

Q&A BASISBEREIKBAARHEID

Dit is om een overzicht van de meest gestelde vragen van burgers en middenveldorganisaties met hierbij goedgekeurde antwoorden. De Q&A zal op regelmatige basis worden bijgewerkt.

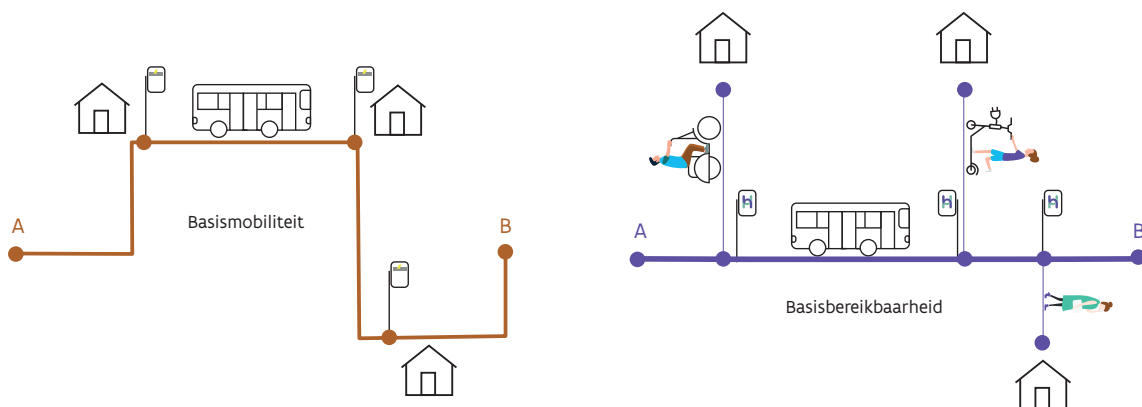
1 ALGEMENE VRAGEN

1.1 BASISBEREIKBAARHEID: WAT, WAAROM EN HOE?

Voor alle basisinfo rond basisbereikbaarheid kan worden doorverwezen naar www.basisbereikbaarheid.be.

1.2 WAAROM HERTEKENT VLAANDEREN ZIJN MOBILITEITSBELEID?

Met het nieuwe mobiliteitsbeleid speelt de Vlaamse overheid in op nieuwe evoluties in de maatschappij. We evolueren van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid'. Bij basismobiliteit ging men uit van het principe dat er elke 500 meter (stedelijk gebied) tot 750 meter (landelijk gebied) een bushalte moest zijn om mensen op te pikken. Het aanbod wordt er onafhankelijk van de vervoersvraag voorzien. Het gevolg is dat er vandaag op bepaalde plaatsen en/of tijdstippen lege bussen en trams rondrijden en er tegelijkertijd vaak onvoldoende capaciteit is op drukke lijnen.

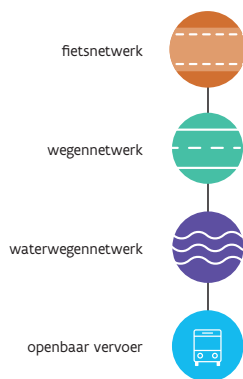


Daarom vertrekt Vlaanderen nu van **een nieuwe mobiliteitsvisie, basisbereikbaarheid**¹. In de plaats van een aanbodgestuurd vervoer kiezen we nu voor een **vraaggestuurde aanpak**. Dit betekent dat op

¹ Alle figuren die worden gebruikt in dit document kan je terugvinden in de beeldenbank op de website.

plaatsen waar de vraag naar (openbaar) vervoer klein is, we het aanbod anders organiseren om meer te kunnen investeren in lijnen waar de vraag groot is. Waar het openbaar vervoersaanbod wijzigt, komen er alternatieven in de plaats via het **vervoer op maat**. Vervoer op maat omvat verschillende vervoersmogelijkheden zoals deelsteps, -fietsen en -auto's, pendeldiensten of collectieve taxi's.

Heel concreet **versterken we de drukste assen** van het Vlaams openbaar vervoernetwerk en bouwen we betere verbindingen tussen drukke kernen uit. Zo maken we **belangrijke maatschappelijke functies – zoals ziekenhuizen of stadshuizen – maximaal bereikbaar**.



Basisbereikbaarheid gaat **verder dan een hertekening van het Vlaams openbaar vervoer**. Terwijl basismobiliteit zich louter focust op het openbaar vervoer, vertrekt basisbereikbaarheid van een sterk openbaar vervoer afgestemd op het fietsroutenetwerk, het wegennetwerk en het waterwegennetwerk.

Centraal staat **combimobiliteit**. Dit betekent dat reizigers verschillende vervoersmiddelen (zoals (deel)auto, (deel)fiets, trein, tram, bus, wagen, ...) kunnen combineren om op hun bestemming te geraken.

Ook **bedrijven** worden gemotiveerd om hun **goederenvervoer zo multimodaal mogelijk** aan te pakken, en verschillende vervoersopties met elkaar te combineren.

1.3 VANAF WANNEER GAAT BASISBEREIKBAARHEID 'VAN START'?

De evolutie naar basisbereikbaarheid werd ingezet **in 2019 met de inwerkingtreding van het decreet Basisbereikbaarheid**.

Op dit moment zijn de 15 Vlaamse vervoerregio's bezig met het uitwerken van de concrete plannen. De openbaar vervoersplannen en regionale mobiliteitsplannen moeten afgewerkt zijn tegen eind 2021 zodat de **evolutie naar basisbereikbaarheid** van start kan gaan. Tegen 2030 moeten de regionale mobiliteitsplannen volledig operationeel zijn. In parallel wordt ook de Vlaamse mobiliteitsvisie op langere termijn (2040 - 2050) verder uitgewerkt.

Als reiziger zal je kunnen ervaren wat de shift naar basisbereikbaarheid betekent, zodra de Hoppincentrale volledig operationeel is. **Hoppin is het nieuwe mobiliteitsmerk** van de Vlaamse overheid en verscheen voor het eerst in het straatbeeld in september 2020 met de opening van de eerste Hoppinpunten in Leuven en Zoutleeuw.



1.4 WAARUIT BESTAAT HET OPENBAAR VERVOERNETWERK?

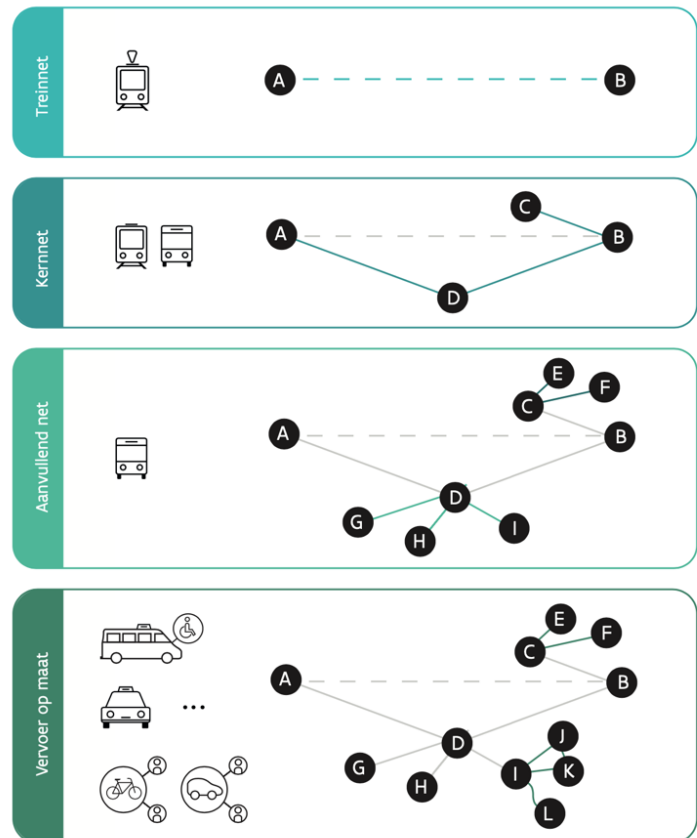
Het **openbaar vervoernetwerk** bestaat uit **vier vervoerslagen**: het treinnet, het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Door deze vervoerslagen beter met elkaar te verbinden en geïntegreerde informatie aan te bieden, zullen reizigers vlot van de ene modi op de andere kunnen overstappen.

1. Het **treinnet** vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

2. De bussen en trams van het **kernnet** zorgen voor de verbinding tussen grote woonkernen en centraal gelegen attractiepolen zoals bijvoorbeeld scholen, sport- en recreatiecentra, ziekenhuizen en handelscentra. Het kernnet wordt afgestemd op het treinnet.

3. Het **aanvullend net** bestaat uit de bussen tussen kleinere steden en gemeenten. Het zorgt voor de aanvoer naar het kernnet en het treinnet. Ook het woon-werkverkeer en het woon-schoolvervoer dat alleen tijdens de spitsuren bestaat, kan deel uitmaken van dit net.

4. Op bepaalde locaties of tijdstippen of voor bepaalde doelgroepen zijn het treinnet, het kernnet of het aanvullend net niet toegankelijk. Het **vervoer op maat** kan hier een oplossing bieden. Het complementair vervoer op maat aanbod varieert van een buurtbus of collectieve taxi die reizigers vervoert op afroep tot allerlei deelsystemen zoals deelauto's en deelfietsen. Ook het aanbod voor personen met een fysieke beperking (doelgroepenvervoer) valt hieronder. Het vervoer op maat zal gereserveerd kunnen worden via Hoppin.



1.5 WIE BESLIST ER OVER HET OPENBAAR VERVOERNETWERK?

- Het **treinnet** wordt vastgelegd door de federale overheid.
- Het **kernnet** wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering. De Lijn maakt hiervoor per vervoerregio een voorstel op waarbij ze zich baseert op de aangetoonde vervoersvraag, gekende plannen en vragen, het huidig net en uitgevoerde reizigerstellingen. Deze voorstellen worden

vervolgens in de vervoerregioraden besproken. De Vlaamse Regering beslist uiteindelijk over het netwerk en de minimaal te bedienen attractiepolen van het kernnet, na het advies van de vervoerregioraad.

- **Het aanvullend net wordt vastgelegd door de vervoerregioraad.** Ook hier werkt De Lijn een voorstel uit dat wordt voorgelegd aan de vervoerregioraad. Deze bepaalt finaal hoe dit netwerk er zal uitzien en welke de minimaal te bedienen attractiepolen zijn.
- **Het vervoer op maat wordt vastgelegd door de vervoerregioraad.**

Binnen de vervoerregio's worden verschillende belanghebbenden betrokken bij het formuleren van het advies en/of het nemen van de beslissingen. Zo worden er o.a. ook lokale inspraaktrajecten opgezet om de burgers te consulteren.

Samengevat:

Netwerklaag	Wie bepaalt/coördineert?	Wie geeft advies?
Treinnet	Federaal	Vlaanderen
Kernnet	Vlaanderen	Vervoerregio
Aanvullend net	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen
Vervoer op maat	Vervoerregio	Gemeente/Vlaanderen

1.6 WAT IS VERVOER OP MAAT?

Vervoer op maat is de **onderste laag van het openbaar vervoer** en speelt in op mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de drie andere vervoerslagen. Op bepaalde locaties of tijdstippen, of voor bepaalde doelgroepen, is het treinnet, het kernnet of het aanvullend net immers niet beschikbaar of toegankelijk. Vervoer op maat biedt dan een oplossing.

Voor personen die zich zelfstandig kunnen verplaatsen:

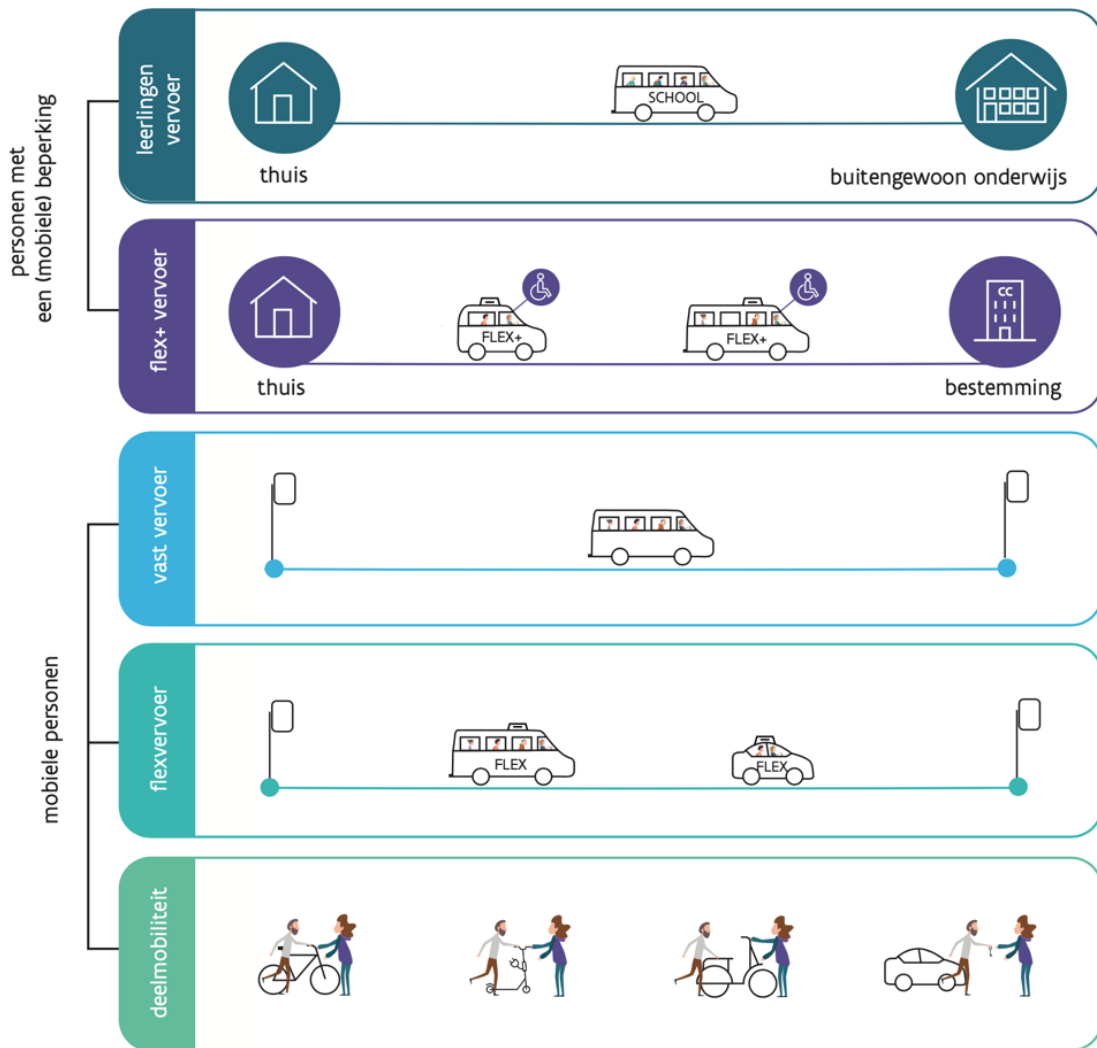
- Vast vervoer: vervoer met vaste trajecten, halteplaatsen en vertrek- en aankomsttijden
- Flexvervoer: vervoer op vraag van de reiziger van (virtuele) halte naar (virtuele) halte zonder vaste trajecten en vertrek- en aankomsttijden
- Deelmobiliteit: vervoersaanbod bestaande uit deelsteps, -(brom)fietsen en -wagens

Voor **doelgroepgebruikers**

(= personen met een mobiliteitsbeperking en leerlingen uit het buitengewoon onderwijs):

////////////////////////////////////

- **Flex+ vervoer:** vervoer op vraag van de reiziger met een mobiliteitsbeperking van stoep tot stoep of gang tot gang
- **Leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs:** vervoer met vaste route en vaste opstapplaatsen, vastgelegd in samenspraak met scholen



1.7 WAT IS EEN VERVOERREGIO EN WAAROVER BESLIST DEZE?

Omdat mobiliteit typisch gemeentegrenzen overschrijdt, werden in 2019 **de driehonderd Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's**. Binnen deze vervoerregio's werken verschillende lokale besturen samen om de mobiliteitsuitdagingen in de omgeving aan te pakken.

Elke vervoerregio wordt aangestuurd door een **vervoerregioraad** die belangrijke beslissingen neemt over de mobiliteit van de regio. Hiervoor wordt een **regionaal mobiliteitsplan** opgemaakt dat zowel voor het personenvervoer (openbaar vervoer, collectieve vervoer, de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto, ...) als voor het goederenvervoer bepaalt hoe dit er de komende 10 jaar zal uitzien.

Daarnaast beslist de vervoerregioraad ook over de infrastructuur (wegen, fietswegen, ...), organiseert ze het vervoer op maat en geeft ze advies over strategische projecten.

1.8 WAAR KAN IK TERECHT MET VRAGEN M.B.T. MIJN TREIN-, TRAM- OF BUSVERBINDING IN DE TOEKOMST?

Momenteel worden de plannen voor de hertekening van het openbaar vervoer nog volop uitgewerkt door de 15 Vlaamse vervoerregio's. Vervolgens volgt er nog een traject om deze goed te keuren en in de praktijk om te zetten.

Op dit moment is er nog geen informatie beschikbaar over de lijnen en/of dienstregelingen. Van zodra deze informatie beschikbaar is (de dienstregelingen worden verwacht in het najaar van 2021), zal deze door de vervoerregio's en De Lijn gecommuniceerd worden naar alle reizigers.

Vanaf het ogenblik dat de dienstverlening van Hoppin operationeel is kan de klant er terecht voor informatie over zijn of haar verplaatsing. De klant krijgt er specifieke info over de verplaatsing die hij of zij op een bepaalde dag en tijdstip wil maken. Ook voor een reservering kan de klant bij Hoppin terecht. Hoppin is telefonisch, via de website en de app bereikbaar. De informatie zal ook opzoekbaar zijn via de digitale infozuilen op de Hoppinpunten.

1.9 KOMT DE UITROL VAN BASISBEREIKBAARHEID NEER OP EEN BESPARING OP HET VLAAMSE OPENBAAR VERVOER?

De shift naar basisbereikbaarheid is geen besparing. Het is wel de bedoeling om de beschikbare middelen voor mobiliteit efficiënter in te zetten. In de praktijk betekent dit dat we het aanbod op de drukste lijnen verhogen en kiezen voor vervoer op maat op die plekken waar de vraag naar (openbaar) vervoer kleiner is. Op deze manier zetten we de **beschikbare middelen efficiënter in** en bieden we de reizigers in Vlaanderen een zo goed mogelijk vervoersaanbod.

Daarnaast wordt er **extra geïnvesteerd om lokale verkeersnoden op te lossen**. De Vlaamse Regering voorziet voor deze legislatuur 1 miljoen euro voor de uitrol van zo'n 1.000 Hoppinpunten verspreid over heel Vlaanderen. Daarnaast maakte de Vlaamse Regering middelen vrij om tegen 2024 meer dan 31 miljoen euro extra te investeren in vervoer op maat.

////////////////////////////////////

1.10 HOE GAAN JULLIE MENSEN MOTIVEREN OM DE WAGEN TE LATEN STAAN?

Met de evolutie naar basisbereikbaarheid zetten we in op een **openbaar vervoersaanbod dat beter inspeelt op de noden** van de reiziger. Zo zullen **drukbezette lijnen vaker rijden** wat zorgt voor meer comfort voor de pendelaar. Daarnaast zetten we samen met de Vlaamse wegbeheerders in op een **vlottere doorstroming van het openbaar vervoer**.

Tegelijkertijd werken we samen met de privésector om alle beschikbare **mobilitésopties beter op elkaar af te stemmen**. Zo kan deelmobiliteit (met o.a. deelfietsen, -steps, en -wagens) de burger meer flexibiliteit bieden en kan hij verschillende vervoersmiddelen makkelijker combineren, bijvoorbeeld door te fietsen naar het station om de trein te nemen of aan een park & ride over te stappen van eigen wagen op tram of deelfiets.

De eigen wagen zal nog steeds een belangrijke rol vervullen in de mobiliteitskeuzes van velen. Maar door het **combineren van verschillende vervoersopties te vereenvoudigen, bieden we de reiziger wel een alternatief voor de eigen wagen**.

2 WAT ZAL ER VERANDEREN?

2.1 WAT ZIJN DE GROOTSTE WIJZIGINGEN IN HET NIEUWE OPENBAAR VERVOERNETWERK?

1. Openbaar vervoer afgestemd op de vraag

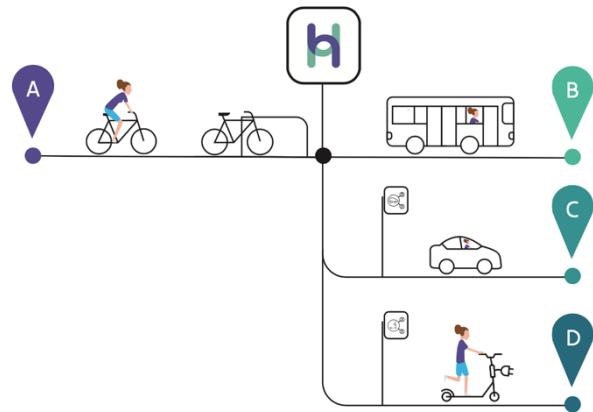
Met **basisbereikbaarheid** kiezen we voor een **vraaggestuurde aanpak**. Dit betekent dat op plaatsen waar de vraag naar openbaar vervoer klein is (lees: hier rijden vaak lege bussen of trams rond), we het aanbod anders organiseren om meer te kunnen investeren in lijnen waar de vraag groot is (lees: hier zitten de bussen of trams vaak overvol). Waar het openbaar vervoersaanbod wijzigt, komen er alternatieven in de plaats via het **vervoer op maat**. Vervoer op maat omvat verschillende vervoersmogelijkheden zoals deelsteps, -fietsen en -auto's, pendeldiensten of collectieve taxi's.

Heel concreet **versterken we de drukste assen** van het Vlaams openbaar vervoernetwerk en bouwen we betere verbindingen tussen drukke kernen uit. Zo maken we **belangrijke maatschappelijke functies – zoals ziekenhuizen of stadhuizen – maximaal bereikbaar**.

2. Combimobiliteit staat centraal

Basisbereikbaarheid vertrekt van een sterk openbaar vervoer afgestemd op het fietsroutenetwerk, het wegennetwerk en het waterwegennetwerk. Centraal staat **combimobiliteit**. Dit betekent dat reizigers verschillende vervoersmiddelen combineren om op hun bestemming te geraken. We fietsen naar het station om de trein te nemen en nemen dan een taxi tot bij vrienden. Of we rijden met de auto tot aan een park & ride en nemen daar de tram of de deelfiets naar het stadscentrum. **Voor een vlotte overstap tussen de vervoersmodi kan je terecht in een mobipunt of een Hoppinpunt.** Dit zijn knooppunten van verschillende, op elkaar afgestemde vervoersmogelijkheden.

Om te weten welke modi je best combineert, waar je best overstapt, hoe lang je onderweg bent en hoeveel de verplaatsing je zal kosten, zal je **in de toekomst gebruik kunnen maken van de mobiliteitscentrale.**



2.2 ZAL IK DOOR BASISBEREIKBAARHEID MIJN OPENBAAR VERVOERSAANBOD ZIEN VERMINDEREN?

Het klopt dat door de switch naar basisbereikbaarheid **bepaalde bus- of tramlijnen minder frequent zullen rijden of zelfs geschrapt zullen worden.** Het gaat om die lijnen waarvan we weten dat ze minder vaak gebruikt worden, en waar de middelen van de Vlaamse overheid dus niet optimaal ingezet zijn. Zeker wanneer op andere lijnen bussen dagelijks overvol zitten.

Waar het **openbaar vervoersaanbod wijzigt, komen er echter alternatieven in de plaats via het vervoer op maat.** Vervoer op maat omvat verschillende vervoersmogelijkheden zoals deelsteps, -fietsen en -auto's, pendeldiensten of collectieve taxi's. Die brede waaier geeft de reiziger maximale vrijheid om de zogenaamde 'first and last mile' van zijn traject zelf in te zullen. De precieze invulling van vervoer op maat op lokaal niveau wordt bepaald door de 15 Vlaamse vervoerregio's.



Het is dus niet de bedoeling dat de reiziger zijn vervoersaanbod ziet verminderen, maar het zal wel veranderen. Door te investeren op die plaatsen waar de vraag het grootst is, gaan de meeste burgers hun aanbod erop vooruit zien gaan. Op andere plaatsen – waar beperkt openbaar vervoer is – investeren we in vervoer op maat voor de burger.

2.3 HOE ZAL IK DOOR BASISBEREIKBAARHEID SNELLER MET DE BUS VAN A NAAR B GERAKEN?

Er wordt samen met de Vlaamse wegbeheerders ingezet op een **vlottere doorstroming van het openbaar vervoer**, zodat het openbaar vervoer ook sneller wordt. Hiervoor wordt samen met de wegbeheerders, dit zijn de gemeenten en Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), onderzocht welke knelpunten er vandaag zijn en hoe deze kunnen worden aangepakt. In functie van de beschikbare middelen wordt vervolgens bepaald welke punten het eerst heraangelegd worden. Hiervoor wordt o.a. rekening gehouden met het belang van het punt (bv. ligt het op een as van het kernnet), mogelijke quick-wins, lopende/geplande infrastructuurprojecten waarin de aanpassingen voor de doorstroming kunnen worden ingepast, ...

Voor meer info over de veranderingen in het reistraject en info over vervoer op maat, zie [Q&A vervoer op maat](#).