



VLAAMSE
FRACTIE

PERSBERICHT

Karin BROUWERS – 0485 88 43 49

Dirk DE KORT – 0478 27 11 48

Lode CEYSSENS – 0499 59 39 76

Caroline BASTIAENS – 0477 23 02 59

Martine FOURNIER – 0475 31 07 40

BASISBEREIKBAARHEID: VAN MASSA-AANBOD NAAR MAATWERK

Het Vlaamse regeerakkoord voorziet voor de organisatie van het openbaar vervoer in de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Dat moet toelaten het openbaar vervoer niet alleen aantrekkelijker, maar ook kostenefficiënter maken. CD&V werkte haar visie over hoe die transitie vorm moet krijgen als eerste concreet uit. Karin Brouwers: “De Lijn blijft voor ons de voorkeurpartner voor de organisatie van de centrale assen van het openbare vervoersnet, maar voor de ontsluiting van landelijk gebied kijken we uitdrukkelijk in de richting van complementaire diensten. Maatwerk wordt voor ons het ordewoord.” CD&V stelt evenwel uitdrukkelijk dat er geen sprake kan zijn van de afbouw van het basismobiliteitsaanbod, vooraleer het basisbereikbaarheidsalternatief voldoende is uitgebouwd.

CD&V definieert basisbereikbaarheid als het bereikbaar maken van bestemmingen waar ook in Vlaanderen met een optimale inzet van middelen. Het gaat niet om hoeveel kilometer iemand wil afleggen, wel over welke bestemmingen iemand kan/moet kunnen bereiken.

Kernnet + maatwerkvervoerregio's = nieuwe openbaar vervoerstructuur

Om dat mogelijk te maken kiest CD&V voor een structuur waarbij enerzijds het kernnet en aanvullend net, dat De Lijn nu al voorziet, wordt geïmplementeerd. Anderzijds wordt voor de aansluiting van het landelijk gebied op dat kernnet gekeken naar kwaliteitsvolle complementaire en innovatieve vervoersvormen op maat van de noden van de vervoersregio.

Dat maatwerk houdt in dat een combinatie wordt uitgewerkt van pendeldiensten, taxi's, dorpsbussen, autodelen, deelfietsen,... aan een aanvaardbare kostprijs, voor doelgroepen en belangrijke maatschappelijke functies die niet met het geregeld vervoer kunnen bediend worden. In dit complementaire aanbod is voornamelijk plaats voor kleinere voertuigen, innovatieve systemen als P2P en de promotie van fiets en e-bike.

Spreekt voor zich dat dit vraaggestuurde halte-tot-halteaanbod meteen ook impact heeft op de inrichting van de haltes op het toekomstige kernnet. Zij zullen moeten uitgerust worden als multimodale knooppunten waar ook ruimte is voor stappen, (e-)fietsen, taxi's, autodelen, ... en aansluiting verzekeren met het functioneel fietsnetwerk.

Karin Brouwers: “De Lijn blijft voor ons de partner bij uitstek voor de organisatie van het allergrootste deel van het streekvervoer. Voor ‘de last mile’ kiezen we voor de uitbouw van complementaire diensten. Dat noodzaakt maatwerk per regio.”

Voor mensen met een beperking blijft de inrichting van deur-tot-deurvervoer noodzakelijk.

De mobiliteitsmakelaar

Deze meerlagige structuur maakt dat meerdere partners tot samenwerking worden uitgenodigd. Waar De Lijn het vervoer op de centrale assen beheert, zal er nood zijn aan een regisseur om het complementaire openbaar vervoersaanbod op een transparante manier te organiseren. Hij waakt er meteen ook over dat dit voldoet aan de vooropgestelde criteria en aan de behoeften van de gebruiker. Gezien het voorziene maatwerk lijkt de term mobiliteitsmakelaar – naar Nederlands model – het best deze regieopdracht te vatten.

Dirk de Kort: “De mobiliteitsmakelaar moet een neutrale speler zijn. Aangezien het lokale niveau op zich wellicht te klein is om alle aspecten geregeld te krijgen, en het provinciale niveau te groot, willen we hem inzetten in maatwerkvervoerregio’s.”

Wie betaalt?

Het decreet basismobiliteit en de ganse gratis-politiek errond, heeft veel geld gekost. Alleen werd nooit berekend hoeveel precies. CD&V wil daar nu een berekening rond omdat alleen zo op een objectieve manier het budget kan worden geheroriënteerd; enerzijds voor de uitbouw van het kern- en het aanvullend net, en anderzijds voor de organisatie van de kwaliteitsvolle complementaire diensten.

Ook rond de gebruikerstarieven voor de aanvullende complementaire diensten is nog heel wat werk te verrichten. Voor CD&V mogen die alvast niet afhankelijk zijn van welk vervoersmiddel naar de vervoersvrager gestuurd wordt. Daarenboven blijven sociale tarieven noodzakelijk om vervoersarmoede tegen te gaan.

Lode Ceyskens: “Het bedrag dat naar de kwaliteitsvolle complementaire diensten gaat wordt best weggehaald uit de dotatie van De Lijn en verdeeld over de verschillende maatwerkvervoerregio’s. De factuur voor de organisatie van het complementaire aanbod mag absoluut niet worden doorgeschoven naar de lokale besturen.”

Conclusie

- **De kostprijs van het decreet basismobiliteit moet kenbaar gemaakt worden.** Deze middelen moeten tweezijdig benut worden. Enerzijds voor de versterking van het kernnet om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken en het aandeel OV in de verplaatsingen te doen toenemen. Anderzijds voor het investeren in kwaliteitsvolle complementaire diensten die op maat van elke vervoersregio ingericht moeten worden.
- **De Lijn blijft als enige bevoegd voor het kern- en aanvullend net.** Voor de andere diensten zullen maatwerkvervoerregio’s bevoegd worden.
- **Maatwerkvervoerregio’s** zijn hybride besturen waar overheden, vervoerders en vervoeraanbieders samenkomen. Ze richten een aanbod van **vraaggestuurd vervoer** in, gebruikmakend van een waaier aan mogelijke vervoersdiensten, met als doel **mensen zo snel mogelijk op het kernnet te brengen**.
- De maatwerkvervoerregio fungeert als **neutrale mobiliteitsmakelaar**.
- **De transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid moet geleidelijk gebeuren.** Belbussen kunnen niet afgeschaft worden alvorens een volwaardig alternatief operationeel is.
- **In een correcte tarifiering blijft een sociale diversificatie noodzakelijk.**

Hans KNOP

Persverantwoordelijke CD&V-fractie | Vlaams Parlement - 1011 Brussel
T 02 552 43 28 | F 02 552 44 46 | M 0495 25 29 99 | E hans.knop@vlaamsparlement.be