

INSPIRATIENOTA

BASISBEREIKBAARHEID/OPENBAAR VERVOER OP MAAT

OP HET PLATTELAND



INHOUDSTAFEL

1. Stand van zaken en uitdagingen
2. Vaststellingen en vragen vanuit burgergroepen
3. Hoe geraak ik er in de toekomst?
4. Concrete oplossingen voor vervoersproblemen
5. Besluiten
6. Actualisatie: stand van zaken in 2023) + goede praktijken

1. STAND VAN ZAKEN EN UITDAGINGEN

Het Openbaar Vervoer in Vlaanderen wordt sinds 2019 op efficiëntie herbekeken en een grondige hervorming is bijna rond. Concreet wordt met het *Decreet Basisbereikbaarheid* naast een stevige basis van vervoersnetten een systeem van combimobiliteit naar voren geschoven. De reiziger zal dus ook moeten 'hoppen', vervoersmodi combineren. Heel wat verenigingen op het platteland, waaronder de ledengroepen van VVDB, zijn echter niet of nauwelijks op de hoogte van deze aankomende hervormingen. De mening van de reizigers/gebruikers bij de invoering van basisbereikbaarheid en de 15 vervoerregio's werd ook niet of amper gevraagd.

Deze nota wil naast duidelijkheid scheppen over de huidige planning, een aantal oplossingen en denkpistes aanreiken voor burgers/burgergroepen en zo een aanzet vormen tot verdere uitwisseling. Want dat de invoering van het Decreet Basisbereikbaarheid meer gevolgen zal hebben voor dorpen dan steden en een veelbesproken item wordt in de nabije toekomst, dat staat zeker al vast.

De stand van zaken

Het [openbaar vervoer in Vlaanderen](#) wordt vanaf 2023 (tenzij er weer uitstel komt) uitgerold in 4 lagen:

1. Het **treinnet** vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer. Dit ligt uiteraard vast.
2. De bussen en trams van het **kernnet** zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet. Dit net ligt al vast.
3. Het **aanvullend net** bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, maakt deel uit van dit net dat ook al vast ligt.
4. Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het **vervoer op maat of flexvervoer** kan hier een oplossing bieden. Het aanbod binnen dit vervoer op maat varieert van een vooraf te reserveren *Hoppinbus* of *Hoppintaxi* die reizigers vervoert op afroep, tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder. Het vervoer op maat zal online (via website of app) gereserveerd kunnen worden via de *Hoppincentrale*.

Het kernnet (vooral het bovenaanbod van buslijnen) **zal verbeteren. Maar sommige buslijnen gaan verdwijnen.**

Alle info hieromtrent is al te vinden in de vervoersplannen van de vervoerregio's. De effectieve dienstregeling staat wel nog niet (overal) vast. Bekijk de 15 vervoerregio's die in 2019 werden ingevoerd op [deze webpagina](#).

De kernnethaltes zullen nu ongeveer 3 km uit elkaar liggen. De vrees naar dorpen toe is dat de busroute zal rechtgetrokken worden over de gewestweg, waardoor het reistraject wel korter wordt maar de reiziger makkelijk nog enkele kilometers zal moeten afleggen met aanvullend individueel vervoer. Vlaanderen wil burgers aanmoedigen om voor die laatste kilometers naar de bestemmingsplaats bv. deelsystemen van fietsen te gebruiken. Via [de Hoppincentrale](#) wil Vlaanderen de reiziger tout court maximaal laten inzetten op combimobiliteit.

De Lijn wordt uitvoerder van het kern- en aanvullend net, en kan zelf geen initiatief meer nemen/vervoer regelen. (Zie [De Lijn haakt af voor belbus](#).) Hoe gaat het nu verder? Vlaanderen sloot een overeenkomst met een soort overkoepelende centrale voor heel Vlaanderen: het Duits-Amerikaans privébedrijf *Via* zal instaan voor het vervoer op maat. Bij Mobiliteitscentrale *Hoppin* bestellen we straks ritten, kopen we tickets en zoeken we routes op. Dat geldt ook voor kansengroepen (zoals mensen met een fysieke beperking, leerlingen in het buitengewoon onderwijs, mensen in armoede, ...) die misschien digitaal minder actief zijn. Verder zal ook de feedback van de reizigers en de communicatie met de vervoersbedrijven via dit bedrijf lopen. [Lees hier](#) en [ook hier](#) meer.

Netwerklaag	Wie bepaalt / coördineert?	Wie geeft advies?
Treinnet	Federaal	Vlaanderen
Kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio
Aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen
Vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente / Vlaanderen

Dé grote vraag momenteel is hoe het vervoer op maat er zal uitzien. Het gaat hier om de vervanging van de belbus door een mix van publieke en private vervoersmiddelen, zoals taxi's, buurtbusjes, shuttles en deelauto's. **Maar zijn hier wel de nodige financiële middelen voor?** Dat ziet er minder goed uit en daar liggen sommige dorpingen toch wel van wakker...

Kleine landelijke gemeenten zullen zeker de grootste nadelen ondervinden van de omschakeling van het vroegere *Decreet Basismobiliteit* naar het *Decreet Basisbereikbaarheid*.

De dienstverlening van het openbaar vervoer is de laatste jaren in tal van dorpen afgenomen. Vooral de frequentie van busverkeer op het platteland is afgenomen. Mobiliteit na 20 uur en in het weekend is schaars geworden. De nakende, zij het steeds weer uitgestelde invoering van 'basisbereikbaarheid' baart veel dorpingen zorgen. *Netwerk Duurzame Mobiliteit* verwacht de invoering ten vroegste in juli 2023. Maar het is nu al duidelijk dat de gevolgen van het invoeren van de plannen voor basisbereikbaarheid niet zo gunstig zullen zijn voor tal van Vlaamse dorpen. Taxi's zouden eventueel een deel van de oplossing kunnen bieden (binnen het flexvervoer dat via aanbesteding zal worden geregeld). Van *Uber's* is in dit verhaal geen sprake meer, en *Uber* is in dorpen trouwens nog een grote onbekende.

Minder mobielen

De [Mindermobielencentrale](#) is opgericht voor kwetsbare mensen die het vaak financieel niet breed hebben. Maar wegens de betaling van de kilometervergoeding valt beroep doen op deze centrale soms even duur uit als een taxi nemen (afhankelijk van waar de vrijwillige chauffeur woont). Voor mensen met inkomensgarantie-uitkering is dit systeem dan ook niet altijd evident...

Er zijn al signalen dat de **vervoersarmoede** weer sterk zal toenemen. Dit zou VVDB samen met de ledengroepen sterk betreuren, want dan zal de leefbaarheid in de dorpen weer een knauw krijgen. Maar vooral zullen mensen in armoede terug hun kansen op werk, zorg of een opleiding alsook hun dagelijks comfort gehypothekeerd zien...

Nog inspraak mogelijk??

De 3 netten die voor de meeste vervoerskilometers zorgen, liggen dus al vast. De Vlaamse Regering koos ook al de Mobiliteitscentrale die voor het flexvervoer zal zorgen. De Vervoersautoriteit (een onderdeel van MOW of *Mobiliteit en Openbare Werken*) die onder meer zal bepalen wie gebruik mag maken van welke types vervoer op maat), wordt in 2022 opgericht.

Is er nu nog mogelijkheid tot inspraak van dorpingen? Het vervoersplan is onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan en er komt (zomer 2022) nog een openbaar onderzoek. Dan kunnen nog problemen aangekaart worden.

Breng je lokaal bestuur en/of VVDB dus zeker op de hoogte van de bezorgdheden vanuit jullie dorp!

Lees meer...

- ◇ rond de stand van zaken betreffende het invoeren van de Mobiliteitscentrale/de vervoerregio's in [dit artikel](#). Conclusie: Mobipunten moeten dorpingen aansluiting geven op het kernnet van vaste vervoerslijnen.
- ◇ in [dit artikel in Knack](#) (opiniestuk van Peter Meukens van *TreinTramBus*) rond een duidelijke regeling van vervoer op maat zodat reizigers weten waar ze terecht kunnen als er van of naar het dorp gewoon geen passend aanbod meer is.
- ◇ rond de mobiliteitsnoden in deze [presentatie van Bert Meulemans](#) (*Landelijke Gilden*) met o.a. onderzoeksresultaten van een mobiliteitsenquête bij leden, senioren en busgebruikers.
- ◇ rond de [opinies van burgers](#) uit 'de Druivenstreek' omtrent autodelen.
- ◇ over het onderzoek van UGent, VUB, *Mobiel 21* en *Netwerk Duurzame Mobiliteit* rond de achterliggende factoren van vervoersarmoede op [deze webpagina](#) of bekijk [het lijvige rapport](#).

2. VASTSTELLINGEN EN VRAGEN VANUIT BURGERGROEPEN

Aanbod en frequentie van het Openbaar Vervoer

- ◇ *Bewonersplatform Ursel inZicht* wijst erop dat Ursel (dorp van 3000 inwoners dat nu door recente fusie bij Aalter hoort) vroeger een vervoerskruispunt was. Zowel het Openbaar Vervoer van West- als dat van Oost-Vlaanderen kwam tot in Ursel. Momenteel rijdt er 's morgens nog slechts één bus naar Aalter en is er om 17 u. een bus terug. Dit zal hoogstwaarschijnlijk niet veranderen...
- ◇ *Dorpsraad Kortemark* merkt op dat mobiliteit zoals steeds een probleem is voor wie niet zelf over een wagen beschikt en gebruik moet maken van openbaar vervoer.
- ◇ In Merelbeke onderzochten de bewonersplatformen samen met het lokaal bestuur de vervoerbehoefden. *Bewonersplatform Flora* somt ze even op: Om op het openbaar vervoer te kunnen rekenen, is 1 bus per uur wenselijk overdag + na 20 u. ook gegarandeerd vervoer tot 23 u. en in het weekend tot middernacht.
- ◇ Truus Mentens, ambtenaar uit Mol, vertolkt de mening van bewoners: *de Centrumexpress* is een busje om elk uur vanuit een wijk in centrum Mol te geraken of weer terug. Dit blijkt een hele opdracht voor de 13 wijken, maar het is – hoe nobel ook - onvoldoende voor de gebruikers.
- ◇ Ook voor *Bewonersplatform Bassevelde* (Assenede) is het aanbod van openbaar vervoer via *De Lijn* bus onvoldoende. De gemeente werkt wel samen met [vzw aan-z inzake personenvervoer](#), maar dit aanbod is niet voor iedereen uit de doelgroep betaalbaar.

- ◇ *Bewonersplatform Flora* (Merelbeke) vraagt: Kan onderzocht worden met NMBS of er een voorstedenlijst net kan komen (cfr. Key-card) rond kleinere steden? Kan de toegankelijkheid van bushaltes worden aangepakt? Vlaanderen wil dit zelf ook! [Lees meer](#).
- ◇ *Dorpsraad Leest* (Mechelen) ziet het Dorpsplein als een ruimte vol stenen. Auto's blijven er staan. Senioren die de bus zouden willen nemen richting de stad, doen dat niet omdat ze hun auto niet kwijt raken. Het is symbolisch, de bus is een storende factor geworden... Maar een wijziging van de stopplaats bij *De Lijn* is blijkbaar quasi onmogelijk...
- ◇ Een persoon met beperking gaf aan dat de uurregeling van de bussen geen probleem vormt, maar dat de chauffeur moet zich aanpassen en dat dit niet altijd lukt...
- ◇ Op een VVDB-uitwisseling rees ook de vraag, ingegeven door bezorgdheid omtrent het vervoersaanbod voor minder-mobielen: **Zal de Toegankelijkheidsraad nog een rol mogen spelen?**

Zachte verbindingen

- ◇ *Dorpsraad Kermt* (Hasselt) wilde meer en gaf het stadsbestuur een plan voor een handige [fietsverbinding vanuit het dorp naar het centrum](#) die tegen 2023 gerealiseerd zal worden. De Dorpsraad zorgde tevens mee voor de realisatie van een [rolstoelwandelpad](#) in de Herkenrodebossen. Lees ook [dit artikel](#).
- ◇ *Bewonersplatform Schelderode* (Merelbeke) stelt voor om de Trekweg langs de Schelde als fietssnelweg te behouden, en ook speed pedelecs toe te laten (wat nu niet zo is). Er zijn andere wegen voor recreatief fietsverkeer.
- ◇ *Dorpsraad Heldergem* (Haaltert) vraagt om een duurzaam fietspad met milieu- en natuurvriendelijke verlichting zodat het pad ook in de winter en 's avonds kan gebruikt worden. Gezien het landelijk karakter en het stijgend aantal elektrische fietsen zou dit de mobiliteit aanzienlijk bevorderen. Gemeente Haaltert wil inderdaad 7 nieuwe fietspaden voorzien waardoor via landelijke wegen Heldergem rechtstreeks met Haaltert zal verbonden zijn.
- ◇ Dorpsraad *Paalonline* (Paal, in uiterste westen van Limburg) voert actie rond de aanleg van een fietssnelweg tussen Beringen en Diest (dat een vrij groot station heeft). Aandachtspunt: hier spelen 2 vervoerregio's mee, want Diest zit bij Leuven (Vlaams-Brabant). Dat maakt het voor de toekomst weer ingewikkelder...
- ◇ **Het belang van goede, zachte verbindingen** binnen het dorp, tussen dorp en centrumgemeente of tussen dorpen onderling kan niet genoeg benadrukt worden. Diverse ledengroepen voelen dagdagelijks hoe Trage Wegen voor succesvolle verbinding van dorpsbewoners onderling of met inwoners uit de centrumgemeente kan zorgen en dus het sociaal netwerk kunnen verstevigen, of hoe Trage Wegen voor een veilige weg naar school of werk kunnen zorgen, ... Op die manier reduceren Trage Wegen problemen als eenzaamheid, vervoersarmoede en verkeersonveiligheid.

Vervoersmiddelen delen

Dorpsraad *Paalonline* wijst er op dat heel veel instellingen eigen vervoersdiensten (zoals eigen busjes) hebben die het grootste deel van de dag inactief zijn. Hier zit veel potentieel en dit kan door de vervoerregio's geoptimaliseerd worden!



3. HOE GERAAK IK ER IN DE TOEKOMST?

1. **Burgers, dorpsraden en bewonersplatformen** stellen hun **grote vragen** (bv. bij wegvallen van buslijnen in het dorp) best aan hun schepen van mobiliteit of eventueel burgemeester. Zij/hij zetelt normaal gezien in de Vervoerregioraad en beschikt dus over alle belangrijke en actuele informatie voor de dorpingen. Zij/hij kan de vragen ook in de Vervoerregioraad stellen als bijkomende of specifiekere informatie gewenst is. Eventueel kunnen burgers/burgergroepen ook via een tussenkomst van Gemeenteraadsleden het belang van hun vragen benadrukken.
2. Echt grote veranderingen zijn niet meer mogelijk. Alleen **het vervoer op maat** ligt nog niet helemaal vast. Maar het vervoersplan is onderdeel van het regionaal mobiliteitsplan en er komt (normaal in de zomer van 2022) nog een openbaar onderzoek. Kaart daar samen met je gemeente tijdig de lokale problemen aan.
3. **Zet in op alternatieve of nieuwe vormen van vervoer.** Bekijk met je burens of je kunt samenwerken om een deelauto te reserveren. Met een 8-tal personen die zich vast engageren (voor een maandelijks bedrag) kan dit al lukken. Of misschien kan een eigen wagen wel door 2 of 3 gezinnen worden gebruikt? Of werk via *HOPLR* of een ander communicatiemiddel een systeem uit dat vervoer tussen burens regelt.
4. **Bekijk met je lokaal bestuur of je een MOBipunt kunt opstarten en zo combimobiliteit kunt bevorderen.** MOBipunten zijn overstappunten met bushalte, parking en fietsenstalling. Vaak worden er ook andere functies aan gekoppeld om ze aantrekkelijker te maken zoals een pakjesautomaat, een fietspomp of een elektrische laadpaal. Het lokaal bestuur kan van Vlaanderen subsidies krijgen voor de inrichting als het onder de merknaam *Hoppin* werkt. *Mobipunt* vzw begeleidt sinds 2019 verschillende pilootprojecten in Vlaanderen waaronder 19 gemeenten in Oost-Vlaanderen. Het project '[Maak een Mobipunt](#)' van de provincie Vlaams Brabant is een klimaatproject in samenwerking met o.a. Interleuven en 8 gemeenten. [Lees meer](#) en bekijk [deze presentatie](#). **Klop gerust aan bij Mobipunt voor technische vragen.**

Bram Roelant bereik je via info@mobipunt.be.

Foto: Mobipunt vzw



- ◇ Het [interreg-project Transmobiel](#) (waar Provincie West-Vlaanderen projectleider van is) investeerde enkele jaren geleden in dergelijke overstapplekken of **hubs** in diverse gemeenten in de Westhoek. In Krombeke, Oost-Vleteren en Klerken werden bewoners via cocreatie uitgenodigd vorm te geven aan hun hub. Niet enkel mobiliteit maar ook sociale cohesie en dienstverlening maakten er deel uit van de denkoefening.
- ◇ Een bijzondere dorps-hub is [De Stoasje](#) in het voormalige stationsgebouw van Kortemark. Deze hergebruikte en centraal gelegen erfgoedsite is nu een bemande overstapplaats met flexwerkplekken, koffiesalon, stallingen, laadpalen, internet, pakjesautomaat, ... Vrijwilligers en personen met een beperking verwelkomen er inwoners en passanten. Elke donderdag is de hub bovendien een plek voor laagdrempelige ontmoeting.
- ◇ In de marge van dit alles vermelden we ook de multifunctionele luifel op het dorpsplein in Watou. Deze fungeert als bushalte, zitbank en fietsenstalling, maar bevat ook kolommen voor de affichering van evenementen. De luifel heeft ook effect op het autoverkeer op het plein (o.a. wijziging van parkeren). Deze realisatie van Provincie West-Vlaanderen gebeurde in overleg met *Bewonersplatform Watou* en past binnen de identiteit van het kunstdorp.

A. Burgeroplossingen uit dorpen

- ◇ In Vlaanderen zijn of worden tal van [dorpspunten/buortpunten](#) opgericht om tegemoet te komen aan de basisbehoeften van dorpingen. Door hun nabijheid moeten dorpsbewoners zich veel minder verplaatsen. Lokale producenten regelen ook de verdeling van hun producten via automaten, afhaalpunten, ... Korte keten zit sinds corona in de lift en reduceert het aantal verplaatsingen per auto.
- ◇ Bewonersgroepen willen **solidariteit** tonen en samen de mobiliteitsbehoeften van mensen in vervoersarmoede invullen. In onder meer Bolderberg (Heusden-Zolder) is via *HOPLR* duidelijk geworden dat mensen bereid zijn om anderen te vervoeren of andere burenhulp te leveren. Ook ging *Dorpsraad Bolderberg* een gesprek aan met de gemeente omtrent hoe deze vrijwilligers hierbij kan ondersteunen. Een mooi neveneffect van waakzaamheid en inzet rond basisbereikbaarheid is dat er meer ontmoetingen zijn die mogelijk de eenzaamheid mee helpen indijken.
- ◇ Inzetten op **carpoolen** vraagt een mentaliteitsverandering, maar is vandaag zeker aan de orde. In veel plattelandsgemeenten zoals Laakdal is er echter nood aan een platform om vervoersvraag en -aanbod op elkaar af te stemmen. Diverse bewonersgroepen dokteren een systeem uit.
- ◇ In Nederlands Limburg regelden inwoners in niet veel meer dan een maand tijd op tal van plekken vervoer via '**wensbussen**', [bekijk dit voorbeeld](#). Vrijwillige burgers zijn de chauffeurs en de gemeente biedt allerlei ondersteuning (telefooncentrale, verzekering, ...).
- ◇ Het bewonersinitiatief [Duim Omhoog](#) uit Heeg in Friesland kreeg navolging. Dit liftsysteem regelt vervoer naar de dichtstbijzijnde grotere kern waar veel mensen heen gaan. Het systeem is vertrouwd en dorpingen maken er sneller gebruik van of nemen makkelijk iemand mee. Liftpalen duiden de afspraakplekken aan.
- ◇ Samenwerking tussen dorpsvrijwilligersdiensten en *Minder Mobielen Centrales* als *Nestor*, *Zohra*, *Netwerk Dorpen*,... werken in West-Vlaanderen om doelgroepen afstanden te laten overbruggen.

B. Vervoersregelingen vanuit lokale besturen en organisaties

- ◇ Bepaalde gemeenten zetten bussen in – zoals Zwevegem [de Bibus](#) – om de gemeentelijke dienstverlening (waaronder verschaffen identiteitskaarten) dichterbij de bewoners te brengen.
- ◇ *Plattelandscentrum Meetjesland* zoekt via het [LEADER-project 'rond vraag gestuurde mobiliteit'](#) concrete oplossingen voor de 3 plattelandsgemeenten Kaprijke, Assenede en Sint-Laureins. Er wordt alvast gedacht aan alternatief vervoer regelen met taxicheques en tools om beter te communiceren.
- ◇ Een aantal gezinnen uit een straat of buurt kunnen samen inzetten op [een deelauto](#). Het gemakkelijkst valt dit te regelen in samenwerking met het lokaal bestuur dat een autodeelaanbieder inschakelt en een parkeerplaats voorziet in de buurt van de woningen van de aanvragers.
- ◇ Autodeelsystemen worden rendabeler als ook lokale besturen hier zelf mee gebruik van maken. Lees hieromtrent en over nog veel meer [deze brochure](#).
- ◇ [Solidariteit voor het Gezin startte in 2016 een autodeelproject](#) in de kleinste gemeente van België, Mesen.

- ◇ In Laakdal (waar het Europese *HAIRE*-project loopt rond ouder worden) is een **busje aangekocht** om **senioren** mee te vervoeren. Dit busje zit niet opgenomen in het vervoerregioaanbod. Voor 60-plussers is mobiliteit een belangrijk actiepunt. Maar er is te vaak een drempel om de 'gewone' bus te nemen (mensen kunnen bv. de uurregeling niet vinden, of het is onduidelijk waar ze een kaartje kunnen kopen). **De Lijn** organiseert hiervoor nu oefenmomenten.
- ◇ Ook **De Lijnwinkel** in Meetjesland wil verschillende seniorenorganisaties samenbrengen rond het gebruik van bussen. Maar nogal wat mensen haken af als er slechts 1x/dag een bus rijdt...
- ◇ De stad Halen in Limburg bestaat uit verschillende dorpskernen. **Lokaal Dienstencentrum De Klapstoel** stelde vast dat ze voornamelijk de mensen uit de nabije buurt bereikten en daarnaast een eerder beperkt aantal mensen die nog mobiel genoeg zijn om in het LDC te geraken. Vooral voor **senioren** bleek er dus een mobiliteitsprobleem. Zij willen niet steeds beroep doen op hun kinderen of op de *Minder Mobielen Centrale* voor dringende boodschappen en medische zorgen. Het LEADER-project [De Buurtbus](#) zorgde voor een oplossing. Door vervoer te organiseren voor de minder mobiele inwoners van en naar het LDC, kunnen zij er voortaan deelnemen aan activiteiten. In de buurten waar [de 'Klapbus'](#) langsrijdt, is de samenhang tussen de bewoners toegenomen en gaan bewoners meer initiatief nemen.
- ◇ **Vosselaar** zette in 2019 met diverse activiteiten – waaronder Straatvinken en de wedstrijd 'race fiets versus auto' – extra in op het gebruik van de fiets voor korte verplaatsingen in het dorp, zie [Fietsdorp Vosselaar](#).
- ◇ Het **Samenwerkingsverband Collectief Vervoer Zeeuws-Vlaanderen** (CVV) krijgt veel navolging en kan wellicht diverse lokale besturen inspireren. Coördinator Beatrice Ollebek (contact: b.ollebek@terneuzen.nl) informeert over dit mobiliteitssysteem van gemeenten in Zeeuws-Vlaanderen i.s.m. Provincie Zeeland dat sterk aan een klein model van het Vlaamse Decreet Basisbereikbaarheid doet denken maar met aandeelhouderschap werkt en meer eigenaarschap toelaat. Dit model loopt al 20 jaar en werd regelmatig gekopieerd, uiteraard telkens met een eigen invulling. Het CVV is opgericht om gezamenlijke aanbestedingen van de Zeeuws-Vlaamse gemeenten te kunnen doen voor **leerlingenvervoer** (leerlingen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van de bus of die te ver moeten reizen naar de school), **WMO-vervoer** (mensen die door een beperking geen gebruik kunnen maken van de bus), **Jeugdzorgvervoer** (kinderen die naar een dringende behandeling moeten) en **Haltetaxivervoer** (mensen naar een bushalte brengen als er geen halte meer is in het dorp). Sinds 10 jaar werkt het CVV met een Taxicentrale (callcenter) waar het van bij het begin aandeelhouder van was. Stilaan werden alle regio's binnen Zeeland aandeelhouder en nu worden er ook nog door een regio buiten Zeeland diensten ingekocht. Iedere regio heeft zijn eigen overeenkomst met de Taxicentrale. Momenteel wordt de nieuwe concessie in 2025 voorbereid. Daarbij worden enkele grote buslijnen geschrapt. Als er geen bus meer door een kern rijdt, moet er wel een taxi beschikbaar zijn om naar een bushalte te rijden. Ook zal men gaan werken met hubs, deelfietsen, deelauto's enz.
- ◇ Het **Netwerk Duurzame Mobiliteit** bundelt veel bruikbare informatie over [lokale bereikbaarheid](#). Selecteer ook enkele van hun [webinars](#) uit een ruime keuze.

Bedenking vanuit uitwisselingen: als alle bestaande vervoersvormen en transportmiddelen voor welbepaalde doelgroepen voor iedereen toegankelijk zouden worden, en ook de bussen van de verschillende schoolnetten zouden gecombineerd worden, zou het aanbod aan Openbaar Vervoer veel interessanter en efficiënter en financieel haalbaarder zijn!

1. **VVDB merkt bij individuele dorpingen en vooral bij Dorpsraden en Bewonersplatformen enorm veel vragen en bezorgdheden rond de invoering van het Decreet Basisbereikbaarheid. VVDB vraagt de Vlaamse Overheid dan ook om een goed basisaanbod aan openbaar vervoer op het platteland te garanderen en veel meer in te zetten op informatie aan en consultatie van de gebruikers, in het bijzonder op het platteland (als meest getroffen deel van Vlaanderen).**
2. **VVDB vraagt een Vlaams vervoersbeleid dat de vele vervoersproblemen in Vlaamse dorpen aanpakt of ten minste reduceert.** Lang niet elke dorping raakt makkelijk en binnen een redelijke tijdspanne op de gewenste momenten in het dorpshuis, LDC, een detailhandelszaak of andere plekken van dienstverlening. De situatie is verschillend in elk dorp, dus maatwerk is zeker vereist.
3. **VVDB toont bezorgdheid omtrent de toegangsmogelijkheden tot openbaar vervoer van diverse categorieën van ‘vervoersarmen’, zoals senioren, mensen met een beperking of in armoede, ..., en mensen die digitaal minder actief zijn.** Met name het kunnen bekijken van de dienstregeling en de ticketreservatie blijken voor deze mensen niet evident.
4. **VVDB wil netwerking en creativiteit aanmoedigen in de Vlaamse dorpen zodat dorpingen ook zelf mee uitkijken voor oplossingen** zoals een eigen carpoolsysteem van dorpingen, een dorpsbusje of dorpsauto, maar dat ze ook ingaan op deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen), MOBipunten opzetten, ... De winst die hierbij uit klimaatopgave kan ontstaan, is ook mooi meegenomen.



Een woord van DANK aan alle gesprekspartners die mee inspireerden, signalen doorgaven of hun bezorgdheden uitten. Naast de VVDB-ledengroepen waren dit vooral Miguel Vertriest (*Netwerk Duurzame Mobiliteit*), Bram Roelant (*Mobipunt*), Geert Wets (UHasselt) en Karl Catteeuw (Provincie West-Vlaanderen).

A. Vanaf 2023 start de gefaseerde uitrol van het Decreet Basisbereikbaarheid.

Lees hieromtrent ook deze [webpagina van Netwerk Duurzame Mobiliteit](#).

In 2023 wordt het **Decreet Basisbereikbaarheid** – na een pilootproject in Klein-Brabant met het testen van de Mobiliteitscentrale – op het terrein uitgerold. Dit verloopt in fases.

1. **Fase 0** start op 1 januari 2023 (7 januari in Oost-Vlaanderen). Deze fase voorziet een 75-tal quick wins (eerder kleine veranderingen) in Vlaanderen. Bekijk deze wijzigingen in de 5 provincies via deze [webpagina van De Lijn](#).

Ook de communicatie voor deze fase verloopt via *De Lijn*.

Belangrijk: *De Lijn* krijgt een veel grotere rol dan eerst voorzien en wordt beheerder van het vervoersysteem. De organisatie neemt hierbij een aantal taken van het *Departement Mobiliteit en Openbare Werken* over.

De Lijn bepaalt ook de tarieven voor het kern- en aanvullend net, met uitzondering van de sociale tarieven.

2. **Fase 1** start vanaf 1 juli met een eerste aanpassing van kern- en aanvullend net. Nu gebeurt ook de inkanteling van de belbus in de Mobiliteitscentrale (Hoppincentrale). Deze fase brengt dus grote veranderingen met zich mee. De belbus/flexbus blijft gelukkig bestaan. Bekijk de [info voor reservatie](#).



3. **Fase 2** start vanaf 2024 (exacte datum nog te bepalen) met aanpassingen van kern- en aanvullend net i.f.v. de aansluiting van vervoer-op-maat op het kernnet/aanvullend net. Leerlingenvervoer (buitengewoon onderwijs) blijft voorlopig een taak van *De Lijn*.

4. Het **Flex+ doelgroepenvervoer** (voor reizigers met een beperking) start ten vroegste in 2025. De Vlaamse Regering zal de werking van de MAV's en DAV's (Mobiliteitscentrale en Dienst Aangepast Vervoer) verlengen tot 31 december 2024. Vanaf 1 januari 2025 zal *De Lijn* dan instaan voor het aangepast vervoer.

Er wordt volop ingezet op **deelmobiliteit** op locaties waar het aanbod regulier openbaar vervoer ondermaats is. Er blijven **nog veel vragen onbeantwoord** inzake timing (in welke fase gebeurt welke wijziging), tarieven (behalve de flexbus), de uitrol van deelmobiliteit, ...

Via het [meldpunt van TreinTramBus vzw](#) kunnen gebruikers **klachten en opmerkingen** doorgeven. De vzw zal die gebundeld voorleggen aan de vervoerregio in kwestie. Zo hoopt TreinTramBus, de beweging voor een beter openbaar vervoer, dat er bij de uitrol van de volgende fases van het Decreet Basisbereikbaarheid meer rekening gehouden wordt met de gebruikers.

Bekijk de website basisbereikbaarheid van de Vlaamse overheid voor [professionals](#) en het [brede publiek](#).

VVSG wijst op [mogelijke valkuilen bij de ingevoerde fasering basisbereikbaarheid](#). Lokale besturen kunnen via VVSG met hun vragen over de vervoerregiowerking terecht bij het Gemeentelijk Ondersteuningsplatform Vervoerregiowerking: Guido Vaganée (guido.vagane@vvsg.be) en Michiel Apers (michiel.apers@vvsg.be).

B. Vlaanderen (Agentschap Zorg en Gezondheid) wijst op het belang van duurzame mobiliteit en het gevaar van een te grote auto-afhankelijkheid in dorpen. Veel autogebruik tast immers onze gezondheid aan.

Dorpsbewoners zijn doorgaans sterk afhankelijk van de auto. Hun rijdende wagens alsook de nodige parkeerplaatsen bij stilstand van hun voertuig, hebben negatieve gevolgen voor het dorp. Het gaat hierbij zowel om hinder en gezondheidseffecten voor de andere dorpsbewoners in het eigen dorp als voor de bewoners van de nabijgelegen dorpen en steden waar ze heen rijden. Inzetten op het STOP-principe (met vooreerst actieve verplaatsingen te voet en per fiets, dan via openbaar vervoer, en pas in laatste instantie per auto) en op de modal shift naar deelmobiliteit zijn dus niet enkel goed voor het milieu en de portemonnee, maar ook heel goed voor onze gezondheid! [Lees hier de rapporten over een gezonde publieke ruimte](#) zoals 'Hoe passen *elektrische wagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?' en 'Hoe passen *deelwagens* in een duurzaam mobiliteitsbeleid dat ook gezondheid vooropstelt?'.

C. Vier inspirerende LEADER-praktijken

1. [Buurtbus | Vlaams Ruraal Netwerk](#): Beveren ziet de Buurtbus als een pilootproject, vooruitlopend op het vervoer op maat dat nog vorm krijgt binnen Basisbereikbaarheid. Dit project wil het sociaal isolement doorbreken van mensen die ten noorden van de E34 wonen en geen eigen sociaal netwerk hebben om zich te verplaatsen. Zij kunnen nu weer actiever deelnemen aan het lokale verenigingsleven, de buurtgerichte zorg, enz. Het collectieve karakter van de Buurtbus gaat bovendien de vereenzaming op het platteland tegen.
2. [Vervoerregio met aandacht voor het Platteland, van aanbod- naar vraag gestuurde mobiliteit op maat | Vlaams Ruraal Netwerk](#): Iedereen toegang geven tot basismobiliteit in het Meetjesland, met bijzondere aandacht voor 'zwakkere' doelgroepen, dat is de stevige inzet van dit project dat een doelgroep-genuanceerde communicatie uitwerkt.
3. [Project Trage wegen Glabbeek | Vlaams Ruraal Netwerk](#): realisatie van het Actieplan Trage Wegen Glabbeek waarbij in elke deelgemeente trage verbindingen worden opengemaakt. De nadruk ligt hier op veilige verbindingen binnen de dorpskernen en tussen dorpskernen. De verplaatsingen binnen de kernen en rond de schoolpoorten zijn prioritair. Zo krijgt de (schoolgaande) jeugd de mogelijkheid zich op een veilige, milieuverantwoorde manier te verplaatsen naar de school, de bib, de sporthal, de jeugdbeweging... De nieuwe verbindingen hebben zowel functioneel nut als een recreatieve waarde waarbij Glabbeek op toeristisch vlak aantrekkelijker wordt.
4. [Sociale en levendige mobipunten in het Pajottenland | Vlaams Ruraal Netwerk](#): Ontwikkeling en realisatie van zes sociale mobipunten in het Pajottenland waarbij de inwoners bewogen worden tot meer algemene betrokkenheid, eigenaarschap én uiteindelijk gebruik van de plekken. Ook worden educatieve, gemeenschapsvormende activiteiten gerealiseerd voor specifieke doelgroepen.



Vlaamse Vereniging Dorpsbelangen vzw
Ondernemingsnr. 0525.949.044 – RPR Gent
Maatschappelijke zetel: Heldergeraast 106, 9450 Heldergeraast
Correspondentieadres: Stroomstraat 1, 9968 Oosteklo
Contact: info@dorpsbelangen.be