bepaalt binnen van de dienstregeling	Zelf te bepalen	Van huis naar school
Tijdelijk/vervoerwiel	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Gratis
Bedruiven	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio	Bepaalt de vervoerregio (verval geldt altijd)	Schooldagen
Boeking nodig	✗	✓	✗ (halte) ✓ (fleggebied)	✓	✓	✓	Verval ja	✗
Minimale woonwiel	NVT	Geen, maar wel is vol	Geen, maar wel is vol	Geen, maar wel is vol	Geen, maar wel is vol	Geen, maar op te op	Geen, maar op te op	NVT
Boeken op vertrek of aankomst	NVT	Ja, naar keuze rijder	Alleen op vertrek	Ja, alleen aankomst	Ja, alleen vertrek	Ja, naar keuze rijder	NVT	NVT
Meer optapplaatsen	Dienstregeling	5 of 15 minuten	Dienstregeling op halte 5 of 15 minuten in fleggebied	5 of 15 minuten	5 of 10 minuten	15 of 15 minuten	NVT	NVT
Meer aankomsttijden (indien van toepassing)	Dienstregeling	5 of 15 minuten	Dienstregeling op halte 5 of 15 minuten in fleggebied	10 of 10 minuten	15 of 15 minuten	15 of 15 minuten	NVT	NVT
Omrijder/ combinatiewiel	Dienstregeling	Afgesproken instelling voor vrijdieren	In fleggebied: Afgesproken instelling voor vrijdieren	Afgesproken instelling voor vrijdieren	Afgesproken instelling voor vrijdieren	Afgesproken instelling voor vrijdieren	NVT	NVT
Gras begeleiding (1 persoon) voor deelgroeprijder	✓	✓ (mits aangemeld bij boekings)	✓ (mits aangemeld bij boekings)	✓ (mits aangemeld bij boekings)	✓ (mits aangemeld bij boekings)	✓ (mits aangemeld bij boekings)	✗	✗
Betaalingsmogelijkheid mobielcentrale	Online	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	Online: factuur/domiciliëring (deelnemers)	NVT
Betaalingsmogelijkheid voertuig	Cash en cashless	Cashless	Cashless	Cashless	Cashless	Cashless	Cashless	NVT
Individueel	Bepaalt de vervoerregio	Waar nodig	Waar nodig	Waar nodig	Waar nodig	Waar nodig	Waar nodig	Waar nodig
Mogelijke indicaties of termen	-	-	-	-	-	Individueel, stiep stiep, geng geng, —	-	Verplichte begeleiding

2. De rol van de mobiliteitscentrale en de vervoersautoriteit

2.1. De mobiliteitscentrale

De operationele regiefunctie voor VoM wordt als volgt georganiseerd: de mobiliteitscentrale staat in voor het plannen, boeken en betalen van ritten. De centrale verschaft informatie over alle openbaarvervoerdiensten, analyseert de vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker en verwijst desgevallend door. Vervoeraanvragen voor ritten worden verzameld, efficiënt gepland en vervolgens uitgezet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de verschillende actoren en wat de rol is van de VVR, Departement MOW en de mobiliteitscentrale.



Het is de Vlaamse Regering die de werking van de Mobiliteitscentrale zal bepalen, waarbij zal worden gewaakt over de continuïteit van de werking. Hierbij worden vervoersoplossingen aangeboden aan zowel open gebruikers als doelgroepen en dit over alle exploitanten.

Art. 33 van het Decreet Basisbereikbaarheid bevat de bepalingen inzake de mobiliteitscentrale. Daarin staat het volgende : De Mobiliteitscentrale is een orgaan dat...

- Informatie verzamelt en verschaft over alle openbaarvervoerdiensten;
- Vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseert en desgevallend doorverwijst;
- Vervoeraanvragen voor ritten verzamelt, efficiënt plant en vervolgens uitzet bij één of meerdere vervoerders of vervoerdiensten of via collectieve beschikbaar gestelde verplaatsingsmiddelen;
- Ritprijzen factureert;
- Klachten van gebruikers behandelt.

Reizigers zullen hun (multimodale) trip kunnen plannen, boeken en betalen via de mobiliteitscentrale (telefonisch, via app of via facturatie). Dit betekent dat de mobiliteitscentrale ook zal evolueren naar een “*Mobility as a Service of MaaS*” operator.

De mobiliteitscentrale zal ook het feitelijke gebruik van VoM rapporteren aan de vervoerregio’s en daarbij waarschuwen als binnen de VVR meer VoM-budget gebruikt wordt dan op jaarbasis beschikbaar is. Ze heeft echter enkel een signaalfunctie, het is de VVR die beslist hoe het aanbod als volgt wordt aangepast.

Tegen eind 2021 moet de mobiliteitscentrale operationeel zijn. Het eerste bestek⁶ voor het selecteren van kandidaten voor het opzetten van de mobiliteitscentrale werd inmiddels gelanceerd met als deadline 15/05/2020.

2.2. De vervoersautoriteit

De rol van de vervoersautoriteit wordt opgenomen door het Departement MOW.

Het Departement MOW zal een overeenkomst sluiten met de mobiliteitscentrale, in het kader van de haar toevertrouwde taak van vervoersautoriteit, op basis van een overheidsopdracht. De contractuele relatie tussen de mobiliteitscentrale en het departement wordt gespecificeerd via het bestek en de overeenkomst. De taken die de centrale moet opnemen worden door de vervoersautoriteit verfijnd in het bestek dat in de markt wordt gezet voor de mobiliteitscentrale.

Belangrijk bij het in de markt zetten van de mobiliteitscentrale vanuit de vervoersautoriteit zijn volgende elementen:

- De mobiliteitscentrale vervult een sleutelrol in de vormgeving en uitvoering van VoM en de verdere toekomstige ontwikkeling ervan. Het is dus van groot belang dat de mobiliteitscentrale handelt in belang van de opdrachtgever.
- De contractering van de mobiliteitscentrale is voorzien voordat de vervoerplannen worden gerealiseerd en voordat de vervoerders worden gecontracteerd. Bij de voorbereiding van de opmaak van deze plannen is het belangrijk dat de vervoerregio’s over de nodige info beschikken over het type vervoer dat door de centrale beheerd kan worden, dat zij bij wijze van spreken een ‘menukaart’ aangeboden krijgen, waarmee bij de opmaak van de plannen rekening kan worden gehouden (zie info hoger).

Er wordt een overkoepelende mobiliteitsregie uitgebouwd om volgende doelstellingen van basisbereikbaarheid overeenkomstig artikel 5§1 van het decreet Basisbereikbaarheid te realiseren: het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen en combimobiliteit en synchromodaliteit te faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uit te werken.

⁵ Mobility as a Service (MaaS): dit is multimodaal reisadvies op maat. MaaS gaat om het plannen, boeken en (contactloos/cashless) betalen van al het mogelijke vervoer via app(s).

⁶ Zie : <https://enot.publicprocurement.be/enot-war/preViewNotice.do?noticeId=370180>

Deze regie komt in de eerste plaats toe aan het Departement MOW. Het Departement MOW vervult de rol van vervoersautoriteit en staat in voor het opdrachtgeverschap, het contractmanagement, het financieel beheer en de indicering van de toegang tot het VoM voor de doelgroepen.

Dus samengevat : de **vervoersautoriteit** zet de contracten (bv. deelfietsen, deelauto's, shuttle... zoals beslist in de vervoerregio) in de markt. Deze omvatten het inhuren van voertuigen met chauffeur en deelsystemen en niet de aankoop van voertuigen of systemen. De precieze timing hiervan en de manier waarop is nog niet geregeld. We gaan ervan uit dat de vervoersautoriteit wellicht binnen Departement MOW zal blijven, en de aanbestedingen van hieruit zullen gebeuren. De **mobiliteitscentrale** doet meer het operationele beheer (klanten bellen of gebruiken app om bij de mobiliteitscentrale een rit te boeken, het operationeel plannen van ritten, rapporteren kosten en gebruik aan de vervoerregio, klachtenbehandeling, etc.).

3. Vervoersstromen

Om tot goed werkende VoM-oplossingen te komen, bestuderen we de vraag naar verplaatsingen in de VVR. Het doel is om vraaggericht te werken, en te kijken waar de grootste vervoersvragen zitten die nog niet worden bediend door het reguliere net.

3.1. Gebruik van de modi voor woon-werkverplaatsingen

Een belangrijk deel van de verplaatsingen zijn woon-werkverplaatsingen. In 2017 telde de VVR Leuven 72,8% actieve bevolking tussen 15 en 64 jaar. Dit is net onder het gemiddelde van het Vlaams Gewest van 73,3%. Het merendeel van deze mensen werken buiten de grenzen van de eigen gemeente. Slechts drie gemeenten hebben een positief pendelsaldo⁷, namelijk Leuven, Diest en Tienen. Leuven is de grootste magneet voor arbeid van de regio, dat kwam eerder ook al duidelijk uit de magnetenanalyse. Dit beeld wordt tevens bevestigd door de jobratio⁸. Enkel in Leuven zijn er meer jobs voorhanden dan er inwoners zijn. Dit betekent dat de arbeidsmarkt Leuven veel pendelaars moet aantrekken en verklaart het zeer positieve pendelsaldo van de stad. De overige kleinstedelijke gebieden (Diest, Tienen en Aarschot) hebben mogelijk een zekere aantrek van het ommeland. Tussen deze steden en de overige



⁷ Pendelsaldo : het aantal inkomende ten opzichte van het aantal uitgaande voertuigbewegingen

⁸ Jobratio : het aantal jobs per 100 inwoners op arbeidsleeftijd

gemeenten is er inzake jobratio een verschil van minimaal 10%. De meeste inwoners zoeken dus werk buiten de grenzen van hun gemeente, zoals in Brussel of de luchthaven. De laagste jobratio's zijn vooral terug te vinden in het oosten van de vervoerregio. Zie figuur van de jobratio (bron : provincie.incijfers.be).

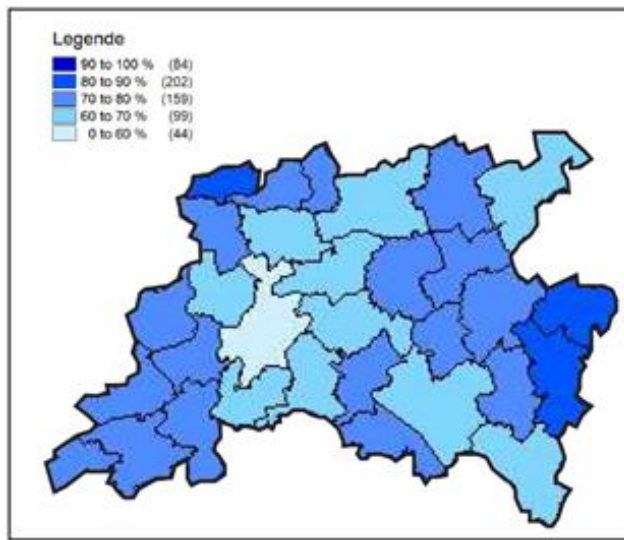
Het aandeel arbeiders in de regio Leuven werkende in de tertiaire (commerciële diensten) en quataire (niet-commerciële diensten) sector bedraagt respectievelijk 50% en 37%. Het merendeel van de beroepsactieve bevolking werkt in de dienstensector. Deze verhoudingen zijn gemiddeld hoger dan in andere vervoerregio's en het Vlaamse Gewest als geheel. In vergelijking tot de andere vervoerregio's is het aandeel werknemers in de secundaire sector lager. De economische activiteiten van de inwoners van de VVR liggen dus veeleer op diensten dan op industriële activiteiten. Zie onder figuur Aandeel arbeiders per sector naar VVR.

<i>Vervoerregio</i>	<i>primaire sector</i>	<i>secundaire sector</i>	<i>tertiaire sector</i>	<i>quataire sector</i>
Aalst	1%	19%	46%	34%
Antwerpen	1%	16%	54%	29%
Brugge	2%	16%	48%	35%
Gent	2%	20%	44%	34%
Kempen	2%	26%	42%	29%
Kortrijk	1%	26%	43%	29%
Leuven	1%	12%	50%	37%
Limburg	2%	21%	45%	32%
Mechelen	1%	18%	50%	30%
Oostende	2%	16%	48%	35%
Roeselare	4%	27%	41%	29%
Vlaamse Ardennen	2%	21%	44%	34%
Vlaamse Rand	1%	12%	56%	32%
Waasland	2%	23%	46%	29%
Westhoek	6%	24%	40%	30%
Vlaams Gewest	2%	19%	48%	32%

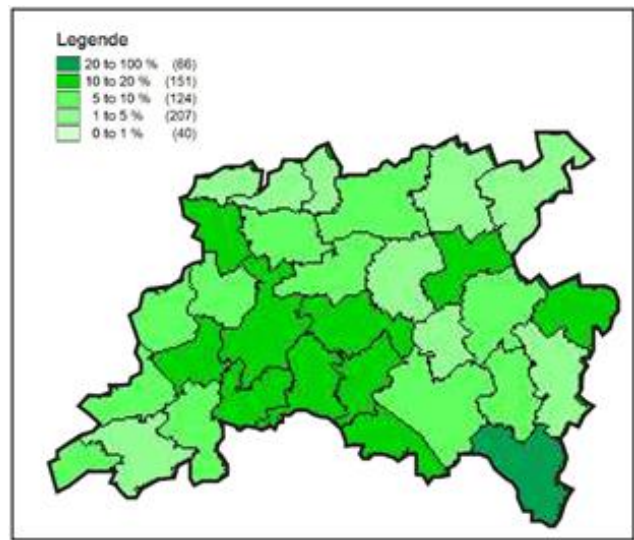
3.2. Verplaatsingsgedrag

De resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag voor de VVR Leuven zijn weergegeven in de onderstaande kaarten.

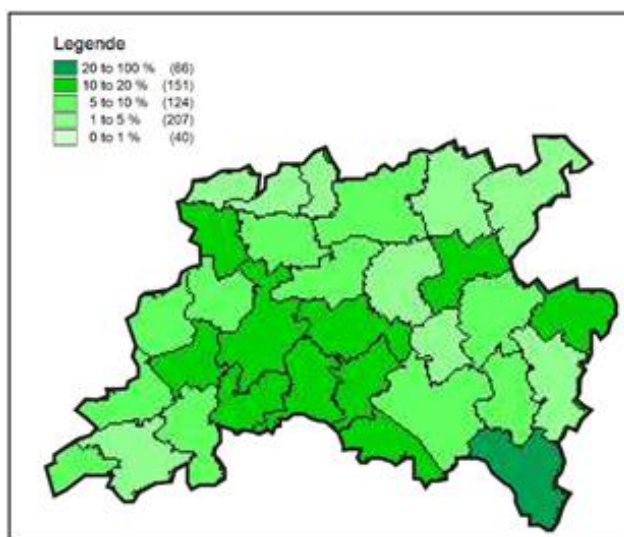
Allereerst, is voor het wagengebruik het contrast duidelijk tussen de stedelijke en de landelijke gebieden (zie onderstaande figuren). Het aandeel wagen ligt in de stadsregio Leuven, Aarschot, Diest en Tienen lager dan in de overige gemeenten van hun respectievelijke werkbanken.



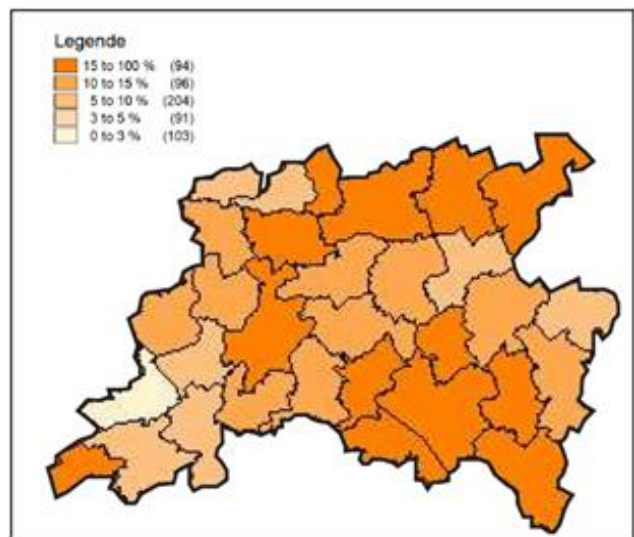
Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: wagen, carpool of motor



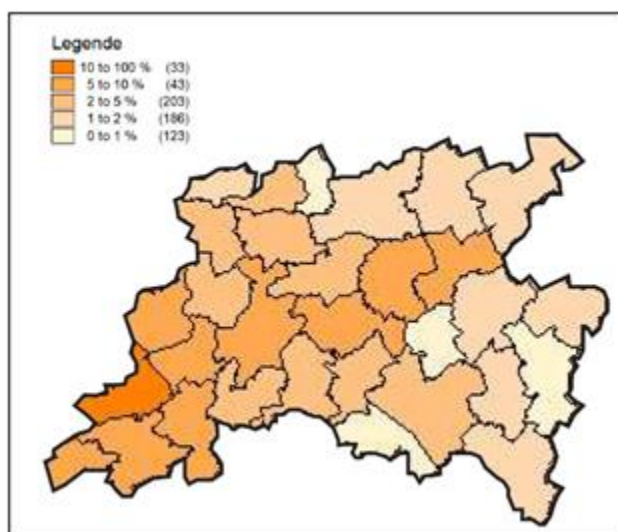
Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: fiets of te voet



Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: fiets



Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: trein



Hoofdvervoermiddel volgens woonplaats: De Lijn / NMBS / TEC

Dit wellicht door de aanwezigheid van een groter station en door de hogere stedelijke dichtheden, die duurzame modi (voetganger, fiets, openbaar vervoer) bevoordelen en de auto benadelen. De landelijke kernen van de Druivenstreek en het Hageland kennen een sterke auto-afhankelijkheid. Dit is zichtbaar door de meer donkere schakering blauw (70 tot 80%).

Ten tweede, er wordt meer gefietst en gewandeld in de uitgebreide stadsregio van Leuven. In Leuven specifiek ligt het aandeel voor de fiets hoger dan in de rest van de VVR. De onderstaande kaarten tekenen in grote mate de contouren van de stadsregio af. In contrast tot het noorden van Vlaanderen gebeuren woon-werkverplaatsingen binnen de regio minder met de fiets of te voet. Dit is mogelijk te wijten aan het sterk wisselende reliëf van de regio, en vooral de Druivenstreek. Het nodigt minder uit om te fietsen. De e-fiets en de speedpedelec zijn hier betere alternatieven voor verplaatsingen. Voor kinderen zijn deze minder een alternatief.

Ten derde, wordt er in de overige steden en gemeenten met een station eerder gekozen voor de trein dan de bus als verplaatsingsmiddel. Dit geldt voor de gemeenten langsheen spoorweg 35 en 36. Op de kaart voor de bus vallen tevens de gemeenten rond de N2 en N3 op. Deze wegen kunnen herkend worden zowel als ruimtelijke als verkeerscorridor tot het stedelijke weefsel van Leuven.

Dit staat in sterk contrast met het lage aandeel OV en fiets in de Druivenstreek en het Hageland. Voor het gebied van het Hageland is het daarbij essentieel om aansluiting te vinden bij de vier assen van het openbaar vervoersnetwerk voor het oosten van de regio, namelijk de spoorlijnen 35 en 36 en de busassen N2 en N3. In de Druivenstreek kan verder ingezet worden op de e-fiets om aansluiting te vinden tot het openbaar vervoersnetwerk en het Brusselse stedelijk weefsel.

Belangrijk om op te merken is dat woon-werkdiagnostiek zo zijn limieten heeft. Een aanzienlijk aandeel van de geënquêteerden was een werknemer, die op regelmatige basis op dezelfde werkplaats werkte of een job deed van een administratieve aard. Mobiele werknemers zoals verkopers, bouwvakkers,

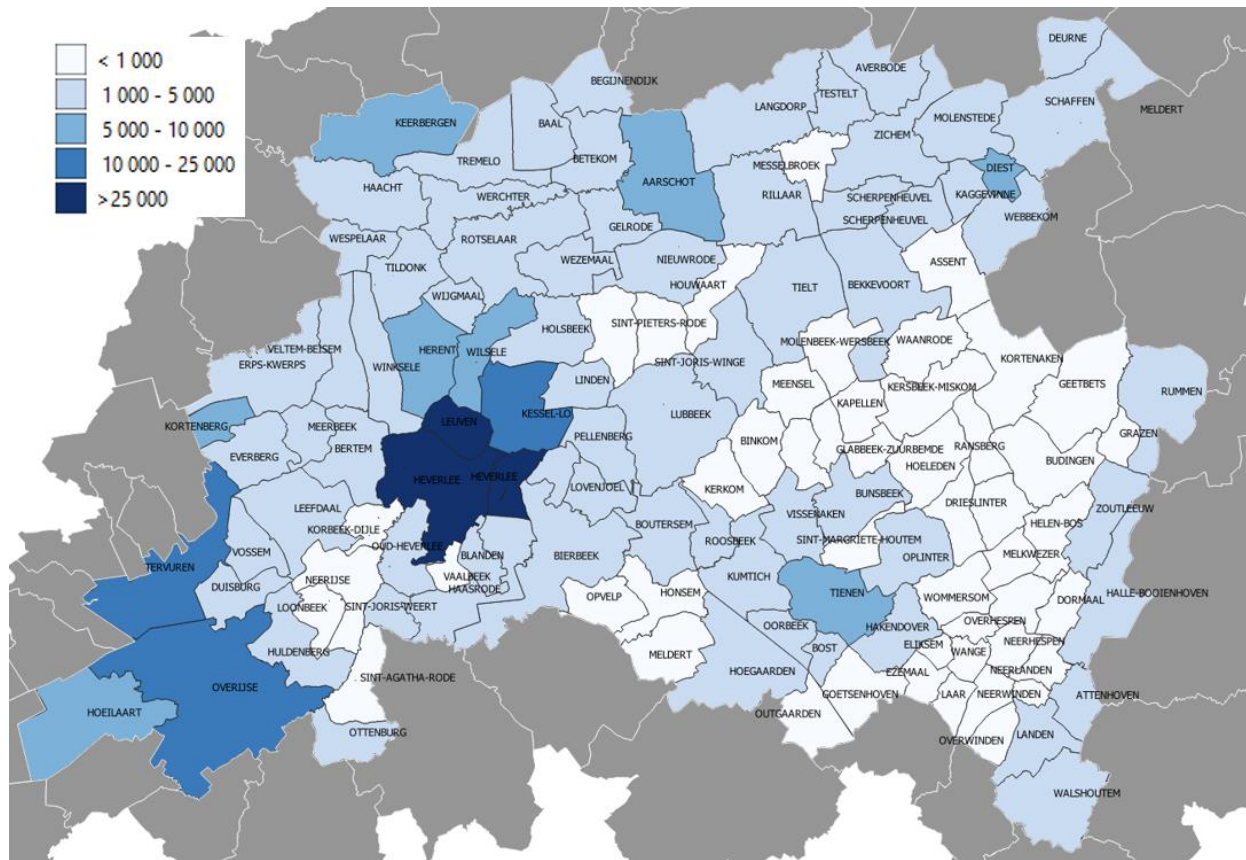
enzovoort zijn niet in de woon-werkdiagnostiek opgenomen. Het gegeven van combimobiliteit wordt eveneens niet meegenomen in de analyse.

3.3. Analyse van de belangrijkste verplaatsingsstromen

Vanuit het regionale verkeersmodel werden de **belangrijkste verplaatsingsstromen op het niveau van de deelgemeente** in kaart gebracht. Deze tabellen, die in bijlage worden toegevoegd aan deze nota, bevatten voor elke deelgemeente de top 5 van belangrijkste verplaatsingsstromen voor één dag van en naar andere deelgemeenten (beide richtingen worden samengeteld). Ook verplaatsingen die momenteel met de auto worden genomen worden hierin meegeteld: het gaat met andere woorden over een potentieel aan vervoerstromen (auto, OV, ...) die kunnen worden bediend met openbaar vervoer (regulier vervoer en VoM samen).

Als we voor elke deelgemeente de som maken van deze **top 5 vervoersstromen**⁹, zien we dat de stad Leuven de meeste verplaatsingen genereert, met als maximum 46 700 verplaatsingen voor Leuven centrum. Maar ook Overijse en Tervuren genereren veel verplaatsingsstromen, wat vooral te maken heeft met het aandeel van werknemers die dagelijks richting Brussel pendelen. Dit zijn trouwens ook grotere zones, waar veel mensen woonachtig zijn.

⁹ Per (deel)gemeente worden enkel de verplaatsingen geteld die in de top 5 staan voor deze (deel)gemeente. Hierin worden wel telkens de verplaatsingen in beide richtingen geteld. Daarin worden oa. ook de woon-schoolverplaatsingen in opgenomen. Sommige gemeenten worden opgesplitst in deelgemeenten, andere niet, waardoor de aantallen niet zomaar kunnen vergeleken worden. Zie ook de bijlage van deze nota, waar de afzonderlijke vervoerstromen worden weergegeven.

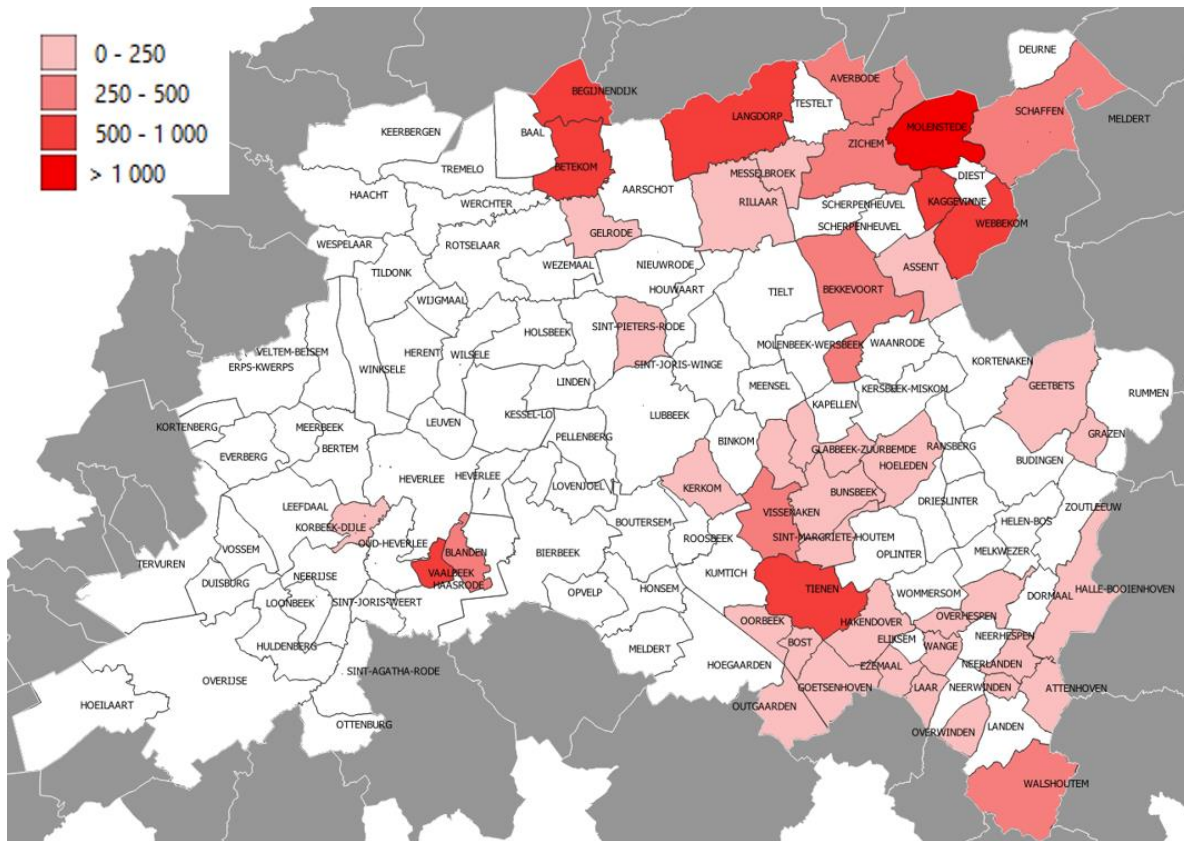


Figuur: Som van top 5 verplaatsingsstromen per deelgemeente (dagbasis)

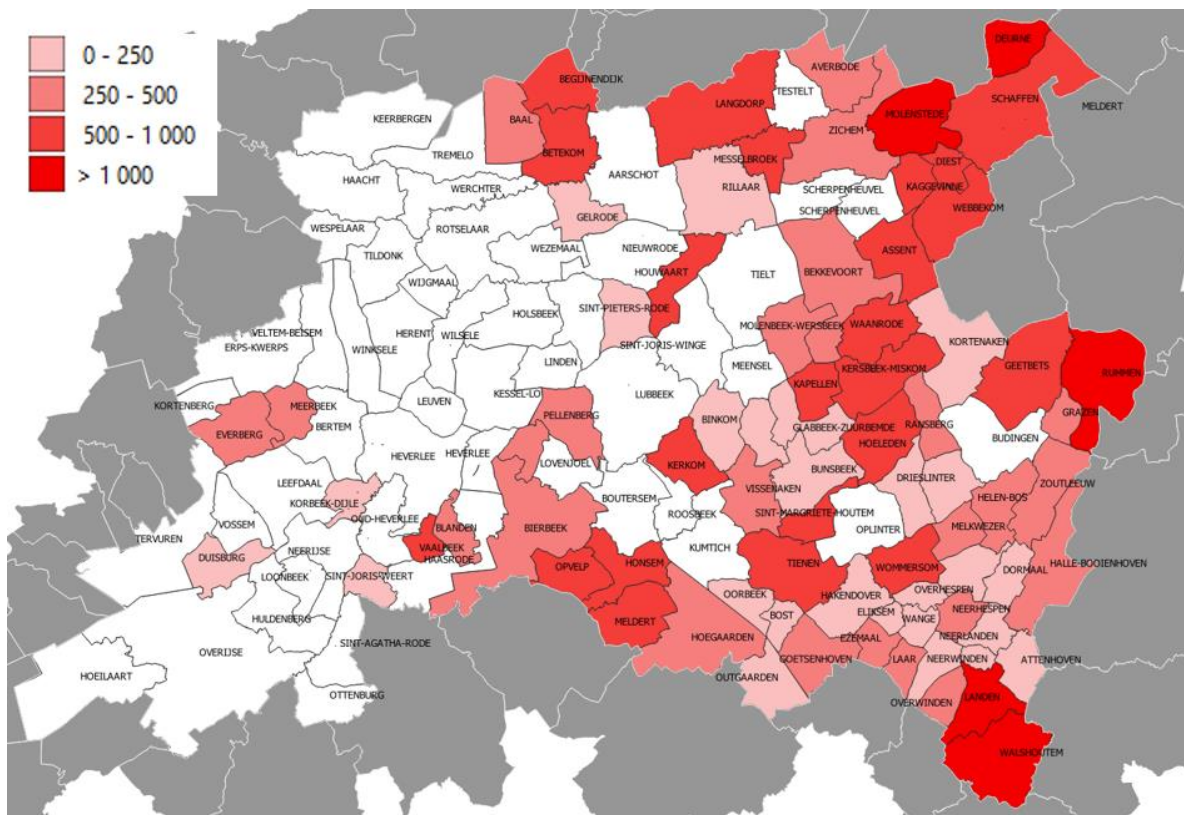
Het grootste deel van deze verplaatsingen zijn echter mogelijk door gebruik te maken van regulier openbaar vervoer, meer bepaald het voorstel KN + AN dat momenteel wordt doorgerekend. Indien we de top 5 verplaatsingen per deelgemeente in kaart brengen die noch door regulier vervoer noch door functioneel vervoer kunnen worden uitgevoerd, zien we vooral een grote vraag in het oosten van de vervoerregio¹⁰. Als we bijkomend ook de verplaatsingen toevoegen waar enkel functioneel vervoer mogelijk is (meestal enkel tijdens de spits), kleurt de oostelijke regio nog meer, maar komen er ook nog kleinere blinde vlekken naar voren in de rest van de vervoerregio.

Deze kaarten tonen in feite de belangrijkste potentiële vervoersvragen die we met VoM moeten afdekken.

¹⁰ De analyse gebeurde op deelgemeenteniveau. Dit wil zeggen dat het mogelijk is dat een deel van de deelgemeente in werkelijkheid toch niet wordt bediend.



Figuur: Som van top 5 verplaatsingsstromen per deelgemeente (dagbasis) die niet worden bediend door KN, AN of FN



Figuur: Som van top 5 verplaatsingsstromen per deelgemeente (dagbasis) die niet worden bediend door KN, AN (excl. FN)

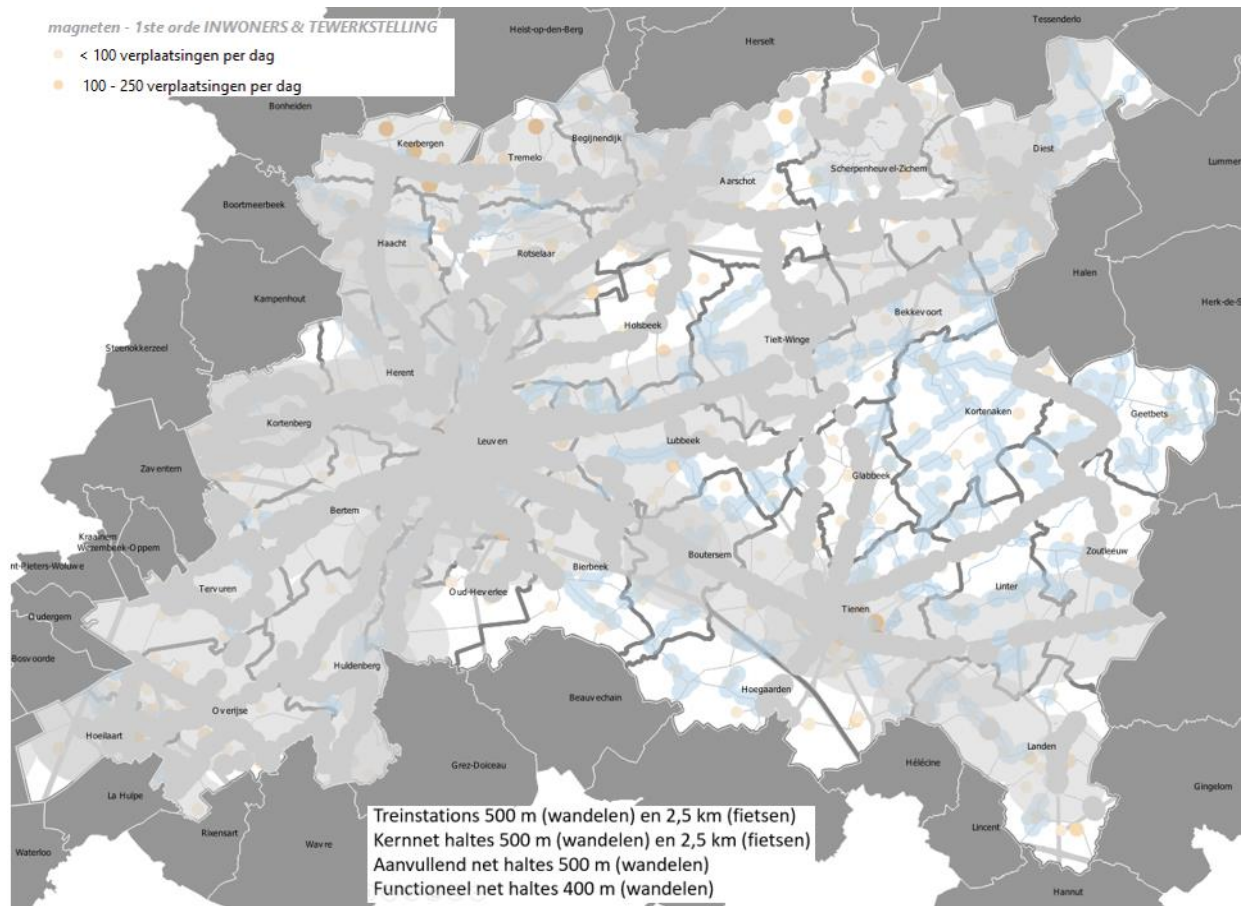
We zien dat vooral in het Hageland weinig aansluiting is op het regulier openbaar vervoer. Bovenstaande kaart toont trouwens een gelijkaardig beeld als de kaart met betrekking tot het gebruik van openbaar vervoer (De Lijn/NMBS/TEC) als hoofdvervoermiddel in sectie '3.2 Verplaatsingsgedrag'. Dit is logisch: waar er weinig regulier openbaar vervoer voor handen is, zal er ook minder gebruik worden gemaakt van het openbaar vervoer. Door in te zetten op vervoer op maat zullen we het aanbod proberen te verbeteren en ook aan te sluiten op de vier assen van het openbaar vervoersnetwerk in het oosten van de regio (spoorlijnen 35 en 36 en busassen N2 en N3).

Maar ook buiten het Hageland zijn er locaties, vaak meer geïsoleerd, die niet of amper worden bediend. Naast de grote blinde vlek in het oosten, zijn dit de gebieden waar we in tweede instantie op gaan focussen. Denk bijvoorbeeld aan Bierbeek, waar niet alle kernen met elkaar worden verbonden, of Everberg en Meerbeek in Kortenberg, die geen aansluiting kennen met het hoofddorp.

In de Druivenstreek en rondom Leuven is er wel meer en grotendeels voldoende regulier openbaar vervoer beschikbaar, maar ook daar zijn er verbeteringen mogelijk voor specifieke kleinere blinde vlekken. En rekening houdend met het verplaatsingsgedrag in deze regio zien we dat deelfietsen, en dan vooral e-bikes in de Druivenstreek, een belangrijke duurzame meerwaarde kunnen zijn om aansluiting te vinden op het openbaar vervoer netwerk.

3.4. Magneten- en blinde vlekkenkaart

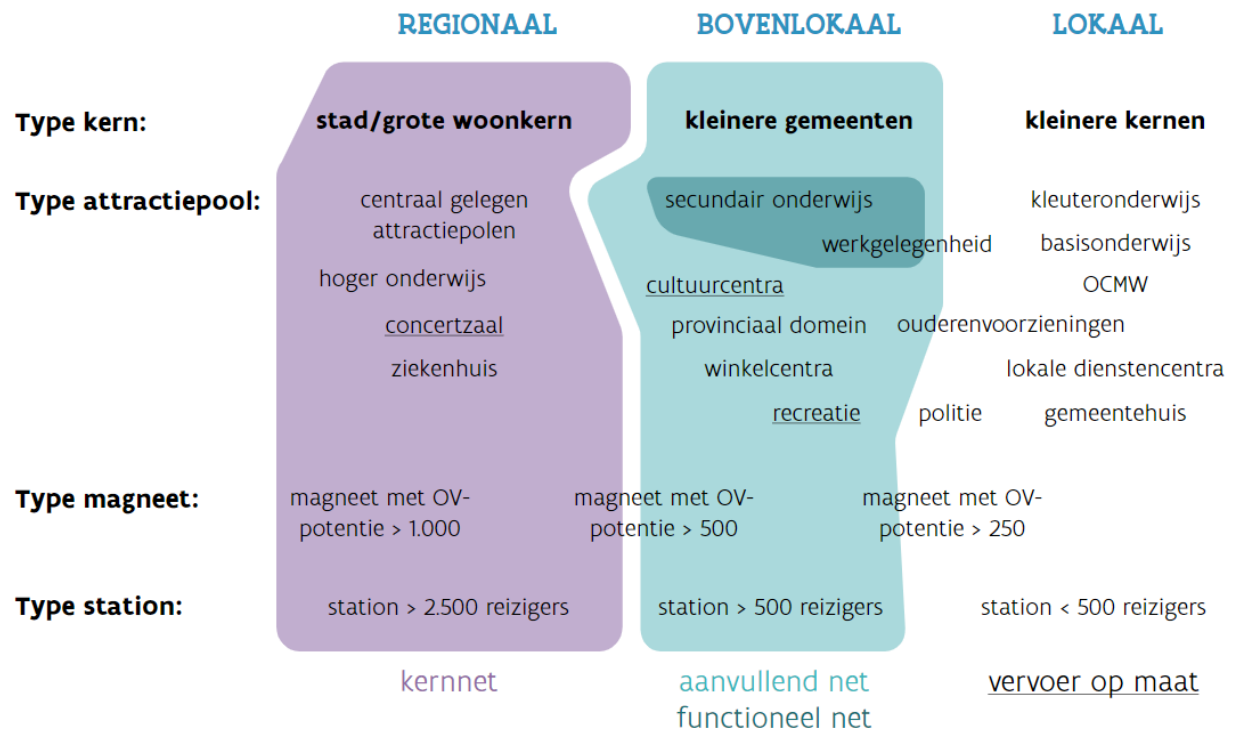
Als we deze kaarten vergelijken met blinde vlekken, op basis van het voorgestelde reguliere net (AN + KN) dat momenteel wordt doorgerekend en de kleinere magneten van de magnetenkaart, zien we een grote gelijkenis.



Figuur: Blinde vlekkenkaart (op basis van het laatste scenario KN + AN zoals momenteel wordt doorgerekend)

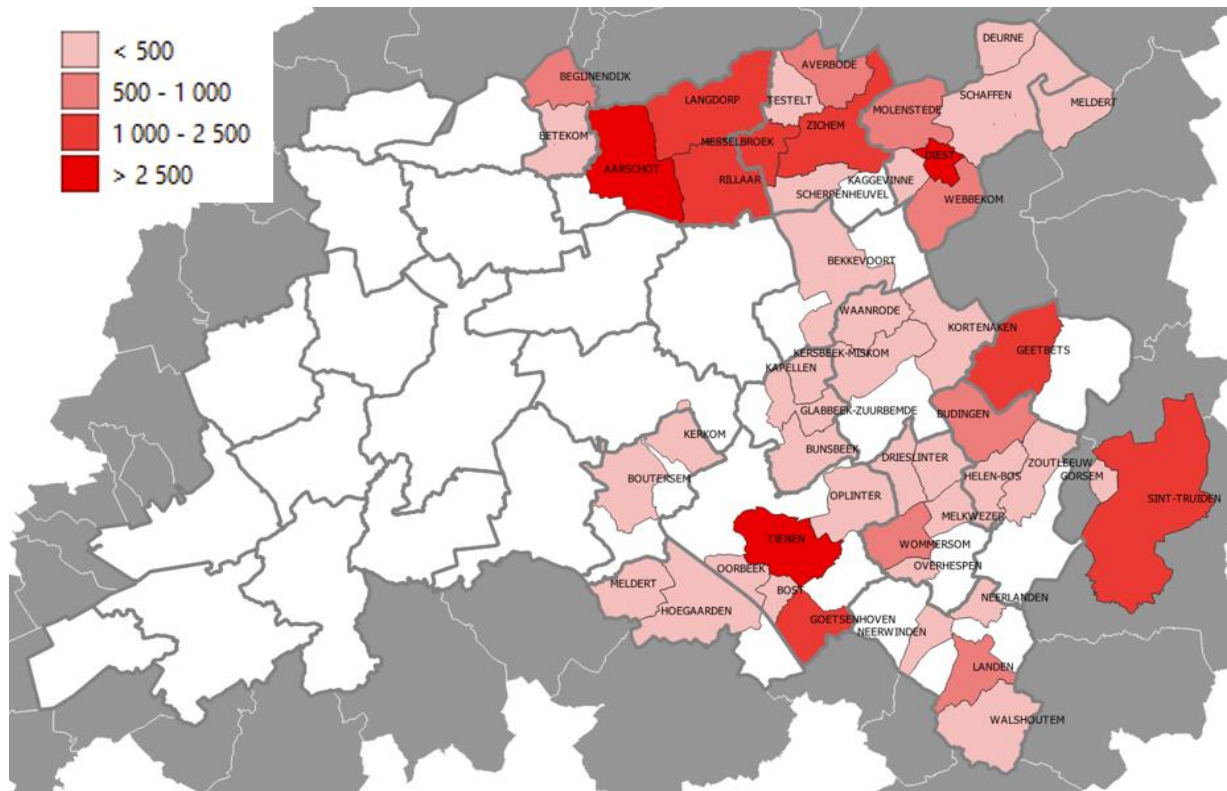
Het initiële voorstel van het OV-netwerk werd getoetst aan de hand van een magnetenanalyse. Dat is een methodiek waarbij op een kaart magneten worden weergegeven: productie- of attractiepolen die verplaatsingen genereren. Enerzijds betreft het concentraties van inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingenplaatsen, maar anderzijds ook specifieke locaties zoals stations, ziekenhuizen, recreatieve attractiepolen, dienstencentra, etc. Deze magneten werden opgedeeld in verschillende categorieën, met betrekking tot het vereiste aanbod van OV in de buurt, waarbij zwaardere eisen worden gesteld voor magneten die meer (continue) verplaatsingen genereren. Voor het VoM focussen we op kleinschaliger verplaatsingen in functie van de last mile.

Voor het VoM zijn dit de volgende attractiepolen:



3.5. Analyse van de huidige belbusritten

Een groot deel van deze blinde vlekken wordt momenteel reeds afgedekt door de belbusgebieden. Onderstaande kaart geeft de belangrijkste 20 ritten per belbusgebied (ca. 32% van het totaal) weer op deelgemeenteniveau.



Figuur: Huidige belbusgebruik (jaarbasis) op deelgemeenteniveau - aan de hand van de top 20 verplaatsingen per belbusgebied

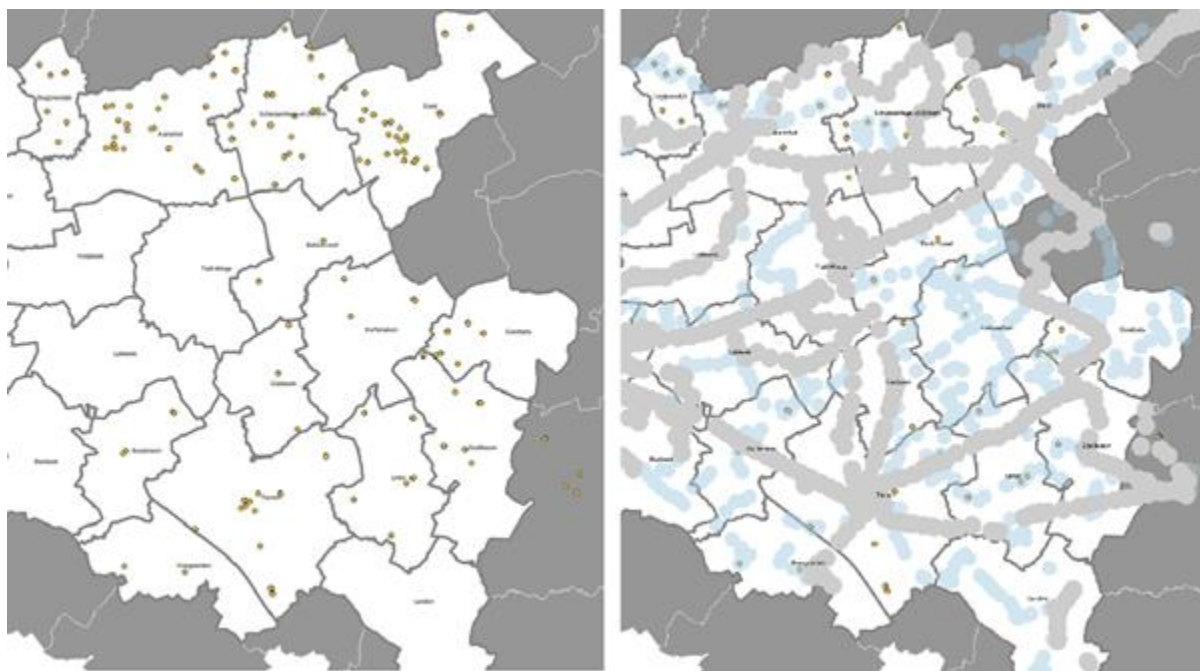
Belangrijk is om deze verplaatsingen mogelijk te blijven maken in de toekomst. Bovendien kunnen we uit de huidige belbusverplaatsingen interessante informatie halen, die we kunnen gebruiken voor de verdere analyse:

- Er vonden in 2019 ca. 84.277 verplaatsingen (in 70.386 ritten) plaats over de belbusgebieden in VVR Leuven.
- Het aantal passagiers ligt op ca. 1,23 per rit voor de belangrijkste/meest voorkomende ritten. Het gemiddelde voor alle ritten ligt op 1,19 passagiers (zie bovenvermeld punt).
- Het gemiddeld aantal kilometer/rit ligt voor de belangrijkste ritten op 6,02 km.
- Er bestaat wel een belangrijk verschil in de gereden afstanden per belbusgebied. In het Hageland (belbusgebied 712 Tienen Kortenaeken en vooral 715 Sint-Truiden-Geetbets-Zoutleeuw) zitten we gemiddeld met een hoger aantal gereden kilometers (resp. 7,46km en 9,76km). In andere belbusgebieden ligt dat cijfer gevoelig lager.
- Belbussen hebben een zeer lage kostendekkingsgraad (paar procenten).
- Er zijn een aantal *heavy users* die zeer veel gebruik maken van het systeem (ca. 4,8% van de gebruikers staat in voor 38% van de ritten, in een aantal belbusgebieden doen 15-20 gebruikers ca. 50% van de ritten).
- Ongeveer 40% van deze *heavy users* is 65+, ongeveer 19% van hen heeft een mentale beperking.

Een aanvullende analyse dd. 20/05/2020 met belbuscijfers van februari 2020 (in totaal ca. 10.000 ritaanvragen) gaf samengevat :

- Er vonden 7.794 ritten plaats in februari 2020 in alle belbusgebieden samen. Het totaal aantal aangevraagde ritten lag op 10.147. 23% van de ritten werd derhalve niet uitgevoerd (er is niet gedefinieerd waarom een rit niet uitgevoerd kon worden - de reden voor een weigering kan uiteenlopen en ligt niet alleen aan het systeem belbus - een klant die zijn rit zelf annuleert zit, valt ook onder de 23%.)
- De meeste verplaatsingen (ca. 68%) zitten in de afstandsklasse 3-9 kilometer. 18% van de verplaatsingen is korter (0-3km) en 14% is langer (9-20km). De gemiddelde rit zit rond de 5,8km, wat zeer dicht bij ons eerdere cijfer zit.
- De belbus kent het hoogste gebruik op weekdays. De belbus kent dan de hele dag een hoog gebruik (7 tot 18u), met pieken tussen 8-9u en 15-16u en een kleinere tussenpiek rond 12-13u. Na 18u ligt het gebruik duidelijk lager. Op zaterdag is het gemiddelde minder hoog met pieken rond 9-14 en 16-18u. Op zondag is het gebruik het laagste en liggen de pieken tussen 11-14u en 16-18u.

Indien we naar de **belangrijkste belbusritten** kijken (top 20 ritten per belbusgebied), zien we dat een belangrijk aandeel hiervan kan worden ondervangen door het voorgestelde regulier openbaar vervoer. Hierbij werd verondersteld dat het regulier openbaar vervoer bereikbaar is voor een persoon wanneer herkomst en bestemming zich binnen een straal van 500m bevinden tot een openbaar vervoer halte. Er wordt bijgevolg verondersteld dat de persoon die de verplaatsing maakt zich vlot te voet of met de fiets kan verplaatsen tot deze halte.



Figuur: LINKS meest gebruikte belbushaltes in de vervoerregio Leuven (excl. Landen, informatie niet beschikbaar) - RECHTS bedekking van deze belbushaltes door invloedsgedebiet van AN/KN (grijs - straal van 500m) en FN (blauw - straal van 400m).

	% mogelijk met regulier OV (KN/AN excl. FN)	% mogelijk met regulier OV (KN/AN incl. FN)
Belbus 701 - Diest - Molenstede - Bekkevoort	53%	59%
Belbus 702 - Diest - Schaffen - Molenstede	73%	73%
Belbus 707 - Aarschot	88%	91%
Belbus 708 - Scherpenheuvel	6%	20%
Belbus 709 - Begijnendijk	38%	83%
Belbus 712 - Kortenaken - Glabbeek - Tienen - Linter	32%	81%
Belbus 713 - Tienen - Hoegaarden - Boutersem	12%	48%
Belbus 715 - Sint-Truiden - Geetbets - Zoutleeuw	35%	92%
Belbus 730 - Landen	geen data	geen data
gemiddeld	43%	68%

(NOOT mbt overzicht : Belbus 701 en 707 werden omgevormd tot een aanvullende lijn, wat het hogere percentage verklaart.)

We veronderstellen bij deze analyse dat deze ritten worden gemaakt door open gebruikers, en dat deze gebruikers zich actief kunnen verplaatsen. Vanuit de belbusgegevens zien we echter dat een deel van de huidige belbusgebruikers mogelijk minder goed mobiel is: minder goed te been door hogere leeftijd, of minder zelfredzaam door een mentale beperking of andere reden. De juiste cijfers hiervoor zijn echter niet beschikbaar en kunnen we enkel veronderstellen. Het is echter wel een bezorgdheid dat een mogelijk deel van de mensen buiten de boot gaat vallen, indien ze niet als ‘doelgroepvervoer’ worden beschouwd, maar niet in staat zijn om actieve verplaatsingen te maken tot aan een reguliere openbaar vervoerhalte, halte van een flextaxi of mobipunt. Dit is bijgevolg een erg belangrijk aandachtspunt dat moet worden meegenomen en waarvoor en concrete voorstellen moeten worden geformuleerd.

Een mogelijk eerste antwoord hierop is de optie voor de uitrol van een netwerk van **liftpalen** waar de gemeente Geetbets de initiator van is. Doel hiervan is om inwoners aan te zetten om elkaar mee te nemen richting bestemming, mobipunt, halte etc. Dit zorgt ervoor dat open gebruikers die niet voldoen aan de criteria (mobiliteitsindicatiestelling middels rechtmatigheidstoets) om doelgroepgebruiker te zijn toch op bestemming kunnen geraken. Bovendien stimuleert het de sociale cohesie. Gezien het om een flankerende maatregel gaat kan dit niet mee worden opgenomen in het VoM-budget.

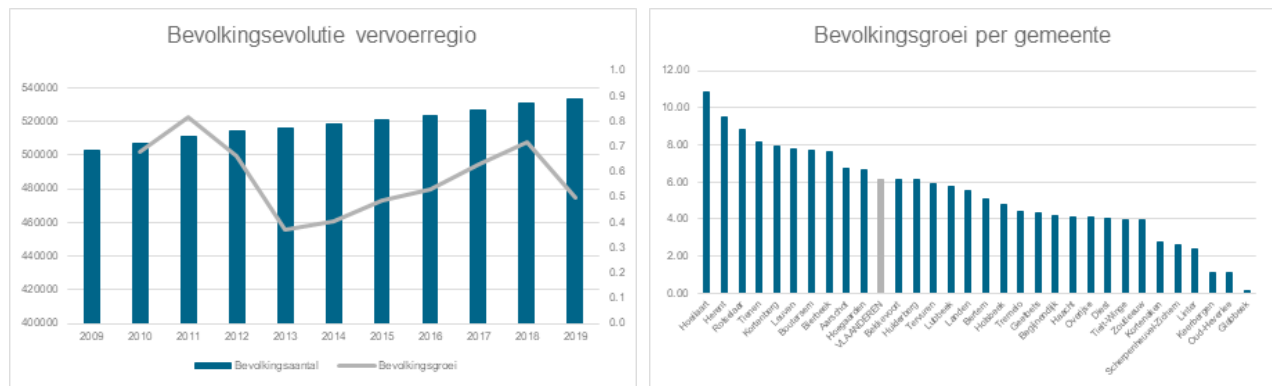
Gelijkaardige voorbeelden uit het buitenland tonen aan dat dit systeem (mits het voorzien van de nodige veiligheidselementen via codering/app) succesvol ingezet kunnen worden. Een voorbeeld is Rezo Pouce¹¹ in Frankrijk.

3.6. Analyse van de bevolkingsgroepen in vervoerregio Leuven

In 2019 telde de VVR Leuven 532.942 bewoners. De toename van de bevolking t.o.v. 2009 bedraagt 5,95% (bijna 30.000 personen) en ligt net onder het Vlaamse gemiddelde van 6,12%. De bevolkingsevolutie per gemeente in de periode 2009-2019 is weergegeven op de onderstaande figuren. Een aantal steden en gemeenten, waaronder Tienen, Leuven en Aarschot, kennen een bevolkingstoename die hoger ligt dan gemiddeld in Vlaanderen. De grote uitschieter is de gemeente Hoeilaart met de stijging van 10,83%.

¹¹ Zie ook <https://www.rezopouce.fr/>

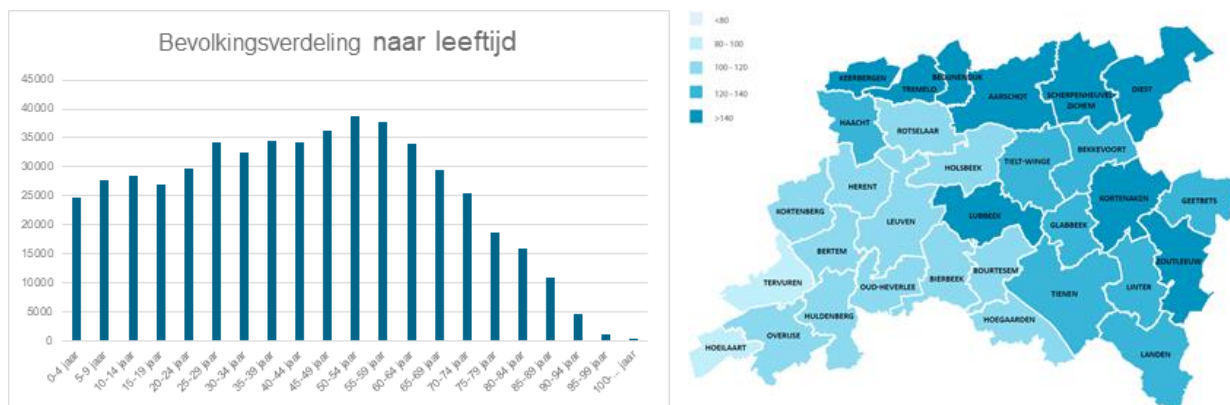
Hoeilaart wordt gevolgd door Herent (9,49%) en Rotselaar (8,83%). De laagste toenames liggen bij de gemeenten Keerbergen (1,12%), Oud-Heverlee (1,07%) en Glabbeek (0,13%).



Figuur met de bevolkingsevolutie VVR Leuven 2009-2019 (links) en de bevolkingsgroei per gemeente tussen 2009-2019 t.o.v. het Vlaamse gemiddelde, in %. Beiden grafieken hebben als bron StatBel.

Naar geslacht toe is de bevolking in de VVR Leuven bijna gelijk verdeeld tussen vrouwen (51%) en mannen (49%). Deze cijfers komen tevens overeen met de geslachtsverdeling in het Vlaamse Gewest. De actieve bevolking (tussen 25 en 64 jaar) vormt de grootste leeftijdsgroep binnen de vervoerregio en bedraagt 53,7%. Een aandeel jongeren (tussen 0 en 24 jaar) volgt met 26,2%; de ouderen (65+ jaar) is momenteel de kleinste leeftijdsgroep (20,2%). Net als in andere provincies en regio's, heeft de VVR Leuven te maken met een sterke toename van de vergrijzing. In het jaar 2019 was de vergrijzing voor de meeste gemeenten (vijf uitgezonderd) minstens 33%. De verouderingsindex¹² van dat jaar plaatst het gemiddelde van de VVR net boven het Vlaamse gemiddelde (123,8% ten opzichte van 123,7%). Daarnaast toont het een geografisch onevenwicht. Daar waar de noordelijke en oostelijke gemeenten allen boven het Vlaamse gemiddelde liggen, hebben de gemeenten in het oosten westen een kleinere verhouding. De huidige prognoses geven aan dat de VVR Leuven in 2035 gemiddeld een lager aandeel jongeren (0 – 24 jarigen - 27,1%) en ouderen (65+ - 25,3%) zal hebben ten opzichte van het Vlaamse gemiddelde (respectievelijk 27,3% en 25,5%).

¹² Verouderingsindex = Verouderingsindex is de verhouding van het aantal ouderen (65plussers) op het aantal jongeren (0 tot 19 jaar).



Figuur : Bevolkingsverdeling naar leeftijd VVR Leuven, 2019 (links) en verouderingscoëfficiënt VVR Leuven, 2019 (rechts). Beiden als bron : provincies.incijfers.be

4. VoM-gebruikers & hun noden en wensen

4.1. Type VoM-gebruikers

We definiëren verschillende types VoM-gebruikers, die we kunnen opdelen in twee grote groepen:

- Mensen die zich nog zelfstandig kunnen verplaatsen (zonder chauffeur). Dit noemen we de **open gebruikers**:
 - Mensen zonder rijbewijs (o.a. jongeren)
 - Mensen zonder eigen wagen (kansarmen of bewust)
 - Mensen die een last-mile verplaatsing dienen te maken, bijvoorbeeld voor woon-werk of woon-schoolvervoer
- Mensen die zich niet meer zelfstandig kunnen verplaatsen (met chauffeur). Dit zijn de **doelgroepgebruikers**:
 - Rolstoel
 - Mensen met een ernstige fysieke beperking (ouderdom, ...)
 - Mensen met ernstige mentale beperkingen

De exacte definitie van wie doelgroepreiziger is en wie niet, moet nog op Vlaams niveau worden bepaald.

4.2. Noden en wensen vanuit de optiek van de open gebruikers

Voor de open gebruiker kijken we in eerste instantie naar de huidige belbusgebruikers. Deze zijn echter niet volledig representatief voor de toekomstige open gebruiker, omdat we hiervoor ook meer mikken op de werknemers die de last-mile nog moeten overbruggen. De open gebruiker is bijgevolg een redelijk gevarieerd publiek.

Vanuit beweging.net werd een onderzoek gedaan naar de gebruiksvoorkeuren voor VoM door de ogen van potentiële gebruikers. We baseren ons op hun rapport¹³ 'Uw vervoer een hele toer' waarbij eind 2019 een mobiliteitsenquête werd verspreid. Met de enquête (gemiddelde leeftijd van de respondenten: 62,5j) werd het verplaatsingsgedrag en verplaatsingsbehoeften bevraagd, oplossingen voorgesteld en gepeild naar in hoeverre mensen van die oplossingen effectief gebruik zouden maken. De focus van de enquête lag op 'vervoer op maat', als 'last-mile', als laatste laag (of soms ook als eerste stap) in een vervoerstraject. De totale respons (N=502) geeft weer dat er een bekommernis is omtrent verplaatsingen in de toekomst. De grafieken die op de volgende pagina getoond worden hebben specifiek betrekking op de VVR Leuven.

De belangrijkste aanbevelingen vanuit dit rapport zijn als volgt.

Wat voorop staat, is de bekommernis van mensen omtrent verplaatsingen in de toekomst. Mobiliteit beroert mensen en is voor velen een pijnpunt, zo blijkt uit de resultaten. Vooral doelgroepenvervoer, dat in het decreet omschreven wordt als 'van gang tot gang' of 'van deur tot deur', moet in een regionaal mobiliteitsplan en zeker in de uitrol van vervoer op maat voldoende mogelijk gemaakt worden.

Er zijn verschillende redenen waarom mensen openbaar vervoer (maar ook andere vervoerswijzen) vandaag benutten, zo blijkt uit de cijfers van de bevraging: studenten die nog niet met de auto kunnen rijden, ouderen of personen met een beperking (al dan niet permanent) die niet meer met de auto kunnen rijden, mensen die er bewust voor kiezen om (vanwege klimaat- en/of financiële overwegingen) geen auto te bezitten, mensen die in afgelegen gebieden wonen (waar weinig tot geen voorzieningen voorhanden zijn), mensen die zich enkel bij slecht weer niet met fiets of te voet verplaatsen, ... Ook VoM kan voor verschillende doeleinden worden ingezet: op tijdstippen dat het reguliere aanbod niet voldoet, voor culturele uitstappen, omwille van de lage opstap, ... Men vraagt dat niet enkel de opdeling 'van deur tot deur'/'van halte tot halte' binnen 'vervoer op maat' mag gelden, maar dat ook de **diversiteit** van (mogelijke) gebruikers in het achterhoofd gehouden wordt en er dus niet (langer) in stereotypen gedacht wordt.

Bij het bepalen van een gebruikerssegment voor types vervoermiddelen, is het belangrijk om voor ogen te houden wie echt aangewezen is op (openbaar) vervoer (op maat) en dus gerust '**vervoersafhankelijk**' mag genoemd worden enerzijds en bij wie dit minder speelt ('open gebruikers' volgens het decreet). Uit de bevraging blijkt dat openbaar vervoer een dienst moet blijven waarop gerekend kan worden én dat tarieven variëren naargelang gebruikers minder of meer afhankelijk zijn van vervoer om bij hun bestemming te geraken.

Verder ook een pleidooi om VoM vanaf het begin in de VVRR mee te nemen, en niet als sluitstuk. VoM is voor vele mensen een essentieel onderdeel, daarom moet het van meet af aan mee uitgebouwd worden. Voorstellen voor KN/AN worden daarom in de VVRR best niet als definitief beschouwd, wanneer ook VoM nog niet in het vizier is gekomen. Het gelijktijdig bekijken van de verschillende lagen in het vervoersverhaal, zorgt er voor dat – zowel qua uittekening als qua budget – VoM het niet enkel 'met de kruimels moet doen' in het vervoersverhaal.

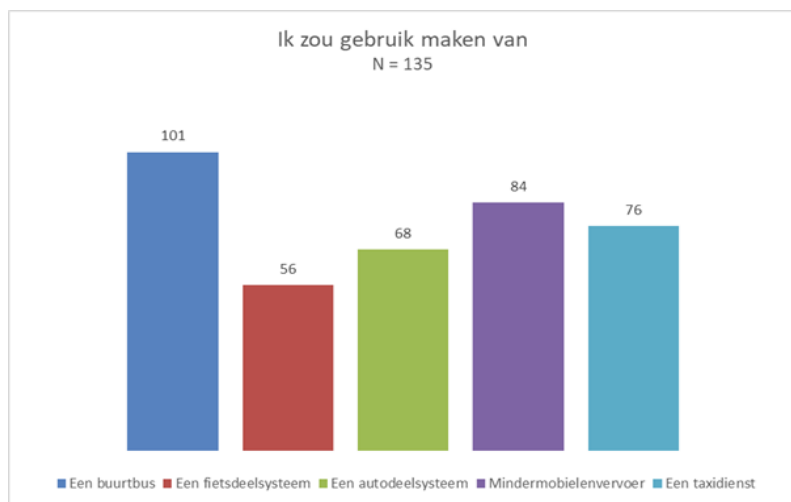
¹³ Zie : <https://www.uwvervoer.be/rapport>

Uit de bevraging blijkt ook dat mobiliteit sterk gelinkt is aan welzijn:

- 29,2 % geeft aan dat de moeilijkheden bij verplaatsingen de bereikbaarheid naar familie of vrienden is, 24,9 % geeft aan dat de moeilijkheden bij verplaatsingen de bereikbaarheid naar voorzieningen (zoals een hospitaal) is.
- 34,1 % blijft thuis wanneer er geen bus komt en geen ander vervoersmiddel voorhanden is (de correlatie met 'geen bestuurder van een wagen zijn' is 33 % of ongeveer 1/3).
- Een ticket voor mindermobielenvervoer is liefst niet duurder dan een busticket (betaalbaarheid bepaalt gebruik).



Zich kunnen verplaatsen, betekent zich goed voelen, deel kunnen nemen aan activiteiten, mensen kunnen ontmoeten. Niet in de mogelijkheid zijn zich te verplaatsen, betekent vaak geïsoleerd worden (van mensen, van activiteiten) of niet toekomen aan de zorg die nodig is (geen makkelijke bereikbaarheid naar ziekenhuis, dokter, ...). Alleen al daarom vraagt men om op gemeentelijk vlak ook welzijnsschepenen en –ambtenaren actief te betrekken bij de voorstellen die in de vervoerregio gedaan worden. Een cruciaal element in het welslagen van VoM.



Aanbieders van deelsystemen moeten zich goed bewust zijn van, en zoveel mogelijk ingaan op, de verwachtingen die leven. Er zijn concreet verwachtingen ten aanzien van fiets- en autodeelsystemen. Niet aanknopen bij deze verwachtingen, betekent in realiteit dat een deelsysteem, dat in een gemeente wordt aangeboden, vaak niet gebruikt zal worden. Telkens moeten ook bij een aanbod van deelsystemen de prijs en eventuele

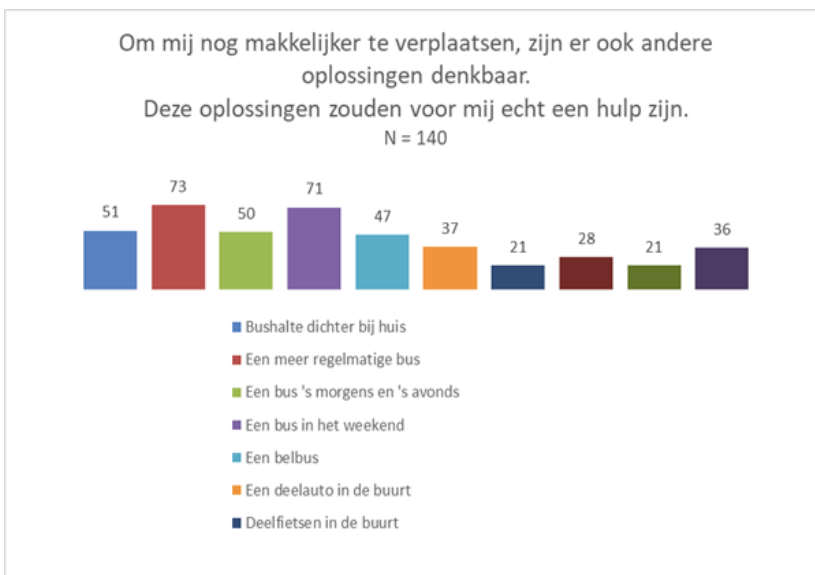
reserveringsmodaliteiten helder zijn. De afstand tot een bushalte blijkt een rol te spelen om een bus te nemen; als er een deelsysteem in de buurt is (en niet eerst 'een voortraject' moet worden afgelegd) zou er effectief gebruik van gemaakt worden; van alle voorgestelde vervoersoplossingen in de enquête is het idee van een buurtbus het meest populair; locaties op loop- of fietsafstand zijn voor de meeste respondenten makkelijk bereikbaar; kortom 'nabijheid' is hier het gemeenschappelijke, én niet te onderschatten, element. Men wil daarom dat er door gemeenten sterk wordt ingezet op nabuurschap - en verenigingen die terdege een belangrijke rol spelen mogen hierin erkend worden – en dat gemeenten

voorzieningen in kleine kernen en buitengebieden zoveel mogelijk faciliteren. Het decreet basisbereikbaarheid focust eerst op grote lijnen en hoofdassen, terwijl er weinig aandacht gaat naar de 'vlakken' tussen die assen. In die 'vlakken' gaat het om nabijheid, en uiteindelijk dus ook om minder (kilo)meters.

Doorgaans wordt er door vervoeraanbieders vanuit gegaan dat systemen en hun dienst- of reservatieregeling gekend zijn, terwijl er bij (potentiële) gebruikers vaak toch heel veel vragen leven. Ook uit de enquête blijkt dat de respondenten 'informatie' als belangrijkste verwachting omtrent eender welk systeem (zowel van openbaar vervoer, buurtbus als van fiets- en autodeelsystemen) aanvinken.

Gegroepeerd aanbieden wordt gezien als een opdracht van de nog op te richten mobiliteitscentrale, maar ook op gemeentelijk niveau (en zelfs op wijkniveau) is het volgens de resultaten van de bevraging wenselijk om te bundelen hoe je je vervoer in elkaar kan puzzelen en dit zelfs op papieren folder (of een geschikte drager voor een duidelijk overzicht dat je 'bij de hand hebt') ter beschikking te stellen. Dat de mobiliteitscentrale steeds informeert over de goedkoopste formule voor een vervoersvraag, staat ten dienste van de gebruiker en dus buiten kijf. Bovendien is op gemeentelijk vlak een mobipunt de veruitwendiging van een overzichtelijk aanbod met vervoersmogelijkheden, daarom verwacht men ook ten aanzien van de mobipunten veel.

Uit de geschreven/ingevulde reacties op de witruimtes van de enquête is meer dan duidelijk dat mensen ook vervoersoplossingen wensen voor cultuuroutstappen. Het huidige vervoeraanbod is daarop (nog) niet georganiseerd. Beroep doen op aangepast vervoer/vervoer op maat wordt best behouden zoals het nu is, en dus gekoppeld aan voorwaarden, maar de invulling van het gebruik van vervoer mag niet beperkt zijn tot voorwaarden. In avondlijke, nachtelijke en meer en meer tijdens weekenduren weten mensen nu dat ze niet op een bus kunnen rekenen, en dus worden de kilometers in dat 'tijdsslot' veelal met de wagen gedaan. Men stelt voor dat verschillende diensten voor vervoer op maat, samen met de taxisector, uitgedaagd worden om na te denken hoe ze deze niche bedienen van mensen die voor cultuuroutstappen vervoerd willen worden.



Aan de nog op te richten mobiliteitscentrale worden heel wat operationele taken toegeschreven (artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid). Omdat het geregeld terugkeerde op de witruimte van de bevraging, wordt er ook gevraagd dat **interoperabiliteit** een feit kan zijn tegen de opstart van de mobiliteitscentrale. Dat betekent dat men de vraag stelt om met één vervoerbewijs een volledige verplaatsing te maken, en verschillende aanbieders dus op elkaar afgestemd zijn. Naast dat geïntegreerd

ticket, is het bovendien noodzakelijk dat ook sociale abonnementen kunnen (blijven) gelden binnen de tariefstructuur. Op die manier blijft vervoer voor elke gebruiker, maar zeker voor wie vervoersafhankelijk en minder gegoed is, betaalbaar.

Het vernieuwde taxidecreet is geënt op het basisbereikbaarheidsdecreet. Als aan taxi's een plaats gegeven wordt in de uitrol van VoM, dan vragen de respondenten dat de prijs gereguleerd wordt. Het gros van de respondenten van de enquête geeft aan dat er van de taxi gebruik zou gemaakt worden, maar verwacht ook dat die goedkoop is (niet duurder dan 5€ voor een rit van 10 kilometer).

Attractiepolen die langs belangrijke vervoerslijnen liggen, moeten ook zo veel als mogelijk de toets doorstaan van mensen die minder goed te been zijn. Daarbij wordt gedacht aan ziekenhuizen, begraafplaatsen, woonzorgcentra, winkels, zwembaden, etc.

Er wordt vanuit de resultaten van deze enquête, sterk gepleit voor een degelijk vervoersplan waar liefst zo veel mogelijk mensen (en bij voorrang 'vervoersafhankelijken') gebruik van kunnen maken. Tegelijkertijd wordt er geopperd om plannen ook niet te 'betonnen'. De doorkijk op 30 jaar waarmee in de VVRR een mobiliteitsplan wordt opgemaakt, houdt in dat gedurende die 30 jaar attractiepolen kunnen ontstaan op een bepaalde plek of kunnen wijzigen van locatie. De oproep aan de VVRR is bijgevolg om vervoerslijnen uit te tekenen en vervoersmogelijkheden te bedenken die zich voldoende snel en flexibel kunnen aanpassen aan nieuwe situaties. Deze redenering omkerend, vraagt dat anderzijds om een slimme inplanting van zulke attractiepolen. Dat vraagt dat ook het domein ruimtelijke ordening genoeg betrokken wordt bij de plannen die in de VVRR wordt uitgetekend. Als het gaat om slimme inplanting, geldt dit uiteraard ook voor diensten, bedrijven, sociale huisvesting, ...



Uit deze bevraging, maar ook de feedback die heel wat gemeenten gaven voor wat betreft het profiel van de open gebruikers komen telkens dezelfde bezorgdheden terug. Samenvattend kunnen we stellen dat inclusiviteit een belangrijk element is en dit niet alleen voor de gebruikers van VoM, maar ook als 4de trede binnen het beslissingsproces van de Vervoerregio. Er moet rekening gehouden met de diversiteit van de gebruikers, digitale ongeletterdheid, toegankelijkheid, leesbaarheid op het domein etc.

Uit onze VoM-sessies is voorts gebleken dat gemeenten vooral de nood hebben om mogelijke blinde vlekken die in hun gemeente bestaan op te lossen. Anderzijds is er veel interesse in deelsystemen, zowel voor fietsdeelsystemen als autodeelsystemen. Enkel in de plattelandsgebieden is er minder interesse in fietsdeelsystemen, omdat er weinig attractiepolen zijn, en de bewoners vooral meer hun eigen fiets moeten gebruiken. Er is in het algemeen ook veel nood aan goede stallingsmogelijkheden voor (elektrische) fietsen aan mobipunten en OV-haltes. De interesse voor autodeelsystemen gaat vooral uit naar systemen die de eigen inwoners kunnen gebruiken, en minder voor last mile gebruik.

4.3. Noden en wensen vanuit de optiek van de doelgroepgebruikers

Doelgroepreizigers hebben nood aan een flexibel, vraaggestuurd systeem dat hen op een vlotte, veilige en betaalbare manier van A naar B brengt.

Uit de analyse (jaarverslag 2018) van de bestaande operator (vzw Mobiel) voor wat betreft de DAV-werking leren we dat :

- De weekdays de meest gevraagde momenten zijn voor doelgroepgebruikers, voornamelijk tijdens de ochtend (7.30u-10.00u) - en avonden (16.00-18.00u). Het aantal weekend-trajecten zit merkbaar in de lift, voornamelijk door een vergroting van het aanbod.
- In een minderheid worden ook minder mobiele stappers vervoerd, dit in hoofdzaak bij het vast, gecombineerd vervoer voor de dagcentra en bij het groepsvervoer voor de voorzieningen.
- 75% van de uitgevoerde trajecten werd gedaan voor rolstoelgebruikers, 25% voor andere personen met een ernstig beperkte mobiliteit.
- 69% van de trajecten vindt plaats voor een afstand van minder of gelijk aan 10 km. Slechts 1% van het totale aantal uitgevoerde ritten is meer dan 50 km.
- 92% van de rolstoelgebruikers legde ritten af met een afstand tussen 0 en 25 km, voor de minder mobiele stappers betreft dit 99%.

In onderstaande tabel meer details voor het jaar 2018:

Afstandscategorie	Rolstoel	%	NR	%	Afgelegde km	%
0-5 km	6 151	37,62%	2 615	48,30%	26926	12,68%
6-10 km	4 090	25,02%	1 940	35,83%	45089	21,24%
11-25 km	4 800	29,36%	802	14,81%	86458	40,72%
26-50 km	1 094	6,69%	44	0,81%	36364	17,13%
51-100 km	159	0,97%	9	0,17%	10318	4,86%
+ 100 km	56	0,34%	4	0,07%	7150	3,37%
Totaal	16 350	100%	5 414	100%	212305	100%

NR: niet rolstoelgebruikers; dit zijn echter wel personen met een ernstig beperkte mobiliteit

Voor wat betreft het percentage rolstoelgebruikers (75%) is het belangrijk om aan te geven dat dit specifiek voor de werking van de vzw Mobiel correct is, maar niet representatief is voor de vervoersbehoeften van alle doelgroepgebruikers. Personen met een ernstig beperkte mobiliteit die geen rolstoelgebruikers zijn, maar (afhankelijk van de manier waarop de mobiliteitsindicatiestelling zal gebeuren) wel tot de doelgroepgebruikers van het VoM behoren, kunnen als gevolg van de regelgeving mbt het compensatiedecreet ook vervoer krijgen.

In die zin moet er ook naar cijfers gekeken worden van de verschillende MMC's die vanuit de OCMW-werking in heel wat gemeenten wordt georganiseerd.

Verder zijn er een aantal elementen die de afgelopen jaren voor een stijging van de vervoersbehoeften hebben gezorgd. Zo zijn er de laatste jaren heel wat nieuwe opvanginitiatieven binnen de ouderenzorg

ontstaan (CADO¹⁴-projecten, dagopvang via woonzorgcentra en OCMW's ,etc.). Binnen de gehandicaptenzorg stijgt de vraag als gevolg van de persoonsvolgende financiering. Deze evolutie is op dit moment al erg voelbaar in de werking van de DAV's.

We vervolledigen dit hoofdstuk met de resultaten van de bevraging¹⁵ 'Vervoersbehoeften bij personen met een beperkte mobiliteit in de landelijke gemeenten van het Hageland'.

De verplaatsingen die het vaakst gedaan worden, gebeuren in het kader van medisch- en zorgvervoer, sociaal vervoer en vrijetijdsvervoer. Woon-werkverkeer, schoolvervoer en vervoer naar dagcentra komt steeds bij minder dan een tiende van de bevroegde personen voor. Hierbij dient echter rekening gehouden te worden met het onderzoeksgebied: enkel personen uit de landelijke gebieden van het Hageland werden bevroegd. Het aantal dagcentra ligt daar zeer laag, wat vanzelfsprekend zorgt voor een lage vertegenwoordiging van het aantal respondenten uit deze groep.

Er zijn geen significante verschillen voor de verschillende woonvormen. Enkel voor het vervoer in het kader van vrije tijd bij de respondenten die in een residentiële voorziening verblijven, ligt het percentage met minimaal een vijfde lager dan bij de andere woonsituaties. Als er hier vervoer nodig is voor vrijetijdsactiviteiten, heeft men vooral nood aan groepsvervoer georganiseerd via de voorziening.

Wanneer de aard van de verplaatsing in relatie wordt gebracht met de gebruikte hulpmiddelen, is merkbaar dat voor het zorg- en medisch vervoer het percentage bij de rolstoelgebruikers hoger ligt. Bij vervoer voor vrije tijd ligt dit anders: zo geeft slechts de helft van de (manuele) rolstoelgebruikers aan af en toe tot dagelijks deze verplaatsingen te maken, terwijl dit percentage bij de respondenten die geen hulpmiddelen gebruiken veel hoger ligt.

Wat betreft service & voorwaarden voor vervoersdiensten op maat wordt er gesteld dat begeleiding tijdens het vervoer het vaakst wordt voorzien door familie, vrienden of gezinshulp. Een significant aantal respondenten gaf aan begeleiding te willen aanvragen via een vervoerdienst. Er kan dus gesteld worden dat wanneer er optioneel begeleiding via de vervoerdienst mogelijk is, de draaglast van de mantelzorger verlaagd wordt. Vervoer voor een heel aantal personen is immers maar mogelijk mits extra begeleiding (wegens aard van beperking, bij doktersbezoek, ...). Anderzijds is het ook zo dat de kostenefficiëntie van het VoM belangrijk is.

Wat betreft tarifiering¹⁶ laat 75% van de respondenten weten dat men maximaal 5€ of minder wenst te willen betalen voor een rit met een afstand van 10km. Bijna 75% van de respondenten is bereid tot het betalen van een jaarlijks lidmaatschap van 10€ of heeft hierbij geen voorkeur.

Verder nog is het zo dat rolstoelgebruikers verhoudingsgewijs in vergelijking met andere personen met mobiliteitsbeperkingen nog te veel problemen ervaren bij het vinden van vervoer. Er dient extra aandacht gevestigd te worden op de dienstverlening voor deze doelgroep.

¹⁴ CADO = Een Collectief Autonome DagOpvang (CADO) biedt overdag opvang aan ouderen en zorgbehoevenden

¹⁵ Leader-project vzw Mobiel 'Anders mobiel op het platteland' 2012-2013 - Vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking : Resultaten onderzoek naar vervoersbehoeften bij personen met een beperkte mobiliteit in de landelijke gemeenten van het Hageland.

¹⁶ Gezien de bevraging dateert uit de periode 2012-2013 worden deze tarieven niet als uitgangspunt gehanteerd.

En ook nog: ondanks het feit dat er in Hageland in elke gemeente verschillende reguliere buslijnen en belbussen zijn, wordt er van de dienstverlening van De Lijn weinig gebruik gemaakt. Niet de afwezigheid van aanbod, maar wel de toegankelijkheid is voor veel personen de reden hiervoor. De voertuigen en haltes dienen beter aangepast te zijn, maar ook het rijgedrag van de chauffeurs vormt een drempel.

Als besluit kan gesteld worden dat het lokale karakter bij het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking van centraal belang is. Dit kan bestaan uit samenwerkingen met andere diensten of zelfstandige werkingen. Ook de spreiding van de vrijwilligers is doorslaggevend voor het slagen en betaalbaar houden van deze diensten. Bij het vervoer van rolstoelgebruikers moet er gestreefd worden naar bijkomende standplaatsen. Dit houdt noodzakelijke nieuwe samenwerkingen in, zowel voor het voorzien en stationeren van voertuigen als voor het vinden van lokale werkkrachten (vrijwilligers, art.60 via OCMW, ...) en het samen bekend maken van de diensten. De korte afstanden, waar bij de doelgroep de grootste vraag naar is, kunnen in de landelijke gebieden op lange termijn immers maar uitgevoerd op deze voorwaarde. Ook de laagdrempeligheid van een lokale werking zal het aantal ritten doen stijgen.

Gezien de scope (landelijke gemeenten) en periode waarin deze bevraging heeft plaatsgevonden, beperken we ons tot de belangrijkste vaststellingen en zijn de conclusies niet exclusief richtinggevend voor de keuzes inzake doelgroepvervoer.

5. VoM-oplossingen voor de vervoerregio Leuven

5.1. Vervoer op Maat voor doelgroepenvervoer

Binnen doelgroepenvervoer is het de bedoeling om verder te werken volgens het vertrouwde, bestaande systeem met vraaggestuurd flexibel vervoer, onder beheer van de mobiliteitscentrale. Het regeerakkoord (2019-2024) bepaalt dat de garanties vervat in het compensatiedecreet overeind blijven. Dit decreet uit december 2013 regelt o.m. de compensatie aan vervoerders in ruil voor het aanbieden van goedkopere ritten aan personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit. Het legt ook minimale bepalingen op inzake dienstverlening (tussen welke uren er minimaal een aanbod moet zijn, minimumeisen voertuigen, tarieven, ...). De vervoerregio's dienen deze minimumeisen te volgen maar hebben, binnen de marges die het decreet en bijhorende uitvoeringsbesluiten laten, wel nog bewegingsvrijheid.

De focus qua doelgroep ligt op rolstoelgebruikers of minder mobiele personen die geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer en waarvoor een dienstverlening wordt aangeboden die uitgaat van het principe dat er individueel vervoer kan voorzien worden van deur tot deur, met een vervoermiddel met rolstoellift. Er wordt een beperkte assistentie voorzien en max. 2 begeleiders en/of assistentiehond of blindegeleidenhond kunnen per traject aanwezig zijn. De dienstverlening wordt 7 op 7 aangeboden, telkens van 6.30 uur tot 22.30 uur. Dit is meer dan het compensatiedecreet minimaal vooropstelt.

Een ritaanvraag (zonder ritgarantie, cf. beschikbaarheid en bezetting) kan tot 1 uur op voorhand gebeuren zonder meerkost.

De vervoersrol kan zowel opgenomen worden door diensten die opereren vanuit een vzw-structuur als door private vervoerders. Dit vervoer zal exclusief gebeuren door de vervoerder die desbetreffende (deel)opdracht toegewezen krijgt na een aanbestedingsprocedure die werd uitgeschreven door de vervoersautoriteit.

Operationeel gezien wordt er uitgegaan van de situatie waarbij er medegebruik kan zijn van de open gebruiker. In bepaalde gevallen is het dus mogelijk en zelfs aangewezen om open gebruikers en doelgroepgebruikers samen te laten reizen op 1 voertuig. Indien er in het gebied een flexsysteem¹⁷ is voorzien voor open gebruikers en een flexplussysteem¹⁸ voor de doelgroepgebruikers en het profiel en type verplaatsing van de doelgroepgebruiker toelaat beide verplaatsingen te combineren op 1 voertuig zal dit door de mobiliteitscentrale ook zo gepland worden (omdat de mobiliteitscentrale de opdracht heeft om het vervoer zo kostenefficiënt te organiseren). Combinatie tussen halte-halte en stoep-stoep verplaatsingen zijn eveneens mogelijk. Een halte-halte verplaatsing combineren met een gang-gang verplaatsing is minder evident omdat de tijd die het ophalen en wegbrengen van de doelgroepgebruiker vergt langer is en bijgevolg de wachttijd voor de andere reizigers in het voertuig toeneemt. Voor de tarifiering is het belangrijk dat de doelgroepgebruiker niet meer dan de open gebruiker moet betalen.

¹⁷ Flex = open gebruikers genieten van halte-halte vervoer.

¹⁸ Flexplus= doelgroepreizigers kunnen stoep-stoep of gang-gang verplaatsingen maken. Het is ook mogelijk dat een doelgroepgebruiker naar een mobipunt gebracht wordt (bv. station) waar hij/zij overstapt op een andere toegankelijke modus.

We voorzien een verdubbeling van het budget, van 250.000€ naar 500.000€ tegen 2024. De huidige vervoerder liet inmiddels weten dat een capaciteitsverhoging van 30% op korte termijn zeker mogelijk is. Veel hangt af van de criteria die op regionaal niveau nog finaal moeten worden vastgelegd (zie verder). Het kan zijn dat er een uitbreiding komt van het klantenprofiel binnen de kwetsbare doelgroep van niet-rolstoelgebruikers met een mobiliteitsbeperking, maar vooralsnog houden we enkel rekening met hetgeen bepaald werd binnen de contouren van het compensatiedecreet.

Daarnaast zal de rol voor de huidige MAV's (+/- 250.000€) afgebouwd worden. De mobiliteitscentrale neemt deze rol over.

Qua tarifiering blijven de bepalingen uit het compensatiedecreet en het bijhorende besluit van de Vlaamse Regering van 11-10-2013 (art. 25) van kracht. Deze leggen in essentie een prijsvork op, waaraan het voorstel van de VVR moet beantwoorden:

“Bij de uitvoering van de openbardienstverplichting kan de vervoerder aan de gebruiker alleen de tarieven aanrekenen die hij aan de administratie heeft bezorgd in zijn aanvraag om op de lijst, vermeld in artikel 3, te worden geplaatst als vermeld in artikel 7. Die bedragen die de vervoerder kan aanrekenen voor het vervoer, bedragen :

1° voor een gebruiker met rolstoel :

- a) minimaal 0 euro en maximaal 2 euro als instapgeld;*
- b) minimaal 0 euro en maximaal 1 euro per gereden kilometer tot en met 25 kilometer;*
- c) minimaal 0 euro en maximaal 1,75 euro per gereden kilometer vanaf 26 kilometer tot en met 50 kilometer;*

2° voor een gebruiker zonder rolstoel :

- a) minimaal 0 euro en maximaal 2 euro instapgeld;*
- b) minimaal 65 eurocent en maximaal 1,50 euro per gereden kilometer tot en met 25 kilometer;*
- c) minimaal 90 eurocent en maximaal 1,75 euro per gereden kilometer vanaf 26 kilometer tot en met 50 kilometer.*

Vanaf 51 kilometer kan de vervoerder het tarief per gereden kilometer vrij bepalen.”

Een alternatief is dat er qua tarifiering gerekend worden met een tarifieringsformule die er vooral voor zorgt dat korte ritten tot 10km (min. 3€ max. 7€) betaalbaar blijven. Vanaf 11km komt er een instapkost bij met een kilometervergoeding die oploopt naargelang het aantal gemaakte kilometers (11 -50km | 51-100km | + 100km). Het tarief daarvoor is verschillende van weekdagen (goedkoper) t.o.v. weekenddagen (duurder).

Omwille van het feit dat nog niet alle modaliteiten en criteria (oa. Regels en werkwijze voor het bepalen van de mobiliteitsindicatiestelling, die vastlegt wie precies doelgroepreiziger is) voor wat betreft doelgroepvervoer gekend zijn, wordt hiervoor eerst verdere communicatie vanuit het bevoegde kabinet¹⁹ afgewacht. Pas op dat moment kan er een detailberekening van de kost en opbrengst plaatsvinden. De

¹⁹ Kabinet van Vlaams minister voor mobiliteit, Mevr. Lydia Peeters

criteria die bepalen wie precies doelgroepreiziger zal zijn, zijn immers essentieel om het precieze gebruik te kunnen inschatten.

Verder is het ook belangrijk te vermelden dat de tarifiering over de verschillende VVR's dient te worden afgestemd (uniforme tarieven). Overleg en afspraken hieromtrent zijn nodig.

5.2. Vervoer op Maat voor open gebruikers

Het vertrekpunt voor open gebruikers is een netwerklogica: VoM wordt geïmplementeerd als een aanvulling op het regulier openbaar vervoer (treinnet, kernnet, aanvullend net) en sluit hier naadloos op aan. Dat wil zeggen dat de bestaande haltes van regulier vervoer en vooral de mobipunten een belangrijke rol spelen in het VoM verhaal.

Qua type verplaatsingen wordt er primair gekeken naar woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Pas in 2^{de} instantie gaat het over woon-winkel of woon-diensten verplaatsingen.

Concreet zien we verschillende oplossingen, die hieronder verder in detail worden besproken:

- **Deelmobiliteit:** deelfietsen en deelwagens
- **Flextaxi** om de gemeentelijke functies bereikbaar te houden en als voor-/natransport voor het reguliere openbaar vervoer
- **Shuttles en marktbusen** die volgens een vaste route en tijdschema rijden

5.2.1. Deelsystemen

Een eerste luik binnen het VoM verhaal zijn de deelsystemen: (e)-fietsdelen en autodelen.

Het zijn 2 vormen die binnen deze VVR expliciet naar voor worden geschoven als oplossingen in het kader van de modal shift. Vooral de fiets wint steeds meer aan belang en marktaandeel en heeft een groot potentieel, o.a. dankzij o.a. de uitbouw van de fietssnelwegen.

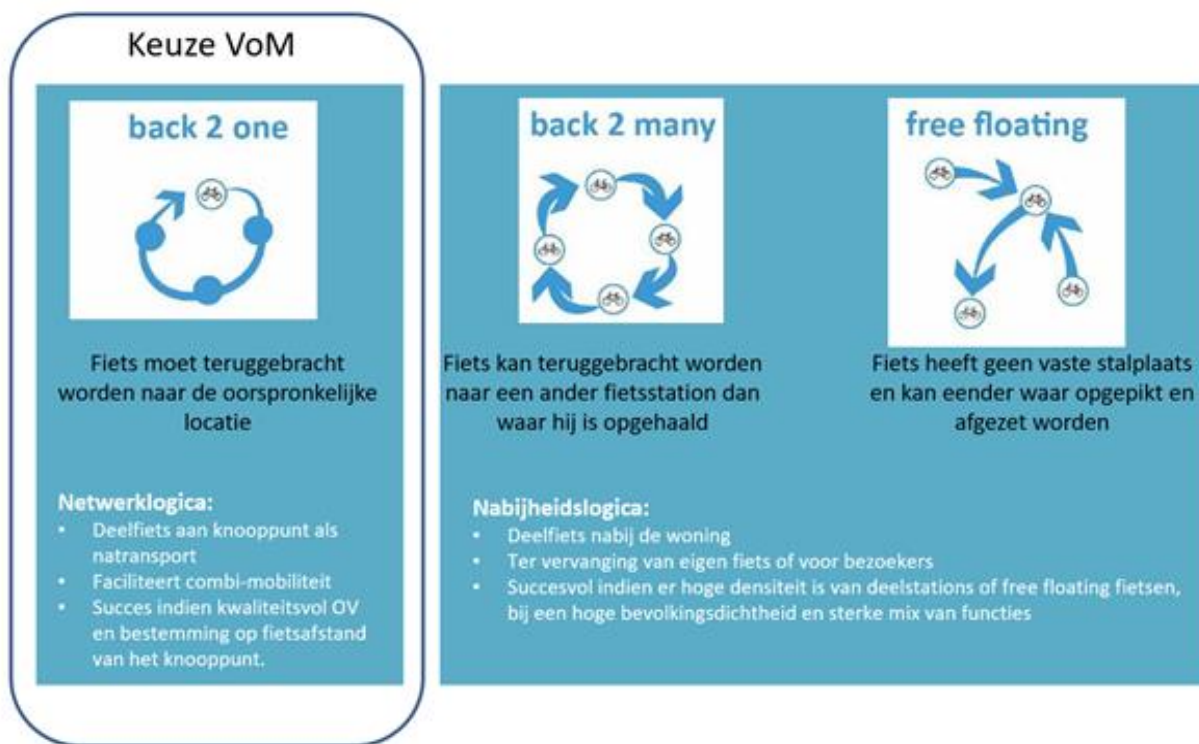
Je kan vervolgens kiezen om deze in te zetten volgens een nabijheidslogica of netwerklogica.

Beide logica's zijn belangrijk bij de vormgeving, inbedding en communicatie rond de VoM-oplossing. In de VVR Leuven wordt vooral gekozen voor de netwerklogica :

- **Netwerklogica:** Gebruik van VoM in combinatie met het openbaar vervoer of met de eigen wagen. Gebruikers leggen langere verplaatsingen af waar VoM een deel van de totale verplaatsing uitmaakt. VoM vergroot de invloedssfeer van het mobiliteitsknooppunt. Netwerklogica wordt aangeboden op locaties in de buurt van OV-knooppunten (mobipunten). Kwaliteit van openbaar vervoer en kwaliteit van functies op korte afstand (fietsafstand) zijn belangrijk.
- **Nabijheidslogica:** Gebruik is gericht op bewoners, zonder combinatie met andere vervoersmiddelen of ter vervanging van de eigen fiets (als mensen niet kunnen of willen fietsen, of geen eigen fiets hebben) in voortransport. Gebruikers gebruiken VoM voor korte verplaatsingen in de stad/(deel)gemeente. Nabijheidslogica wordt aangeboden op locaties in de buurt van woonplekken en attractiepolen. Fijnmazigheid van het VoM-netwerk en densiteit van woningen en functies zijn belangrijk.

De keuze van locaties voor **deelfietsstations** bekijken we in eerste plaats vanuit de netwerklogica en de last-mile gedachte: waar kan een deelfiets ervoor zorgen dat specifieke attractiepolen, zoals bijvoorbeeld bedrijventerreinen, toch via het regulier openbaar vervoer bereikbaar zijn, zonder dat we dit openbaar vervoer moeten uitbreiden. Dit wil zeggen dat een persoon het regulier openbaar vervoer kan gebruiken tot een bepaalde halte, en daar met een deelfiets de laatste kilometers kan overbruggen tot zijn bestemming.

Er zijn 3 types waarbij de fiets al dan niet naar dezelfde, 1 andere of meerdere andere stalplaatsen kan teruggebracht worden. Voor deze VVR kiezen we expliciet voor het back to one systeem. Zie visualisatie hieronder.



Voor de VVR Leuven kiezen we voor een **back to one systeem**, omwille van de lage operationele kost. Een back to one systeem wil zeggen dat de fiets steeds teruggebracht moet worden naar de locatie waar deze werd ontleend. Dit systeem is prima geschikt voor het doel waarvoor we de fietsen willen gebruiken. Het enige nadeel is dat, indien een fiets door een werknemer wordt gebruikt om naar zijn werklocatie te gaan, dat de fiets hier heel de dag staat en niet gebruikt kan worden door een andere gebruiker. Wel is een deelfiets in dergelijk geval goedkoper dan een deelauto.

Een alternatief wat op termijn ook voor specifieke locaties het gebruikscomfort en prijsefficiëntie kan verhogen is het **back to one plus** systeem. Daarbij kan een fiets op een 2^{de} locatie achtergelaten worden (bvb. fiets wordt ontleend aan Leuven-station en achtergelaten op Gasthuisberg).

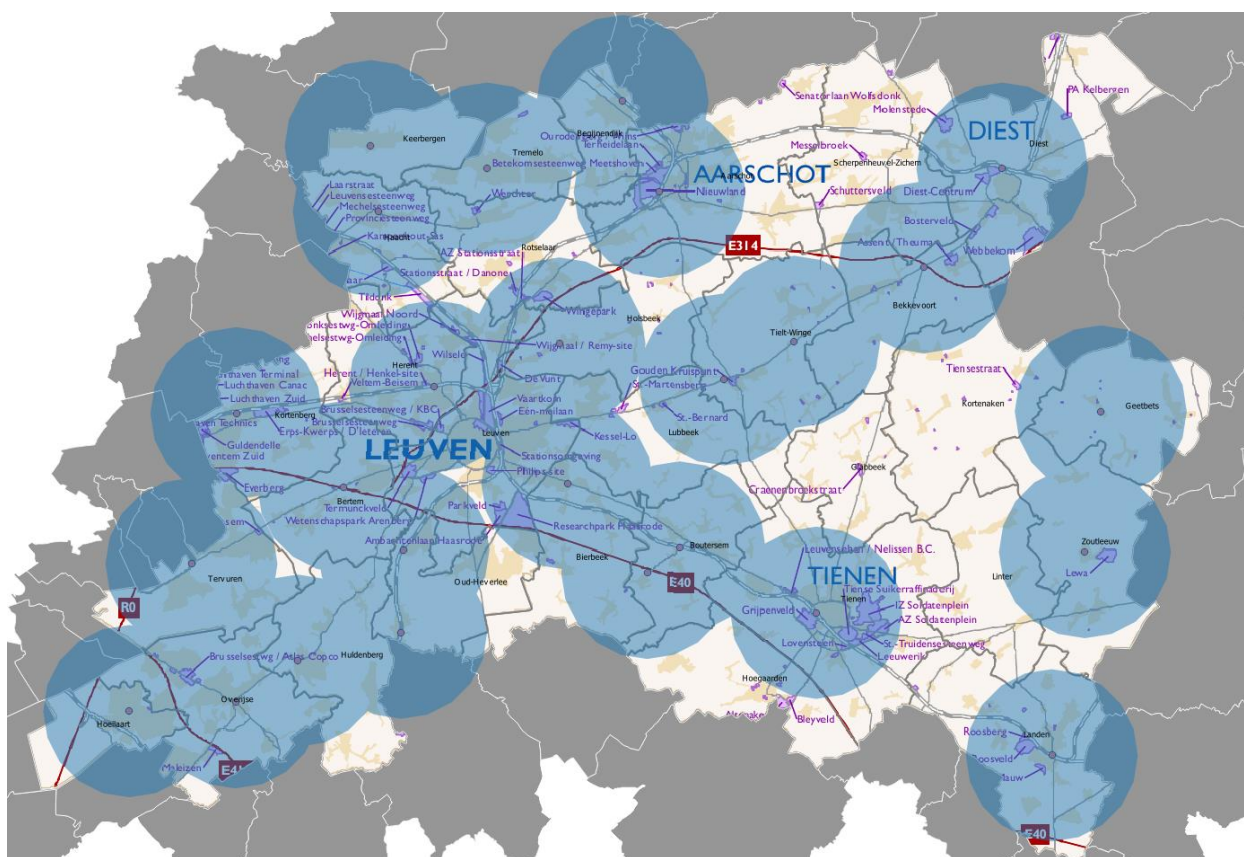


De voorwaarden van locaties voor deelfietsstations zijn dat ze bediend moeten worden door kwaliteitsvol regulier openbaar vervoer, en dat er een grotere attractiepool is op fietsafstand van dit knooppunt. Hierbij leggen we de focus vooral op woon-werkverkeer. Ander gebruik van de fietsen voor bijvoorbeeld toerisme is hierbij ook mogelijk, maar is voorlopig ondergeschikt en niet het hoofddoel van het VoM.

Vanuit de werkbanken werd ook duidelijk dat er in de landelijke gebieden er iets minder interesse is voor fietsdeelsystemen, omdat hier minder attractiepolen zijn. De eigen inwoners hebben echter wel de mogelijkheid om te fietsen als voor- en natransport voor het regulier openbaar vervoer, maar gebruiken hiervoor hun eigen fiets. Er is daarom vooral dringend nood aan goede flankerende maatregelen²⁰, met name prioritair veilige, kwalitatieve en droge fietsenstallingen aan openbaar vervoersknooppunten (haltes of mobipunten). Momenteel werkt de Vlaamse overheid een subsidieregeling uit voor mobipunten, waarin dit mogelijk/wellicht verder kan worden ondersteund.

Als voorbereiding voor de virtuele VoM-sessies in april en mei 2020 werd een oefening uitgewerkt, waar de locatie van bedrijventerreinen werden gematcht met de locatie van (inter)regionale mobipunten, zodat een selectie kon worden gemaakt van interessante locaties voor fietsdeelsystemen. Op basis van de bijkomende input van de gemeenten werd deze kaart (zie onder) verder geoptimaliseerd. Hier wordt uitgegaan van een invloedsgebied van 4 km in vogelvlucht.

²⁰ Deze worden niet gefinancierd vanuit het VVR-budget.



Figuur : kaart invloedsgebied potentiële deelfietslocaties

We stellen bijgevolg voor om **vanaf 2022 26 nieuwe deelfietslocaties** te voorzien in de vervoerregio, met gemiddeld 8 deelfietsen per locatie, waarvan de helft gewone fietsen en de helft elektrische fietsen. De elektrische fietsen zullen vooral in de subregio Druivenstreek (reliëf) worden geïmplementeerd, maar ook op andere locaties, zoals bijvoorbeeld in Aarschot. Per gemeente worden maximum 2 deelfietslocaties voorzien vanaf 2022.

De exacte locatiekeuzes worden afgestemd op de inplanting van de mobipunten en verder oa. afgestemd ifv de geplande fietssnelwegen aangezien de prioritaire doelstelling functioneel gebruik is. Daarbij denken we aan bijkomende locaties oa. in functie van de realisatie van deze verbindingen :

- F24 : Leuven – Tienen via Verrijck (Boutersem) en Kuntich
- F200 : Hoegaarden – Tienen
- F21 : Tienen – Sint-Truiden via Drieslinter en Zoutleeuw
- F22 : Tienen – Diest via : Drieslinter - Budingen - Geetbets - Halen - Webbekom
- F26 : Aarschot – Diest via Testelt

We veronderstellen op de kaart dat personen met een goede fiets gemakkelijk tot 5 km of zelfs meer kunnen fietsen. Voor sommige reizigers kan dit echter te ver zijn, en we verwachten dat de fietsen vooral voor kortere verplaatsingen zullen worden gebruikt. Er is bijgevolg nog wel ruimte om fietsdeelsystemen toe te voegen in de toekomst om zo ook een denser netwerk te verkrijgen.

Het benodigde jaarlijkse exploitatiebudget en mogelijke inkomsten worden weergegeven in de tabel hiernaast. Voor de gebruikscijfers²¹ rond deelfietsen werd informatie ingewonnen in verband met het huidige Blue-bike systeem, en op basis

daarvan werd een iets conservatiever cijfer gebruikt om te compenseren voor een mogelijke overschatting.

DEELFIETSEN	
aantal	
aantal deelstations	26
gemiddeld aantal fietsen per deelstation	8
aantal gewone fietsen	100
aantal ebikes	100
kostprijs	
per gewone fiets	€ 800 /jaar
per ebike	€ 1 400 /jaar
totaal	€ 220 000 /jaar
tarief	
gewone fiets	€ 1 /dag
ebike	€ 3 /dag
gebruik	
gebruik van een fiets	0.5 /dag
dagen per jaar	365 /jaar
inkomsten	
gewone fiets	€ 18 250 /jaar
ebike	€ 54 750 /jaar
totaal	€ 73 000 /jaar

Wat betreft **deelwagens** werd er gekeken naar oplossing in (deel)kernen en verder ook naar last mile verplaatsingen in relatie met het regulier openbaar vervoer (netwerklogica). Vanuit de gesprekken met de gemeenten blijkt echter dat er vooral interesse is om deelwagens te gebruiken voor hun eigen inwoners (nabijheidslogica). We stellen wel voor om op een aantal specifieke locaties de deelwagens te voorzien aan mobipunten en haltes met trein, kernnet of aanvullend net, zodat het ook mogelijk is om deze wagens te gebruiken voor een last mile verplaatsing. De precieze locaties zullen in een volgende fase van het proces bepaald worden.

We stellen voor om vanaf 2022 één nieuwe deelwagenlocatie te voorzien per gemeente binnen de VVR (met uitzondering van Leuven), wat neerkomt op **30 locaties**. Per locatie worden twee deelwagens voorzien: gemiddeld één conventionele wagen met duurzamere motorisatie (hybride, CNG etc.) en één elektrische wagen (EV). Voor de elektrische voertuigen wordt de laadpaalstructuur verrekend in de totale kostprijs. Het benodigde budget en mogelijke inkomsten worden weergegeven in de tabel hiernaast.

DEELWAGENS	
aantal	
aantal deelstations	30
aantal wagens per deelstation	2
conventionele wagens	30
elektrische wagens	30
kostprijs	
conventionele wagen	€ 5 000 /jaar
elektrische wagen	€ 7 200 /jaar
totaal	€ 366 000 /jaar
tarief	
conventionele wagen	€ 0.33 /km
elektrische wagen	€ 0.33 /km
cashback	
per wagen	€ 1 800 /jaar
totaal	€ 108 000 /jaar

²¹ 8 fietsen per deelstation gaat om een gemiddeld aantal. Een aantal stations zullen meer fietsen (stedelijke kernen) en een aantal stations zullen minder fietsen hebben (landelijk gebied).

Aanvullende modaliteiten met betrekking tot het verdienmodel worden in een volgende fase bepaald. Daarbij zou er kunnen uitgegaan worden van het model waarbij er afhankelijk van het gebruik meer of minder betaald wordt door de VVR. Andere concepten zou dan weer sponsoring kunnen toelaten als extra element in het verdienmodel.

Voor bijkomende locaties op het grondgebied van de gemeente (bv buurthuis Korbeek-Lo voor Bierbeek) is het zo dat er wordt gekeken naar de kostenefficiëntie van de deelwagens op de eerste locatie. Van zodra er voor deze wagens een rentabiliteitsdrempel is behaald, dan kan er een bijkomende locatie geactiveerd worden.

Versnelde uitvoering deelmobiliteit in de stad Leuven

In de stad Leuven loopt momenteel een traject voor vervoer op maat, dat vanuit de stad zelf gefinancierd wordt. Een goede afstemming is uiteraard noodzakelijk.

De stad Leuven zal **op zeer korte termijn** (najaar 2020) op haar grondgebied een eigen traject volgen voor de uitrol van een systeem voor deelfietsen, elektrische fietsen en deelbakfietsen, samen met de uitbouw van een 50-tal mobipunten. Deze fietsdeelsysteem passen zowel in de netwerklogica (de deelfietsen, e-deelfietsen op de regionale en interregionale Mobipunten) als in de nabijheidslogica waarbij er tot op buurtniveau (nabijheid) een aanbod van e-deel(bak)fietsen wordt uitgerold. Leuven kiest hierbij steeds voor fietsdeelsystemen volgens het type back-to-one of een variant er op die iets meer flexibiliteit geeft, maar een free-floating systeem is niet gewenst. De vervoersregio focust voornamelijk op een netwerklogica met back-to-one systeem thv. de vervoersknopen. Een integratie van de systemen is aangewezen/mogelijk en biedt schaalvoordelen voor alle partijen en gebruikers. Ook voor de verdere uitrol van (e-)deelauto's volgt Leuven haar eigen traject, maar integratie in een ruimer aanbod van deelauto's is aangewezen/mogelijk en biedt schaalvoordelen voor alle partijen en gebruikers.

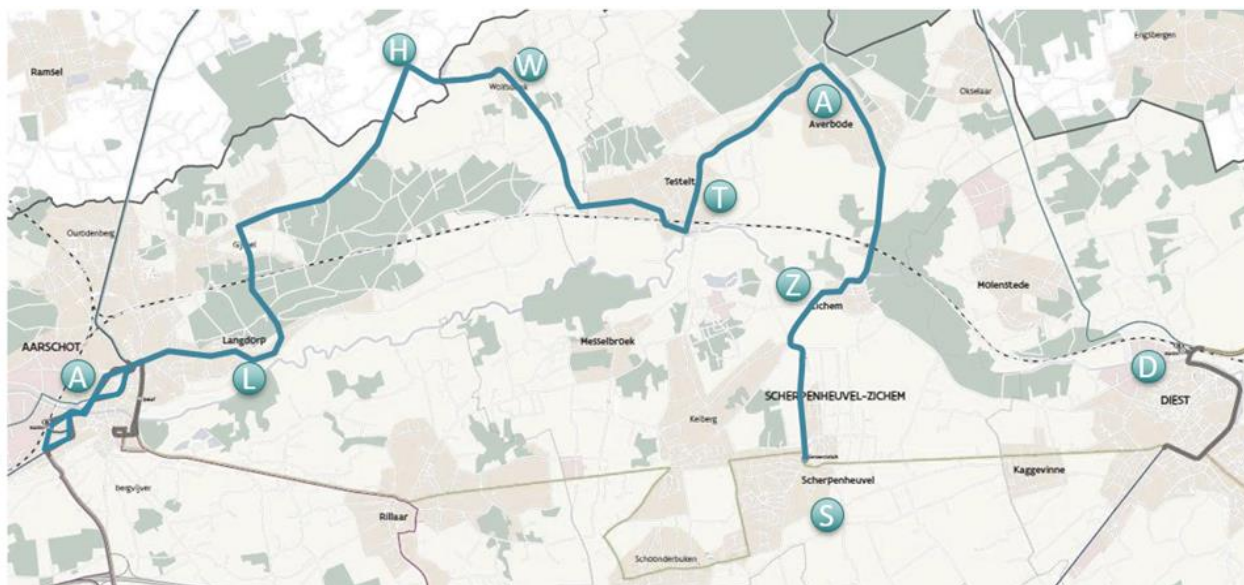
Op **korte termijn** (2022) wordt er gestreefd naar een goede afstemming en synergie tussen beide systemen, zeker op vlak van fiets. Data-uitwisseling, gebruiksvriendelijkheid en beschikbaarheid/boekings via MaaS-apps is daarbij cruciaal. Leuven werkte reeds een kwaliteitskader uit rond (e-)deelfietssystemen dat doorvertaald werd naar een vergunningskader/concessiekader. Ook voor MaaS werkte Leuven een kwaliteitskader uit naar het voorbeeld van de stad Antwerpen dat mogelijkheden voorziet om derdebetalersregelingen te integreren in zowel MaaS-app (die voldoen aan een aantal service levels) als deelsystemen. Er kan worden bekeken om deze kwaliteitskaders over te nemen binnen de vervoersregio Leuven. Daarom wordt het nodige overleg en de nodige samenwerking voorzien tussen de stad Leuven, de vervoersautoriteit, de mobiliteitscentrale, DMOW en de vervoerregio. Omdat vervoer op maat in volle ontwikkeling is en een aantal elementen vandaag de dag onvoldoende duidelijk zijn, bekijken Leuven en de vervoerregio of er bij concessies kan worden gewerkt met contracten van korte duur. Dat laat toe om de komende jaren vlot te kunnen inspelen op wijzigingen en opportuniteiten.

Op **langere termijn** (ca. 2025) wordt er gestreefd naar een geïntegreerd systeem voor deelfietsen. Te onderzoeken denkpijpe daarbij is om bij het deelfiets/auto-aanbod op het niveau van de nabijheidslogica ook buiten de grenzen van Leuven (buurgemeenten, andere kernen met potentieel) ingang te doen vinden. Voor deelauto's wordt daarbij gestreefd naar een geïntegreerd systeem met elektrische

voertuigen. De afstemming met de aanpak in het Brussels Gewest en aanpalende regio's wordt daarbij niet vergeten.

5.2.2. Omvormen belbussen naar AN Aarschot - Averbode - Zichem - Scherpenheuvel

Tijdens de werkbanken rond het OV-plan werd voorgesteld om twee belbussen in het gebied Aarschot-Scherpenheuvel Zichem om te vormen tot een nieuwe aanvullende lijn, omdat deze ingreep volledig budgetneutraal kan gebeuren. Hierdoor wordt VoM-budget overgezet naar AN-budget. Het betreft een jaarlijks bedrag van **627 000 euro**. Het voorstel werd uitgebreid toegelicht tijdens de desbetreffende werkbank en VoM-sessie. De vervoerregio vraagt dat de inkomsten voor deze lijn net als de inkomsten van het vervoer op maat terugvloeien naar de vervoerregio,



5.2.3. Flextaxi

Voor 2022 focussen we met de flextaxi in de eerste plaats op de blinde vlekken, de locaties in de vervoerregio waar geen of amper regulier vervoer voorhanden is. Dit zijn voornamelijk de gebieden waar momenteel een belbus rondrijdt. We definiëren een flextaxi als volgt (de randvoorwaarden worden aanvullend besproken in hoofdstuk 7):

- Vervoer **op aanvraag** door taxibusje/-auto (vraaggestuurd) middels app of telefonisch (minimaal een half uur op voorhand).
- Bediening tussen **mobipunten en haltes**.
- Ritten kunnen enkel worden toegestaan indien er **geen regulier openbaar vervoer** of **shuttledienst** beschikbaar is op dat moment.

- Een flextaxi is **openbaar vervoer** en geen privévervoer: het is mogelijk dat meerdere reizigers samen in één flextaxi zitten.
- Met de flextaxi wordt vooral binnen de eigen gemeente gereden of richting een buurgemeente. Indien men verder wil reizen, kan dit door een overstap te nemen richting het regulier vervoer.
- Omwille van de netwerklogica en de koppeling/aanvulling van het reguliere vervoer, stellen we voor om het prioritair het aanbod hierop af te stemmen door **30 min voor en 30 min na de amplitude van het dichtstbijzijnde reguliere openbaar vervoer** (exclusief nachtbussen in eerste instantie, nadien kan dit verder worden uitgebreid) te starten en eindigen met rijden. Afwijkend hierop kan er in specifieke zones – indien het reguliere openbaar vervoer een beperkte amplitude heeft of indien de afstand de toegankelijkheid niet mogelijk maakt – verruimd worden door langer dan 30 minuten tijd te voorzien zodanig dat er ook sprake kan zijn van een dagbediening.
- Het idee is dat iedereen zich te voet of met de fiets kan verplaatsen naar de/het dichtstbijzijnde halte/mobipunt. We stimuleren met andere woorden **actieve verplaatsingen als voor- en natransport**.
- De startlocatie wordt bepaald door de reservatie(s) van de gebruiker(s). Dat kan zowel een halte²² zijn als een mobipunt.
- De route wordt bepaald door de reservatie(s) en is dus steeds de kortste route.
- Indien er een gelijkaardige vervoersvraag is voor het doelgroepenvervoer, kan de open gebruiker meerijden met het doelgroepenvervoer.

We schatten het gebruik van de flextaxi in op basis van het aantal gebruikers van de flextaxi in belbusgebieden, die geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. We verhogen dit aantal nog (met 30%), omdat we uit de huidige belbuscijfers hebben geleerd dat 23% van alle vragen niet kan worden uitgevoerd.

FLEXTAXI					
	huidige belbusreizigers	belbus vraag (+ 30%)	% regulier OV	% flextaxi	flextaxi reizigers
Belbus 701	14 017	18 249	55%	45%	8 225
Belbus 702	11 997	15 619	73%	27%	4 186
Belbus 707	9 142	11 902	89%	11%	1 315
Belbus 708	8 081	10 521	10%	90%	9 418
Belbus 709	9 950	12 954	53%	47%	6 067
Belbus 712	8 887	11 570	48%	52%	5 985
Belbus 713	12 217	15 905	24%	76%	12 093
Belbus 715	7 331	9 544	54%	46%	4 386
Belbus 730	2 655	3 457	44%	56%	1 941
TOTAAL	84 277	109 720			53 615

Voor Landen nemen we het gemiddelde van de andere belbusgebieden (excl. lijnen 701 en 707, omdat hier een AN lijn is bijgekomen). We nemen aan dat diegenen die een FN lijn kunnen nemen, dit 1/3e keer van de tijd ook gaan doen, rekening houdend met het feit dat een FN lijn niet heel de dag rijdt en vaak ook voornamelijk voor schoolvervoer wordt ingezet.

²² Met halte bedoelen we een halte van het KN, AN of vastgelegde halte ifv flextaxivervoer (moet nog bepaald worden).

Het benodigde budget en mogelijke inkomsten van de flextaxi worden weergegeven in de tabel hiernaast. We berekenen dat door gebruik te maken van een tarifiering van 2€ voor een rit met overstap op het regulier vervoer en €3 voor een alleenstaande rit, de jaarlijkse inkomsten ongeveer 20% bedragen van de kostprijs.

Hierbij is de aanname dat de meeste ritten alleenstaande ritten zijn (70%) en het ander gedeelte dienen als aansluiting op het regulier openbaar vervoer (30%). Deze percentages zijn gebaseerd op de analyse van de belangrijkste vervoersstromen in de belbusgebieden.

FLEXTAXI in belbusgebieden	
aantal	
aantal gebruikers	53 615
passagiers/rit	1.23 passagiers
gemiddeld aantal km	6.02 km
kostprijs	
prijs per km	2.5 €/km
instapvergoeding	4 €/passagier
totaal €	870 480 /jaar
tarief	
enkele rit €	3 /rit
als voor-/natransport €	2 /rit
gebruik	
aandeel enkele rit	70%
aandeel voor-/natransport	30%
inkomsten	
totaal €	144 760 /jaar

Teneinde het concept van de flextaxi te laten slagen zal het belangrijk zijn om de troeven (bvb. verhoogde flexibiliteit t.o.v. belbus) maximaal communicatief uit te spelen en dit te koppelen aan (vervoer)regiobranding zodanig dat er een win-win ontstaat voor zowel de VVR (bekendheid als betrouwbare aansturing en prioriteitsbepaling) als de gebruiker.

5.2.4. Flextaxigebruik buiten huidige belbusgebieden.

We breiden voor 2022 het bereik van de regiotaxi uit tot buiten het huidige belbusgebied, meer bepaald tot Bierbeek en Tielt-Winge. In Bierbeek zien we vooral dat niet alle dorpen verbonden zijn met het hoofddorp maar dat de vervoersvraag hiervoor wel hoog is. Tijdens de spitsuren kan hiervoor wel gebruik worden gemaakt van het functioneel net. We veronderstellen voor Bierbeek een gelijkaardig totaal gebruik als in buurgemeente Boutersem, waar iets minder inwoners wonen. In Tielt-Winge zien we vooral een minder goede bediening van Houwaart, maar ook in Tielt is er een vervoersvraag, die echter niet op de deelgemeentekaarten te voorschijn komt: het centrum van Tielt is immers niet meer verbonden met het regulier openbaar vervoer, en er is dus vraag naar een bediening tot aan de KN lijn op de N2. We veronderstellen voor Tielt-Winge een gelijkaardig totaal gebruik als buurgemeente Glabbeek, wat ongeveer de helft van het gebruik per inwoner betekent.

Het totale budget voor de flextaxi verhoogt bijgevolg tot bijna **915 000 euro** per jaar (zie tabel hierboven).

In 2023 en 2024 plannen we om eveneens flextaxi's in te voeren in het westen van de vervoerregio. Vooral om kleinere blinde vlekken te bedienen op tijdstippen dat er geen regulier vervoer is voorzien.

Bovendien is het ook mogelijk om flextaxi's in te zetten buiten de reguliere uren van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld tijdens de avond, nacht of in het weekend (bijvoorbeeld een zondagsbediening). Deze uitbreiding is ook voorzien voor een latere fase, in 2023 of 2024. De flextaxi kan bijvoorbeeld als natransport voorzien worden aan de eindhaltes van de nachtlijnen.

5.2.5. Marktbus Tienen

Vanaf 2022 stellen we voor om de marktbusen naar Tienen te laten rijden. Deze worden momenteel bediend door De Lijn en zijn eigenlijk bussen die buiten de spits extra capaciteit hebben en hiervoor dus kunnen worden ingezet. Het betreft telkens één rit 's ochtends heen en één rit 's middags terug. De kostprijs is daarom ook beperkt. Vanuit Linter is de vraag om ook een marktbus in te leggen richting Tienen, vanuit Budingen. Aangezien er een reguliere bediening is tussen Linter en Tienen, kan hiervoor hetzelfde principe worden toegepast. Bovendien is Linter een buurgemeente van Tienen, waardoor de afstand ook beperkt is. Indien een bewoner van een verder gelegen gemeente ook naar dezelfde markt wil gaan, zal hij eerst het reguliere openbaar vervoer moeten nemen, om daarna over te stappen op de marktbus.

Vanuit Kortenaken is er momenteel geen specifieke marktbus richting Tienen, wel een extra rit op dinsdag vanuit Kortenaken (niet vanuit Tienen). We voorzien in het voorstel een volwaardige marktbus vanuit Kortenaken.

Om de bezettingsgraad te verhogen is het belangrijk om ook voldoende het aanbod te communiceren (dat geldt voor alle vervoersvormen die vallen onder VoM). Voor de marktbus kan er bvb. specifiek samengewerkt worden met de marktkramers, de lokale besturen en het stadsbestuur van Tienen.

MARKTBUS	
	aantal
huidige marktbusen Tienen	37 147 € /jaar
extra bediening vanuit Linter en Kortenaken	20 000 € /jaar
totaal	57 147 € /jaar

In totaal kost deze bediening ongeveer 57.000 euro per jaar.

5.2.6. Shuttles

Voor specifieke verbindingen voorzien we shuttles, dat wil zeggen dat een busje (van 8 plaatsen of 20 plaatsen) een vast traject rijdt tussen 2 locaties met vaste halteringen. Hierbij werken we vanuit de netwerkklogica, waar een verbinding wordt gelegd met het regulier openbaar vervoer, meestal van een KN-halte of een treinstation. Dit is voornamelijk interessant als er genoeg vraag is voor een bepaalde verbinding, zodat er genoeg reizigers zijn om de kosten te compenseren. De berekening van de kostprijs gebeurt op basis van de type dagen dat er wordt gereden (weekdagen, zaterdag en/of zondag), het aantal ritten per dag en de afstand van het traject. Hieronder worden de shuttles toegelicht die we voorstellen om in te voeren in 2022. Het voorstel is om te beginnen met een beperkte dienstverlening, deze gedurende het eerste jaar goed te monitoren qua bezetting en waar er genoeg vraag is, het aanbod uit te breiden in de daaropvolgende jaren.

De beperkte afstand en frequentie laat in sommige gevallen toe om maximaal in te zetten op een duurzame motorisatie, zoals een e-shuttle.

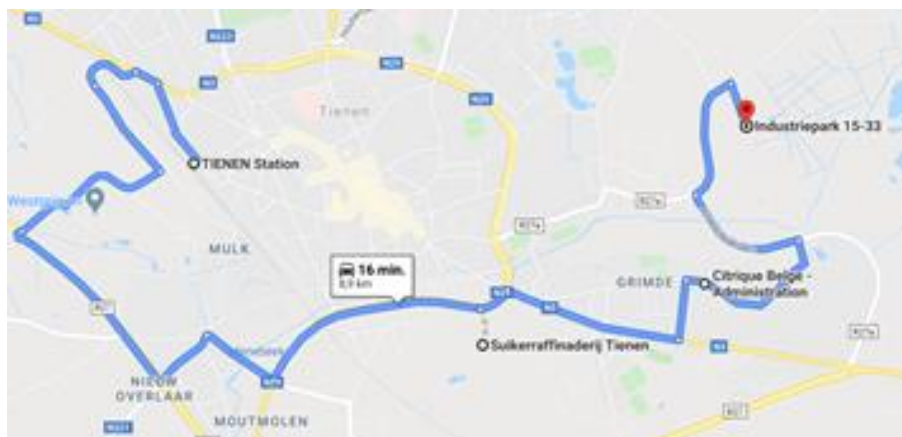
In onderstaande voorstellen geven beknopt de kenmerken mee met kostprijs en traject.

Er wordt hierbij uitgegaan dat er een kophalte nodig is waar een shuttlebus kan wachten of waar de chauffeur kan uitrusten. Dit zullen dus mobipunten zijn waar een staanplaats moet worden voorzien voor een shuttlebus.

5.2.6.1. Shuttle Soldatenplein Tienen

Het gaat hierbij om een vaste bediening op weekdays tussen het treinstation van Tienen, de aanpalende fabriekszone, Suikerraffinaderij, zone Citrique-Blankendale en vervolgens naar het Soldatenplein. Initieel wordt er voorzien in een beperkte capaciteit met een minibas van 8 personen. De tarifiering wordt bepaald op 2 euro per rit met de mogelijkheid tot een gedeeltelijke tussenkomst via de werkgevers (derdebetalers-overeenkomst). Deze shuttle staat – net zoals alle andere shuttles – ten dienste van alle open gebruikers.

Een bediening op zaterdag volgens dezelfde frequentie zorgt voor een extra kost van 13.000€.



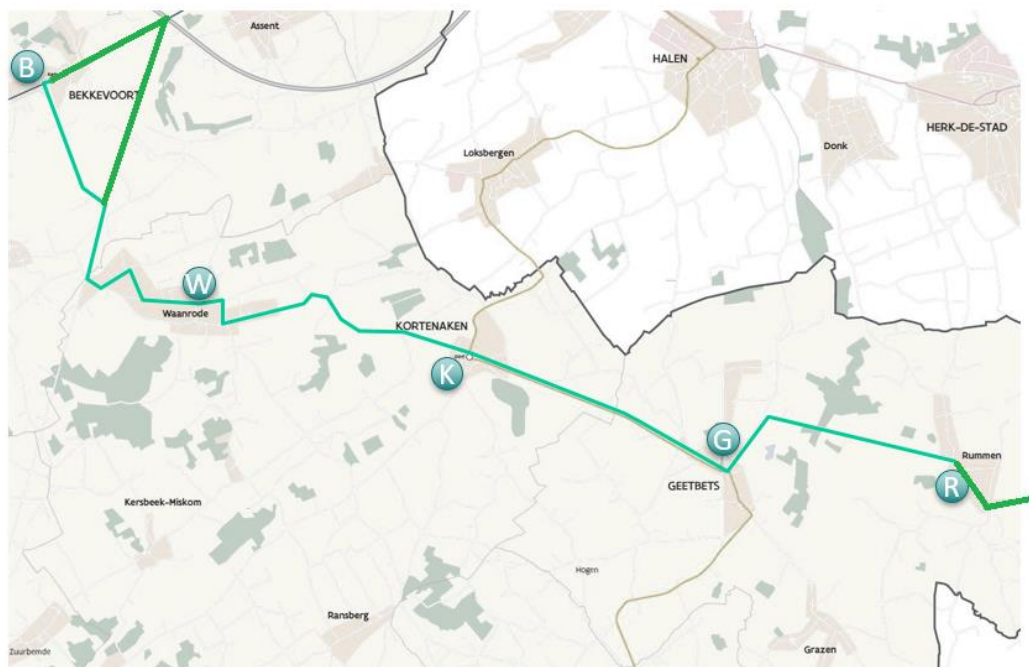
SHUTTLE SOLDATENPLEIN	
aantal	
aantal bediende weekdays per jaar	251
aantal bediende zaterdagen per jaar	0
aantal bediende zondagen per jaar	0
aantal ritten per bediende dag	4
afstand traject	9 km
kostprijs	
kostprijs per km €	2.0
verhogingsfactor kost op zaterdag	1.15
verhogingsfactor kost op zondag	2
totaal €	36 144 /jaar
inkomsten	
gemiddelde bezettingsgraad	4 personen
tarief €	2 /rit
inkomsten €	16 064 /jaar

* aantal ritten: dit zijn 4 heen- én 4 terugritten

5.2.6.2. Shuttle Rummen-Bekkevoort

Hier wordt een vaste bediening voorzien tussen Rummen - Geetbets - Kortenaken - Waanrode - Bekkevoort centrum en Bekkevoort carpoolparking. Het gaat om een busje type belbus met capaciteit van 20 personen. Volgens doorrekeningen van De Lijn is de vraag hier groot genoeg, en kan de capaciteit in de toekomst mogelijk worden verhoogd. Het voorgestelde tarief is 2 euro per rit. De kostprijs is hier hoger omwille van de lengte van het traject en de zaterdagbediening.

Het beginpunt is het geplande Mobipunt in de Dullaertstraat, aan de carpoolparking.



SHUTTLE RUMMEN-BEKKEVOORT		
aantal		
aantal bediende weekdagen per jaar		251
aantal bediende zaterdagen per jaar		52
aantal bediende zondagen per jaar		0
aantal ritten per bediende weekdag		10
aantal ritten per bediende zaterdag		5
afstand traject		20 km
kostprijs		
kostprijs per km	€	3.0
verhogingsfactor kost op zaterdag		1.15
verhogingsfactor kost op zondag		2
totaal	€	337 080 /jaar
inkomsten		
gemiddelde bezettingsgraad weekdag	15 personen	
gemiddelde bezettingsgraad zaterdag	10 personen	
tarief	€	2 /rit
inkomsten	€	161 000 /jaar

* aantal ritten: dit zijn 10/5 heen- én 10/5 terugritten

5.2.6.3. Shuttle Zoutleeuw - Landen

Deze verbinding voorziet in de bediening tussen Zoutleeuw - Dormaal - Neerlanden - Rumsdorp en het NMBS-station van Landen. De capaciteit van de minibus wordt initieel voorzien aan 8 personen met een tarief van 2 euro per rit.

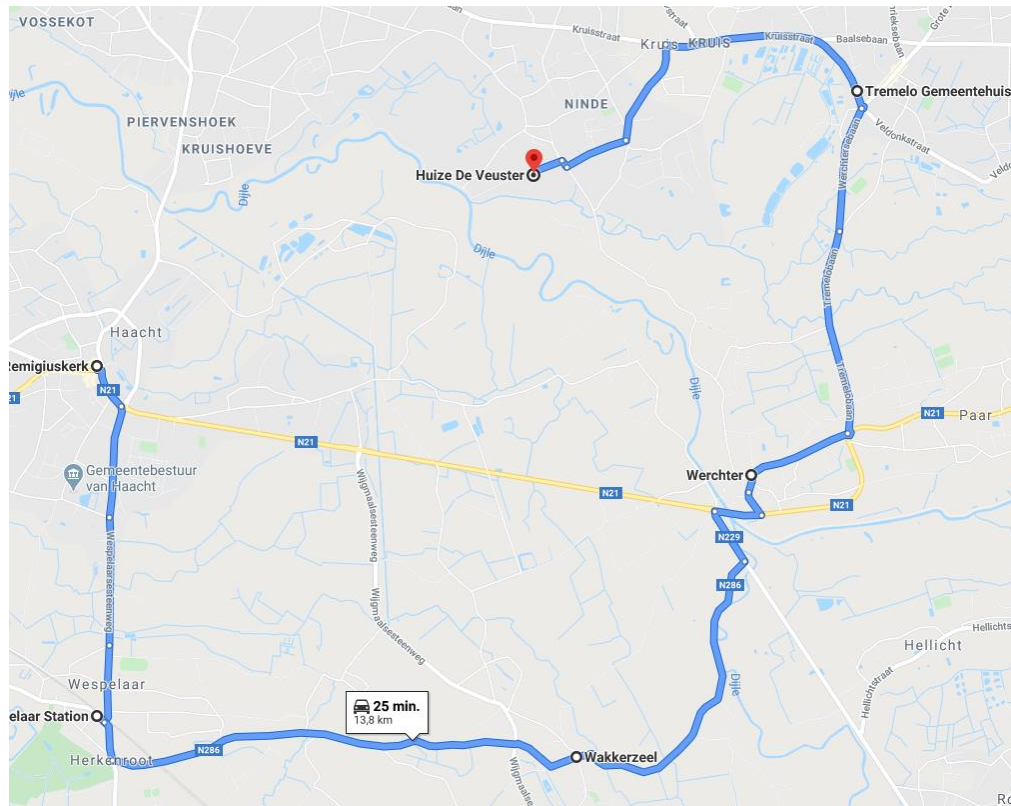
SHUTTLE ZOUTLEEUW-STATION LANDEN	
aantal	
aantal bediende weekdays per jaar	251
aantal bediende zaterdag per jaar	0
aantal bediende zondag per jaar	0
aantal ritten per bediende dag	4
afstand traject	11 km
kostprijs	
kostprijs per km €	3.0
verhogingsfactor kost op zaterdag	1.15
verhogingsfactor kost op zondag	2
totaal €	66 264 /jaar
inkomsten	
gemiddelde bezettingsgraad	4 personen
tarief €	2 /rit
inkomsten €	16 064 /jaar

* aantal ritten: dit zijn 4 heen- én 4 terugritten

5.2.6.4. Damiaanshuttle

In deze verbindingen wordt er een bediening voorzien tussen de Damiaansite Tremelo als moeilijk te ontsluiten attractiepool voor regulier busverkeer en Haacht-centrum. Er wordt een minibus voorzien met als bezettingscapaciteit max. 8 personen. De kostprijs is 2 euro per rit. De totale kost ligt hier hoger omwille van de bediening op zaterdag en zondag.

Het traject hiervoor is Damiaansite – Tremelo-centrum – Werchter – Wakkerzeel – Wespelaar Station – Haacht- centrum (13,8km).



DAMIAANSHUTTLE	
aantal	
aantal bediende schooldagen per jaar	175
aantal bediende zaterdagen per jaar	52
aantal bediende zondagen per jaar	52
aantal ritten per bediende dag	4
afstand traject	13.8 km
kostprijs	
kostprijs per km €	3.0
verhogingsfactor kost op zaterdag	1.15
verhogingsfactor kost op zondag	2
totaal €	112 211 /jaar
inkomsten	
gemiddelde bezettingsgraad	3 personen
tarief €	2 /rit
inkomsten €	13 392 /jaar

* aantal ritten: dit zijn 4 heen- én 4 terugritten

5.2.6.5. Shuttle Kortenbergh

We voorzien een bediening tussen Vrebos - Everberg - Meerbeek - Erps-Kwerps station - Kortenbergh station in een lusformule. Waar mogelijk kan deze verbinding nog worden uitgebreid, indien er genoeg vraag is. De capaciteit is initieel ingeschaald op een minibus van 8 personen met als tarief 2 euro per rit. In een overleg met Kortenbergh wordt het traject nog specifiek bekeken, waarbij mogelijke tracé-alternatieven kunnen bekeken worden.

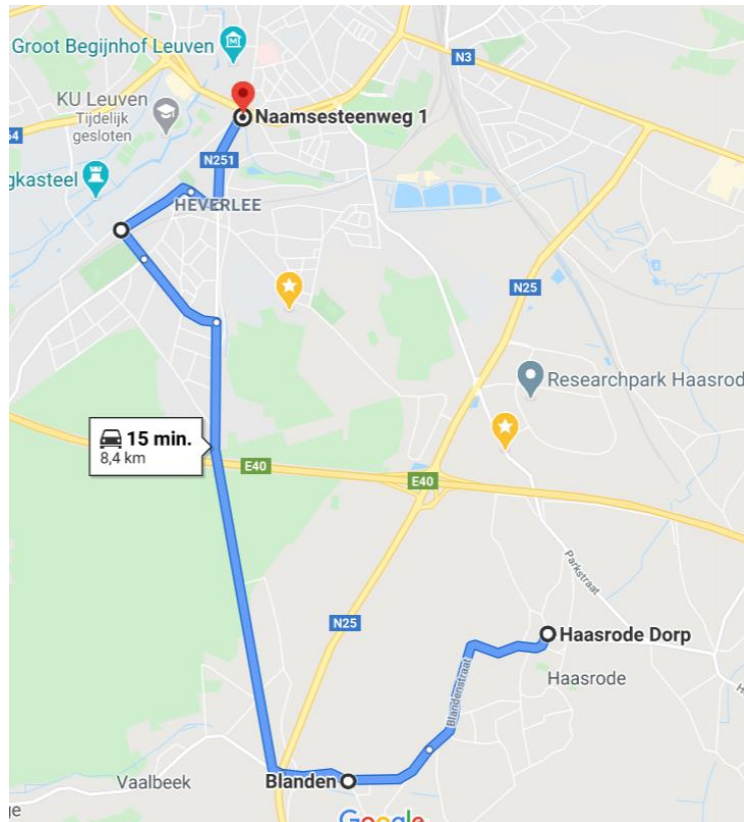


SHUTTLE KORTENBERG			
aantal			
aantal bediende weekdays per jaar		251	
aantal bediende zaterdagen per jaar		0	
aantal bediende zondagen per jaar		0	
aantal ritten per bediende dag		4	
afstand traject		18	km
kostprijs			
kostprijs per km	€	3,0	
verhogingsfactor kost op zaterdag		1,15	
verhogingsfactor kost op zondag		2	
totaal	€	54.216	/jaar
inkomsten			
gemiddelde bezettingsgraad		4	personen
tarief	€	2	/rit
inkomsten	€	8.032	/jaar

* aantal ritten: er wordt 4 keer de lus gereden op een dag

5.2.6.6. (Markt)Shuttle Haasrode – Blanden – Heverlee – Leuven

Tot slot voorzien we in 2022 een extra shuttle tussen Haasrode-Blanden-Heverlee-Leuven om de zondagsbediening op te vangen die vanaf eind 2021 wegvalt. Deze shuttle zorgt ook voor een bediening van de markt in Heverlee, en is in se ook een marktbus.



SHUTTLE Haasrode - Blanden - Heverlee			
aantal			
aantal bediende weekdays per jaar		0	
aantal bediende zaterdagen per jaar		0	
aantal bediende zondagen per jaar		52	
aantal ritten per bediende dag		4	
afstand traject		8,4	km
kostprijs			
kostprijs per km	€	3,0	
verhogingsfactor kost op zaterdag		1,15	
verhogingsfactor kost op zondag		2	
totaal	€	20.966	/jaar
inkomsten			
gemiddelde bezettingsgraad		4	personen
tarief	€	2	/rit
inkomsten	€	3.328	/jaar

* aantal ritten: dit zijn 4 heen- én 4 terugritten

6. Afstemming met andere vervoerregio's/gewesten

Het is evident dat het moet mogelijk zijn om over de grenzen van de VVR gebruik te maken van VoM zonder daarvoor te moeten uitstappen, een andere kaart te gebruiken, een ander tarief te betalen, een fiets te moeten inwisselen etc.

Interoperabiliteit is daartoe een zéér belangrijk criterium dat moet worden meegenomen in de aanbesteding van de verschillende vervoersformules.

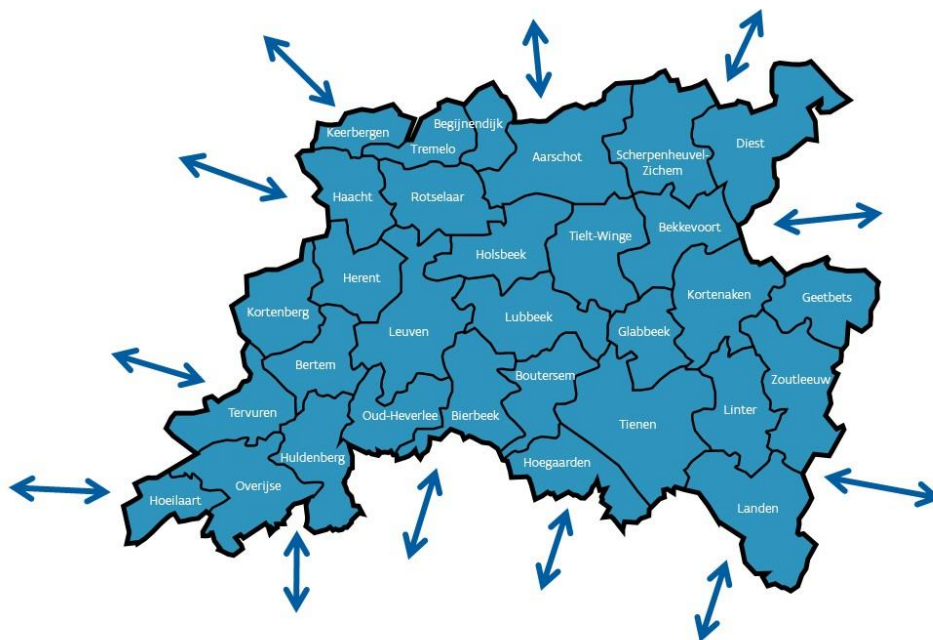
Daarbij gaat het om een operationele modus die streeft naar gelijkvormigheid tussen eventuele verschillende aanbieders en het integreren en connecteren met MaaS (mogelijkheid tot integratie in een app).

Het gaat hierbij eveneens om grondige afstemming en afspraken met de aanpalende VVR's voor wat betreft verplaatsingen tussen 2 of meerdere VVR's zoals de VVR Vlaamse Rand (gemeenten Sint-Genesius-Rode, Wezembeek-Opem, Zaventem, Steenokkerzeel en Kampenhout), VVR Mechelen (gemeenten Boortmeerbeek, Bonheiden, Putte en Heist-op-den-Berg), VVR Kempen (gemeenten Hulshout, Herselt en Laakdal), VVR Limburg (gemeenten Tessenderlo, Beringen, Lummen, Halen, Herk-de-Stad, Nieuwerkerken, Sint-Truiden en Gingelom), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de betrokken Brusselse gemeenten (Oudergem en Watermaal-Bosvoorde) en het Waals Gewest (zowel provincie Waals-Brabant als provincie Luik). Die afstemming moet gaan over bereik/perimeter (van bvb. flextaxi) en tarifiering. Daarnaast is er ook afstemming nodig met de verschillende vervoerders zijnde MIVB/STIB en TEC omtrent verplaatsingen buiten de vervoerregio, de haltes, frequentie en connectie met de geplande mobipunten. Net zoals VVR Leuven zijn de 14 andere vervoerregio's grotendeels nog bezig met de uitwerking van het vervoer op maat. Wel is duidelijk dat in praktisch alle andere vervoerregio's vooral wordt geopteerd voor een mix van deelsystemen (deelfiets, ook deelauto) en flexsystemen. Ook shuttles worden in nogal wat regio's voorzien. Semiflexsystemen en Flex voor- of natransport komen in slechts weinig regio's aan bod.

De eerste contacten en/of verkennende overlegmomenten hebben inmiddels plaatsgevonden, maar bijkomend overleg en afstemming is nodig op basis van de validatie van deze nota en na de doorrekening van KN/AN. Voorts is het afwachten op welke manier het overleg vanuit Departement MOW structureel wordt opgepakt en vervolgens ook operationeel vanuit de werking van de mobiliteitscentrale.

De verschillende te volgen stappen zijn :

- Goedkeuring nota VoM en KN/AN
- Communicatie naar aanpalende VVR's
- Interoperabiliteitsoverleg
- Praktische afstemming en criteria ifv Request for Information (RFI)
- Afsprakennota die formeel wordt gevalideerd door de aanpalende regio's
- Samenwerkingsovereenkomst



Er zal overleg nodig zijn op verbindingen zoals Landen/Zoutleeuw richting Sint-Truiden. Hoegaarden richting Jodoigne. Huidenberg/Overijse richting Waver-Noord. Vanuit Hoeilaart en Tervuren richting Brussel. De verbinding tussen Keerbergen en Mechelen etc.

Meer specifiek voor VoM zal er voornamelijk voor wat betreft de Druivenstreek afstemming nodig zijn voor het gebruik van (e)-deelfietsen die regelmatig terug te vinden zijn in de betrokken gemeenten. Daarbij gaat het om volgende aanbieders : Villo! en Billy. Ook voor (e)-scooters (Scooty en Felix) en e-steps (Lime, Troty en Dott) kan overleg nuttig zijn.

Specifiek voor het fietsdeelconcept van Villo! (JC Decaux) heeft er reeds overleg plaatsgevonden. De belangrijkste bevindingen daarbij situeren zich op volgende aspecten :

- Financieringsmodel via reclame-inkomsten. Huidige contract in BHG loopt tot 2026 en VoM dient eind december 2021 van start te gaan. Wat neerkomt op een gebruiksperiode van ca. 4 jaar. Daardoor is investeringskost relatief zwaar tov. de inkomsten. Ook juridisch zijn er beperkingen mbt. concurrentiepositie.
- JCDecaux stelt daarom dat het bij een uitbreiding naar Vlaanderen enkel wil uitgaan van een betalende overeenkomst. Een private of publieke partner financiert dan de investering en de jaarlijkse werkkost van het station. Op grondgebied BHG is dit door Sibelga al gebeurd. De indicatieve prijzen (kunnen schommelen naargelang extra kost voor bvb. energievoorziening) hiervoor :
 - 70.000€ excl. BTW voor 20 fietsplaatsen
 - 59.500€ excl. BTW voor 15 fietsplaatsen
 - 2.100€ excl. BTW per extra plaats
 - De onderhoudskost is ca. 14% van het investeringsbedrag met minimaal 9.800€ per jaar.
- Echter, een belangrijk operationeel element is dat Villo! per definitie en onvoorwaardelijk uitgaat van een systeem waarbij om de max. 500 meter een fietsdeelsysteem voorzien wordt. Dit is onder meer belangrijk omdat Villo! een back-to-many systeem is waarbij fietsen aan stations naar keuze kunnen worden achtergelaten. Vermits de Vlaamse fietslocaties end-of-line stations zouden worden, riskeren

ze onder meer 's avonds een overaanbod te hebben terwijl er 's morgens wellicht net veel vraag is naar fietsen. Een dens netwerk aan fietsdeellocaties ondervangt dit beter. Op dat vlak werkt de geografie specifiek tegen VVR Leuven. Voor de noordrand (bv. Wemmel) is er een minder groot probleem omdat daar de bebouwing vrij goed aaneensluit bij Brussel terwijl in de regio Druivenstreek (Tervuren-Hoeilaart-Overijse, Zoniënwoud) dit niet zo is. Daar zijn Villo!-locaties weinig rendabel en ook vatbaar voor vandalisme (als ze al vergunbaar zijn). Dat maakt een halte om de 500 meter onmogelijk. JCDecaux geeft wel aan dat het experimenteert in Luxemburg waar de afstanden groter zijn dan tussen Woluwe en Tervuren, maar de resultaten hiervan zijn nog niet bekend. In concreto impliceert dit dat voor VVR Leuven een groter, denser en duurder netwerk zouden moeten worden ingetekend voor Hoeilaart-Overijse-Tervuren.

- De meest waarschijnlijke piste is dat de vervoersautoriteit een vraag in de markt zet en Villo! (net als andere fietsdeelbedrijven) inschrijft. Dergelijk contract is dan echter beperkt tot 2026, veronderstelt een uitgebreid netwerk van fietsdeellocaties. Vraag hierbij is of er mag gevraagd worden dat er een fietsdeelsysteem voorzien wordt dat compatibel is met het Brusselse fietsdeelsysteem, wetende dat maar één aanbieder (Villo!) daar in kan voorzien? Een alternatief is dat de VVR dit tot 2026 laat en dan bekijkt of er samen met VVR Vlaamse Rand en Brussels Hoofdstedelijk Gewest een grensoverschrijdend systeem kan opgezet worden. Op dat moment is er meer kennis, meer financieringsmogelijkheden (cofinanciering, alternatieve financiering) en biedt de heronderhandeling in het BHG kansen voor een opening.

Besluit : binnen VoM focusten we – vanuit netwerklogica en kostenstandpunt – voorlopig voornamelijk op back-to-one oplossingen. De wenselijkheid van een gezamenlijk fietsdeelsysteem samen met het Brussels Gewest in de Rand staat buiten kijf. Het is zeer jammer dat dit in praktijk echter op korte termijn niet haalbaar lijkt in de zuidoostelijke rand. Er wordt daarom voorgesteld om te mikken op een gezamenlijk systeem met het Brussels Gewest vanaf 2026, dit in nauwe samenwerking met de VVR Vlaamse Rand en VVR Leuven.

7. Voorstel randvoorwaarden gebruik VoM

We gaan uit van een voorstel waarbij er verschillende vervoersoplossingen zullen zijn voor **verschillende types gebruikers**. Deze zullen grotendeels de noden afdekken van de verschillende bewoners in de verschillende gemeenten. Een volledig sluitend VoM-systeem opzetten waarbij iedereen een vervoersoplossing op maat wordt aangeboden is gegeven het beperkte budget uiteraard onmogelijk.

Voor de **flextaxi** moeten er bijkomende randvoorwaarden worden gedefinieerd, omdat het hier een vervoersvorm betreft die op aanvraag gebeurt zonder dienstregeling. Het is duidelijk dat hierover voor het hele Gewest nog preciezere richtlijnen/criteria zullen volgen. Zo is het erg waarschijnlijk dat er nog algemene Vlaamse richtlijnen komen omtrent de maximale omrijfactoren die gehanteerd zullen worden door de mobiliteitscentrale. In afwachting daarvan kunnen voorlopig vanuit VVR Leuven echter richtinggevend volgende randvoorwaarden gesteld worden :

- Bediening is enkel toegestaan tussen een **voornamelijk (buurt)mobipunten en een beperkt aantal haltes**; dit kunnen haltes zijn van De Lijn die bediend worden door het KN/AN/FN, of haltes van de

TEC, NMBS of MIVB. Bijkomend kunnen er ook nog extra haltepalen²³ worden toegevoegd (bijvoorbeeld bestaande haltepalen waarvan de dienstregeling komt te vervallen). Het is echter niet de bedoeling om een zeer dichte netwerk te hebben van haltes. We willen voornamelijk zorgen voor een gecentreerde bediening van de deelgemeente of dorp/gehucht. Het aantal mogelijke herkomsten/bestemmingen van de flextaxi is bijgevolg beperkt in aantal.

- Ritten kunnen enkel worden toegestaan indien er **geen regulier openbaar vervoer of shuttledienst** beschikbaar is op dat moment. Ofwel wordt er rechtstreeks gereden, ofwel wordt er een overstap voorzien richting het reguliere openbaar vervoer.
- Indien er wel regulier openbaar vervoer bestaat tussen herkomst en bestemming, maar als de omrijfactor te groot wordt, bij voorkeur meer dan 1,6. Dit wil zeggen dat men er meer dan 1,6 keer langer over doet dan dat men rechtstreeks zou rijden. Op dat moment zal de flextaxi de persoon wel rechtstreeks naar de bestemming vervoeren (op voorwaarde dat dit binnen de perimeter valt - zie volgende punten).
- De **actieradius** wordt beperkt gehouden tot **12 km**²⁴. Dit om flexibel in te kunnen spelen op de beschikbaarheid, snelheid en overstap. Hiermee kan er voornamelijk binnen de eigen gemeente worden gereden of richting een buurgemeente. Indien men verder wil reizen, kan dit door een overstap te nemen richting het regulier vervoer. In die zin heeft de flextaxi voor afstanden +12 km vooral een voedende functie van het KN/AN.
- Omwille van de netwerklogica en de koppeling/aanvulling van het reguliere vervoer, stellen we voor om het aanbod hierop af te stemmen door **30 min voor en 30 min na de amplitude van het reguliere openbaar vervoer** te starten en eindigen met rijden. Afwijkend hierop kan er in specifieke zones – indien het reguliere openbaar vervoer een beperkte amplitude heeft of indien de afstand de toegankelijkheid niet mogelijk maakt – verruimd worden door langer dan 30 minuten tijd te voorzien zodanig dat er ook sprake kan zijn van een dagbediening.
- Indien er een gelijkaardige vervoersvraag is voor het doelgroepenvervoer, kan de open gebruiker meerijden met het doelgroepenvervoer.

Wat betreft **tarifiering** zijn we voorstander van een eenvoudig te begrijpen systeem. Omdat zowel shuttles als flextaxi beperkt zijn in bereik, is een tarificatie per km niet per se noodzakelijk, en kan gebruik worden gemaakt van een eenvoudige tariefzetting. We stellen daarom het volgende voor wat betreft open gebruikers:

Shuttle	Flextaxi	Marktbus	Deelfiets	Deelauto
€2/rit	€3/rit €2/rit als voor/natransport regulier OV	€2/rit	€1/rit gewone fiets €3/rit elektrische fiets	€0,33/km + 2€/u uurtarief

Bovenstaande overzicht is een eerste voorstel. Op basis hiervan kan er in een volgende fase van het proces meer in detail bekeken worden in hoeverre hier aanpassingen gewenst zijn.

²³ Het initiatief hiervoor ligt bij de gemeenten.

²⁴ Met 10 km wordt ca. 91% van de belbusritten afgedekt, met 12km 96% en met 15km 99,5%.

Voor kwetsbare groepen stellen we een sociaal tarief voor dat minstens 50% lager ligt. Het is uiteraard de bedoeling om VoM maximaal inclusief te voorzien. Dit zijn voorwaarden die moeten verankerd worden in functie van de aanbesteding.

Een andere randvoorwaarde is de ticketintegratie. Er zou ticketintegratie moeten komen per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer). Concreet moet het dus mogelijk zijn om je volledige verplaatsing te maken met één vervoerbewijs of via één platform, ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoer of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing. Maar momenteel zijn er geen initiatieven lopende in die richting. De vervoerregio is verantwoordelijk voor de tarieven en het tarievenbeleid. Voor afspraken met de operator van het KN/AN moet de VVR hiervoor het initiatief nemen.

Wat betreft tariefintegratie is er een geïntegreerde tariefformule denkbaar waarbij een flex-reiziger voor x euro 1 uur reistijd koopt op flex en/of KN/AN. Dat maakt overstappen mogelijk binnen hetzelfde ticket en bevordert korte flexritten.

Verder is het ook zo dat aan het gebruik van de vervoerbewijzen van De Lijn (Mobibkaarten) een praktisch probleem is verbonden. Het is immers niet de bedoeling om de voertuigen die ingezet worden voor het vervoer op maat te gaan uitrusten met betaalsystemen (of ontwaardingssystemen) waarvoor een vaste verankering in het voertuig nodig is. Dergelijk systeem is duur, mogelijk binnenkort achterhaald en gaat ook in tegen de idee om beschikbare budgetten zoveel mogelijk te gebruiken voor het daadwerkelijke vervoer van personen. Het systeem dat gevraagd zal worden voor de voertuigen en deelsystemen die deel uitmaken van het vervoer op maat zal wellicht appbased en dus cashless zijn, weliswaar rekening houdend met de digitale beperktere geletterdheid van een deel van de gebruikers.

De mogelijkheid van een abonnementsformule of een formule voor regelmatige gebruikers zal verder worden onderzocht. Dit is een vanuit de gebruiker logische vraag, die echter een hele reeks praktische vraagstukken met zich meeneemt (formules, prijszetting, combinatie van systemen waarvoor het abonnement geldt, voor de hele regio of slechts voor een bepaald traject, compatibiliteit met andere vervoerregio's, tarieven duurder tijdens de spits en goedkoper in dalperiode?, tweede reiziger tegen goedkoper tarief, enz.).

In een volgende fase zal in overleg met de gemeenten nog worden bepaald welke haltes exact bediend worden door het flexsysteem en waar precies die haltes zich bevinden. Dit is een belangrijke oefening waarbij een evenwicht moet worden gezocht (niet te weinig haltes, tegelijk vermijden dat haltes met goede bediening van KN-AN 'gekannibaliseerd' worden door het inzake exploitatie duurdere flexvervoer). We vermelden nog kort dat het nog geen uitgemaakte zaak is hoe deze haltes er zouden uitzien en zelfs of elke halte effectief fysiek herkenbaar zal zijn aan een fysieke haltepaal e.d. Er bestaan in het buitenland ook systemen met "virtuele" haltes, geografisch bepaalde locaties waar een voertuig stopt, waarvan de locatie zichtbaar is op een app of via een opgegeven adres. We benadrukken echter nogmaals dat de OV-taxi enkel haltes bedient en niet iedereen aan de voordeur ophaalt. Deur-deur vervoer is enkel mogelijk via het doelgroepenvervoer.

Tot slot is het ook de bedoeling dat er specifieke criteria worden opgelegd aan vervoerders inzake zuinigere en milieuvriendelijke motorisaties (oa. op basis van de **Ecoscore**²⁵, en indien niet mogelijk een combinatie van emissieparameters) gekoppeld aan een emissiereductiepad, defensief- en energiezuinig rijgedrag (eco-driving), maar ook sociale vaardigheden en medische training (EHBO) etc. Voor doelgroepenvervoer dienen gelijkaardige doelstellingen bepaald te worden weliswaar rekening houdend met het feit dat er een beperkter aanbod is omwille van het feit dat voertuigen dienen omgebouwd te worden.

²⁵ Zie : <https://ecoscore.be/nl/home>

8. Prioriteiten in de toekenning van welke VoM-oplossing per subregio

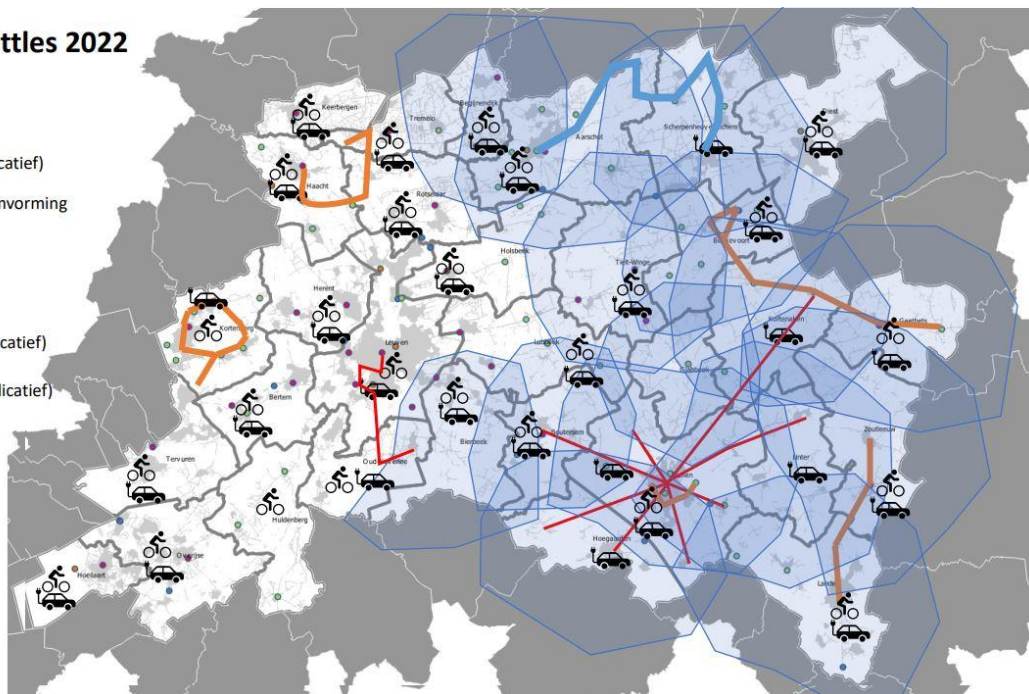
Bovenstaande VoM-oplossingen zijn een voorstel voor op korte termijn, met name de oplossing die ingaat op december 2021²⁶ en dus tijdens het eerste jaar (2022) operationeel zal zijn.

Vanuit de gemeenten werd er echter meer gevraagd, maar omwille van budgettaire beperkingen inclusief het voorzien van een financiële buffer voor onvoorziene omstandigheden, dwingt dit voorstel ons tot het vastleggen van prioriteiten.

Flextaxi en shuttles 2022

indicatieve kaart

-  flextaxigebied (indicatief)
-  Aanvullend net (omvorming belbussen)
-  shuttle
-  marktbus
-  (e)-deelfietsen (indicatief)
-  (e)-deelwagens (indicatief)



De eerste prioriteit van het VoM gaat, zoals reeds aangegeven, naar de vervoersvragen die momenteel niet of gedeeltelijk worden bediend door het reguliere openbaar vervoer. We willen met andere woorden de **blinde vlekken** bedienen in de vervoersstromen. Vanuit de analyse rond de vervoersstromen zien we dat de grootste blinde vlekken zich voordoen in de huidige belbusgebieden, maar dat er ook in andere delen van de VVR lokale blinde vlekken voorkomen. Op korte termijn willen we bijgevolg vooral zien dat we deze blinde vlekken zoveel mogelijk kunnen bedienen op een budgetefficiënte manier. We voorzien voornamelijk het concept van de flextaxi voor de belbusgebieden (en uitbreiding) en shuttles voor het oplossen van specifieke vervoersstromen waar er potentieel een hogere vraag is. Beide systemen zijn echter geïntegreerd in het grotere openbaar vervoer netwerk, zodat reizigers het regulier vervoer gebruiken vanaf het punt dat dit mogelijk is.

Bijkomend voorzien we ook een relatief hoog budget voor het installeren van **deelmobiliteit**, met name deelfietsen en deelwagens, waar vooral deelfietsen gebruikt worden voor de last mile verplaatsingen, in connectie met het openbaar vervoer netwerk. We willen reizigers immers aanzetten tot **meer actieve verplaatsingen**. Dit kan met een (e)-deelfiets zijn, maar ook met eigen fietsen die veilig gestald kunnen worden aan mobipunten.

²⁶ Tot eind 2021 blijven de huidige KN/AN lijnen (en dus ook belbussen) operationeel.

De financiële toedeling wordt in het volgende hoofdstuk besproken, maar de prioriteiten in het toekennen van VoM-oplossingen hebben hier alvast een invloed op. Op korte termijn wordt er ongeveer 85% van het budget gebruikt voor subregio's Tienen en Aarschot-Diest. Dit wil zeggen dat, mits inbegrip van een 15% financiële buffer, ze het volledige budget voor de lange termijn al gebruiken. Op de lange termijn zijn hier echter nog wel aanpassingen mogelijk, maar dat zal eerder een betere afstemming zijn van de VoM-oplossingen op het concrete gebruik. Permanente monitoring, niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief (oa. in het kader van vervoersarmoede) van het gebruik zal bijgevolg erg belangrijk zijn.

Voor subregio's Druivenstreek en Leuven wordt op de korte termijn slechts 50% van het budget gebruikt. Dit wil zeggen dat gedurende de jaren erna (2023 en 2024) vooral extra geïnvesteerd zal worden in deze regio's.

Specifiek rond autodelen komt momenteel de vraag van vele gemeenten omtrent het raamcontract van Interleuven dat werd toegekend aan Cambio Autodelen. De vraag vanuit de gemeenten gaat over het budget. In hoeverre kan er nu al een akkoord (of zelfs voorafname) gemaakt worden op het VoM-budget, rekening houdend met het feit dat er nu al een aanbod bij hen klaar ligt? De keuze hierbij is dat ofwel de VVR dit financiert (na marktbevraging) en dus ten vroegste vanaf december 2021, ofwel men intekent op het systeem van Interleuven voor 3-4 jaar en pas nadien op hetgeen wordt voorzien binnen de VVR. Beide contracten staan dan los van elkaar. Omdat er door de VVR naar de markt wordt gegaan, komt er dan mogelijk wel een andere aanbieder. Belangrijk is dat de gemeenten telkens duidelijk aangeven wat ze willen.

Ons voorstel is dat gemeenten die nu kiezen voor hun eigen deelwagensysteem of voor het systeem van Interleuven in kader van de lokale oproep klimaatprojecten²⁷ via Vlaamse EFRO of Interreg projecten én dit doen vóór de marktbevraging²⁸ van de vervoersautoriteit, deze bij afloop van dat contract hun deelwagenbudget tot dan gereserveerd zien en vervolgens mee instappen via de VVR op de marktbevraging. Een voorwaarde is dat het deelwagensysteem past binnen de vooropgestelde netwerklogica en dat dit financieel inpasbaar is binnen de VVR-middelen. Op die manier kunnen zij een uitbreiding voorzien met VVR-middelen die tot dan geparkeerd stonden. Belangrijk is wel dat er in het contract geen bijkomende adviesdiensten gekoppeld worden zoals dat nu in het raamcontract van Interleuven wel het geval is.

Vooraleer de finale beslissing wordt genomen m.b.t. de voorstellen in deze VoM is het aangewezen om een democratische toetsing uit te voeren binnen de procesgang van de gemeentelijke besluitvorming met bv een toelichting binnen een verkeers-of mobiliteitscommissie. Het is ook evident dat de OV-gebruiker geïnformeerd wordt hierover en in het kader van de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan maximaal wordt betrokken.

²⁷ Zie :

http://www.burgemeestersconvenant.be/sites/default/files/atoms/files/Overzicht_Klimaatprojecten%202018_20190320%20%28002%29.pdf
(vanaf p14 voor projecten in Vlaams-Brabant)

²⁸ De timing voor deze marktbevraging is nog niet gekend, maar zal vermoedelijk in het najaar van 2020 zijn.

Indien de monitoring aangeeft dat er extra budgettaire capaciteit is die de VVR in de mogelijkheid stelt om op een duurzame manier bijkomende vervoersoplossingen te voorzien dan is het wenselijk om deze op te lijsten. Op basis van de diverse contactmomenten en feedback vanuit de gemeenten geven we hierbij alvast een niet-limitatieve oplistijng van potentiële uitbreidingspistes :

- Flex taxi als natransport aansluitend op de nachtlijnen.
- Bijkomende (e-)deelfietsen of (e-)deelwagens.
- Een uitbreiding van de frequentie op de bestaande shuttleverbindingen.
- Een uitbreiding van de actieradius van de flex taxi (van 12 km naar 15 km).
- Bijkomende shuttleverbindingen/flex taxizones voor verbindingen die voldoen aan criteria zoals attractiepolen die moeilijk bereikbaar zijn voor regulier busverkeer, industriezones met vervoerspotentieel die niet ontsloten zijn met OV, kernen die niet zijn opgenomen in verbindingen binnen het KN/AN.

9. Financiële verdeling VoM-oplossingen per subregio

Het **huidige budget** dat voorzien is voor VoM-oplossingen in de VVR Leuven is 2.572.633 euro, waarvan het grootste deel afkomstig is uit de huidige belbussen (€ 2.304.341), een kleiner deel is voorzien voor DAV (€ 250.000) voor doelgroepenvervoer, en de rest komt van een kleine Vlaamse subsidie aan Bluebike gebruikers (€ 18.292, 1€ per rit). De belbus, DAV en de Bluebike-subsidie zullen verdwijnen op het moment dat het nieuwe systeem (Kernnet-Aanvullend Net-Vervoer Op Maat) in werking treedt (vanaf december 2021).

voorgestelde verdeling huidige middelen aan kabinet Weyts/consortie/covoorzitters VVR/VVR																
	ALST	ANTWERPEN	BRUGGE	GENT	KEMPEN	KORTRIJK	LEUVEN	LIMBURG	MECHELEN	OOSTENDE	ROESELARE	VLAAMSE ARDENNEN	VLAAMSE RAND	WAASLAND	WESTHOEK	TOTAAL
belbus(De Lijn)	1.613.335	224.038	1.623.826	2.768.814	1.286.650	913.562	2.304.341	4.984.900	1.115.022	409.481	2.379.704	3.353.582	0	789.368	4.079.320	27.845.943
DAV/MAV	91.594	687.685	90.000	409.311	183.896	278.233	250.000	465.871	173.350	65.228	120.767	48.361	303.416	82.407	165.288	3.415.406
Ibus*		488.000														488.000
Mslo*		1.500.000														1.500.000
Maxmobiel*				571.000												571.000
APZI*			100.000													100.000
Waterbus*													15.400			15.400
Blue Bike	5.403	4.433	17.228	4.142	9.516	8.421	18.292	1.087	14.541	8.061	6.468	2.054	7.208	5.019	934	112.807
Algemeen totaal	1.710.332	2.904.156	1.831.054	3.753.267	1.480.062	1.200.216	2.572.633	5.451.857	1.302.913	482.770	2.506.939	3.403.997	326.024	876.793	4.245.542	34.048.557

Dit budget kan elk jaar worden ingezet voor VoM-oplossingen binnen de VVR Leuven. Maar bijkomend wordt er tegen 2024 nog een **extra jaarlijks beschikbaar budget** voorzien van 31 miljoen euro (voor alle vervoerregio's samen) dat tot 31 miljoen euro gradueel zal worden verhoogd in de periode 2020-2024. Officieel zal basisbereikbaarheid ingaan in december 2021. Dat betekent dat er voor 2021 een bedrag is voorzien van 12 miljoen euro. De middelen die initieel voor 2020 zijn voorzien, worden overgeheveld naar het jaar 2021. Voor 2022 is er 18 miljoen euro voorzien, voor 2023 een bedrag van 24 miljoen euro om uiteindelijk in 2024 te komen tot 31 miljoen euro.

Deze 31 miljoen wordt in 2024 voorzien voor het volledige Vlaams Gewest. De verdeling van dit budget over de verschillende vervoerregio's werd op 12 juni 2020 door de Vlaamse Regering beslist²⁹. De verdeling van dit bijkomende budget voor de VVR Leuven is als volgt ingedeeld (zie tabel hieronder).

<u>Vervoerregio</u>	2021	2022	2023	2024
Leuven	906.693 ³⁰	1.360.040	1.813.387	2.342.291

Een eerste belangrijke onzekerheid in het totale financiële kostenplaatje is de vraag of de inkomsten die vanuit de VoM-oplossingen binnenkomen (bijvoorbeeld de betaalde ticketprijs door de verschillende gebruikers), al dan niet terugvloeien richting de VVR. Momenteel gaan we uit van twee mogelijke pistes: een scenario waarbij er geen terugvloeiing is van de inkomsten en een scenario waarbij de inkomsten wel terug kunnen worden ingezet voor VoM. Het mag duidelijk zijn dat een terugvloeiing van de inkomsten naar de VVR wenselijk is, vermits het de financiële armslag voor het VoM gevoelig verhoogt.

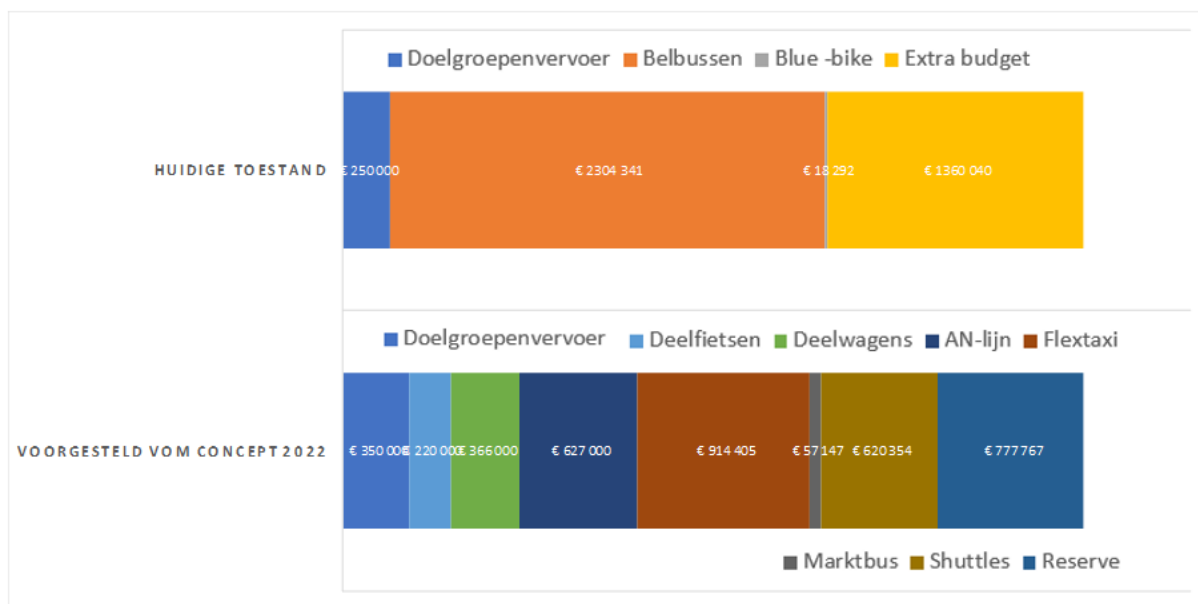
Een tweede belangrijke moeilijkheid is dat het momenteel niet eenvoudig is om het exacte gebruik van de VoM-oplossingen in te schatten. Vooral voor flextaxi's is dit een belangrijk gegeven, omdat de kost van het systeem integraal afhankelijk is van het eigenlijke gebruik. Bij OV-shuttles of deelsystemen kan de kostprijs wel iets beter worden ingeschat. Maar ook voor de andere deelsystemen zijn er nog onzekerheden wat betreft het kostenplaatje en de flankerende maatregelen, en zijn de huidige cijfers de best mogelijke inschatting die we op dit moment kunnen maken. In het najaar kan via een RFI (Request For Information) een marktbevraging gebeuren die wellicht nog preciezere informatie kan opleveren omtrent de kostprijs. Niettemin is het praktisch onmogelijk om de financiële kosten volledig sluitend in te schatten, zelfs met de resultaten van de RFI.

Om rekening te houden met deze onzekerheden voorzien we een financiële buffer van ongeveer 15%. Gedurende het eerste jaar zal het gebruik van de verschillende vervoersmiddelen vanaf het begin worden gemonitord, om te weten te komen of de inschatting juist is, en of er eventueel moet worden bijgestuurd, zeker in het geval van een té succesvol gebruik. **Monitoring is bijgevolg een essentieel onderdeel van het VoM-traject.** De mobiliteitscentrale zal daarbij het verbruik van het budget aan elke VVR rapporteren, maar het is de VVR die finaal moet beslissen wat ze er mee doet. Indien er te weinig budget beschikbaar blijkt, zal binnen de VVR op korte termijn moeten worden beslist hoe het budget in balans kan worden gebracht. De VVR kan jaarlijks aan het VoM immers niet meer uitgeven dan het haar toegekende bedrag.

Indien we de voorgestelde VoM-oplossingen samenleggen, komen we in totaal op het vooropgestelde VoM-budget voor 2022. Hierbij is ook een buffer inbegrepen van 20% van dit budget (scenario zonder terugverdienmodel):

²⁹ Zie Beslissingen Vlaamse Regering dd 12/06/2020 : <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/5EE36D53AD26920008000017>

³⁰ Budget dat vanuit de VVR geïnvesteerd wordt in de werking van de mobiliteitscentrale



Als we niet enkel kijken naar de uitgaven, maar ook de inkomsten in rekening kunnen brengen (scenario met terugverdienmodel), zien we dat we ongeveer 15% van de uitgaven kunnen terugverdienen en terug kunnen investeren binnen VoM. Zie tabel hieronder.

BUDGET 2022					
	scenario zonder terugverdienen		inkomsten	scenario met terugverdienen	
doelgroepenvervoer	€	350 000	€	-	€ 350 000
deelfietsen	€	220 000	€	73 000	€ 147 000
deelwagens	€	366 000	€	108 000	€ 258 000
AN-lijn	€	627 000	€	-	€ 627 000
flextaxi	€	914 405	€	191 489	€ 722 916
marktbus	€	57 147	€	-	€ 57 147
shuttles	€	620 354	€	235 608	€ 384 746
reserve	€	777 767	€	-	€ 777 767
extra budget					€ 608 097
TOTAAL BUDGET	€	3 932 673			

Dit is ongeveer ook de grootteorde die we de volgende jaren (2023 en 2024) jaarlijks meer kunnen besteden, namelijk 453.000 euro extra voor 2023 en 529.000 euro extra voor 2024 (zie volgende tabel). De inkomsten van de marktbus en doelgroepenvervoer worden in de finale versie toegevoegd op basis van de meest recente cijfers (op dit moment nog niet beschikbaar). Voor de AN-lijn zijn er geen inkomsten gerekend omdat het nog niet duidelijk is of de inkomsten terugvloeien naar AN-budget dan wel VoM-budget.

Momenteel geven we nog geen invulling voor het budget van de inkomsten maar voorzien dit als extra bufferruimte waardoor er ruimte is om de huidige voorstellen – mits monitoring – al dan niet uit te breiden of te intensiveren qua frequentie (zie hoofdstuk 8).

		VoM budget			
		basis	extra	totaal budget	
2022	€	2 572 633	€ 1 360 040	€	3 932 673
2023	€	2 572 633	€ 1 813 387	€	4 386 020
2024	€	2 572 633	€ 2 342 291	€	4 914 924

Zoals hierboven reeds werd vermeld, is het de jaren erna vooral de bedoeling om enerzijds de VoM-oplossingen die reeds in 2022 actief zijn op basis van de monitoring verder te **optimaliseren en duurzaam uit te breiden**. In subregio's Tienen en het Aarschot-Diest is er vooral nog ruimte in de buffer en mogelijk in het terugverdienmodel indien dit is toegestaan.

Voor subregio's Druivenstreek en Leuven is er nog meer ruimte om te groeien op de middellange termijn. We zullen hier vooral leren uit de initiatieven die al bestaan zoals (e-)deelfietsen, (e-)deelwagens en (e-)shuttles. In het budget is hier dan zeker een mogelijkheid om deze bestaande systemen verder uit te breiden.

We voorzien ook groeiend budget voor doelgroepenvervoer middels een centrale aansturing, die voor alle betrokken gemeenten een steeds prominentere rol kan spelen. Een ander element is in het incalculeren van de groeicurve gebaseerd op de toenemende vergrijzing.

Anderzijds kan er ook geleerd worden van het flextaxi concept dat vooral in het oostelijke deel van de VVR wordt geïnstalleerd, en kan dit ook beperkt een mogelijkheid zijn in de rest van de VVR, maar dan specifiek voor het bedienen van de kleinere blinde vlekken die er nog zijn.

Hieronder is het groeipad terug te vinden voor de verschillende modi in vergelijking met het eerste operationele jaar (2022). Er wordt op alle modi ingezet, met een focus op de meest duurzame vervoersvorm: deelfietsen. Bijkomend budget wordt voorzien voor deelwagens ifv de afloop van het raamcontract van Interleuven.

Op deze manier beogen we tegemoet te komen aan de vragen en bezorgdheden vanuit de steden en gemeenten.

	BUDGET 2023		BUDGET 2024	
	extra t.o.v. 2022		extra t.o.v. 2023	
doelgroepenvervoer	€	75 000	€	75 000
deelfietsen	€	200 000	€	200 000
deelwagens	€	-	€	100 000
AN-lijn	€	-	€	-
flextaxi	€	100 000	€	100 000
marktbus	€	-	€	-
shuttles	€	25 000	€	25 000
TOTAAL	€	400 000	€	500 000
%reserve		19%		17%



10. Conclusie

We hebben vanuit dit complexe traject getracht te komen tot een voorstel dat maximaal op een budgetefficiënte manier een oplossing biedt aan de eerder gestelde vragen en voorwaarden vanuit de verschillende steden en gemeenten in deze VVR.

In dit voorstel is er rekening gehouden met alle input die er tijdens de fysieke en virtuele sessies naar voor is gekomen. Aanvullend hebben ook een aantal gemeenten hun vragen per mail bezorgd.

Wellicht zullen er gemeenten zijn die (nog) niet meteen alle gevraagde oplossingen uitgewerkt zien. Het was dan ook een kwestie van de beperkte beschikbare financiële middelen maximaal efficiënt in te zetten teneinde een zo groot mogelijke doelgroep van potentiële reizigers te overtuigen van de verschillende VoM-oplossingen.

Dit voorstel voorziet maximaal in wat we met het beschikbare budget kunnen voorzien onder de noemer van vervoer op maat.

Als rode draad doorheen het voorstel voor de VVR Leuven komen een aantal kernwoorden met stip regelmatig terug. Dan gaat het oa. over monitoring. Door te meten kan er worden bijgestuurd. Dit zal een cruciaal element wanneer VoM operationeel gaat. Het is dan ook belangrijk dat de mobiliteitscentrale hier een performant instrument voor kan voorzien. Een ander element wat regelmatig terugkomt is het stimuleren van actief weggebruik en het inclusieve karakter van de oplossingen. Geen enkele burger mag uit de boot vallen. Daarom is het belangrijk dat ook vernieuwende oplossingen en lokale initiatieven maximale kansen krijgen en kunnen afgestemd worden op de andere modi die binnen VoM in deze VVR zullen worden uitgerold. Laagdrempeligheid is daarbij een cruciaal element.

Laagdrempelige communicatie op een eenvormige manier zal een ander cruciaal element zijn in het welslagen van het aanbod. Communicatie die bovendien wordt afgestemd op de gemeentelijke communicatie en lang genoeg op voorhand wordt voorbereid en ingevoerd zodanig dat de gebruiker tijdig geïnformeerd wordt.

Verder dienen alle VoM-oplossingen ook maximaal duurzaam te zijn. Gaande van het materiaal voor de deelfietsen, de batterij bij e-deelfietsen tot en met de motorisatie van het persoonsvervoer. Duidelijke afdwingbare criteria hiervoor vermijden nattevingerwerk.

Tot slot willen we nog meegeven dat in tijden van Covid-19 we ons grondige kritische bedenkingen moeten maken in hoeverre dit voorstel voldoende “Corona-proof” is. Het “nieuwe normaal” zal ons dwingen om rekening te houden met afstanden tussen personen.

Tegelijkertijd is het ook de bedoeling om een performant systeem in de markt te zetten dat qua kostendekkingsgraad efficiënter kan opereren dan de huidige belbussen.

Dit zijn uitdagingen en bezorgdheden die de laatste weken nadrukkelijk naar voor zijn gekomen en nog verdere aftoetsing vereisen.

11. Elementen die nog in behandeling zijn op Vlaams niveau

Volgende vraagstukken i.v.m.. VOM (vervoer op maat) zijn momenteel nog niet uitgeklaard en in behandeling op Vlaams niveau (verschillende werkgroepen Basisbereikbaarheid, bevoegde kabinet, ...). Afhankelijk van hoe deze vragen beantwoord worden, kan dit nog aanpassingen aan het hierboven voorgestelde scenario vergen:

- Is de VRR de begunstigde van de ontvangsten van de reizigers van het VoM?
- Indien VVR-begunstigde is, kunnen deze ontvangsten geïnvesteerd worden in extra aanbod voor de VVR?
- Hoe gebeurt de toets voor de mobiliteitsindicatiestelling, die bepaalt wie precies onder het statuut van doelgroepreiziger valt?
- Wie staat in voor de infrastructuur voor het VoM? (financiering/plaatsing)
- Afsluiten van overeenkomsten (type 3de betaler) voor verhoging aanbod/tussenkomst in tarieven
- Tarieven/vervoerbewijzen en gebruik over verschillende netten heen
- Eisen van toegankelijkheid voor voertuigen VoM
- Opname Brussels VoM in app mobiliteitscentrale
- Wat met bestaande 3de betalersystemen tussen de gemeente en De Lijn i.h.k.v. belbussen
- Regeling overgangperiode tussen nu actieve systemen voor deelfietsen in gemeente en mogelijke introductie nieuwe aanbieder i.h.k.v. VoM
- Vervoer van werknemers in havengebieden en aanverwanten/financiering/integratie in mobiliteitscentrale
- Aanbieden VoM over landsgrenzen mogelijk met beschikbaar budget? En zo ja, onder welke voorwaarden?