

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 525

van **PETER VAN ROMPUY**

datum: 6 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Vlaamse Rand - Voorstel kernnet en aanvullend net zuid- en noordrand (2)

Aansluitend op mijn schriftelijke vraag nr 214 van 5 december 2019 over het vervoersplan voor de Vlaamse Rand, stel ik deze vraag naar bijkomende informatie. Momenteel worden voorstellen uitgewerkt, door De Lijn, inzake de uitbouw van het kernnet en het aanvullend net in de vijftien vervoersregio's. Dit kernnet en aanvullend net zullen deel uitmaken van het vervoersplan van elke vervoersregio.

In de toekomstvisie op het aanbod van vervoersmaatschappij De Lijn, zoals voorgelegd aan de vervoersregio Vlaamse Rand, blijkt een duidelijke verschuiving van het aanbod in het buitengebied naar de directe rand rond Brussel. Dat vindt zijn oorsprong in de betrachting om een lijnvoering uit te werken die meer "vraag-gestuurd" dan "aanbod-gestuurd" is. Zo een uitgangspunt kan echter in mindere of meerdere mate worden doorgetrokken. Er moet echter ook gekeken worden naar de eventuele effecten op vervoersarmoede in regio's waar de vraag (relatief) beperkter is. Daarbij moet men durven bekijken of er geen maatschappelijke correcties nodig zijn.

Uit het antwoord van de minister op mijn voorgaande schriftelijke vraag bleek het volgende:

- op 4 juni 2019 werd in de vervoersregioraad Vlaamse Rand een eerste presentatie gehouden van het voorstel kernnet en aanvullend net;
- nadien werd binnen deze vervoersregio, en via lokaal opgesplitste werksessies, overgegaan tot een overleg tussen de gemeenten en de partners van de Vlaamse overheid (De Lijn en de afdeling Beleid MOW), samen met het betrokken studiebureau;
- op 11 december 2019 werd vervolgens een gebundeld ontwerp van het openbaar-vervoersnet in de ambtelijke vervoersregioraad besproken en goedgekeurd ter verdere opvolging.

Tijdens de werksessies werden kritische bemerkingen gemaakt vanuit verschillende gemeenten in het buitengebied waar het aanbod sterk dreigt te verschrompelen. Over het vooropgestelde "vervoer op maat" om het verlies te compenseren, zijn op dit ogenblik onvoldoende vooruitzichten. Aan het voorstel, op 7 januari 2019 voorgelegd aan de politieke vervoersregioraad, werd dan ook geen goedkeuring gegeven omdat het in zijn huidige vorm nefast is voor het aanbod in meer landelijke regio's zoals het Pajottenland en de Zennevallei.

Heel wat dorpskernen met 1000 inwoners en meer vallen terug op het aanvullend net, specifiek het 'functioneel net' (enkel openbaar vervoer in de spits, geen daluren, geen

bus in het weekend,...). Daarbij mag niet vergeten worden dat deze momenten niet alleen voor inkopen of vrije tijd van tel zijn, maar ook voor mensen die een job uitoefenen 'in shiften' buiten de traditionele werkuren. In een groot grondgebied binnen de vervoersregio Vlaamse Rand dreigt zo de vervoersarmoede voor inwoners die geen wagen bezitten sterk toe te nemen.

Uiteraard bestaat er ook ruim begrip voor de inspanningen om de lijnvoering te optimaliseren en voor een modal shift in de Brusselse rand. Een pertinente vraag is echter of dit in een budgetneutrale oefening binnen de vervoersregio Vlaamse Rand mogelijk is, zonder daarbij de landelijke regio's in de kou te zetten.

1. Wat is het Vlaamse budget per vervoersregio voor het huidige aanbod van De Lijn?
2. Hoe wordt in de verdeling van deze budgetten per vervoersregio rekening gehouden met de mobiliteit-specifieke eigenschappen van deze regio?
3. Wat betekenen deze budgetten opgesplitst per vervoersregio en per net (kernnet, aanvullend net, 'vervoer op maat')?
4. Is er binnen de vervoersregio Vlaamse Rand een budgettaire verschuiving gepland tussen deze netten onderling? Zo ja, wat zijn de plannen/mogelijkheden?
5. Welk vervoerspotentieel is volgens welke bron vereist om een dorpskern te bedienen met functionele lijnen, aanvullend of kernnet?
6. Wat is het totaal vooropgestelde bedrag voor 'vervoer op maat' per vervoersregio?
7. Volgens welke criteria worden de budgetten voor 'vervoer op maat' verdeeld?

ANTWOORD

op vraag nr. 525 van 6 februari 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

In uw aanhef formuleert u een aantal inhoudelijke elementen waarin we graag enkele nuances wensen aan te brengen over de feitelijke activiteiten.

De Vervoerregio Vlaamse Rand heeft een uitgebreid planoverleg voor het Vervoer Op Maat achter de rug. Op 7 november 2019 werd een studienamiddag georganiseerd over mogelijkheden en inrichting van het Vervoer Op Maat. Tevens werden de lokale besturen gevraagd om via een digitale kaart aan te geven hoe en welk Vervoer Op Maat ze volgens hun lokale vervoersvragen nodig of wenselijk achten.

Deze eerste plannen en kaarten werden besproken en vastgelegd tijdens werksessies met de lokale besturen op 6 december 2019.

Op 18 februari 2020 werd de input en de vragen van de lokale besturen verder uitgediept en scherp gesteld. In de Vervoerregio Vlaamse Rand werden al de lokale vragen voor Vervoer op Maat dus letterlijk in kaart gebracht. Op 18 maart zal de ontwerpkaart afgerond worden en gekoppeld aan een budgetraming.

Op de politieke vervoerregioraad van 3 januari werd door de vervoerregio gevraagd om het finaal OV voorstel dat voorlag en in de werkgroepen werd goedgekeurd, te laten berekenen op zijn totale exploitatiekosten.

1. De middelen die De Lijn uitgaf aan de exploitatie op het terrein zijn voor de verschillende vervoerslagen binnen basisbereikbaarheid opgesplitst per vervoerregio. Deze opsplitsing gebeurde volgens De Lijn op basis van objectieve factoren, zoals het aantal voertuigkilometers en werkuren en hun onderliggende kosten. PriceWaterhouseCoopers heeft het hele model gevalideerd. Bij de berekening van de budgetten voor het toekomstige kernnet en het aanvullend net is De Lijn vertrokken van het aantal kilometers en uren van het huidige net. Dit is echter niet opgedeeld in vervoerregio's. Daarom heeft De Lijn eerst een indeling gemaakt van de lijnen in vervoerregio's. De toewijzing van lijnen gebeurde aan de hand van het zwaartepunt van de kilometers per regio. Voor de gedeeltelijke berekening van het budget van het Vervoer op Maat werden de budgetten van de belbussen toegewezen op basis van oppervlakte. (Hier dienen ook de budgetten van het aangepast vervoer aan toegevoegd.)

Daarnaast heeft De Lijn ook rekening gehouden met de opgelegde principes basisbereikbaarheid en de toewijzing aan de netwerklaag. Deze principes dienden als basis bij het uittekenen van de ontwerp-netten basisbereikbaarheid, waarbij lijnen/verbindingen op basis van potentieel (IP-waarde) toebedeeld werden aan een vervoerslaag.

2. Zie vraag 1

3.

Vervoerregio	Kernnet	Aanvullend net	Vervoer op maat**	TOTAAL
Antwerpen	148.320.487	18.660.466	224.038	167.204.991
Mechelen	9.860.252	14.931.531	1.115.022	25.906.805
Kempen	26.376.891	14.806.790	1.286.650	42.470.331
Aalst	12.966.785	4.411.228	1.613.335	18.991.348
Waasland	15.749.194	3.734.093	789.368	20.272.655
Gent	68.381.666	18.382.956	2.768.814	89.533.436
Vlaamse Ardennen*	0	9.674.266	3.353.582	13.027.848
Leuven	44.880.502	28.481.308	2.304.341	75.666.151
Vlaamse Rand	66.615.452	19.444.304	0	86.059.756
Limburg	48.571.681	31.773.434	4.984.900	85.330.015
Westhoek	4.346.322	3.923.842	4.079.320	12.349.484
Kortrijk	8.275.560	6.044.623	731.115	15.051.298
Roeselare	7.789.822	3.469.730	2.562.151	13.821.703
Oostende	22.648.371	6.583.699	409.481	29.641.551
Brugge	14.755.298	13.830.834	1.623.826	30.209.958
TOTAAL	499.538.283	198.153.104	27.845.943	725.537.330

* Het budget voor het kernnet in de Vlaamse Ardennen is toegewezen aan een aangrenzende regio. De lijn(en) in kwestie legt/leggen in die regio meer kilometers af dan in de Vlaamse Ardennen. Ook de Vlaamse Ardennen hebben dus aanbod van het kernnet.

**Vervoer op maat: hiervoor is 27,8 miljoen euro per jaar voorzien vanuit het budget van De Lijn (belbusexploitatie). Dit is exclusief de middelen voor de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer, de Diensten Aangepast Vervoer (DAV), de tussenkomsten in het werknemersverkeer toegespitst op havengebieden en het 3^{de} betalersysteem dat gehanteerd wordt voor Blue Bike. Dit brengt het huidige totaal voor Vlaanderen voor Vervoer op Maat op 34.048.557 €.

4. Er zijn geen onderlinge budgettaire verschuivingen tussen de netten voorzien.
5. Voor het bepalen van de vervoersvraag wordt gewerkt met intrinsiek potentieel(IP). Deze waarde geeft de gewogen vervoersvraag tussen twee kernen weer op basis van de trajectlengte. De waarde van het IP geeft aan welk type net - kernnet, aanvullend net of vervoer op maat - tegemoet komt aan de gewogen vervoersvraag.
6. Het totale budget per vervoerregio is op dit ogenblik nog niet gekend.

Het huidige beschikbare budget voor Vervoer op Maat werd reeds verdeeld over de vervoerregio's. (voor de gebruikte criteria verwijzen wij naar vraag 7).

In het regeerakkoord is voor het Vervoer op Maat een extra budget voorzien van 31.000.000 euro dat gradueel zal worden toegekend in de periode 2020-2024. De wijze waarop deze extra budgetten voor het Vervoer op Maat zullen worden verdeeld over de respectievelijke vervoerregio's wordt nog onderzocht.

7. De middelen die momenteel behoren tot het basisbudget voor het vervoer op maat:

- De door De Lijn ingezette middelen voor het verzekeren van het aanbod van de belbussen. Het budget voor de belbussen werd door De Lijn als volgt verdeeld: de grootte van de afgedekte oppervlakte van een belbusgebied bepaalt aan welke vervoerregio het gebied wordt toegekend (m.a.w. grootst afgedekt gebied = de vervoerregio waar het gebied aan wordt toegekend).
- De middelen die het Departement MOW momenteel ter beschikking stelt voor het doelgroepenvervoer dat door de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) wordt aangeboden aan personen met een mobiliteitsbeperking. Deze middelen werden omgerekend van vervoergebieden naar vervoerregio's. (Vlaanderen telt namelijk 27 vervoergebieden en er zijn maar 15 vervoerregio's.) Voor de omrekening werden volgende verdeelsleutels gehanteerd:
 - vervoergebied valt volledig in vervoerregio: budget gaat volledig naar vervoerregio;
 - vervoergebied valt in verschillende vervoerregio's:
 - 50% van de middelen worden verdeeld op basis van het aantal inwoners van de gemeentes behorende tot vervoerregio;
 - 50% van de middelen worden verdeeld op basis van de oppervlakte van de gemeentes behorende tot de vervoerregio.

Deze budgetten worden in een aantal gevallen aangevuld door gemeentes of provincies.

- De tussenkomst van DMOW in het verzekeren van het vervoer voor werknemers in havengebieden gekoppeld aan vervoerregio's. (Deze tussenkomst bedraagt tussen de 10% en max. 50% van de effectieve kosten van het aanbod.)
- De door de Vlaamse overheid toegekende subsidies voor Blue Bike in het kader van een derdebetalersregeling. Dit betekent dat wanneer een stad of gemeente zich engageert om per rit 1 euro te voorzien, de Vlaamse overheid ook 1 euro voorziet. Deze regeling is ingevoerd om het gebruik van de Blue bike fietsen te stimuleren.