

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1245
van **PETER VAN ROMPUY**
datum: 17 september 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vervoer Op Maat in de Vlaamse Rand - Extra middelen

Met het nieuwe decreet basisbereikbaarheid krijgen lokale besturen meer inspraak en beoogt men een betere link tussen vraag en aanbod. Er wordt gestreefd naar een optimale dienstverlening voor alle burgers en daarvoor maakt men een onderverdeling van drie vervoerlagen: het Kernnet, het Aanvullend Net en het Vervoer Op Maat. Door de Vlaamse Regering werd in middelen voorzien die op basis van objectieve parameters verdeeld worden onder de verschillende vervoerregio's. Het zijn de lokale besturen, die vertegenwoordigd zijn in de vervoerregio's, die samen met De Lijn, AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) en het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) de plannen maken en goedkeuren wat betreft hun eigen vervoerregio.

Als we de tabellen van de beschikbare middelen bekijken, zien we duidelijk dat de vervoerregio Vlaamse Rand voor het Kernnet (66.615.452 euro) en het Aanvullend Net (19.444.304 euro) een grote som geld gekregen heeft. Gezien het belang van operationeel, kwalitatief en frequent openbaar vervoer in deze regio is het niet onlogisch dat de vrijgemaakte middelen voor deze vervoerlagen samen met regio's Antwerpen en Gent bij de hoogste zijn van alle vervoerregio's in Vlaanderen.

Wanneer we kijken naar de vrijgemaakte middelen voor het Vervoer Op Maat in deze regio zien we echter andere cijfers. Er wordt in een groeipad voorzien waarin de Vlaamse Rand in 2021 start met 233.636 euro en uiteindelijk in 2024 strandt op een budget van 593.666 euro. In vergelijking met de andere vervoerregio's is het voorziene budget voor de Vlaamse Rand erg laag.

Verschillende burgemeesters uit deze regio hebben in een brief aan het kabinet van de minister aangegeven dat het met het voorziene budget niet mogelijk is om, waar nodig, het Kern- en Aanvullend Net voldoende aan te vullen om in een goede dienstverlening voor elke burger te voorzien. Vooral in de regio Zennevallei en het Pajottenland dreigt een tekort aan duurzame vervoersmodi.

In opvolging van mijn eerdere schriftelijke vragen (nr 214 van 5 december 2019 en nr 525 van 6 februari 2020) inzake deze thematiek, graag enkele bijkomende vragen.

1. Het combimobiliteitsfonds dat de minister oprichtte, bevat een bedrag van plusminus 100 miljoen euro.

Kunnen uit dit fonds geen extra middelen vrijgemaakt worden in kader van bijvoorbeeld deelsystemen (fietsen, steps, wagens,...) om de Vlaamse Rand extra te ondersteunen?

2. De Vlaamse Rand is een zeer drukke en specifieke regio inzake woon-werk- en woon-schoolverkeer. Dit zorgt ervoor dat de regio structureel nood heeft aan meer mobiliteitsmiddelen.

Op welke manier tracht de minister hier in de toekomst werk van te maken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1245 van 17 september 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

De middelen die voorzien zijn voor elke vervoerregio en voor elke laag zijn gebaseerd op wat De Lijn aan middelen uitgaf in die vervoerregio voor elke laag (de historische verdeling). Immers de inzet van middelen op elke laag heeft natuurlijk effect op de inzet van middelen op een andere laag.

De verdeling van de bijkomende middelen werden geënt op basis van de "historische verdeling".

1. De budgetten voor het combimobiliteitsfonds zijn belangrijk voor de uitrol en het verwezenlijken van de mobipunten op het terrein, dit in de "Hoppin" merkarchitectuur. Deze punten spelen uiteraard een actieve rol in de werking van de combimobiliteit, en het faciliteren van het Vervoer Op Maat. Het is niet de bedoeling deze middelen in te zetten voor bijkomende financiering van de vervoerregio's gezien het gaat over éénmalige investeringsmiddelen en Vervoer op Maat gaat over een recurrente beleidsuitgave.

Het is uiteraard wel zo dat door dit fonds de steden en gemeenten minder uitgaven zullen moeten doen.

Het decreet Basisbereikbaarheid laat toe dat steden en gemeenten zelf voorzien in bijkomende financiering indien zij een vervoerslaag verder willen uitbouwen dan wat mogelijk is binnen de ter beschikking gestelde kredieten.

2. Elke vervoerregio heeft meer wensen dan dat er beschikbare middelen zijn waardoor er in elke vervoerregio keuzes moeten gemaakt worden.

Ik ben op de hoogte van de problematiek van de beperkte budgetten voor het Vervoer Op Maat in de Vervoerregio Vlaamse Rand. Ik ontving hieromtrent reeds op 1 juli een delegatie van de Vervoerregioraad Vlaamse Rand. Tevens heeft de Vervoerregio Vlaamse Rand op 1 september de kwestie van de budgetten voor het Vervoer Op Maat ook schriftelijk aangekaart naar mij, en naar de collega's Viceminister-presidenten en de Minister-president van de Vlaamse Regering.

Ik verwijs in dit antwoord deels naar mijn redenering, en antwoord op vraag om uitleg nr. 348 van mevrouw Schauvliege, in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 1 oktober.

De Lijn heeft op 7 oktober gecommuniceerd over de eerste doorrekeningen op Vlaams niveau voor het nieuwe OV-net. Dit is nog geen volledig sluitend verhaal, want zo blijkt dat het uitgewerkte OV-net van de Vervoerregio Vlaamse Rand 2,4% boven het voorziene budgetneutrale niveau komt. Daarom moet voor deze regio (en ook voor een aantal andere regio's) nog een verdere finetuning van de kostenberekening gebeuren. Die doorrekening ligt nu op de tafel bij De Lijn. Nadien zullen dan de Vervoerregio's bekijken hoe daar mee kan omgegaan worden, en wat de impact van het OV-net is, en hoe dit nieuwe OV-net samen spoort met de uitrol van het Vervoer op Maat.

Ik kijk uit naar de verdere verwerking van de OV gegevens, en de beslissingen en keuzes van al de vervoerregio's.