

## TECHNISCHE FICHE VVSG-VERKIEZINGSMEMORANDUM

Fiche	Basisbereikbaarheid versterkt de evolutie naar duurzamere mobiliteit
Hoort bij strategisch dossier	<i>SD6: een kwaliteitsvolle leefomgeving door een trendbreuk op het vlak van omgeving en klimaat</i>
Korte omschrijving	Voor basisbereikbaarheid is een conceptueel kader gelegd en een decretale basis in voorbereiding. Om mogelijk te maken dat gemeenten het potentieel en de maatschappelijke rol van basisbereikbaarheid concreet invullen, verwachten de gemeenten van de Vlaamse overheid hulp bij de vele puzzelstukken ervan (vervoer op maat, doorstroming openbaar vervoer, combimobiliteit, enz.) en zorg om deze een samenhangend geheel te laten vormen.

### Wat ?

Mobiliteit vormt een verbinding met en tussen maatschappelijke functies. Het mobiliteits- en vervoersysteem moet dus aan de minimale vervoersnoden van alle inwoners kunnen tegemoetkomen. Dit geldt bij uitstek voor het openbaar vervoer (overigens niet beperkt tot trein, tram, bus, maar ook andere systemen die vraagafhankelijk de *first/last miles* invullen). Mobiliteit draagt bij – of net niet – tot ruimere maatschappelijke doelen: bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid, luchtkwaliteit, klimaat, kwaliteitsvolle invulling van de publieke ruimte en de ruimtelijke planning, ... Voor al deze doelstellingen kan – een groter aandeel van – openbaar vervoer een positieve bijdrage leveren.

Het concept basisbereikbaarheid draagt het potentieel in zich om het openbaar vervoer op zo'n manier uit te bouwen dat het een wezenlijke bijdrage levert aan deze functies en doelen. Daartoe moeten de nodige deelfacetten ingevuld worden, moeten alle partners elkaar versterken, moeten er voldoende aandacht en middelen aan openbaar vervoer besteed worden:

- De Vlaamse overheid voorziet in voldoende middelen voor een vlotte start van het meerlagige openbaar vervoer. Vervoer op maat wordt voldoende ondersteund als volwaardig onderdeel van het openbaarvervoersysteem.
- Door de verschillende vervoerslagen wordt overstappen frequenter, en dus een goede doorstroming nog belangrijker.

### Hoe ?

#### VLAAMSE OVERHEID

**Grotere rol lokale besturen vergt bijkomende ondersteuning:** gemeenten krijgen meer zeggenschap in het Vlaamse openbaar vervoer. Dit creëert een grotere betrokkenheid, een groter engagement en meer verwachtingen (zowel van andere overheden als van inwoners). Bovenop de diverse inspanningen die lokale overheden nu al leveren om het openbaar

vervoer te ondersteunen en te stimuleren zijn die bijkomende klemtonen en engagementen geen evidente oefening. Daarom vragen we van Vlaanderen:

- *Vervoer op maat* speelt bij uitstek in op de lokale vervoersneden en heeft een feederfunctie voor de reguliere lijnen. Bestaande en innovatieve vervoersvormen moeten dit bewerkstelligen. Nieuw(soortig)e projecten vragen in een opstartfase veelal extra middelen. Daartoe wordt voorzien in een degressief subsidiesysteem.
- Om de *doorstroming van openbaar vervoer* te bevorderen nemen de wegbeheerders verkeerstechnische en infrastructurele maatregelen. In een vierlagig overstapmodel wordt dit extra belangrijk. Parallel met andere subsidieprojecten in het mobiliteitsdecreet voorziet de Vlaamse overheid in een subsidiemogelijkheid voor doorstromingsprojecten op gemeentewegen.
- *Combimobiliteit faciliteren in overstappunten, via Combipunten*. De Vlaamse overheid ondersteunt de uitbouw hiervan.
- *Autodelen* wordt verder ondersteund met know how, sensibilisering, proefprojecten, met extra aandacht voor
  - landelijke of minder dicht bevolkte gebieden of wijken
  - mensen met een laag inkomen
- Voor *MaaS* (mobility as a service) scheidt de Vlaamse overheid een beleidskader in functie van duurzame en toegankelijke mobiliteit, met aandacht voor
  - modusneutraliteit;
  - inclusiviteit (betaalbaarheid voor economisch zwakkeren);
  - integratie van informatie, reservatie en tarieven en vervoerbewijzen;
  - een voldoende uitgebreid basisaanbod.

De Vlaamse overheid faciliteert de **integrale benadering van Ruimte en Mobiliteit** in procedures (bv integratie knooppuntenmethodiek, bv goede praktijken verdichting in landelijk gebied), in overlegfora (bv effectieve deelname medewerker Ruimte aan de vervoerregioraden), in responsabilisering van private projectontwikkelaars op het vlak van openbaar vervoer (bv. woonprojecten, kantoren, bedrijfsgebouwen, winkelcentra, zorgvoorzieningen, onderwijsinstellingen), in financiering (bv kilometerheffing/rekeningrijden ook aanwenden voor planschade n.a.v. verdichting?).

Het **vervoersaanbod** dat gebruik maakt van financiële middelen **uit andere Vlaamse beleidsdomeinen** (ziekenhuizen, scholen, werkgelegenheid ,...) moet zich inschrijven in basisbereikbaarheid en zich openstellen voor andere gebruikers, via de mobiliteitscentrale.

#### FEDERALE OVERHEID

- *Combimobiliteit faciliteren in overstappunten*: NMBS-stations. Dit vraagt een constructieve houding van de NMBS ten aanzien van het mobiliteitsbeleid van de vervoerregio's.
- *Autodelen*: nood aan een beter fiscaal en juridisch kader voor autodelen (gedeelde bedrijfswagens, verzekeringen,...)

Contactpersoon VVSG

*Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegenbeheer*