



Beleidsvoorstel

Datum van schrijven: 15/02/2024

Beleidsvoorstel richt zich tot verkiezingen van 9 juni 2024

- Europese verkiezingen
- federale verkiezingen
- regionale verkiezingen

13 oktober 2024: lokale verkiezingen

- provincieraadsverkiezingen
- gemeenteraadsverkiezingen

- Alle niveau's (van Schumanplein over wetstraat tot dorpsstraat)

Plattelandskernen hebben recht op goed georganiseerd, betaalbaar, frequent en flexibel openbaar vervoer

BELEIDSVOORSTEL, DE OPLOSSING

- Vlaanderen: Het openbaar vervoer speelt ook op het platteland een essentiële rol om de modal shift te realiseren en mensen uit (vervoers-)armoede te houden. Voer een daadkrachtig beleid en investeer er meer middelen in. Een daadkrachtig toekomstgericht Vlaams mobiliteitsbeleid vertrekt van het STOP-principe (stappers > trappers > openbaar vervoer > persoonlijk vervoer) en dit dient zich ook te vertalen in de budgetten voor de verschillende vormen van mobiliteit.
- Zorg naast voldoende financiering ook voor voldoende mankracht in de administratie en op het terrein om die budgetten zinvol in te zetten om onze mobiliteit te verduurzamen.
- Vlaanderen: Hou de bevoegdheid over de invulling van het openbaar vervoer bij de vervoerregio's, maar neem de verantwoordelijkheid om potentiële valkuilen te vermijden:
 - > Werk een sturend kader uit voor de vervoerregio's zodat ook minder dichtbevolkte leef- en woonkernen bereikbaar blijven.
 - > Verzeker dat grenzen van vervoerregio's geen fysieke barrières worden op het terrein.
- Vlaanderen: investeer in experimenten om alternatieve wijzen van openbaar vervoer uit te werken.
- Lokaal: zorg dat elke woonkern beschikt over een betaalbare, frequente en flexibele vorm van openbaar vervoer die mensen in staat stelt om zich op elk moment van de dag van of naar de woonplaats te verplaatsen. Vermijd woonkernen die buiten de spitsuren niet bereikbaar zijn door in de daluren voldoende capaciteit te voorzien in flex- en combivervoer. Durf hierin ook als gemeente (met de vervoerregio) te investeren om te vermijden dat woonkernen onleefbaar worden.

ALGEMEEN KADER EN TOELICHTING

Het Vlaams decreet Basisbereikbaarheid zorgt voor een grondige heroriëntering van de Vlaamse middelen voor openbaar vervoer. De regie van het openbaar vervoer werd in de handen van de vervoerregio's gelegd, die met gesloten portefeuilles de opdracht kregen om het openbaar vervoer binnen hun regio efficiënter te organiseren.

CONTEXT EN ANALYSE

Het resultaat daarvan is dat drukker bezette lijnen over het algemeen beter bediend worden, met meer en grotere bussen, minder omwegen, een hogere frequentie en vaak ook vroeger 's ochtends en later 's avonds. Dit is een positieve evolutie en maakt het openbaar vervoer (m.n. de bus) aantrekkelijker voor een breder publiek.

De keerzijde van de medaille is echter dat er geen euro méér naar het openbaar vervoer vloeit, waardoor de verbetering van de dienstverlening op die drukke assen (voornamelijk in meer stedelijke omgeving en tussen grotere woonkernen) er automatisch voor zorgt dat minder drukke assen minder bediend of zelfs geschrapt worden. We stellen hierbij vast dat het voornamelijk kleinere woonkernen, dorpen en gehuchten zijn die niet meer kunnen rekenen op het openbaar vervoer.

Het "Vervoer op Maat" (VOM) moet een oplossing vormen voor dit probleem, door met allerlei vormen van flexibele mobiliteit (flexbussen, deelfietsen, taxi's...) de gaten in het regulier bus- en tramvervoer op te vangen. Helaas stellen we vast dat 'Hoppin', de mobiliteitscentrale die dit alles moet organiseren, niet op punt staat en onder gefinancierd is, waardoor dit in de praktijk vaak dode letter blijft. Minder dan 10% van de voorziene Hoppinpunten bevindt zich in landelijke gemeenten, en slechts 200 van de ruim 2000 voorziene Hoppinpunten waren gerealiseerd bij het invoeren van het nieuwe vervoersplan van De Lijn.

Bovendien is een flexbus geen betrouwbaar middel om bijvoorbeeld de dagelijkse woon-werk of woon-schoolverplaatsing te maken: het flexvervoer moet voor elke individuele rit gereserveerd worden en geeft geen garantie over beschikbaarheid, route of aankomsttijd. Bijgevolg blijven vooral veel plattelandsbewoners in de kou staan.

Onderzoek uit 2022 wees uit dat ruim 90% van de mensen die dagelijks het openbaar vervoer gebruikt geen alternatief heeft om die verplaatsing te maken. Het zijn dus de meest kwetsbaren die geslachtofferd worden met dit beleid.