

Supporters van het openbaar vervoer

# Visietekst basisbereikbaarheid



## Visietekst basisbereikbaarheid

### Inhoud

Inleiding .....	3
Gewenste functies van openbaar vervoer .....	4
Exit basismobiliteit? .....	4
Definitie basisbereikbaarheid .....	5
Uitgangspunten basisbereikbaarheid .....	5
De supporters van het openbaar vervoer vragen.....	6

### Inleiding

In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 stelt de minister dat de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid de kans biedt om het openbaar vervoernetwerk te herdenken. In functie hiervan zal het decreet Personenvervoer worden herzien. De 'supporters van het openbaar vervoer' zijn van mening dat deze oefening best vertrekt van een evaluatie van het concept basismobiliteit.

De beleidsnota biedt geen concrete definitie van basisbereikbaarheid. 'De supporters van het openbaar vervoer' hebben in dit document een definitie en invulling van het concept basisbereikbaarheid voorgelegd waarover wij een maatschappelijk debat willen opstarten.

'De supporters van het openbaar vervoer' vragen dat er niet gesnoeid wordt vooraleer er een grondig publiek debat heeft plaatsgevonden rond basisbereikbaarheid en rond de toekomst van het openbaar vervoer.

Besparingen in het openbaar vervoer en het schrappen van diensten treffen net die burgers die rekenen op het openbaar vervoer om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Het betreft ouderen, jongeren, zieken, werkzoekenden, studenten, gezinnen zonder of met slechts één auto en werknemers die absoluut rekenen op het openbaar vervoer. We kunnen die groepen niet in de kou laten staan. Wij willen deze burger en deze reiziger een stem geven in het politieke debat dat hierover moet plaats vinden.

Wie zijn de supporters van het openbaar vervoer? In bijlage geven we een lijst met de namen van de supporters mee.

## Gewenste functies van openbaar vervoer

Openbaar vervoer vervult zowel **economische**, als **sociale** en **ecologische** functies.

Vanuit economisch en sociaal oogpunt is dit het **verzekeren van een maximale participatie** aan de samenleving. Dat gebeurt door mensen die niet over een auto beschikken (om welke reden ook) vervoer aan te bieden, ook in buitengebied (vervoersarmoede bestrijden). Hierdoor kunnen mensen tegen een betaalbaar tarief **activiteiten ontplooiën** (zoals werken, naar school gaan, winkelen, cultuur, sport, vrije tijd, ...) die zowel de economische prestaties van, als het vertrouwen in, de samenleving zullen doen toenemen.

Daarnaast speelt openbaar vervoer een rol om de **groei van mobiliteit op te vangen** en het mobiliteitssysteem te ontlasten: congestie vermijden, nood aan infrastructuur voor wegen en parkeren verminderen. Daarbij denken we aan de doelstelling van het Pact2020 om 40% van het woon-werkverkeer op een duurzame manier te laten gebeuren.

Een goed functionerend openbaar vervoer is noodzakelijk om de **leefbaarheid van onze steden en woonkernen** te vrijwaren. Ook in het buitengebied moet er openbaar vervoer zijn.

Daarnaast ondersteunt openbaar vervoer het **realiseren van klimaat- en luchtkwaliteitsdoelstellingen** door mensen die wel over een auto beschikken een alternatief aan te bieden en zo auto's van de weg te halen en door haar voorbeeldfunctie in het vergroenen van het eigen wagenpark.

## Exit basismobiliteit?

Het decreet basismobiliteit heeft de verdienste een duidelijk genormeerd en afdwingbaar recht op mobiliteit te introduceren voor iedereen. Dankzij basismobiliteit kon De Lijn een operationeel, fijnmazig en grotendeels gebiedsdekkend netwerk uitbouwen en werd sociale uitsluiting of isolement ten gevolge van beperkte mobiliteitskansen bestreden, ook in de buitengebieden.

Volgens de stand van zaken<sup>1</sup> in januari 2013 heeft De Lijn de normen voor basismobiliteit op werkdagen voor 93,9% uitgevoerd, op zaterdag voor 94,9% en op zondag voor 91,3%. Dit betekent dat in stedelijke gebieden bijna de ganse bevolking in woongebied voor 100% van basismobiliteit geniet. In meer landelijke gebieden worden die basisnormen voor 50 à 90% gehaald. Een miniem aantal rechthebbenden valt buiten het aanbod van De Lijn. De invulling van resterende gebieden volgens de theoretische norm zou volgens De Lijn buitensporig veel exploitatiekosten veroorzaken.

Aandachtspunten voor basismobiliteit:

- 1) De **normen voor basismobiliteit zijn te rigide**. Het opleggen van een bepaalde halteafstand, frequentie en amplitude zonder rekening te houden met de noden van de gebruiker resulteert in een rigide systeem met een hoge kost, wat een adequate bediening bemoeilijkt. Het invullen van de maatschappelijke rol van het openbaar vervoer vraagt meer maatwerk en geen algemene normen.
- 2) Basismobiliteit **vertrekt vanuit woonzones** (zonder rekening te houden met de woondichtheid), **niet vanuit noden**. Efficiënt openbaar vervoer vertrekt daarentegen vanuit bestemmingspolen (werken, onderwijs, winkelen, recreatie,

---

<sup>1</sup> Cijfers zoals meegedeeld door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, in het kader van de 'Evaluatie basismobiliteit' in de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 20 juni 2013.

woonconcentraties, ...). Door te voorzien in basismobiliteit was het minder noodzakelijk in te zetten op een onderbouwd locatiebeleid dat resulteert in goede bereikbaarheid van diensten, winkels en scholen, wat resulteerde in een steeds grotere concentratie ervan.

- 3) Basismobiliteit biedt **geen regulerend kader voor nieuwe vormen van mobiliteit** (deelsystemen, collectieve systemen, ...). Heel wat innovatieve mobiliteitsconcepten kunnen een meerwaarde bieden, maar moeten op een kwaliteitsvolle manier ingebed worden in het reguliere openbaarvervoersaanbod.

## Definitie basisbereikbaarheid

Bij basisbereikbaarheid ligt de nadruk op de bereikbaarheid (het doel) en niet op mobiliteit (het middel).

Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de noden van elke burger om volwaardig te kunnen participeren aan het maatschappelijk leven. Dit impliceert dat ze vanuit hun woning aan een betaalbaar tarief bepaalde bestemmingen kunnen bereiken waar in hun noden kan voorzien worden en dat ze terug thuis raken. Onvoldoende bereikbaarheid kan leiden tot sociale uitsluiting.

Bij basisbereikbaarheid gaat het niet om hoeveel kilometer iemand kan afleggen, wel over welke bestemmingen en activiteiten iemand kan bereiken.

## Uitgangspunten basisbereikbaarheid

- De **noden en behoeften van mensen om volwaardig te kunnen participeren aan het maatschappelijk leven** zijn het uitgangspunt van basisbereikbaarheid.
- Deelnemen in het maatschappelijk leven is meer dan deelnemen in het economische leven. Ook het sociale aspect is hierbij zeker van groot belang.
- Basisbereikbaarheid houdt rekening met de **verschillende vervoersnoden** om deze bestemmingen te bereiken. Deze verschillende vervoersnoden evolueren naargelang de verschillende doelgroepen (jong, oud, beperkt mobiel), verschillende verplaatsingsmotieven (werk, school, winkel, recreatie, zorgvoorziening ...) kennen. Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit deze benadering niet enkel vanuit potentieel, maar vooral vanuit noden.
- Uit deze evoluerende vervoersnoden vloeien **afdwingbare individuele rechten** voort. Deze rechten worden verankerd in een **decreet op basisbereikbaarheid**.
- Zo moet basisbereikbaarheid de **bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen garanderen** en zorgen voor een betere **afstemming tussen bestemmingen en openbaar vervoer** door middel van een locatiebeleid. Basisbereikbaarheid zal dwingen tot een reflectie over omgaan met ruimte (inplanting van woonwijken, bedrijventerreinen, ...). Daarbij gaat het niet enkel over bereikbaarheid van bestemmingen, maar ook over de bereikbaarheid van vertrekpunten. Mensen moeten ook terug thuis geraken.
- **Sociale uitsluiting** kan verholpen worden door niet alleen gelijke kansen voorop te stellen, maar ook toegang tot die kansen te garanderen. Voor mensen in de laagste inkomensklassen, zeker in de buitengebieden, is openbaar vervoer essentieel omdat ze zich anders gewoonweg niet kunnen verplaatsen.

- Er is nood aan een **betere onderlinge afstemming** tussen het aanbod en de vervoersbewijzen van de NMBS, De Lijn, andere operatoren (MIVB, TEC en operatoren uit buurlanden) en andere mobiliteitsaanbieders (zoals Cambio, Blue-Bike, ...). Dit verbetert de attractiviteit voor de gebruiker en brengt tegelijk belangrijke efficiëntiewinsten met zich mee.
- De **gemeenten zijn een belangrijke gesprekspartner** van de regisseur die basisbereikbaarheid uitwerkt. De gemeente is het best geplaatst om het openbaar vervoer af te stemmen op de lokale noden van al hun inwoners, dat kan door een sterke inbedding in de gemeentelijke mobiliteitsplanning. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het lokale locatiebeleid. De gemeente is als wegbeheerder ook een belangrijke actor in het garanderen van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, daarbij is het garanderen van een minimale doorstroming voor het openbaar vervoer een belangrijk element.

## De supporters van het openbaar vervoer vragen

Met dit document vragen de supporters van het openbaar vervoer aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken:

1. Een grondige **evaluatie van het decreet basismobiliteit** in functie van het verhogen van de efficiëntie van de maatschappelijke rol van basisbereikbaarheid.
2. Een **decreetale regeling voor basisbereikbaarheid** waarin individueel afdwingbare rechten voor gebruikers genormeerd worden, alvorens de vermindering van het aanbod wordt doorgevoerd.
3. Een **participatietraject** vastgelegd door de Vlaamse regering voor de totstandkoming van dit decreet waar de vertegenwoordigers van de gebruikers van het openbaar vervoer bij betrokken worden. Het betreft onder meer de organisaties die de gezinnen, de ouderen, de jongeren, de werknemers, de bewoners van het platteland, de mensen die in armoede leven, de steden en gemeenten, ... vertegenwoordigen.
4. Dat de Vlaamse regering de **normen** bepaalt betreffende welk bereikbaarheidsprofiel nodig is voor iemand op een bepaalde locatie om te kunnen participeren aan de samenleving. Zo kan basisbereikbaarheid uitgroeien tot een belangrijke hefboom voor efficiënt, kwaliteitsvol en beter openbaar vervoer.
5. De **regierol voor De Lijn** als mobiliteitsmanager. De Lijn is regisseur voor het lokale openbaarvervoerbeleid, ook wat betreft de volledige fijnmazige ontsluiting en doorstroming en als dusdanig verantwoordelijk voor de afstemming tussen vraag en aanbod. Deze regierol omvat het bewaken van het regulerend kader, de uniformiteit en de kwaliteitsnormen voor alle vormen van georganiseerd personenvervoer, de afstemmingen met lokale overheden en operatoren, communicatie, loon- en arbeidsvoorwaarden, ...