

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C112 – OPE9**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 februari 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de Vlaamse waterwegen voor personenvervoer 3

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Coppé tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ondersteunen van mobiliteit voor mindervaliden 6

BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Griet Coppé tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ondersteunen van mobiliteit voor mindervaliden 12

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de Vlaamse waterwegen voor personenvervoer

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, minister, collega's, de Vlaamse waterwegen zijn al sinds mensenheugenis een van de belangrijkste transportsystemen in Vlaanderen. Het is geen toeval dat het grootste deel van onze grote steden en economisch belangrijke gebieden langsheen een van de vele Vlaamse stromen liggen.

Sinds 1992 wordt onder meer door de creatie van Promotie Binnenvaart Vlaanderen sterk ingezet op het gebruik van de binnenwateren om zo te komen tot een multimodaal mobiliteitsbeleid. Het commercieel gebruik van de waterwegen en de recreatieve functie ervan krijgen in dit kader ruime aandacht onder de vorm van onderzoeks- en promotie-middelen.

In het regeerakkoord 2009-2014 'Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden' wordt hier ook naar verwezen: "Investerings in de havens, de binnenvaart, de openbaarvervoersinfrastructuur, de fietsinfrastructuur en een aanpak van missing links zijn noodzakelijk. We moeten het onderhoud van de weginfrastructuur versterken en een dynamisch multimodaal verkeers- en vervoersmanagement uitbouwen. Een prioritaire opdracht voor het openbaar vervoer is het aanbieden van een echt alternatief tegen aanvaardbare kosten voor het woon-werkverkeer en schoolverplaatsingen."

Personenvervoer over het water blijft echter een blinde vlek. In het verleden waren er reeds enkele plannen, onder meer op de Schelde voor een verbinding op de as Temse-Antwerpen, maar die werden nooit uitgevoerd. Voor dit laatste traject werkte het Instituut Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent enkele jaren geleden trouwens een project uit. Met Europees en Vlaams geld hoopte men catamarans die werden aangedreven door een mengeling van aardgas en waterstof, op het traject te kunnen inzetten. De Vlaamse Regering gaf echter de voorkeur aan een ander proefproject met vissersboten op waterstof.

Het idee van personenvervoer over het water is nochtans niet onrealistisch, en bijvoorbeeld in Nederland functioneert de 'waterbus' op de verbinding Dordrecht-Rotterdam en binnen de Drechtsteden, een commerciële, rendabele verbinding die na een Europese mededingingsprocedure voor een periode van 12 jaar werd aanbesteed.

Daarnaast bestaat er onduidelijkheid over wie geregeld personenvervoer over de waterwegen mag organiseren. Bij de bespreking van de beleidsbrief Mobiliteit 2005-2006 werd gesteld dat dit een bevoegdheid is van De Lijn, op een schriftelijke vraag van 4 oktober 2007 werd dan weer gesteld dat er geen enkele vorm van concessie of toestemming nodig is.

Minister, graag kreeg ik een antwoord op enkele vraagjes. Worden momenteel proefprojecten uitgewerkt, of wordt studiewerk verricht om ook het geregeld vervoer van personen via de waterwegen, een plaats te geven binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid?

Wie kan geregeld personenvervoer over het water organiseren? Welke Vlaamse instanties moeten daarvoor hun toestemming geven?

Ziet u een plaats voor het geregeld personenvervoer over het water binnen het multimodale vervoersmodel waar Vlaanderen naar streeft? Is hiervoor eventueel een openbare aanbesteding noodzakelijk?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mijnheer De Meyer, het is zo dat er vandaag door de administratie geen proefprojecten worden uitgewerkt, maar dat er ook geen grondig studiewerk

wordt verricht om het geregeld vervoer van personen via de waterwegen te organiseren. Vandaag lopen er dus geen studies.

Het is wel interessant om te weten hoe de regelgeving in elkaar zit. In het decreet van 31 juli 1990 stelt artikel 24, paragraaf 1 dat de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn het monopolie heeft op alle geregeld vervoer van passagiers. Daarnaast stelt specifiek voor het Zeekanaal Brussel-Schelde artikel 31 van het besluit van de Vlaamse Regering van 18 november 2005 dat om zoiets te organiseren op het kanaal Brussel-Schelde, een machtiging van de waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) nodig is. Als iemand zou overwegen om geregeld vervoer te organiseren op dat kanaal, dan is het aangewezen dat de waterwegbeheerder erbij betrokken wordt.

Dat is evident, want die moet ook het volgende machtigen. Eén, er is een machtiging nodig voor wat de aanleg van de in- en uitstapplaatsen betreft. Ze zullen dit mee moeten bekijken. Twee, er is het effect dat dit zeker zal hebben op de bediening van de sluizen en de beweegbare bruggen, en ook daarover moeten afspraken worden gemaakt. Drie, hetzelfde geldt voor de afwikkeling van het verkeer op de waterweg.

Als we het ambtsgebied van W&Z bekijken, zijn de mogelijkheden niet zo groot. Op dit ogenblik lopen er geen proefprojecten, maar in het verleden is er wel een proefproject geweest. Binnen de scheepvaart zijn de mogelijkheden trouwens ook beperkt. In het verleden is er een proefproject geweest op het kanaal Brussel-Schelde. Toen werd gedacht dat het wel zinvol zou zijn, maar vooral het halen van de commerciële snelheid bleek een probleem te zijn. Men kon geen voldoende grote commerciële snelheid halen omwille van de drukte, van moeilijkheden bij het kruisen van andere schepen en van onaangepaste schepen. Het proefproject werd beëindigd en niet geheel tot spijt van wie ermee gestart was, heeft men die piste verlaten.

U stelde een vraag over een openbare aanbesteding in het geval dat De Lijn zou voorstellen om nog eens te bekijken of er mogelijkheden zijn. Indien De Lijn dit in eigen beheer zou exploiteren, is er geen nood aan een openbare aanbesteding. Indien dit zou worden uitbesteed, moet dit door middel van een openbare aanbesteding gebeuren. Dit lijkt me echter al een stap te ver. In het verleden is gebleken dat de mogelijkheden beperkt zijn. Tijdens het proefproject is een probleem aan het licht gekomen. Het is moeilijk een commerciële snelheid te halen. Dit heeft ertoe geleid dat de initiatieven zijn stilgevallen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik veronderstel dat de minister het me niet kwalijk zal nemen indien ik niet onmiddellijk enthousiast reageer. Ik begrijp dat de administratie haar antwoord heeft voorbereid. Ik heb hier alle respect voor.

Een van haar voorgangers heeft destijds ook vragen om uitleg over het project van de NV Zeekanaal moeten beantwoorden. Gedurende enkele maanden is op het zeekanaal Brussel-Schelde tussen de sluis van Zemst en Brussel, een proefproject met een snelle bootverbinding voor personenvervoer opgezet. Uit het antwoord van die minister blijkt dat dit project heeft aangetoond dat een snelle bootverbinding haalbaar is. Er zijn mogelijkheden. Er zijn tevens een aantal vaartechnische problemen aan het licht gekomen. Dit gaat dan specifiek over de fysiologie van de waterweg. Daarnaast is ook gebleken dat de vaarkenmerken van het ingezette schip belangrijk zijn voor het geboekte resultaat. Op basis van dit project heeft voormalig minister Stevaert al dan niet terecht geantwoord dat er mogelijkheden zijn. Aangezien hij dit antwoord tijdens een commissievergadering heeft gegeven, ga ik ervan uit dat het ook door de administratie was voorbereid. Om die reden heb ik dit onderwerp, vrij algemeen geformuleerd, hier opnieuw ter sprake gebracht.

Ik heb in mijn vraagstelling al verwezen naar een aantal burgemeesters in mijn regio. Ik ben ervan overtuigd dat een ruim publiek geïnteresseerd is in een verbinding tussen Antwerpen,

Temse en Dendermonde langs de Schelde. De minister is hier allicht van op de hoogte. Er zijn vandaag heel wat problemen op de E17.

Ik heb deze suggestie naar voren gebracht. Ik kan begrijpen dat de minister dit vandaag niet zomaar kan verklaren. Ik heb daar respect voor, maar ik zou toch willen vragen dit, samen met de administratie, nog eens te bekijken. De minister zou moeten nagaan of het niet zinvol is eens over de mogelijkheden inzake een proefproject in Vlaanderen na te denken. Ik verwijs in dit verband naar het Nederlandse voorbeeld. Dit heeft blijkbaar wel commercieel succes. Minister, kunt u dit nog eens verder onderzoeken?

De voorzitter: Minister Crevits, wilt u nog antwoorden op deze warme oproep van de heer De Meyer?

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, ik heb aan uw lichaamstaal gezien dat u me eigenlijk steunt.

De voorzitter: Ik zou daar nog een en ander over kunnen vertellen, maar ik zal dat niet doen. Het experiment is uitgevoerd.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer De Meyer, als volksvertegenwoordiger is het uw taak niet altijd tevreden te zijn.

De heer Jos De Meyer: Ik kan tevreden zijn over een minister zonder tevreden te zijn over haar antwoord.

Minister Hilde Crevits: De heer De Meyer heeft naar de initiatieven van voormalig minister Stevaert verwezen. Mijn antwoorden worden niet enkel door mijn administratie voorbereid. Ik lees wat wordt geschreven. Ik vraag na of daarover in het verleden al iets is gezegd of geschreven. Mijn voorgangster, voormalig minister Van Brempt, heeft hierover ook vragen om uitleg gekregen. Ik heb die vragen om uitleg gelezen.

Ik heb gemerkt dat er een belangrijk technologisch probleem is. Toen is onderzocht of iets met waterstof kon worden gedaan om het vervoer uitstootvriendelijker te maken. Er is ook een probleem met het kruisen van schepen. We moeten ervoor zorgen dat dit voldoende veilig kan gebeuren.

Ik kan de warme oproep van de heer De Meyer steunen. Indien de lokale burgemeesters hier vragen over hebben, stel ik voor eens een kort overleg te organiseren. Tijdens dat overleg kunnen we zien wie wat wil doen. Het is mogelijk dat er interesse is. Tijdens het proefproject zijn een aantal pijnpunten blootgelegd. De tijden evolueren. We kunnen zien of er initiatieven kunnen worden genomen. Alle initiatieven zullen moeten passen binnen de kritische grenzen die de vroegere resultaten hebben opgeleverd.

Ik ben ervan overtuigd dat we hierover overleg kunnen plegen. Dit is een middelen-verbintenis en zeker geen resultaatsverbintenis. De verslagen van de proefprojecten maken immers duidelijk dat dit een moeilijke kaart is. Het is moeilijk een dergelijk proces tot stand te brengen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik onthoud vooral dat de minister zich tot verder overleg heeft geëngageerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Coppé tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ondersteunen van mobiliteit voor mindervaliden

De voorzitter: Mevrouw Coppé heeft het woord.

Mevrouw Griet Coppé: Voorzitter, ik zou de minister graag een vraag stellen over de wijze waarop de mobiliteit van mindervaliden kan worden ondersteund. De minister heeft in de beleidsnota verklaard dat de zwakken in de samenleving zullen worden ondersteund. Ik sta volledig achter dit doel.

In haar beleidsnota heeft de minister met betrekking tot een van de operationele doelstellingen onder meer verklaard dat een manier zal worden gezocht om de vervoersmogelijkheden van minder mobiele mensen te garanderen. Voor personen met een zware mobiliteitsbeperking behoort het gebruik van reguliere bussen en trams niet altijd tot de opties. Mobiliteit is nochtans een essentiële voorwaarde voor een goed sociaal leven. Een goede mobiliteit zorgt voor werk, voor netwerken, voor sociale contacten en, met andere woorden, voor een kwalitatiever leven.

Momenteel voorzien al verschillende organisaties kosteloos of mits een kleine vergoeding in diensten. Ik denk hierbij onder meer aan de Diensten voor Aangepast Vervoer (DAV's) en aan de Minder Mobielen Centrales (MMC's). Die organisaties zijn vooral uit de lokale besturen gegroeid. Vaak is dit in samenwerking met dienstencentra of met OCMW's gebeurd. In Antwerpen worden ook taxicheques gebruikt.

In opdracht van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid heeft vzw Enter een onderzoek verricht naar de hefboomen voor het uittekenen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend vervoersysteem voor Vlaanderen. Minister, wat waren de beleidsaanbevelingen uit het rapport van de vzw? Welke conclusies trekt u daaruit? Ik heb vernomen dat er in het verleden ook al een experiment heeft plaatsgevonden in Leopoldsburch. Wat waren de resultaten daarvan? Wat houdt deze nieuwe organisatiestructuur in, en tegen wanneer zou die er komen? Wat is het verschil tussen de Dienst voor Aangepast Vervoer en de Minder Mobielen Centrale? Voor de gebruiker is dat heel ingewikkeld. Zou het niet beter zijn een uniforme structuur uit te werken zodat iedereen goed weet waar hij terecht kan? Kunnen mindervalide personen die met een eigen wagen naar het werk gaan, eventueel ondersteund worden met verhoogde vervoersonkosten zodat zij verder kunnen gaan werken?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: De vraag van mevrouw Coppé is meer dan terecht. We moeten inderdaad werk maken van een gebiedsdekkend en geïntegreerd aanbod voor het vervoer van mindervaliden. Daarbij mogen niet te veel mensen en middelen versnipperd worden. Vandaag bestaan er, zoals mevrouw Coppé al heeft gezegd, verschillende diensten voor aangepast vervoer die vaak vanuit lokale besturen zijn gegroeid met niet zelden steun vanuit het gelijkkansenbeleid. Als we willen komen tot een efficiënte aanpak, zal dat aanbod uitgebouwd moeten worden en niet zozeer versnipperd, zoals vandaag gebeurt.

In de vorige legislatuur is een begin gemaakt van de geleidelijke overdracht van een aantal van die Diensten voor Aangepast Vervoer naar De Lijn. Het project in Leopoldsburch en in Mol is opgegaan in een proefproject dat De Lijn landelijk heeft opgezet. Er zou vandaag opnieuw een vraag zijn om dat te doen voor een aantal diensten in Leuven en Halle.

Minister, hoe ziet u die geleidelijke overdracht van de diensten die nu vanuit het gelijkkansenbeleid worden gefinancierd naar het beleidsdomein Mobiliteit? Hebt u daar al afspraken over gemaakt met minister Smet?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Ik heb net dezelfde vraag als de heer Martens. De budgetten voor het gelijkkansenbeleid zijn niet mee verhoogd omdat er een overheveling was naar Mobiliteit. Zal nu worden voorzien in extra budgetten? Zal er een inhaalbeweging gebeuren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Coppé, u stelt hier een zeer terechte vraag. De opmerking van de heer Martens dat mobiliteit misschien wel het ideale beleidsdomein is om daar structureel en gebiedsdekkend rond te werken, is eveneens terecht.

Het toegankelijk vervoersaanbod vormt een belangrijke randvoorwaarde om een gelijkwaardige deelname aan het maatschappelijk leven als basisrecht voor iedereen mogelijk te maken. In Vlaanderen zijn er al heel wat organisaties die toegankelijk vervoer aanbieden, onder meer de Diensten voor Aangepast Vervoer, de Minder Mobielen Centrales, vrijwilligersorganisaties, private taxibedrijven en De Lijn. Ondanks al deze inspanningen ervaren personen met een handicap vaak dat het niet eenvoudig is om een rit uit te stippelen en dat aangepast vervoer wel eens duur kan zijn.

Uit het maatschappelijk werkveld krijg ik heel wat signalen met de dringende vraag naar aangepast vervoer. In de toekomst zal die vraag nog verhogen. Een paar weken geleden had ik een ontmoeting met de verenigingen die sport voor mensen met een beperking aanbieden. Zij zeggen dat er enorm geïnvesteerd is in het toegankelijk maken van sportcentra. Nu is het probleem echter hoe die mensen op een gecoördineerde manier op de plaats geraken waar hen een infrastructuur ter beschikking staat. Ze zouden de belbus kunnen nemen. Maar als het dan gaat om een groep van twintig mensen, moeten zij elk een aanvraag indienen en een formulier invullen. Dat moet per persoon gebeuren. Er zijn dus een aantal praktische hindernissen.

We moeten zoeken naar een structurele oplossing voor het aangepast vervoer van personen met een beperkte mobiliteit. In de beleidsnota staat dat ik ijver voor een beter vervoersaanbod voor minder mobiele door een betere toegankelijkheid, en dat ik initiatieven zal nemen om de vervoersmogelijkheden voor minder mobiele te garanderen.

Het belangrijkste probleem bij het huidige aanbod is dat het versnipperd en niet-gebiedsdekkend is. Bovendien zijn er enorme verschillen op het vlak van aanbod, kostprijs, uurregeling. Er zal altijd een doelgroep zijn die nood heeft aan een deur- tot deurvervoer. Er zijn echter ook heel wat noden in het veld. Er moet dus iets op maat worden aangeboden.

Als we de DAV's en de MMC's van dichterbij bekijken, zien we dat er al een goede samenwerking bestaat op het terrein, zoals bijvoorbeeld in de stad Gent. Die samenwerking dekt niet heel Vlaanderen. Gent is Vlaanderen niet, ook al zou men dat soms misschien wel willen. Er zijn vandaag geen echte informatiepunten waar vervoeraanvragers terecht kunnen, waardoor ze zich altijd rechtstreeks tot één welbepaalde vervoeraanbieder moeten wenden en er niet echt een onderscheid wordt gemaakt in de verschillende soorten vervoersvragen. Daardoor wordt de toewijzing naar de meest aangewezen vervoeraanbieder en de organisatie van ketenvervoer een beetje moeilijker. Dat heeft dan weer minder goede gevolgen op de informatieverschaffing aan de vervoeraanvrager en de doelmatige organisatie en kostenbeheersing ervan.

Zo komen we bij het onderzoek van Enter. Enter heeft inderdaad een onderzoek gedaan naar de hefboomen voor een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoersysteem voor Vlaanderen. Er is in samenwerking met de verschillende vervoeraanbieders en gebruikers een organisatiemodel voor een toegankelijk vervoersysteem en daaraan gekoppeld een stroomschema dat inzicht biedt in de vooropgestelde behandeling van de vervoersvragen binnen dat model.

Bij de uitwerking van de studie is er een concept naar voren geschoven met nieuwe initiatieven waarin de bestaande initiatieven worden geïncorporeerd. Daar zijn inderdaad een aantal beleidsaanbevelingen uitgekomen die een aantal verdere stappen aanbieden om te

komen tot de realisatie van een organisatiemodel en de werking van die Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's). In de studie werd heel uitdrukkelijk aandacht besteed aan het aspect draagvlakverwerving door onderling overleg. Op die manier verkreeg Enter van de betrokken actoren de goedkeuring om het organisatiemodel zo te regelen met alle daaraan gekoppelde aanbevelingen.

Wat de aanbevelingen zelf betreft, is de essentie van deze studie dat de persoon met beperkte mobiliteit voor de verplaatsing slechts op één aanspreekpunt een beroep zou moeten doen. Er zou één centraal contactpunt, waarschijnlijk per provincie, komen dat zowel de vervoersvraag behandelt als het vervoer organiseert. Het vervoer zal gedeeltelijk gefinancierd worden. De financiële bijdrage van de overheid zal afhangen van de specifieke situatie van de klant. De mobiliteitscentrale gaat in eerste instantie na welke verplaatsingsnoden er zijn, en in functie daarvan wordt het 'juiste' vervoer georganiseerd. Ook wordt de 'juiste' vervoerder, dat is wie het beste geschikt is, geselecteerd door de mobiliteitscentrale. In functie van de mobiliteitsmogelijkheden wordt de juiste vervoerder dan voorgesteld. Kan de persoon bijvoorbeeld nog mee met het openbaar vervoer, dan zal dat zo georganiseerd worden. Dit is een beetje de manier waarop het aangepakt zou worden.

Mevrouw Coppé, ik heb hier ook een schemaatje van hoe het eruit zou zien, en omdat ik een schema natuurlijk niet kan voorlezen, stel voor dat ik het als bijlage bij het antwoord laat publiceren.

De invoeringsdatum van deze nieuwe organisatiestructuur, die voor wat mij betreft goed is, hangt af van onder andere de volgende factoren: het uitwerken van een reglementaire basis, de kostprijs en de beschikbare middelen en de capaciteit om de organisatie in heel Vlaanderen op te starten. Ik zal zeker onderzoeken wat de kostprijs is van het uitwerken van het concept van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid. Ook moet er nog onderzoek worden gedaan naar alternatieve constructies. Dat moet bepalen in hoeverre we de vervoersorganisatie van personen met beperkte mobiliteit nog beter kunnen organiseren. Mijn uitgangspunten daarbij zijn duidelijk: we moeten komen tot een gebiedsdekkende en complementaire organisatie. De uitwerking van die organisatievorm zal gebeuren in samenwerking met de minister van Welzijn, die daar ook een stuk bevoegdheid in heeft, en ook met de middenveldorganisaties.

Voor de mensen van de commissie die geïnteresseerd zijn, geef ik ook als bijlage bij mijn antwoord de beleidsaanbevelingen mee zodat u rustig kunt lezen wat daar allemaal in te vinden is.

De eerste beleidsaanbeveling benadrukt de nood aan een leerproces voor de introductie van een organisatiemodel aangepast vervoer en de werking van MAV's door middel van proefprojecten in drie gebieden: in grootstedelijk gebied, in regionale en kleinstedelijke gebieden met omliggend buitengebied, en in landelijke buitengebieden.

Als casus landelijk buitengebied stel ik voor om het lopende proefproject in Mol-Leopoldsburg te evalueren en eventueel bij te sturen. Ik vertel nog even hoe het in elkaar zat. Op 1 juli 2007 hebben De Lijn, de betrokken OCMW's en DAV's de handen in elkaar geslagen in heel wat gemeenten. De rolstoelgebruikers in die gemeenten konden bij de belbuscentrale van De Lijn terecht om een toegankelijke rit te reserveren. De Lijn nam dan de regie van het vervoer van de personen met een handicap op zich en bood de klant ook één aanspreekpunt voor reisadvies, informatie en reservatie. De service garandeert openbaar vervoer volgens de vaste dienstregeling van De Lijn. Ik heb dit project helemaal beschreven, ik zal het aan het commissiesecretariaat bezorgen.

Voor de landelijke casus kunnen we daarop verder bouwen, maar we hebben ook nog een casus nodig voor het regionaal en kleinstedelijk gebied. We moeten eens bekijken hoe we dat kunnen opstarten. In de studie stelt men voor om een proefproject te doen in de regio Leuven

en een in Halle-Vilvoorde. Dat wordt aanbevolen, het is nu aan mij om te zien of ik dat concreet kan doen.

Een tweede beleidsaanbeveling gaat over de ingebruikname van de Databank Toegankelijk Vervoer Vlaanderen. De huidige opbouw van de databank kent een vrij vlakke structuur. Ik denk dat er inderdaad op korte termijn een meerwaarde gecreëerd moet worden door een meer sturende databank te maken, geen passieve, maar één waarin men actief kan zoeken. Ik zal dan ook zelf initiatieven nemen om de Databank Toegankelijk Vervoer Vlaanderen te actualiseren door een beter organisatieschema te gebruiken als basis voor de invulling van een webapplicatie. Het is de bedoeling dat men een aantal gegevens kan invullen en dan ziet wat men kan krijgen, dus niet gewoon ‘vlak’ zodat men zelf op zoek moet gaan, maar wel dat men informatie uit de databank kan halen. Dat zal een eerste, maar niet onbelangrijke stap zijn in de richting van de informatieverstopping voor de gebruiker.

Een derde beleidsaanbeveling heeft betrekking op de realisatie van het organisatiemodel Toegankelijk Vlaanderen. Er wordt gezegd dat er moet worden gewerkt aan een verhoogde toegankelijkheid van het openbaar vervoer met een gebiedsdekkend basisaanbod van aangepast vervoer. Ik denk dat het inderdaad van belang is, en De Lijn is daar ook volop mee bezig, dat de maatschappij verder het voertuigenpark aanpast. Tegen 2018 moeten we in een volledig toegankelijk wagenpark voorzien, en daarmee bedoel ik bus en tram, met inbegrip van de lage vloeren. Het aantal lagevloerbussen bij De Lijn benadert op dit moment 90 procent van het bestaande buspark, en dat is toch al heel veel. Meer dan 60 procent van de bussen is al voorzien van een oprijplaat, een rolstoelplaats en een veiligheidsriem. Ook aan de inrichting van de halte en de halteomgeving moet uiteraard verdere aandacht besteed worden door De Lijn, in samenwerking met de wegbeheerder of de lokale besturen.

De verschillende vervoersoorten moeten verder erkend en ondersteund worden. Ik heb in de beleidsnota zelf gesteld dat het belangrijk is dat de MMC's en de DAV's verder ondersteund worden en dat er ook een specifieke erkenning en eenvormigheid van de MMC's komt. Ik voer ook gesprekken met de vertegenwoordigers van de MMC's en de DAV's. Ze werden ontvangen om dit verder te bekijken.

U vroeg ook naar het verschil in werking tussen de DAV's en de MMC's. U stelt dat een kat er haar jongen niet in terugvindt. Het essentiële verschil is dat de MMC's bijna uitsluitend met vrijwilligers werken. Vrijwilligers zijn uiteraard vrijwilligers en ze rijden met hun eigen voertuig, en er is nogal wat verschil in de uitrusting van die voertuigen.

De Diensten Aangepast Vervoer werken vooral met eigen werknemers, en veeleer uitzonderlijk met vrijwilligers. De organisaties beschikken ook over de wagens, eigen voertuigen of voertuigen die ter beschikking gesteld worden door OCMW's of instituten.

Om dat vervoer op een structurele manier te organiseren, moet er zekerheid zijn. We moeten echt op een of andere vorm van dienstverlening kunnen rekenen. Het is bijgevolg van belang tot eenvormigheid en tot een specifieke erkenning te komen. We moeten hierbij natuurlijk rekening houden met de eigenheden van de verschillende aanbieders van diensten.

De vierde vraag betreft het centrale informatiepunt. Ik heb gelezen dat uit onderzoek en uit discussies is gebleken dat absoluut de voorkeur wordt gegeven aan een per provincie georganiseerde contactcentrale. De provincies worden als het beste forum beschouwd om dit te doen. Dit kan een goede keuze zijn. Ik zal dit verder opvolgen.

De vijfde vraag betreft de verhoogde onkostenvergoeding. Daar heb ik, op basis van mijn Vlaamse bevoegdheden, geen vat op. Die zaken behoren niet tot mijn bevoegdheden. Ze zijn in het aangehaalde onderzoek ook niet verder onderzocht.

Wat de specifieke vraag over de financiële middelen betreft, moeten we vooral een manier zoeken om tot eenvormigheid te komen. Helemaal in het begin, in mijn antwoord op de eerste vraag, heb ik al verklaard dat het belangrijk is het door vzw Enter voorgesteld organisatie-

model voort te zetten. We moeten de budgettaire kostprijs bekijken. We moeten zien wie wat op welke manier zal betalen. Om dit tot stand te brengen, zijn nog geen concrete middelen naar het beleidsdomein Openbare Werken en Mobiliteit overgeheveld. Op dit moment gaan we na op welke manier we dit kunnen organiseren en wat eventueel de kostprijs zou zijn. Er volgt nog een begrotingscontrole. Er volgen trouwens ook nog begrotingen. Dan zullen knopen moeten worden doorgehakt.

De voorzitter: Mevrouw Coppé heeft het woord.

Mevrouw Griet Coppé: Ik ben uiterst tevreden met het antwoord van de minister. We hebben wat meer uitleg gekregen over de beleidsvoorstellen uit het onderzoek naar een toegankelijk vervoerssysteem voor Vlaanderen. Het is natuurlijk niet evident hier rechtstreeks op in te spelen. Het zal gemakkelijker worden als we effectief de tekst krijgen. Tot nu toe heb ik die tekst niet op het internet teruggevonden. Op dat ogenblik zullen de feiten in verband met de eenvormigheid van de verschillende vervoerssystemen duidelijk worden. Dit is de grote vraag van de mensen die moeten rekenen op steun om zich te kunnen bewegen.

We bevinden ons nog maar aan het begin van de legislatuur. De minister heeft verklaard dat het haar bedoeling is complementair en gebiedsdekkend te werken voor de mensen die minder mobiel zijn. De minister zal rekening houden met de aanbevelingen uit het onderzoek.

Een van de belangrijkste aanbevelingen betreft een aanspreekpunt per provincie. Iedereen moet weten waar hij voor vervoer terecht kan. Ik zal zeker niet nalaten dit verder op te volgen. Zoals ik daarnet al heb gezegd, is dit nog maar het begin van de legislatuur. Er komen nog begrotingen. Het zal zeker mogelijk zijn hier verder aandacht aan te schenken.

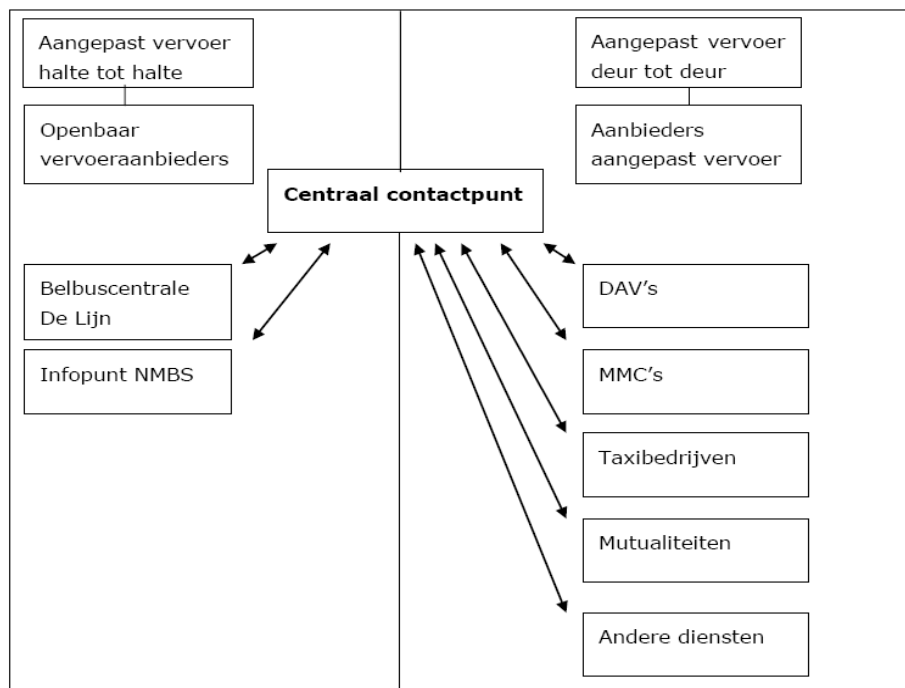
De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Griet Coppé tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ondersteunen van mobiliteit voor mindervaliden

Schema



Eerste beleidsaanbeveling

Casus: proefproject Mol-Leopoldsburg

De service garandeert toegankelijk openbaar vervoer volgens de vaste dienstregeling van De Lijn, van halte tot halte, binnen een straal van 10 km rondom het woonadres van de klant, aangevuld met puntbestemmingen die verder weg liggen zoals bijvoorbeeld een NMBS-station, ziekenhuis/polikliniek, een rust-, verzorgings- en dagcentrum. Indien de klant zich niet naar de halte kan begeven, dan is een reis van deur-tot-deur met aangepast vervoer mogelijk indien hij in het bezit is van een attest van de Federale Overheidsdienst voor Sociale Zekerheid. Ook weer binnen een straal van 10km rondom het eigen woonadres, aangevuld met puntbestemmingen. Ook voor verplaatsingen buiten de voorziene straal van 10 km (en puntbestemmingen) wordt een route op maat uitgestippeld met bus, trein of taxi aan het tarief van de vervoerder.

Dit proefproject wordt heel strikt opgevolgd en uit de resultaat blijkt dat het gebruik door de doelgroep nog steeds in stijgende lijn gaat maar dit heeft uiteraard ook tot gevolg dat de kosten eveneens fel toenemen. Deze grootschalige budgetoverschrijding maakt het vorig jaar onmogelijk om de geplande bijkomende proefprojecten elders op te starten.

Onderzoek naar hefboomen voor het uittekenen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoersysteem voor Vlaanderen. Eindrapport april 2009
Enter vzw, Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid

7 / Beleidsaanbevelingen

7.1 / Leerproces introductie organisatiemodel aangepast vervoer en werking mobiliteits-centrales aangepast vervoer (MAV's)

De mobiliteitscentrale aangepast vervoer vormt een belangrijke schakel in het organisatiemodel aangepast vervoer. Om te kunnen komen tot de introductie van het organisatiemodel aangepast vervoer, wordt het belangrijk geacht om een leerproces in 3 soorten gebieden met verschillende ruimtelijke en organisatorische omstandigheden op te zetten. In dit leerproces vormt de uitbouw van de organisatorische randvoorwaarden waaraan een MAV dient te voldoen, een belangrijk aandachtspunt.

Casus grootstedelijke gebied:

Uit de bevraging in het kader van het onderzoek bleek dat de huidige organisatie van het aangepast vervoer in de stad Gent als pilootproject naar voor kan worden geschoven. De resultaten van de huidige werking bieden heel wat bruikbare informatie voor de organisatie van een gebiedsbedekkend vervoersysteem in een (groot)stedelijke situatie.

Casus regionaal- en kleinstedelijke gebieden met omliggend buitengebied:

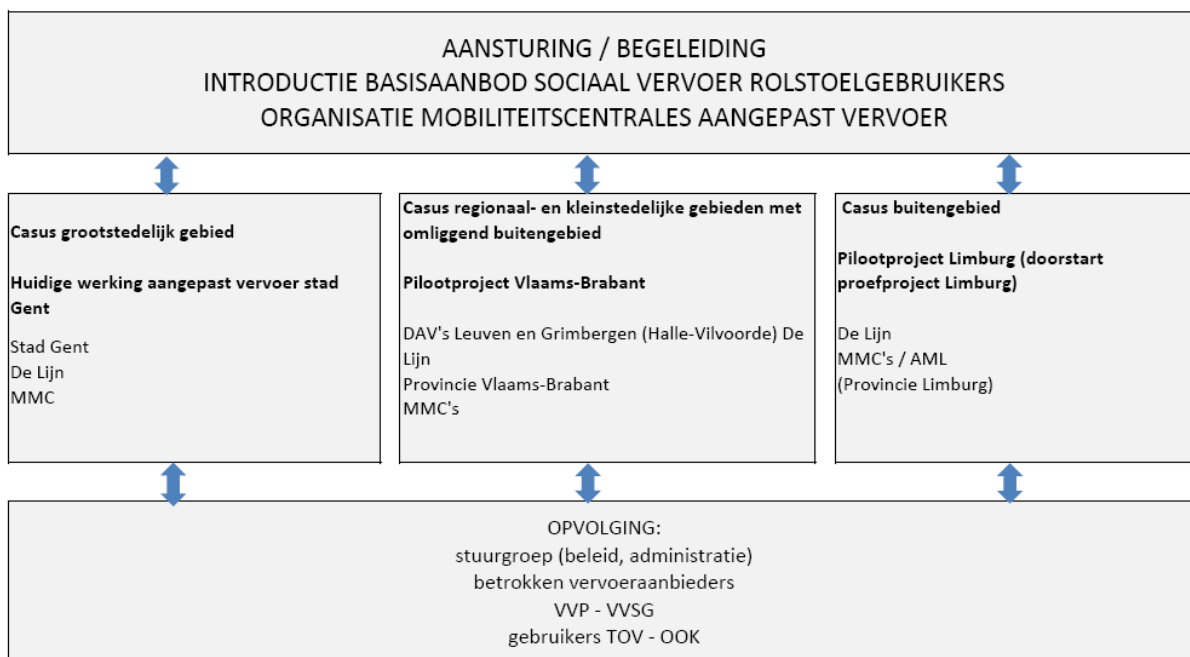
Voorstel nieuw proefproject in de regio Leuven – Halle Vilvoorde i.s.m. De Lijn, de provincie Vlaams-Brabant en de DAV's die in deze regio een gebiedsbedekkend aanbod hebben.

Casus landelijk buitengebieden:

Voorstel tot bijsturing/doorstart van het huidige proefproject tot een pilootproject met gelijkaardige doelstellingen als de twee voorgaande pilootprojecten i.s.m. De Lijn (en de provincie Limburg).

Hiervoor wordt een model vooropgesteld (zie figuur 14). Belangrijk hierbij is dat door een aansturings- en begeleidingsgroep een continue uitwisseling van praktische kennis en ervaringen kan worden bewerkstelligd waardoor er een leerproces voor de vooropgestelde projecten wordt bewerkstelligd. Op die wijze zullen voor de verschillende ruimtelijke en organisatorische omstandigheden de aanbevelingen verder kunnen worden verfijnd.

Bij de bespreking in de gemengde focusgroep was iedereen het er over eens dat de voorbereiding van de proefprojecten (of het leerproces werking MAV) op korte termijn van start zou moeten kunnen gaan om de randvoorwaarden voor de operationele start grondig voor te bereiden.



Figuur 14 : leerproces werking MAV's

7.2 / In gebruikname databank toegankelijk vervoer Vlaanderen

De huidige opbouw van de databank toegankelijk vervoer Vlaanderen kent een vlakke structuur waarbij alle vervoeraanbieders volgens een aantal kenmerken kunnen worden opgevraagd.

Er zou op korte termijn een meerwaarde kunnen worden gecreëerd ten aanzien van de gebruiker door de beslissingsboom te gebruiken als basis voor de introductie van een sturende databank toegankelijk vervoer Vlaanderen.

Door het organisatiemodel en stroomschema te gebruiken als basis voor de invulling van de webapplicatie voor de databank, zou die de gebruiker kunnen begeleiden naar meest aangewezen vervoerskeuze. Dit zou een mogelijke eerste stap kunnen zijn in informatieverschaffing naar gebruiker.

De databank zou samen met uitbouw van de werking van de MAV's verder kunnen worden uitgebouwd tot de digitale evenknie van de MAV en mogelijk zelfs worden gekoppeld aan routeplanners van Slimweg, De Lijn en de NMBS.

Om de huidige data up to date te maken, dient een mailing te worden georganiseerd met een bevraging naar alle aanbieders. Op die wijze kunnen eventuele wijzigingen in hun contact- en andere gegevens worden bijgestuurd. Ook nadien moet een systeem worden opgezet om de databank up to date te houden.

7.3 / Aanbevelingen met betrekking tot de realisatie van het organisatiemodel toegankelijk vervoer Vlaanderen

7.3.1 / Werken aan verhoogde toegankelijkheid openbaar vervoer

Toegankelijke stations, haltes en omliggend publiek domein:

- nood inhaalbeweging door planmatige aanpak toegankelijke stations, haltes en aanpalend publiek domein i.s.m. wegbeheerders;

Toegankelijke communicatie en ondersteuning bij reisplanning:

- gekoppeld aan uitbouw databank en werking MAV's die kan worden gelinkt aan de routeplanners van Slimweg, De Lijn en de NMBS (cf. aanbeveling 7.2);

Specifieke toegankelijkheidsstraining om mensen met een mobiliteitsbeperking het regulier vervoer te leren gebruiken:

- deze taakstelling kan zowel door de openbaar vervoeraanbieders zelf als door andere organisaties in samenwerking met de openbaar vervoeraanbieders worden opgenomen.

7.3.2 / Realisatie gebiedsbedekkend basisaanbod aangepast vervoer

Kwantificering verplaatsingenpotentieel en bijbehorende kostprijs:

- verder onderzoek naar kwantificering verplaatsingenpotentieel en bijbehorende kostprijs o.b.v. analyse activiteitengebonden verplaatsingsgedrag;

Testfase voorwaarden basisaanbod aangepast vervoer:

- d.m.v. proefprojecten (cf. aanbeveling 7.1);

Vaststellen van voorwaarden basisaanbod aangepast vervoer:

- op basis van de resultaten van de kwantificering van het verplaatsingenpotentieel en de bijbehorende kostprijs enerzijds en de resultaten van de testfase d.m.v. de proefprojecten anderzijds worden de voorwaarden van het basisaanbod aangepast vervoer gedefinieerd en vastgesteld;
- de voorwaarden hebben betrekking op het afgebakend gebied, de beperking in tijd en het doelpubliek.

Introductie basisaanbod aangepast vervoer:

- gebiedsbedekkend basisaanbod aangepast vervoer voor gans Vlaanderen conform vastgestelde voorwaarden
- met vervoersgarantie Vlaams Gewest;
- voor afgebakend gebied met beperkingen in tijd en doelpubliek.

7.3.3 / Organisatie vraagafhankelijk aangepast vervoer

- definiëren en vastleggen verschillende vervoersoorten met bijbehorende specifieke doelgroepen;
- introductie planmatige aanpak afstemming vervoervraag op aangepast vervoeraanbod d.m.v. vervoerplannen aangepast vervoer;
- met enkel een vervoersgarantie indien de vooropgestelde vervoeraanbieder deze garantie biedt.

Bijzonder tijdelijk aanbod aangepast vervoer:

- behoud huidige financiering organisaties diensten aangepast vervoer en vervoer door vrijwilligers met eigen wagen omdat deze een belangrijk aandeel van hun diensten aanbieden binnen het 'bijzonder tijdelijk aanbod aangepast vervoer';
- onderzoek, op basis van aanbeveling VVP, naar de mogelijkheden om tot een gelijkwaardig engagement te komen van de Vlaamse Provincies in de ondersteuning /financiering van het 'bijzonder tijdelijk aanbod aangepast vervoer';
- definiëren en vaststellen van de randvoorwaarden voor de toewijzing van een vervoersvraag aan het 'bijzonder tijdelijk aanbod aangepast vervoer'.

Vervoer door vrijwilligers met eigen wagen:

- erkenning van sociaal vervoer uitgevoerd door vrijwilligers met eigen wagen (MMV, AML) als essentieel onderdeel in aanbod aangepast vervoer die bij behandeling vervoersvraag steeds wordt meegenomen;

- ondersteuning van MAV's bij de realisatie van een gebiedsbedekkend netwerk sociaal vervoer door vrijwilligers met eigen wagen in samenspraak met huidige organisatoren (Taxistop, AML);
- afspraken m.b.t. doorverwijzing / dispatching in samenspraak met huidige organisatoren (Taxistop, AML);
- definiëren en vaststellen van de randvoorwaarden voor de toewijzing van een vervoersvraag aan het 'bijzonder tijdelijk aanbod aangepast vervoer'.

Niet dringend zittend ziekenvervoer:

- erkenning van niet dringend zittend ziekenvervoer als specifiek vervoeraanbod voor verplaatsingen met een medische oorzaak, die bij behandeling vervoersvraag steeds wordt meegenomen;
- organisatorische afspraken m.b.t. gelijkwaardig aanbod, invulling van hiaten in het huidige aanbod in samenspraak met huidige organisatoren (mutualiteiten, Euro-Cross);
- afspraken m.b.t. doorverwijzing / dispatching in samenspraak met huidige organisatoren;
- definiëren en vaststellen van de randvoorwaarden voor de toewijzing van een vervoersvraag aan het 'vervoer door vrijwilligers met eigen wagen'.

Groepsvervoer instellingen, OCMW's, scholen, tewerkstellingsplaatsen:

- erkenning en afweging van het groepsvervoer door instellingen, OCMW's, scholen, tewerkstellingsplaatsen als alternatief voor de behandeling van individuele vervoersvragen aangepast vervoer;
- organisatorische afspraken met instellingen, OCMW's, scholen, tewerkstellingsplaatsen,... m.b.t. uitbouw organisatie groepsvervoer als alternatief voor individueel aangepast vervoer (+ bewaking afbouw huidige initiatieven);
- afspraken m.b.t. doorverwijzing / dispatching in samenspraak met huidige en mogelijk nieuwe organisatoren groepsvervoer (instellingen, OCMW's, scholen, tewerkstellingsplaatsen,...);
- definiëren en vaststellen van de randvoorwaarden voor de toewijzing van een vervoersvraag aan het 'groepsvervoer instellingen, OCMW's, scholen, tewerkstellingsplaatsen'.

Cheques aangepast vervoer:

- erkenning van cheques aangepast vervoer als specifiek aanvullend aanbod aangepast vervoer voor uitzonderlijke situaties (bv. buiten vooropgestelde reservatieperiode, uurregeling,...), die bij behandeling vervoersvraag wordt meegenomen;
- verdere introductie dienstencheque aangepast vervoer door taxisector en aanbieders van verhuur van voertuigen met bestuurder.

7.3.4 / Introductie mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV)

Organisatie leerproces introductie MAV's:

- cf. aanbeveling 7.1.

Erkenning van rol MAV's:

- erkenning van de rol van MAV's in de aansturing van de toewijzing van het juiste soort aangepast vervoer aan de juiste doelgroep en de meest aangewezen vervoeraanbieder met volgende belangrijke deeltaken m.b.t. de organisatie van:
 - het basisaanbod aangepast vervoer met vervoersgarantie Vlaams Gewest;
 - de vervoersmanagementaanpak t.b.v. organisatie vraagafhankelijk aangepast vervoer;
 - het inbelpunt voor alle gebruikers aangepast vervoer;
 - frontoffice basisaanbod aangepast vervoer;
 - ondersteuning bij de realisatie van een gebiedsbedekkend netwerk sociaal vervoer door vrijwilligers met eigen wagen;
 - koppeling met frontoffice andere belangrijke vervoeraanbieders.

Definiëren en vaststellen van organisatiemodel MAV:

- aanbeveling op provinciaal niveau met mogelijke bovengemeentelijke of grootstedelijke lusters;
- onderzoek naar mogelijke omkadering door provinciale mobiliteitspunten.

7.3.5 / Voorbereiding decreet toegankelijk vervoer Vlaanderen

Zowel de resultaten van het leerproces, dat door middel van de pilootprojecten wordt opgestart om de randvoorwaarden van de realisatie van het organisatiemodel toegankelijk vervoer Vlaanderen en de werking van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer uit te testen, als het verder onderzoek naar de kwantificering van het verplaatsingspotentieel en bijbehorende kostprijs, zullen belangrijke bijkomende informatie opleveren om een juridische ondersteuning van het vooropgestelde beleid mogelijk te maken. Dit kan worden geconcretiseerd door middel van de voorbereiding van een decreet toegankelijk vervoer Vlaanderen.

7.4 / Sociaal Vervoer Brussel vzw (SVB)

In de huidige subsidiëring van de dienst aangepast vervoer SVB omvat de subsidie vanuit Gelijke Kansen in Vlaanderen (94.000 €) een aandeel van 19 %.

Omdat Vlaanderen vanuit het gemeenschapsbeleid mede verantwoordelijk is voor (zijn aandeel van) het aangepast vervoer in Brussel en de huidige subsidie erg belangrijk is voor de verderzetting (en liefst verdere uitbouw) van de dienstverlening van SVB, wordt voorgesteld om een overheveling te organiseren van de huidige subsidie vanuit Gelijke Kansen in Vlaanderen (GKV) naar de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC).

Dit zou alvast voorkomen dat de huidige subsidie vanuit Gelijke Kansen in Vlaanderen (gemeenschapsmaterie) in het gedrang zou komen indien een overheveling zou worden georganiseerd naar het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (gewestmaterie).

De praktische organisatie van het aangepast vervoer in Brussel vormde geen onderwerp van dit onderzoeksproject.”

■