

## FICHE 5 – PROJECT MAQUETTE MEMORANDUM

**Naam van het project: Een efficiënt grensoverschrijdend openbaarvervoersnetwerk**

Belgische partners	Federale Staat MPact (voorheen Taxistop) NMBS/SNCB
Vlaamse partners	Vlaams Gewest (en de betrokken vervoerregio's) Provincie West-Vlaanderen <i>WVI</i> <i>Leiedal</i> Vlaams Gewest DE LIJN
Waalse partners	Waals Gewest <i>IDETA</i> <i>IEG</i> TEC
Franse partners	Préfecture du Nord Région Hauts de France Hauts de France Mobilités <i>Département du Nord</i> MEL + grensgemeenten Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) Valenciennes Métropole ILEVIA SNCF/TER  CEREMA I-Viatic IAUL (Université de Lille)
Link met de Europese programma's	<b>OP 3: Een meer verbonden Europa</b> <b>OS 3.2: Ontwikkeling van duurzame, klimaatbestendige, intelligente en intermodale nationale, regionale en lokale mobiliteit, met inbegrip van een verbeterde toegang tot TEN-V en grensoverschrijdende mobiliteit</b>

### Doel: Een efficiënt grensoverschrijdend openbaarvervoersnetwerk

Een leefgebied heeft behoefte aan dynamische verplaatsingsmogelijkheden: gemakkelijke, eenvoudige verplaatsingen in het kader van werk, opleiding, de economie (vrachtvervoer heeft een effect op personenvervoer en vice versa), en vrije tijd. Tegelijk is het de bedoeling de gezondheid te verbeteren, gelet op het toenemende probleem van de luchtverontreiniging waartoe personenwagens en vrachtwagens bijdragen, en door een actievere mobiliteit aan te moedigen (te voet, met de fiets enz.). Een efficiënt openbaarvervoernetwerk in combinatie met ononderbroken veilige fietspaden zou ertoe bijdragen deze doelstelling te verwezenlijken.

#### Waarom

Ook al is de bevolkingsdichtheid aan beide zijden van de grens verschillend, toch is het stedelijk continuüm langs de grens een realiteit, evenals de stromen van werknemers en studenten/scholieren en de stromen van bezoekers (lokaal toerisme, vrije tijd, consumenten). Slechts 4 grensoverschrijdende treinverbindingen en twee busverbindingen (DKbus - te versterken - en MWR) + enkele Flixbus-verbindingen (privé).

Momenteel:

1. **Gebrek aan mogelijkheden om de grens over te steken met andere vervoermiddelen dan de personenwagen (al dan niet openbaar vervoer).**
2. **Gebrek aan aansluiting van de bestaande netwerken** aan beide zijden van de grens.
3. **Gebrek aan grootschalige communicatie** om het gebruik van alternatieven voor de auto aan te moedigen en te vergemakkelijken (gebrekkige zichtbaarheid van de netwerken).
4. **Mobiliteitsoperatoren en instellingen zijn terughoudend** ten aanzien van grensregio's, die vaak als een niemandsland worden beschouwd (nog steeds te weinig besef van de vitaliteit van grensregio's).
5. **Gebrek aan logica voor de ontwikkeling van een echt grensoverschrijdend mobiliteitsnetwerk** (infrastructuur, bewegwijzering, tarifiering, communicatie).
6. Potentieel voor de ontwikkeling van het gebruik van de trein (in de Eurometropool wordt **slechts 5% van de grensoverschrijdende verplaatsingen met het openbaar vervoer** afgelegd).
7. De **netwerken zijn verschillend** (wat betreft dichtheid en infrastructuur, ticketing, tarifiering, controles, uitrusting):
  - MEL: een dicht **openbaarvervoersnetwerk** voor de stedelijke zone (metro, tram, trein, bus, deelfietsen, autodelen) en weinig fietsverbindingen. Geen fietsknooppuntennetwerk
  - In de rest van Noord-Frankrijk: **Bus- en treinnetwerk - Tram in Valenciennes + deelfietsssystemen**. 1<sup>ste</sup> **knooppuntennetwerk** in Frankrijk in Flandre intérieure (grensregio).
  - Vlaanderen en Wallonië beschikken over **openbaarvervoersnetwerken (bussen en treinen)**, alsook over fietsknooppuntennetwerken (+ deelfietsen in sommige steden, voornamelijk gekoppeld aan stations).
  - Slechts **twee kaarten voor het openbaar vervoer** tussen Nord (PassPass) en België (MOBIB).

Actie 1: **Een geïntegreerde tarifiering en ticketing organiseren:**

Een "geïntegreerd" tarief voor een echte **integratie** van de grensoverschrijdende regio in het leef- en werkgebied. Eén enkel ticket tegen hetzelfde tarief voor alle grensoverschrijdende verplaatsingen. Dat zou een technische dialoog (**interoperabiliteit**) tussen de PassPass-kaart (Nord) en de Mobib-kaart (België) impliceren

*"Tariefintegratie" = bv. een traject Kortrijk-Lille of Lille-Kortrijk per trein kunnen afleggen met het equivalent van een Ilevia (MEL) tram- of metrobiljet = 1,70 euro tegen het volle tarief. Of een ander tariefsysteem dat gemakkelijk te begrijpen, toegankelijk, te kopen en te gebruiken is - en ook gemakkelijk te controleren voor de partijen aan beide zijden van de grens.*

Actie 2: **De missing links in kaart brengen en kwalificeren:**

- Netwerken ontwerpen en implementeren **die flexibele grensoverschrijdende verbindingen en coherente verplaatsingsmogelijkheden mogelijk maken:**

- **Coherent netwerk van minibussen/taxibussen**
- **De bestaande lijnen verlengen** (grensovergang) voor de systematische verbinding van de netwerken.
- **De verschillende mobiliteitshubs** in de hele grensoverschrijdende regio **met elkaar verbinden.**
- **Oude verbindingen herstellen**

**Wat de treinverbindingen betreft:**

>tarifieringen/verbetering van de betrouwbaarheid van grensoverschrijdende lijnen + frequentie van de dienstverlening

**(Noodzakelijke verbetering van de huidige diensten/verbindingen om een echte concurrentie met de auto mogelijk te maken: betrouwbaarheid, informatie, talen, frequentie, stiptheid, snelheid.)**

> uitrusting (bv. validatietoestellens)

> Interoperabiliteit van de PassPass-kaart en de Mobib-kaart

> communicatie

**Wat de verbindingen over de weg betreft (tram, bus, hoogwaardig openbaar vervoer)**

> de trajecten en het rollend materieel in kaart brengen: Bussen/elektrische pendelbussen/taxistop ... andere innoverende vervoerswijzen aangepast aan de lokale omstandigheden

> materieel

> interoperabiliteit van de Mobib- en PassPass-kaart

> communicatie

- Een **structurerend vervoersysteem** ontwikkelen, een soort van **“grensoverschrijdende RER”** via Lille naar Mouscron, Tournai en Kortrijk/Kortrijk-Wevelgem (of zelfs Roeselare) – hoge frequentie/betrouwbaar
  - > **Contact opnemen met de overheden**, de MEL en de Région Hauts de France/Wallonië/Vlaanderen over een **“grensoverschrijdende RER”**: een duidelijk beeld krijgen van de projecten.
  - > **De mogelijkheid bestuderen van een sterke en structurende verbinding tussen Dunkerque en De Panne**
- **Inzetten op intermodaliteit**: de openbaarvervoerswijzen verbinden met elkaar en met de **grensoverschrijdende fietsverbindingen**; ze verbinden met elkaar alsook met de mobiliteitsknooppunten.  
Grote fietsassen beschouwen als structurende verbindingen, net als zware infrastructuur, met het oog op de nodige inrichtingen (grondinname, bewegwijzering, bouwwerken enz.)  
>>> cf. fiche over fietsen

**Naar een grensoverschrijdende democratische mobiliteitspass.**

**Actie 3: Experimenteren met nieuwe lijnen**

Uitvoering van de projecten m.b.t. de ontbrekende schakels van het openbaar vervoer

**Actie 4: Intensief communiceren voor en met burgers en ad hoc-actoren over**

- **de verplaatsingsmogelijkheden,**
- **de ondersteunende instrumenten voor grensoverschrijdende verplaatsingen.**

**Gecoördineerde communicatie die wordt verspreid** door alle operatoren en de mobiliteitsorganiserende autoriteiten m.b.t. de bestaande verbindingen en alternatieven voor de personenwagen – met name voor experimentele of nieuwe lijnen zoals het Ieper-Armentières (station) / Poperinge-Hazebrouck (budget te voorzien – niet voorzien door het Vlaams Gewest).

> Een gedetailleerde stand van zaken opmaken van de capaciteiten van de huidige platforms van de operatoren, PassPass, Mobib en hun MaaS-projecten

De keuze aanmoedigen van EEN bestaand platform dat de kwaliteit van de informatie over vervoer, trajecten, ticketing enz. grondig zal verbeteren.

Het idee aanmoedigen om te evolueren naar één **platform + app** (grensoverschrijdende reisplanner, informatie, aankopen, diensten, realtime informatie) dat **op Europese schaal als model zou kunnen dienen (idee van één efficiënt instrument voor heel Europa).**

> Stimuleren van een **Eurometropolitaan comité van gebruikers** van het openbaar vervoer.

**NB:**

- de ontwikkeling van fietsverbindingen komt aan bod in een specifieke fiche over fietsen en een fiche over toerisme m.b.t. de Blauwe Ruit van de Eurometropool

- de observatie en telling van de grensoverschrijdende stromen van auto's en vrachtwagens is opgenomen in de fiche "Observatorium-DATA"

**Aanspreekpunt EGTS (kan desgevallend wijzigen naargelang van de voortgang van de uitvoering)**

<b>EGTS Eurometropool</b>	Séverine Flahault / Loïc Delhuvienne
<b>EGTS Dunkerque</b>	
<b>EGTS Plaines Scarpe-Escaut</b>	

<b>Totale geraamde kost</b>	9 miljoen euro
<b>Projectstructuur</b>	Een projectleider voor elke actie (= 4)
	Kostprijs van de <b>proefprojecten</b> :
	<b>Kostprijs van de zware infrastructuur</b> (specifieke inrichtingen, voetgangersbruggen ...)
	<b>Aankoop van materiaal</b> (investeringen: validatietoestellen, software, webdesignbureaus ...)
	Personeel en communicatiekosten
	Personeelskosten, technici van de betrokken organisaties
	Coördinatie
	Schriftelijke en simultane vertaling

PROJET