

Verslag van de uitwisseling met Bert Meulemans rond 'Basisbereikbaarheid' Donderdag 23 juni 2022 via MS Teams

Bekijk voor een volledige verslaggeving [de opname van deze uitwisseling](#) alsook [de presentatie](#).
Zie website Vlaamse overheid voor [Decreet Basisbereikbaarheid](#).
OF [Basisbereikbaarheid en de mobiliteitsswitch | Vlaanderen.be](#)

A. WELKOM op deze vorming door Agnes Voet, VVDB-beleidsmedewerker

VVDB merkt bekommernis om wat er zal gebeuren met het openbaar vervoer in Vlaanderen, zeker in de dorpen. De Vlaamse overheid wil immers grote veranderingen in het aanbod openbaar vervoer. Basisbereikbaarheid wordt het kernwoord en het impliceert dat de Vlaamse overheid de gebruikers wil stimuleren om aan combimobiliteit te doen. Vlamingen zullen voortaan meerdere vervoersmiddelen moeten combineren om hun verplaatsingen te realiseren. Er komt een mobiliteitscentrale en Vlaanderen werd al opgesplitst in 15 vervoerregio's. Via die vervoersregio's krijgen steden en gemeenten mee een vinger in de pap te brokken. Een optimale inzet van middelen ligt aan de basis van deze plannen.

Bert Meulemans, adviseur en expert mobiliteit bij Landelijke Gilden, legt zo meteen uit hoe die basisbereikbaarheid eruit zal zien en wat we kunnen verwachten voor de dorpen. Hij volgt al vele jaren o.a. de vervoersthema's op het platteland.

B. De vorming door Bert Meulemans

Indeling van de avond:

1. Van Basismobiliteit (aanbod-gestuurd) naar Basisbereikbaarheid (vraag-gestuurd)
2. Openbaar vervoer op het platteland: kenmerken
3. Aandachtspunten: hoe ver staan we nu met Basisbereikbaarheid?

1. Van Basismobiliteit (aanbod-gestuurd) naar Basisbereikbaarheid (vraag-gestuurd)

Bij 'Basismobiliteit' kreeg elke burger recht op een minimum aanbod van openbaar vervoer. Nu zitten we in de overgang van het Decreet Basismobiliteit naar het Decreet Basisbereikbaarheid.

Het Decreet Basisbereikbaarheid voorziet 4 lagen openbaar vervoer. Hierbij doet het Kernnet zowel steden als dorpen aan. Laag 4 (het aanvullend net) is vrij nieuw en lijkt op de belbus. Dit gaat steeds van halte tot halte, met flexbussen tot buurtbussen enz.

Doel: we krijgen 1 mobiliteitscentrale die de volledige rit regelt én alle info geeft over de verschillende vervoerslagen.

Vlaanderen is verdeeld in vervoersregio's. Dit zijn geen besturen maar overlegfora. Ze hebben geen eigen statuut! Ze organiseren vooral overleg tussen gemeenten, de overheid en het middenveld.

Basismobiliteit was:

- Bushalte op maximum 500 meter van de deur van de gebruiker (of 750 meter in buitengebied).
- Garantie van vervoer tijdens piek- én daluren.
- 2 ritten (in de stad) tot 1 rit (in buitengebied) per uur.

Basisbereikbaarheid wordt:

- Een ongeveer vergelijkbaar kernnet. Dit is toch een voornemen, maar *De Lijn* kan er perfect van afwijken.
- Een aanvullend net waarbij de afstand tot de halte groot kan worden (hier zijn geen uitspraken meer rond gedaan). Op dit moment zou het om een 600 meter gaan.
- Geen garantie meer van het aantal ritten per uur. Ongeveer overal wordt een rit per uur verminderd en er is geen garantie meer op 1 rit per uur. We mogen dan ook minstens een halvering van de frequentie verwachten in het buitengebied!

Het openbaar vervoer is zeer gevoelig aan frequentie en halteafstand. Deze 2 parameters gaan in basisbereikbaarheid de ongunstige kant op. Zeker op het platteland kan dit tot sterke terugloop van de dienstverlening leiden. Wel zal voor het platteland in de daluren vervoer op maat worden geregeld.

Bij de bevolking werd naar **de interesse** gepeild omtrent werken met vrijwilligers, omtrent elektronisch liften, omtrent een soort collectieve taxi's. Het prijseffect doet mensen neigen naar elektronisch liften. Dit geldt vooral voor plaatselijke, lokale verplaatsingen, cfr de Nederlandse buurtbussen. Hiervoor is weinig interesse naar woon-werkverkeer toe.

2. Openbaar vervoer op het platteland – kenmerken

Wat is typisch voor het openbaar vervoer op het platteland? (Zie ook de [VVDB-inspiratienota Basisbereikbaarheid.](#))

Zie in de presentatie de grafiek met daarop:

- Aantal verplaatsingen qua vertrekkur en vervoerswijze.
- Het probleem van de spitsuren: er is overcapaciteit vereist om de piekuren op te vangen en die wordt niet benut in de daluren. Kaart geeft gemiddeld aantal verplaatsingen per km² (per oppervlak).
- Grote steden als Gent, Antwerpen en Leuven lichten op. Voor alle andere plekken geldt een beperkt aantal verplaatsingen.
- Voor bepaalde verplaatsingen moeten grotere afstanden worden afgelegd.

Verplaatsingen buiten grote steden zijn altijd verlieslatend. Men ziet openbaar vervoer niet meer als openbare dienst, maar iets dat je vlotjes kunt optimaliseren. Maar dit kan niet buiten de grote steden. Dit is ook zo in het buitenland, maar onze verspreide vorm van wonen maakt het er niet makkelijker op.

De grootte van de afstand bepaalt welk type vervoer we kiezen.

- Per auto is de dominante vervoerswijze vanaf 5 km. Hierna pas komt het openbaar vervoer op de proppen.
- We gaan massaal te voet naar de bushalte. Slechts 10% van de gebruikers worden aan een bushalte afgezet.
- Cijfers van plattelandsbewoners wijzen erop dat voor- en natransport te voet gebeurt.

- Schoolgaande jeugd is ook belangrijke component.

Invoeren van het concept hoppin- of mobipunten

Dit zijn vooral OVERstappunten, maar voor het platteland is vooral de OPstap belangrijk. Wat ben je met geweldige overstappunten als daar niemand komt...??

De fiets zien als voor- en natransport (2 km naar bushalte bv.) wordt een heel lastig uitgangspunt.

Mensen moeten de switch maken van 'te voet naar de bushalte' naar 'met de fiets'.

Tip om vooral in verkeersveilige opstap te investeren op het platteland!

Het platteland heeft niks aan investeringen *in the last mile*. Alle aandacht moet eigenlijk naar *the first mile* gaan. Dit wordt volledig stiefmoederlijk behandeld...

3. Aandachtspunten vanuit platteland en plattelandsdorpen

- De dienstregeling van *De Lijn* is bevroren. *De Lijn* heeft een jaar nodig om dit uit te werken en vast te leggen. *De Lijn* heeft ook zo'n 10% moeten besparen.
- Vervoer op maat wordt zwaar **ondergefinancierd**. Het budget zou eigenlijk 3 à 4x zo groot moeten zijn. De onderfinanciering van *De Lijn* is structureel! Een interessant aanbod uitwerken binnen dit budget is écht niet realistisch! Het zit als uitgangspunt dus helemaal verkeerd.
- Het middenveld heeft hard gepleit voor **tarief- en ticketintegratie**. Dit blijft heel moeilijk. Zullen andere vervoersregio's dan andere tarieven en tickets bieden?? Politici hebben al gezegd dit te willen integreren, maar hier is nog steeds geen info over... Wordt een ramp voor de gebruiker.
- **Flexbussen** zouden er komen met een aanbesteding, maar die aanbestedingen gebeuren nog steeds niet...
- **Flex+** zijn proefprojecten, want specifieke doelgroepen werden uit het vervoer op maat gehaald. Deze proefprojecten werden uitgesteld... De meest kwetsbare mensen dreigen zo het kind van de rekening te worden. Lokale overheden zullen initiatieven moeten nemen (cfr *Handicar Temse*, seniorenmobiel, ...). Lees: lokale besturen zullen hun budgetten moeten verhogen om deze mensen tegemoet te komen. Invoering van dit systeem is verlaat tot september 2024, en er wordt al gesproken van januari 2025.
- Voor gemeenten op de grens van vervoerregio's wordt het moeilijk. Temse en Mechelen hebben het voornemen vervoerregio-overschrijdend te werken, maar komt hier praktisch iets van?
- Vraag in de marge: het vervoer naar luchthavens is geëxplodeerd via private bedrijven. Komt hier een open markt om de gaten te dichten?
- Er is **geen open systeem**... Bedoeling was met een soort open systeem te werken waar alle aanbieders hun aanbod in de mobiliteitscentrale konden invoeren. Dat zou een forum aan innovatieve vervoerswijzen bieden. Praktisch is men vooral de officiële bestaande zaken aan het toelaten. Nieuwe zaken zitten er niet in. Systemen met vrijwilligers zaten er niet vanaf het begin bij, maar zouden op termijn worden geïntegreerd (bv. TAXISTOP).
- Filosofie *Landelijke Gilden*: het heeft geen zin om met lege bussen rond te rijden, maar wel om nieuwe vormen van mobiliteit mogelijk te maken, en om vraag en aanbod op open manier zichtbaar te maken. Dit lijkt op korte termijn niet haalbaar! Informatici zeggen: het hangt helemaal af van hoe het systeem van bij het begin wordt opgebouwd. Als er meerdere aanbieders zijn van

deelfietsen, riskeren we dat exclusiviteit van de mobiliteitscentrale ervoor zorgt dat **concurrenten uit de markt worden gezet**... Open platform VIA wordt dus geen open firma...

- Limburg is qua vervoersregio wel één geheel gebleven, maar er zullen veel haltes verdwijnen, ritten worden rechtgetrokken en dorpen gepasseerd.
- Elk lokaal bestuur heeft een afgevaardigde in de Vervoersregioraad, maar er was bv. niemand van de gemeenten aanwezig op de laatste bijeenkomst...
- Alles zal ook digitaal verlopen...

Leerlingenvervoer wordt meestal georganiseerd voor buitengewoon onderwijs. Groot probleem hier. Dit vervoer is pas aan de orde op 1 sept 2024. Er is een groot onderscheid tussen leerlingen-vervoer naar regulier onderwijs en dat voor jongeren die tot een bijzondere doelgroep horen. Het laatste is nog erg onduidelijk. Die mensen hebben zowel nood aan ondersteuning tijdens het vervoer als aan stabiliteit. Het Ministerie van onderwijs zit hier ook nog tussen...

Lijst van aandachtspunten vanuit plattelandsdorpen

1. Vervoersarmoede dreigt toe te nemen. Auto-afhankelijkheid wordt wellicht weer groter.
2. Toegankelijkheid van het openbaar vervoer daalt wellicht: voor mensen met beperking of die digitaal niet mee zijn, in het bijzonder op het platteland. De Hoppincentrale mag geen nieuwe drempel zijn.
3. We moeten een positieve dynamiek krijgen rond openbaar vervoer of rond vervoer *tout court*: nieuwe aanbieders moeten mee in het systeem kunnen stappen en dit wordt niet gegarandeerd.
4. Inzetten op zachte verbindingen en fietssnelwegen (alle provincies doen mee, graag inhaalmanoeuvres). Mensen bewegen tot combi fiets + openbaar vervoer.
5. Woonwijken ontsluiten naar fietssnelwegen toe!!! Hier kunnen we als plattelandsbeweging mee naar streven!
6. Deelmobiliteit is duidelijk gegroeid vanuit de stad. Dit zal in dorpen anders zijn. Belangrijk bij deelfietsen is in de stad de aankomstplek, voor het platteland is dat de opstapleuk. Veel meer inzetten op bak- en cargofietsen (als dubbele doelstelling). Dit soort fietsen is erg duur en vraagt dus grote investeringen. Het organiseren dat de gebruiker dit kan uitproberen! Mensen die dit maar af en toe gebruiken, die mogelijkheid bieden. Een mooi project loopt nu in Limburg.
7. Rendabiliteit deelauto's: de drempel is wat verhoogd, ligt momenteel rond de 20.000 inwoners. Landelijke gemeenten hebben dit geprobeerd, maar dit is moeilijk... We zijn hier nog veraf.
8. Best inzetten op carpoolen, o.a. met allerlei apps om vraag en aanbod met elkaar te verbinden. Troef platteland: mensen kennen elkaar nog!
9. In Nederland zijn een aantal belbussen afgeschaft, maar die worden nu gerund door vrijwilligers.
10. Vervoer op maat zal altijd maatwerk zijn! Zelf de handen uit de mouwen willen steken! Waar naartoe?

Wat kunnen we ZELF doen??

- De gemeente blijft het aanspreekpunt, blijft politiek verantwoordelijk.

- Er is ook een ambtelijke verantwoordelijkheid, dus de ambtenaren niet vergeten.
- Bij invoeren van het decreet Basisbereikbaarheid is er **enorm weinig inspraak** geweest (corona is een mager excuus). Er werd inspraak beloofd via openbaar onderzoek in zomer 2022, maar daar horen we niks meer van. (De vervoerregio's waren nog niet klaar met de MER-rapportering.)
- Er is de zware **onderfinanciering**... We zullen het van lokale alternatieve initiatieven moeten hebben. Bv. elektronisch liften via apps kan mogelijkheden bieden.
- In essentie is de **buurtbus** vooral succesvol waar mensen nog zorgen voor elkaar, waar een zorgcultuur heerst. Dit wordt moeilijk in slaapdorpen.
- Er is wel degelijk een hele subsidiëring voorzien voor Hoppinpunten, op buurt- en dorpsniveau. De meeste lokale besturen zijn maar op het hoogste niveau bezig geweest (= regionale Hoppinpunten). **Voor lokale Hoppinpunten ligt het initiatiefrecht volledig bij de lokale besturen. Daar zitten zeker mogelijkheden!**
- **Autodelen** is moeilijk in dorpen, want pas vanaf zo'n 20.000 inwoners mogelijk. Maar autodelen kan via bepaalde organisaties ook al binnen familie of burens.
- Het lokaal bestuur kan **autodelen** ook steunen. Zie bv. Diest, een typisch regionale stad van zo'n 25.000 inwoners. Deelautofirma's sloten een contract met het lokaal bestuur dat het deficit bijpaste. Op een bepaald moment werd het *break even*. De ondersteuning door de gemeente kan dus geleidelijk aan wegvallen. Maar het platteland weegt hier voorlopig nog te licht voor...
- Mooi zijn ook de **buurtpunten**, met de grootste winst voor milieu en mobiliteit. Ook kruideniers doen aan schaalvergroting. Kleinschalig werken = verschillende diensten combineren + heel vaak beroep doen op sociale economie (bv runnen met jongeren met beperking enz.).
- Bij gebruik van de **Flextaxi** zullen mensen niet van thuis kunnen opstappen, enkel van opstap tot opstap. Via het Mobiliteitsindicatieproces kan toegang tot flexbus en deur-deur-vervoer verkregen worden. Maar wat met de flexbus zal gebeuren, is erg onduidelijk.
- Waar veel mensen wonen, vormen de grote verplaatsingen het kernnet, en de kleinere het aanvullend net. Wat is dan verder het meest efficiënt? Gaan we vervoer op maat organiseren of is een aanvullende lijn het meest efficiënt? Daar is nergens antwoord op gekomen. De oefening op efficiëntie van aanvullende lijn of belbus gebeurt niet... Alle gaten zijn meteen vervoer op maat.
- **De laatste 30 jaar zijn we ook het liften verleerd.** De bezettingsgraad van onze auto's is erg laag. In andere landen liften mensen wél nog altijd!
- In Heusden-Zolder zijn alle dorpsraden samengekomen rond mobiliteit. Er is veel te weinig communicatie hierrond en bv. geen uitleg over Hoppinpunten! Trein en bus zijn niet op elkaar afgesteld. Er zijn bluebikes maar mensen worden hier niet rond gemobiliseerd. Beroep doen op vrijwilligers (voor soort buurtbus) is post-corona ook moeilijker geworden. Het potentieel aan vrijwilligers lijkt sterk geslonken. Dus **dringend activatie naar vrijwilligers toe!**
- **De dorpsraden/bewonersplatformen kunnen in aanloop naar de komende verkiezingen in 2024 deze mobiliteitsproblematieken in een memorandum opnemen naar politici toe!**

Er gebeurde al een **1^e oefening**: *De Lijn* deed de afbakening van kernnet en aanvullend net vertrekkend vanuit kernen en verplaatsingen (naburige steden en aantrekkingspolen). Dit zijn altijd regionale verplaatsingen. De lokale zitten dus niet in hun statistisch materiaal.

2^e oefening wordt deze: met *De Lijn* zul je altijd moeten inchecken. Op basis hiervan is goed gekend waar veel mensen opstappen. Waar gaan mensen naartoe waar we geen lijn hebben? Dit moet via kernnet of aanvullend net gebeuren.

Er gebeuren veel onderzoeken, o.a. ook i.v.m. **recreatief vervoer**. Dit is heel groot, zelfs tijdens spitsmomenten. Maar dit is heel divers en heel diffuus, en dus moeilijk te organiseren. Vervoer naar attractiepolen wordt meegenomen, dit is makkelijker, evenals leerlingen-vervoer.

Motivaties

- **De motieven verschillen naargelang de vervoerswijzen die we gebruiken.** Bv. verstokte autorijders blijven voor hun comfort kiezen. Dit kun je niet beconcurreren met een bus.
- **Verhogen van de prijzen** van het openbaar vervoer zal het bestaand cliënteel demotiveren.
- De belangrijkste motivatie van functioneel fietsen is niet het milieu maar gezondheid!!
- Er zijn dus diverse motivaties, maar het wordt nog ingewikkelder. We zijn immers niet uitsluitend een automobilist, maar gebruiken **diverse modi**. Dé automobilist bestaat dus niet. We hebben daarom een MAAS-operator nodig. ([Lees meer over MAAS.](#)) Nu hebben we de neiging om 1 modus te kiezen op 1 dag. De toekomst zal meer *combi* zijn (eerst trein en dan bus en dan flexitaxi enz.), dus het aaneenschakelen van diverse modi. Maar hier heb je een **open systeem** voor nodig!
- **De grootste winst op het platteland draait om al dan niet een 2^e wagen kopen.** Voortdurend werd mobiliteit geïndividualiseerd. De 1^e en goedkoopste manier van autodelen is binnen het eigen gezin.
- Zijn schepenen en het lokaal bestuur voldoende op de hoogte? We hebben hier *De Lijn* en het studie bureau en de gemeente. De kennis zit bij de eerste twee. Maar dit is een ingewikkeld verhaal. Enkele kleine besturen hebben al afgehaakt... Lokale besturen hebben niet het personeel om dit op te volgen!
- We moeten lokale besturen wakker krijgen rond haltestructuren. Elke halte wordt gezien als een oponthoud (bus die niet continu rijdt, ...).

Enkele besluiten:

- Het openbaar vervoer in dorpen gaat er zeker op achteruit.
- De Mobiliteitscentrale krijgt geen open karakter. Innoverende private instellingen zullen er hun aanbod niet in kunnen onderbrengen.
- Mensen met een beperking worden de dupe.
- Er zijn nog grote veranderingen nodig inzake fietsgebruik. Want wie zal bv. een elektrische fiets van €3000 aan een bushalte achterlaten als die niet droog en veilig staat?