



Vlaams
Parlement

ingediend op **1380** (2017-2018) – Nr. 1
21 november 2017 (2017-2018)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick De Ridder en Renaat Landuyt

over de stand van zaken van de uitvoering
van het concept basisbereikbaarheid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

INHOUD

1. Inleiding door minister Ben Weyts	4
2. Uiteenzetting door Roger Kesteloot en Filip Boelaert	5
2.1. Situering.....	6
2.2. Stand van zaken proefprojecten.....	6
2.3. Voorlopige evaluatie, inzichten en werkpunten.....	11
2.4. Verdere stappen	13
3. Bespreking	14
3.1. Vragen en opmerkingen van de leden	14
3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts	22
3.3. Antwoorden van Filip Boelaert	23
3.4. Antwoorden van Roger Kesteloot	23
Gebruikte afkortingen	26
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Vlaamse Regering gaf op 18 december 2015 haar goedkeuring aan de conceptnota 'Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1). De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 14 januari 2016 een gedachtewisseling over de conceptnota met minister Weyts (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/2). Op 27 oktober 2017 nam de Vlaamse Regering kennis van een conceptnota over de stand van zaken over de uitvoering van het concept basisbereikbaarheid.

Over deze conceptnota hield de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 9 november 2017 een gedachtewisseling met Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. Roger Kesteloot, directeur-generaal VVM-De Lijn, en Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gaven een toelichting bij de stand van zaken. Zij maakten gebruik van een powerpointpresentatie. De conceptnota (en de bijlagen) en de gebruikte powerpointpresentatie zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* brengt in herinnering dat de Vlaamse Regering eind 2015 een conceptnota Basisbereikbaarheid heeft goedgekeurd. Net vóór de herfstvakantie heeft ze ook een vervolgnota besproken en goedgekeurd.

De kernlijnen van dit beleid zijn de volgende: het streven naar een meer gelaagd hiërarchisch vervoersnet, met het juiste vervoersmiddel op de juiste plaats; het vraaggestuurd werken; de inzet op combimobiliteit die moet leiden tot een efficiënter gebruik van de bestaande middelen; en het streven naar een grotere rol voor de lokale besturen, gekoppeld aan een vraaggestuurd beleid.

Bij de uitrol van het concept heeft men er de nodige vaart in gehouden, zonder overhaast te werk te gaan. Na de opstart van de proefregio's hebben heel wat andere regio's gevraagd om mee van start te mogen gaan. Uit een bevraging van de VVSG bij de lokale mandatarissen blijkt dat ze betreuren dat ze zo weinig greep hebben op de organisatie van de mobiliteit op lokaal niveau.

Vlaanderen werd ingedeeld in vijftien vervoerregio's, op basis van objectieve parameters zoals reële vervoersstromen, ruimtelijke ordening en de aantrekkingskracht van centrumsteden. Hij heeft de vijf provinciegouverneurs gevraagd om die indeling af te toetsen bij de lokale besturen in hun provincie. Het is immers niet de bedoeling om de grensgemeenten te dwingen om deel uit te maken van een bepaalde vervoerregio. Een wens om aan te sluiten bij een andere vervoerregio kan zeker voorwerp van gesprek zijn.

Van zodra de vervoerregio's definitief ingedeeld zijn, kan men starten met het installeren van de vervoerregioraden. In de proefregio's is dat goed verlopen. Het voorzitterschap berust automatisch bij het Departement MOW, en daarnaast is er een politiek covoorzitterschap. In de praktijk gaat het om een van de burgemeesters van de regio. In 2018 moet het voorbereidend administratief werk gebeuren. Het Departement MOW breidt zijn beleidscapaciteit gevoelig uit om de vervoerregio's voldoende te ondersteunen. De expertise van de verschillende Vlaamse actoren – De Lijn, het departement, AWV – wordt gebundeld in een team MOW onder leiding van het departement. Men streeft ook naar een optimale samenwerking tussen het gewestelijke luik en de lokale mobiliteitsexperten. De Lijn zal tegen 2018 beschikken over een ontwerp van kern- en aanvullend net voor alle vervoerregio's, op basis van een nieuwe, vraaggestuurde methodologie. In de toekomst wil men met alle mobiliteitsactoren een structureel

lokaal overleg organiseren over de nieuwe vervoers- en mobiliteitsplannen. Het uitwerken van een lokaal vervoersplan wordt daaraan gekoppeld.

Voor de drie initiële proefregio's heeft De Lijn al een ontwerp van kern- en aanvullend net uitgewerkt. Dat voorstel werd al geanalyseerd door de opgestarte vervoerregioraden. Binnenkort zal het worden voorgelegd aan de stakeholders, inclusief de middenveldorganisaties. In de toekomst wil men deze vervoersplannen uitbreiden tot heuse mobiliteitsplannen voor heel de betrokken regio. Het is dus de bedoeling om vijftien mobiliteitsplannen uit te werken: een voor elke vervoerregio in Vlaanderen. Dat moet een leidraad zijn voor de afstemming van de infrastructurele maatregelen. Men kan ook aangepaste abonnementsformules uitwerken, ook in het kader van de combimobiliteit, waarbij andere aanbieders van openbaar vervoer of private aanbieders betrokken zijn. De vervoerregioraden bekijken de zaken dus met een open vizier.

In 2018 moet het voorbereidende werk opgestart worden. In 2019 moeten de vervoerregioraden zich buigen over het mobiliteitsplan dat eind 2019 goedgekeurd moet worden. Tegen eind 2020 zou De Lijn de nieuwe vervoersnetten moeten uitrollen op het terrein. Dat zou samenvallen met de aanpassing van de dienstregeling van de NMBS. Hij wil een synchrone uitrol over heel Vlaanderen. Het kernnet overstijgt immers de grenzen van de vervoerregio's.

Voor de financiering is de Vlaamse Regering vertrokken van het principe van de gesloten enveloppe. Het gaat dus niet om een besparing. De lokale besturen krijgen de verantwoordelijkheid om, met de bestaande middelen, een beter en meer vraaggestuurd aanbod uit te werken voor de regio. Op basis van de nieuwe vraaggestuurde methodologie maakt De Lijn, binnen de beschikbare middelen voor regulier vervoer, een ontwerp van kern- en aanvullend net voor elke regio. Voor het vervoer op maat kan men in eerste instantie beschikken over de huidige budgetten van De Lijn voor de belbussen: ruim 30 miljoen euro. In functie van de vervoersvragen kan men ook de koppeling maken met andere vervoersinitiatieven. Men kan daarvoor een beroep doen op de budgetten van het leerlingenvervoer, 70 miljoen euro, en van het aangepast vervoer. Uit de studie van Deloitte en Transport & Mobility Leuven bleek dat er in totaal ongeveer 112 miljoen euro naar het vervoer op maat zou kunnen vloeien, los van de budgetten voor leerlingenvervoer en van de budgetten buiten De Lijn. Op de reguliere lijnen zouden er namelijk nog veel bussen rondrijden waarvan de budgetten efficiënter kunnen worden benut voor initiatieven rond vervoer op maat. De vervoerregioraden binnen de proefregio's kiezen er niet massaal voor om het budget van de reguliere lijnen in te zetten voor vervoer op maat. De nieuwe ontwerpen van De Lijn sluiten blijkbaar wel beter aan bij de vervoersvragen zoals die gezien worden door de lokale mandatarissen.

Om de proefregio's maximaal de kans te bieden om te experimenteren met vervoer op maat, stelt de Vlaamse Regering voor om het regelluwe kader binnen die proefregio's met een jaar te verlengen tot 31 maart 2019. Het is de ambitie om nog in deze zittingsperiode een nieuw decreet Basisbereikbaarheid uit te werken.

Hij bedankt Filip Boelaert en Roger Kesteloot voor de inspanningen van hun administraties.

2. Uiteenzetting door Roger Kesteloot en Filip Boelaert

Roger Kesteloot legt uit dat, in de werking van de proefregio's en in de eigen werking van De Lijn, de klemtoon momenteel sterk ligt op openbaar vervoer en collectief vervoer. Het begrip collectief vervoer is ruimer dan openbaar vervoer.

De presentatie situeert eerste het concept basisbereikbaarheid. Dan geeft ze een stand van zaken van de huidige proefprojecten en daarna een eerste, voorlopige evaluatie. Ten slotte geeft ze een overzicht van de verdere stappen voor de komende maanden en jaren, in het kader van het tijdspad dat door de minister is uitgetekend.

2.1. Situering

Filip Boelaert merkt op dat het regeerakkoord al gepleit heeft voor een efficiëntere en meer vraaggerichte organisatie van het openbaar vervoer. Ook de resolutie van het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2) en de conceptnota van 2015 zijn belangrijk binnen de context van de basisbereikbaarheid. Het decreet op het regelluw kader heeft de opstart van de drie proefregio's in juni 2016 mogelijk gemaakt.

De vernieuwde mobiliteitsaanpak streeft naar een geïntegreerd model, met een maximale afstemming van de verschillende vormen van openbaar vervoer. Men wil evolueren naar een multimodale aanpak en een betere interbestuurlijke werking en van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd model. Het bestaande decreet Basismobiliteit bepaalt dat er binnen een bepaalde afstand van de woonplaats een aanbod moet zijn met een bepaald ritme. Nu wil men vooral onderzoeken wat de vraag is, hoe men daar het best kan op inspelen en hoe men de plaatsen kan bedienen waar de vraag lager is. Dat moet leiden tot een vervoersmodel dat bestaat uit vier lagen. De bovenste en meest strategische laag is het treinnetwerk. Net daaronder ligt het kernnetwerk van De Lijn. Dat zijn de belangrijkste lijnen, met het grootste potentieel. Daaronder ligt het aanvullende net, dat het kernnet moet voeden. De onderste laag is het vervoer op maat dat onderzoekt hoe men de bewoners kan laten aantakken bij de andere lagen van het netwerk. Binnen de integrale aanpak streeft men ook naar een betere participatie en inspraak van de gemeenten. Om te verhelpen aan de gebreken van het bestaande model is er een nieuw overlegorgaan tot stand gekomen tussen de gemeenten, de Vlaamse overheid en andere stakeholders.

2.2. Stand van zaken proefprojecten

Er zijn vier proefprojecten, namelijk in Aalst, Mechelen, Antwerpen en de Westhoek. Binnen die projecten werd een regelluw kader gehanteerd om te kunnen afwijken van het monopolie van De Lijn en om te kunnen experimenteren met andere vormen van openbaar vervoer. Het gaat om een permanent leertraject. De vier regio's gaan op uiteenlopende manieren om met het organiseren van de basisbereikbaarheid. Zo kan men heel diverse lessen trekken.

De proefregio's zijn ingedeeld van onderuit. Antwerpen raakte pas in een laatste fase betrokken, als een uitloper van het Toekomstverbond. De looptijd van de projecten is met een jaar verlengd tot 31 maart 2019.

2.2.1. Vervoerregio Aalst

De vervoerregio Aalst is gestart op 21 oktober 2016. In het eerste jaar werd er vooral gewerkt onder het voorzitterschap van het departement zelf. Het was de bedoeling om de betrokkenheid van onderuit vorm te geven. De burgemeester van Aalst heeft onlangs het voorzitterschap opgenomen, samen met een vertegenwoordiger van het Departement MOW. Men is gestart met een vergadering en een bevraging van de stakeholders. De betrokkenheid van de stakeholders is achteraf wel kleiner geworden. Op dit ogenblik is er al een advies over het kernnet en een voorstel voor een aanvullend net, dat nog niet is goedgekeurd. Voor het vervoer op maat is er een 'request for information' gebeurd, en dat heeft geleid tot elf concrete voorstellen. Er is bijvoorbeeld een

voorstel van autodelen.net dat de lokale overheden wil ondersteunen bij autodeelactieplannen, onder meer met een platform Mobility as a Service. De beroepsvereniging van autobus- en autocarondernemers stelt een 'Office on Wheels' voor, een kantoorbus zoals in het project van Colruyt. Ze wil ook de inzet van voertuigen voor leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs mogelijk maken in de daluren. Blue-bike wil meewerken aan een onderzoek om succeslocaties voor deelfietsen te bepalen. Keolis wil twee applicaties aanbieden voor situaties waarin de bussen minder frequent rijden, om het carpoolen en de schoolse verplaatsingen te vergemakkelijken. Die voorstellen worden momenteel verder bekeken.

Het organisatiemodel in de vervoerregio Aalst leunt het dichtst aan bij de oorspronkelijke plannen. De vervoerregioraad wordt samengesteld uit politieke vertegenwoordigers van de gemeenten. Het departement wil dat het gaat om mensen met een mandaat om voor de gemeente te spreken. Dat wordt ambtelijk voorbereid door het team MOW dat bestaat uit vertegenwoordigers van De Lijn en AWV, onder coördinatie van het Departement MOW. Soms wordt ook de provincie betrokken, bijvoorbeeld als het gaat over fietsbeleid. In functie van concrete problemen kunnen daar ook ad-hocleden bij betrokken worden. Het team MOW wordt ondersteund door een projectteam. In het geval van Aalst gaat het over The New Drive en IMOB die de berekeningen doen en voorstellen formuleren op basis van het overleg binnen het team. Dat wordt ingebracht op de vervoerregioraad. In de toekomst zal men bij de vervoerregioraad ook externe stakeholders kunnen betrekken.

Roger Kesteloot geeft wat meer uitleg bij de twee kaarten op pagina 11 van de presentatie. Dat zijn de voorstellen voor het kernnet en voor het aanvullend net. Zij werden uitgewerkt door het team MOW, op voorstel van De Lijn. De volgende slide toont een paar voorbeelden uit de daluren in de proefregio Aalst. Dit voorstel is geënt op het bestaande aanbod van de NMBS. Er werd ook al rekening gehouden met het transportplan 2017 van de NMBS dat een aantal ingrijpende wijzigingen bevat. Voor het kernnet ligt het initiatief bij De Lijn en het advies bij de vervoerregioraad. Het kernnet overschrijdt per definitie de vervoerregio. Het is dus belangrijk om de integriteit van het netwerk te bewaken en versnippering te voorkomen. De eerste proeven wijzen uit dat daar goed kan mee gewerkt worden in de proefregio's.

In de aanloop naar de totstandkoming van de conceptnota Basisbereikbaarheid werden er in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken al een aantal hoorzittingen georganiseerd (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1). Daarbij kwamen binnen- en buitenlandse experts aan het woord. Toen heeft Johan Van Reeth, stedenbouwkundige en mobiliteitsexpert, al gepleit voor een openbaar vervoersnet met verschillende hiërarchische lagen. Het historisch opgebouwde net heeft soms de neiging om te verbinden en tegelijk te ontsluiten. Nu wil men bij de verbindende lijnen inzetten op de kwaliteit en op de snelheid waarmee men ter bestemming komt. Het aanvullende net, dat de mensen naar het kernnet toe moet brengen heeft een eerder ontsluitend karakter. Het vervoer op maat is vooral gericht op de laatste kilometer, in het bijzonder in dun bevolkte gebieden. Aalst is de enige proefregio waar het kernnet ook al formeel is overgenomen door de vervoerregioraad. Met de ontwikkelde methodiek sluit men dus dicht aan bij de behoeften zoals die werden geformuleerd door de lokale besturen en de andere betrokken stakeholders. Zo kan men naar consensus streven over mogelijke aanpassingen van dat net.

Filip Boelaert merkt op dat men in Aalst ook een bijkomende magnetenanalyse heeft gemaakt. Vervoersmagneten zijn functies zoals ziekenhuizen, gemeentehuizen en tewerkstellingsplaatsen. De analyse van de vervoersmagneten komt in grote mate overeen met het nieuwe netwerk.

2.2.2. *Vervoerregio Mechelen*

De vervoerregio Mechelen is als eerste gestart op 1 juli 2016, amper veertien dagen na de goedkeuring van het regelluwe kader. Naast de vervoerregioraad is er ook een college om de voortgang te bewaken. Dat is samengesteld uit politieke vertegenwoordigers van de verschillende gemeenten in de regio en het departement als ondersteuner. Het voorzitterschap van de regioraad wordt sinds het begin opgenomen door de burgemeester van Bonheiden, in covoorzitterschap met het departement. Het kernnet en het aanvullende net zijn al besproken, maar nog niet goedgekeurd. Voor het aanvullende net wil men eerst nog een beter zicht krijgen op de organisatie van het vervoer op maat. Daarvoor heeft men wel al een aantal ideeën. In verschillende zones van de regio wil men buurtbussen gebruiken waarbij telkens verschillende gemeenten betrokken zouden zijn. Er is ook sprake van de invoering van deelfietssystemen. Deze proefprojecten zouden in 2018 opgestart worden. Daarbij zou men onderzoeken wat hun potentieel is en hoe ze aanschakelen op het aanvullende net en het kernnet. De adviezen en het vervoersplan zouden samen voorgelegd worden aan de bestuurlijke vervoerregioraad. De vervoerregio gaat van Klein-Brabant tot bijna in Lier. Zelfs Lier zou erbij willen komen. De politieke vertegenwoordigers in het college bespreken het voorbereidende werk van MOW een eerste keer. Daarna wordt het besproken in het brede forum van de vervoerregio waar er conclusies worden getrokken. Ook hier is The New Drive de ondersteuner. Voor het vervoer op maat is er een andere aanpak dan in Aalst. De twee verschillende systemen maken het mogelijk om lessen te trekken rond vervoer op maat.

Roger Kesteloot toont een aantal kaarten die voorgelegd werden aan de vervoerregioraad Mechelen. De aanvullende netonderdelen zijn eerder exemplarisch bedoeld. Voor het kernnet moet men zeker de overkoepelende netwerkstructuur bewaken van en naar de andere regio's. De vervoerregio's mogen zeker geen eilanden worden. In de vervoerregio Mechelen is er een intense relatie met de aanpalende vervoerregio's, namelijk Antwerpen, Vlaamse Rand, Brussel en Hageland. De sterke treinverbindingen zijn bepalend voor de opbouw van het net. De slide op pagina 16 toont de toekomstige lijnen binnen het ontwerp kernnet en aanvullend net. Deze wijzigingen worden momenteel besproken binnen de vervoerregioraad.

2.2.3. *Vervoerregio Westhoek*

Filip Boelaert legt uit dat men in de vervoerregio Westhoek gestart is op 16 september 2016, onder voorzitterschap van de burgemeester van Veurne, in covoorzitterschap met het Departement MOW. Daar werden het kernnet en het aanvullend net besproken maar nog niet goedgekeurd. De Westhoek is een cruciale regio voor het vervoer op maat. Deze regio is namelijk minder bevolkt en er zijn minder vervoersstromen. Het systeem heeft de werknaam Westflex meegekregen. In overleg met de gemeenten wordt er een vraaggestuurd systeem ontwikkeld dat bestaat uit minibusjes, personenwagens, deelsystemen voor vervoer van halte tot halte en van deur tot deur en doelgroepenvervoer. Men wil een verbinding garanderen van de herkomst naar de bestemming en van de herkomst naar een aantakking op het aanvullende net. Ongeveer 275.000 verplaatsingen op maat zouden in aanmerking kunnen komen voor het Westflex-systeem. Vandaag is dat het vervoer met de belbussen. Samen met het vervoer van de zorginstellingen en het aangepast vervoer gaat het om ongeveer 770.000 passagiers en 6 miljoen kilometer per jaar. Het organisatiemodel in de Westhoek sluit nauw aan bij dat van Aalst. Er is ook een vervoerregioraad die gevoed wordt door het team MOW. De ondersteuning gebeurt door het bureau Traject.

Roger Kesteloot toont dat het aantal kernnetlijnen in de Westhoek beperkt is. In het verleden heeft men er vooral gewerkt met vraagafhankelijk vervoer. Toch is

er ook een relatie met de aanpalende vervoerregio's. Het kaartje met de gewenste toestand is het vijfde voorstel (slide pagina 20). De lokale besturen van de Westhoek onderzoeken nauwgezet hoe mensen aan de attractiepolen en de vervoersmagneten kunnen komen. Het studie bureau Traject, hanteert een iets andere aanpak. In de tabel (slide pagina 21) worden een aantal wijzigingen voorgesteld voor de samenstelling van het netwerk. Voor het vervoer op maat kiest men voor een betere afstemming van bestaande initiatieven. Dat is een van de lessen uit het Deense systeem.

2.2.4. Vervoerregio Antwerpen

Filip Boelaert legt uit dat het Toekomstverbond tussen de burgerbewegingen, de stad en de Vlaamse Regering het startpunt is geweest in de vervoerregio Antwerpen. Dat Toekomstverbond is ook bekend uit de dossiers van het Masterplan Antwerpen. Een uitvloeisel daarvan is het Routeplan 2030 dat een echte visie wil uittekenen op de toekomstige mobiliteit in de hele regio, die zowel infrastructurele als niet-infrastructurele maatregelen zal moeten bevatten. Ook dat maakt deel uit van het Toekomstverbond. Hier wordt het voorzitterschap opgenomen door de schepen van Mobiliteit van de stad Antwerpen. De spreker zelf neemt het covoorzitterschap op vanuit het Departement MOW. Hij speelt namelijk ook een rol in het Toekomstverbond en in het overleg met de burgerbewegingen. De opdracht voor de opmaak van het Routeplan 2030 wordt eerstdaags gegund. Dan kan men van start gaan met de besprekingen. In de vervoerregio Antwerpen werd van meet af aan gekozen voor een geïntegreerde mobiliteitsvisie. Belangrijke elementen daarbij zijn de Citypass en MaaS. Citypass zou een geïntegreerd ticketing systeem zijn van de NMBS en van De Lijn. Binnen MaaS is het de bedoeling om digitale platformen mee te integreren. Op dat vlak is de vervoerregio Antwerpen een voorloper. De NMBS zal aanwezig zijn op de verschillende vervoerregioraden. Dat is belangrijk binnen een grootstedelijke regio als Antwerpen.

Gezien de link met het Toekomstverbond is deze vervoerregio anders gestructureerd (zie slide pagina 23). Binnen de regioraad is er een dagelijks bestuur dat bestaat uit een aantal politieke vertegenwoordigers die de werkzaamheden van de regioraad voorbereiden. Dat kan men vergelijken met het college in de Mechelse regio. De regioraad koppelt terug met de werkgemeenschap en met het werkplatform. Het werkplatform is een samengaan van alle mogelijke administraties die bepaalde dossierstukken moeten voorbereiden ter bespreking op een regioraad of op een van de werktafels van de werkgemeenschappen. Op dit ogenblik zijn er vier werktafels actief, onder meer rond de overkapping en rond de Oosterweelverbinding. Ze staan onder de coördinatie van de intendant voor de overkapping. Alles is dus met alles verbonden. Het basiswerk gebeurt in overleg met de lokale besturen en met de burgerbeweging aan de werktafels, de administratieve voorbereiding gebeurt binnen de werkplatformen. De regioraad bespreekt al die zaken in het kader van de structurering van het openbaar vervoernetwerk, maar ook in het kader van de toekomstige mobiliteitsvisie van het Routeplan 2030. De complexiteit van het model heeft vooral te maken met het feit dat men de betrokkenheid van alle partners zo groot mogelijk wil maken.

2.2.5. Financiering

Roger Kesteloot zegt dat men goede afspraken heeft kunnen maken over de financiering. De omschakeling naar basisbereikbaarheid moet niet leiden tot besparingen. Het moet een budgetneutrale operatie worden. Men streeft wel naar een meer efficiënte inzet van de bestaande middelen. De huidige verdeling van de exploitatiemiddelen over de vervoerregio's blijft geldig. Een nieuw ontwikkeld kostenmodel, dat ook aan een audit werd onderworpen, heeft een beeld kunnen geven van de huidige verdeling van de middelen over de proefregio's. Die

methodiek zal men ook hanteren voor de andere regio's. De Vlaamse enveloppe voor de proefregio's is intussen bekendgemaakt aan de vervoerregioraden. Per vervoerregio wordt er dus gewerkt binnen een gesloten financiële enveloppe.

De financiële middelen zelf worden niet overgedragen. Het gaat om een soort van trekkingsrecht. De middelen voor het aanvullend net en voor het vervoer op maat komen terecht bij de vervoerregio's om ingezet te worden voor het ontwikkelde vervoersplan. Binnen de Vlaamse begroting werden de nodige begrotingstechnische maatregelen genomen om de beschikbare middelen te groeperen onder het nieuwe programma Basisbereikbaarheid.

Binnen de financiering worden de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd. Ten eerste moet, ondanks de ingrijpende wijziging, de continuïteit van het aanbod gevrijwaard worden. Ten tweede moeten de vervoerregio's voldoende kansen krijgen om hun expertise uit te bouwen. En tot slot moet men aan de huidige uitvoerders voldoende bedrijfseconomische continuïteit bieden. Dat is belangrijk voor De Lijn, maar ook voor de tientallen privé-exploitanten die rijden in opdracht van De Lijn. In de praktijk betekent dit dat De Lijn een ontwerp van kernnet en aanvullend net maakt voor elke regio, op basis van de beschikbare middelen voor het regulier openbaar vervoer. Dat is abstractie makend van budgetten van De Lijn voor het vraagafhankelijk vervoer, zijnde hoofdzakelijk de belbussen en het leerlingenvervoer van het buitengewoon onderwijs. Dat laatste wordt volledig uitbesteed aan privé-exploitanten. Op termijn zouden deze middelen wel mee ingeschakeld kunnen worden in het vervoer op maat. In eerste instantie zal men voor het vervoer op maat kunnen rekenen op de huidige budgetten van De Lijn voor de huidige belbusexploitatie. In 2015 ging het om een bedrag van ruim 30 miljoen euro. Het is ook de bedoeling om te zoeken naar andere vormen van synergie. De bussen die gebruikt worden voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs zouden momenteel suboptimaal gebruikt worden. Misschien kunnen ze in de daluren ingezet worden om het vervoer op maat te verbeteren.

Voor de financiering van het geheel werd een kostenmodel uitgewerkt dat geauditeerd werd door Deloitte en TML. Dit consortium heeft ook een studie uitgevoerd om te achterhalen hoe de budgetten optimaal verdeeld kunnen worden over de hiërarchische lagen in het net. De conclusie was dat er nog optimalisatiemogelijkheden zijn, zeker tussen aanvullende net en het vervoer op maat. Het vervoer op maat zou uitgebreid kunnen worden op basis van synergieën. Het is de bedoeling om elke euro optimaal te gebruiken. Nu zitten de middelen nog te vaak in de reguliere lijnen van het aanvullende net. De vervoerregioraden kunnen de beschikbare middelen naar eigen inzicht inzetten, liefst ook op basis van objectieveerbare gegevens.

Deloitte en TML hebben vier scenario's onderzocht (zie slide pagina 27). Het tweede scenario van links is het voorkeursscenario. De conclusie is dat er binnen de bestaande enveloppe nog een reizigersgroei mogelijk is. Dat is ook een van de ambities van de hervorming.

De eerste ervaring binnen de proefregio's is dat de vervoerregioraden er niet massaal voor kiezen om budget van de reguliere lijnen af te romen voor vervoer op maat waarmee men per definitie kleinere verplaatsingsstromen bedient. Over het algemeen komen ze dicht bij de ontwerpen van De Lijn uit. De vervoerregioraden hebben oog voor het feit dat men de gelaagdheid optimaal met elkaar moet kunnen verbinden. De ontwikkelde methodologie van De Lijn sluit dus al dicht aan bij de vervoersvragen die de lokale mandatarissen willen opvangen. Ze wordt dan ook erkend als een waardevol instrument binnen het besluitvormingsproces van de vervoerregioraden.

2.3. Voorlopige evaluatie, inzichten en werkpunten

Filip Boelaert brengt een voorlopige evaluatie. Vooreerst is het interbestuurlijk overleg sterk verbeterd. Binnen de vroegere gemeentelijke commissies voor de begeleiding van mobiliteitsplannen slaagde men er zelden in om het eigen gemeentelijke belang te overstijgen. Nu werken verschillende gemeenten samen op regionaal niveau en dat leidt gemakkelijker tot oplossingen op een hoger strategisch niveau. De politieke vertegenwoordigers hebben een mandaat. Ze weten vaak ook het best wat er gebeurt op het terrein. De Vlaamse overheid doet ook meer inspanningen om met één stem te spreken. Het Departement MOW neemt nu de regierol op. Het moet zoeken naar een nieuwe vorm van samenwerking met AWW en met De Lijn. Ook de NMBS en Infrabel verkiezen een regionaal overleg boven de vroegere 308 gemeentelijke begeleidingscommissies. De provincie wordt meestal betrokken als het gaat over het fietsbeleid. Het Departement Omgeving speelt een rol in functie van agenda's. Het covoorzitterschap van het departement betekent vooral een vorm van ondersteuning voor de vervoerregio. Het ambtelijk vooroverleg bereidt voor, het bestuurlijk overleg beslist.

Er is een verhoogde participatie en inspraak. In de vier regio's werden stakeholders wel degelijk vooraf bevroegd over hun verwachtingen. De vervoerregioraad moet een advies geven over het kernnet. Een sterk advies kan men niet zomaar naast zich neerleggen. Men moet minstens goed motiveren waarom men er al dan niet rekening mee houdt. De vervoerregio krijgt een beslissende rol bij de uitrol van het aanvullende net en het vervoer op maat. Aldus krijgen de lokale overheden een grotere impact op de organisatie van het gemeenschappelijk vervoer binnen hun regio. De mobiliteitsplannen worden opgemaakt voor regio's en niet langer voor elke gemeente afzonderlijk. Ten slotte moet de vervoerregio in de toekomst ook instaan voor de monitoring en de evaluatie van de basisbereikbaarheid.

Het nieuwe systeem heeft een grote impact op de interne organisatie van de Vlaamse overheid. De raad van bestuur van De Lijn heeft ondertussen de principes van interne reorganisatie goedgekeurd. Het startschot voor het uitrollen van het to-be-organisatiemodel is gegeven. Dat moet De Lijn helpen om na de liberalisering van de markt in 2020 mee te draaien in een meer concurrentiële omgeving en om de werking maximaal af te stemmen op de vervoerregio's. Het Agentschap Wegen en Verkeer kent een gelijkaardige evolutie. Tot voor kort dienden de gemeenten elk afzonderlijk samen te werken met de ingenieurs. Nu zal men werken met regiomanagers die een uniek aanspreekpunt zullen vormen voor de gemeenten in de regio. De regiomanagers moeten ook de vervoerregioraden begeleiden en de resultaten ervan terugkoppelen naar de agentschappen. Van het departement vergt dit een nieuwe aanpak. Het Departement MOW wordt een vertegenwoordiger van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, op een meer regionaal niveau. Het moet leren omgaan met de vragen van de politieke vertegenwoordigers. Het moet de verschillende vervoerregio's opstarten en daar de rol van voorzitter of covoorzitter opnemen. Men moet werken aan regionale mobiliteitsplannen. De input van lokale en bovenlokale ervaringen is daarbij interessant. Het departement zal in dat verband zijn beleidscapaciteit moeten versterken.

Roger Kesteloot gaat in op de methodologie voor het vervoersplan. De gevolgde stappen worden schematisch weergegeven op pagina 33 van de presentatie. De methodologie is binnenshuis uitgewerkt en wordt verder geoptimaliseerd, onder andere op basis van de conclusies van Deloitte en TML en van de opmerkingen in de vervoerregioraden in de proefregio's. De resultaten worden telkens getoetst aan de analyse van de vervoersmagneten in een bepaalde regio.

De basisbereikbaarheid betekent niet alleen een overstap van een aanbodgericht naar een vraaggericht model. Binnen het nieuwe model speelt niet alleen de woonplaats van de mensen een rol, maar ook de bestemmingen. De vervoermagnetenanalyse onderzoekt de concentraties van woningen, arbeidsplaatsen en scholen en hun dichtheid als attractiepool. Dit is dus een methode om een vervoersnetwerk af te toetsen. Voor het opbouwen van een netwerkstructuur zijn er echter nog andere insteken nodig. De ruimtelijke configuratie is het belangrijkste uitgangspunt bij het bekijken van de vervoersmagneten. Het is de bedoeling om de band te leggen tussen mobiliteit en de bestaande én wenselijke ruimtelijke ordening. In Aalst en Mechelen is men tot de conclusie gekomen dat het ontwerp van kernnet en aanvullend net van De Lijn in grote mate overeenkomt met de analyse van de vervoersmagneten.

De methodologie vertrekt uiteraard van de principes in de conceptnota Basisbereikbaarheid die eind 2015 tot stand gekomen is en die onlangs opnieuw besproken is door de Vlaamse Regering. Ze vertrekt ook van het principe van de hiërarchisering van het net in vier lagen. Dat impliceert dat De Lijn geen dubbel aanbod wil creëren als de attractiepolen voldoende bediend worden door het spoorwegaanbod. Tenslotte is het belangrijk om de verplaatsingsstromen te detecteren over alle modi en motieven heen. De Lijn moet niet alleen oog hebben voor het woon-werk- en het woon-schoolverkeer, maar ook met andere mogelijke motieven om zich te verplaatsen. In dit verband is het begrip intrinsiek potentieel belangrijk. Het intrinsieke potentieel van een mogelijke verbinding voor collectief vervoer wordt bepaald op basis van de gewogen verplaatsingsstromen tussen twee kernen, rekening houdend met de trajectlengte. Dan kan men onderzoeken hoe de netwerkopbouw daar het best kan op inspelen. Op pagina 36 van de presentatie staan twee verschillende voorbeelden. In het voorbeeld links is er een combinatie van trajecten. Omwille van de ruimtelijke ordening maakt men aan de ene kant een noordwestelijke en aan de andere kant een noordoostelijke verbinding. Als die verbindingen elkaar op een bepaald punt ontmoeten, dan kan men in het gebundelde gedeelte een hogere frequentie realiseren. Omgekeerd kan eenzelfde lijn in de loop van het traject verschillende kwaliteitsniveaus krijgen omwille van variaties in bevolkingsdichtheid.

Het huidige net is het vertrekpunt. Men maakt echter een duidelijker keuze tussen ontsluiten en verbinden. Op zware assen worden de snelheid en de betrouwbaarheid verbeterd. Men vertrekt van de gekende plannen en vragen. De lokale besturen moeten in de vervoerregioraden ook een beeld schetsen van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen zoals de inplanting van belangrijke attractiepolen. Dat kan leiden tot de vraag om het locatiebeleid beter af te stemmen op bestaande assen en hoogwaardige vervoerslocaties. Op basis van de verkeersmodellen laat men verschillende scenario's draaien. Dat is een iteratief proces. Het ontwikkelde kostenmodel kan een beeld geven van de budgettaire gevolgen van de verschillende simulaties.

Binnen het kernnet zijn er A-, B- en C-lijnen, afhankelijk van het intrinsieke potentieel. Een A-lijn heeft bijvoorbeeld een intrinsiek potentieel van meer dan 15.000 plaatsen en moet voldoen aan een aantal kwaliteitseisen op het vlak van frequentie en van capaciteit, en liefst ook op het vlak van doorstroming (slide pagina 38). Na de drie types van kernnetlijnen komt het aanvullende net. Daar zijn de vervoersstromen iets kleiner en kan ook de frequentie aangepast worden. Ook in het aanvullende net is een minimale frequentie van een rit per uur aangewezen. Bij een frequentie van een rit om de twee uur kan men het inschakelen van geïntegreerd vervoer op maat overwegen.

Via de vervoerregioraden wil De Lijn de dialoog aangaan met de lokale besturen die op dit ogenblik niet tevreden zijn. Een goede samenwerking met de lokale besturen binnen de vervoerregioraden zal wellicht een positieve impact hebben

op het ogenblik dat De Lijn vraagt naar flankerende maatregelen voor een betere doorstroming. Een goede doorstroming kan zorgen voor een lagere exploitatiekosten, zodat men meer kan doen binnen de bestaande enveloppes.

Het concretiseren van het vervoer op maat wordt momenteel getest in de proefregio's op basis van het decretaal verankerde regelluwe kader. Toch wil De Lijn blijven waken over de continuïteit van het aanbod en van de bedrijfsvoering. Met het testen van het vervoer op maat zal men beginnen in een of twee belbusgebieden. Daarin zal men het doelgroepenvervoer systematisch integreren. In een eerste fase zou men omwille van de continuïteit een beroep blijven doen op de belbuscentrales van De Lijn en de mobiliteitscentrale aangepast vervoer, die haar expertise heeft bewezen in het kader van het doelgroepenvervoer. In de definitieve situatie zou men dan schaafeffecten creëren door alle vormen van vervoer op maat te integreren binnen een enkele mobiliteitscentrale. Die moet informatie en advies verstrekken over het volledige aanbod van het vervoer op maat. Ze zal de ritaanvragen aannemen, de ritten plannen, de dispatching doen naar de verschillende aanbieders van het vervoer op maat en de ritprijs factureren. Daarbij dient ze rekening te houden met de mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker. Binnen het Deense model werden de voordelen van een dergelijke samenwerking stelselmatig ontwikkeld.

De basisbereikbaarheid is geen eenvoudig concept. Daarom is communicatie heel belangrijk. De Lijn heeft zowel intern als extern al heel wat inspanningen geleverd om een draagvlak te creëren voor dat concept. Via de website www.basisbereikbaarheid.be wil ze het publieke gedeelte van de informatie zo dicht mogelijk bij de klanten en de lokale besturen krijgen. De website bevat ook een aparte werkruimte voor de vervoerregioraden. Aan het thema van de basisbereikbaarheid worden twee mobiliteitsbrieven gewijd, een in december 2016 en een in januari 2018. Binnen de vervoerregioraden wil De Lijn binnenkort een nog breder publiek bereiken. Binnen de eigen organisatie zal er meer aandacht zijn voor veranderingsmanagement.

2.4. Verdere stappen

Filip Boelaert beaamt dat de basismobiliteit een heel andere aanpak vergt. Het scherpstellen van de methodologie voor het opmaken van een mobiliteitsplan moet kaderen binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Witboek Ruimte Vlaanderen. De locatie en de mobiliteit moeten in hun samenhang bekeken worden. Het mobiliteitsplan moet zich uitspreken over het gewenste openbaar vervoernetwerk op regionaal niveau, over de vormgeving van de combimobiliteit, over het flankerend beleid, over het fietsroute- en fietssnelwegennetwerk, over het vrachtroutenetwerk en over de infrastructuur voor de diverse modi. Het is ook de bedoeling dat de vervoerregioraad een aantal adviezen formuleert voor het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP). Vervolgens moet er in de vervoerregio een terugkoppeling gebeuren over de investeringen in de regio.

Voor de indeling van de vervoerregio's is er een samenhang op het vlak van de vervoersstromen en een ruimtelijke samenhang. In dat verband streeft het departement naar een intergemeentelijke samenwerking en naar een clustering rond een aantal belangrijke centrumsteden. Tot nog toe werden er vijftien vervoerregio's geselecteerd. De grenzen van de vervoerregio's liggen niet voor 100 percent vast. Aan de gouverneurs werd gevraagd om op dat vlak een bemiddelende rol op te nemen.

Eerst was het de bedoeling dat de proefprojecten zouden lopen tot 31 maart 2018. Dat werd echter met een jaar verlengd. Bijgevolg zal ook het regelluwe kader verlengd worden. Alle vervoerregio's hanteren een eigen aanpak voor het uitwerken van het vervoer op maat.

De eindevaluatie van de verschillende vervoerregioraden zou gebeuren in de loop van 2019. Dan zou de effectiviteit van het vervoersmodel beoordeeld worden en zou er een voorstel worden geformuleerd voor de organisatie van de mobiliteitscentrales. De vraag is hoe men dat zal uitrollen over heel Vlaanderen. De proefprojecten kunnen leiden tot een basisdraaiboek voor de mobiliteitsplannen op het niveau van vervoerregio's. Er zullen financieringsvoorstellen worden geformuleerd die ook een impact kunnen hebben op de Vlaamse begroting en op de lokale besturen. Er zal ook een reguleringsimpactanalyse moeten gebeuren omdat er heel wat regelgeving gewijzigd moet worden. Een aantal decreten zullen moeten worden aangepast (zie slide pagina 48).

De spreker geeft nog een overzicht van de timing (slide pagina 49). De komende twee jaar zal niet alleen het departement, maar ook De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer en de andere collega's van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken hard moeten werken om de timing te halen. Hij rekent erop dat dit zal lukken.

3. Bespreking

De *voorzitter* geeft eerst het woord aan die commissieleden die over deze kwestie een vraag om uitleg hadden ingediend die onontvankelijk werd verklaard en die verwezen werden naar de gedachtewisseling met de minister.

3.1. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1.1. *Tussenkomst van Marino Keulen*

Marino Keulen merkt op dat veel van zijn vragen al zonder voorwerp zijn geworden na de toelichting van de beide sprekers. Het opzetten van vervoerregio's moet zorgen voor meer gemeenschappelijk vervoer. Het is zeker geen besparingsoperatie. Het is ook niet de bedoeling om De Lijn te privatiseren.

Bart Somers, de burgemeester van Mechelen, heeft hem verteld dat dit een heel leerrijk proces is. De lokale beleidsverantwoordelijken kunnen de behoeften inventariseren. Daarbij blijkt duidelijk dat verplaatsingen ook geld kosten. Het is belangrijk om daarbij te kunnen beschikken over de nodige knowhow, onder meer door het delen van good practices. Binnen dit model organiseren De Lijn en de lokale besturen op voet van gelijkheid een aanbod aan openbaar vervoer binnen een bepaalde regio. Die structurele samenwerking komt ook tegemoet aan de klachten over het gebrek aan communicatie tussen beide actoren.

De indeling in vijftien vervoerregio's is op dit ogenblik niet meer dan een ontwerp. Mettertijd kan bijvoorbeeld blijken dat West-Limburg misschien beter kan ingepast worden in het Hageland. Men moet dus pragmatisch tewerk gaan.

Het Departement MOW neemt de regie op zich. Het zal dan ook over de nodige expertise moeten beschikken. De mobiliteit zal in de lokale verkiezingen van 2018 meer dan ooit een issue zijn, tot in de verste uithoeken van Limburg. Dat hangt samen met vergrijzing, filevorming, milieubewustzijn en verkeersveiligheid. De overheid moet dus rekening houden met deze roep in de samenleving. Deze conceptnota Basisbereikbaarheid is in dat verband een belangrijke stap, die op het juiste moment komt.

3.1.2. *Tussenkomst van Karin Brouwers*

Karin Brouwers verwijst naar een enquête van de VVSG die aantoont dat het merendeel van de lokale bestuurders helemaal niet tevreden is over de samenwerking met De Lijn. Wat wil de minister doen om de relatie met de lokale

besturen nu al te verbeteren? Op dit ogenblik blijven de vervoerregioraden immers nog beperkt tot vier regio's.

De conceptnota geeft een stand van zaken van de proefprojecten. Het gaat echter niet om een echte evaluatie. Daarom had haar fractie aan de commissie-voorzitster gevraagd om hier vandaag een afgevaardigde te kunnen horen van elke vervoerregioraad. Dat is echter niet gelukt. Zij had hun willen vragen of men in de proefregio's tevreden is over de samenwerking met De Lijn, wat beter kan en of er nood is aan bijkomende ondersteuning.

Bij de bespreking van het jaarverslag 2016 van De Lijn was er sprake van een gebrek aan betrokkenheid van de NMBS (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 1243/1). Binnen het proefproject Antwerpen zou dat geen probleem meer zijn. Het AWV zou ook onvoldoende betrokken zijn.

Het kern- en aanvullend net zou minimalistisch ingevuld worden. Daar lijkt nu wel verandering in te komen. De gemeenten aan de rand van een vervoerregio vrezen altijd dat ze stiefmoederlijk behandeld zullen worden. De fiets wordt te veel over het hoofd gezien. De knowhow bij de lokale besturen is niet overal even groot. De Lijn heeft immers decennialang een monopoliepositie bekleed. Het stakeholdersoverleg is na een eerste fase wat stilgefallen. Het is nochtans belangrijk om attractiepolen zoals ziekenhuizen voldoende te betrekken. Er zijn al enkele gunstige evoluties merkbaar. Dat blijkt echter onvoldoende uit de conceptnota.

Binnen de proefregio's is er nog wat bezorgdheid over de budgetneutraliteit. Binnen de regio Mechelen zouden er bussen met een goede bezettingsgraad geschrapt worden om nieuwe bestemmingen in Mechelen-Noord te ontsluiten. Zij denkt dat een verruiming van het aanbod mogelijk moet zijn als er in een gebied belangrijke nieuwe bestemmingen bediend worden.

Het budget voor het vervoer op maat zou volgens de studie van Deloitte en TML evolueren van 32 naar 112 miljoen euro. De huidige 32 miljoen euro komt van de belbussen, het leerlingenvervoer en de DAV's. Men moet in de eerste plaats innovatieve oplossingen uitwerken voor het vervoer op maat. Bij de algemene uitrol in 2020 zal men daarvoor zeker een voldoende groot budget moeten uittrekken. Misschien vergt dat bijkomende middelen. Daarover is de conceptnota niet helemaal duidelijk. De vervoerregioraden kunnen zelf beslissen over de uitbreiding naar 112 miljoen euro, maar de budgettaire enveloppe ligt vast. Is de uitbreiding naar 112 miljoen euro dan alleen mogelijk als er middelen worden weggenomen van het kern- en aanvullend net, zoals vermeld op pagina 12 van de nota? Het huidige net is heel uitgebreid en niet altijd even efficiënt, zeker niet voor de last mile. Als men het huidige budget van De Lijn in een regio gebruikt om een efficiënt kern- en aanvullend net te maken, dan blijft er niet veel over. De tabel bovenaan op pagina 11 van de conceptnota geeft aan welke middelen de vier proefregio's zullen ontvangen voor vervoer op maat. Op pagina 12 worden de huidige middelen voor die regio's vermeld, voor het kernnet en voor het aanvullende net. Komt het totaal overeen met de exploitatiekosten van De Lijn voor die regio's? Zit het bedrag voor het vervoer op maat daarin? In de toekomst zou er een indicatieve budgettaire meerjarenplanning moeten worden opgemaakt zodat het duidelijk wordt welke middelen De Lijn krijgt voor elke regio, wat er minder wordt uitgegeven voor het kern- en aanvullend net en wat er overblijft voor een vervoer op maat. Ze vindt het eigenaardig dat een stijging van het budget voor vervoer op maat gepaard moet gaan met een daling van het budget voor het kern- en aanvullende net. Als het kernnet en het aanvullende net efficiënter worden, dan zal de kostprijs ervan dalen. CD&V vindt het erg belangrijk dat de gemeenten op termijn voldoende middelen krijgen voor het vervoer op maat, in het kader van de vervoerregio's. Hoe worden de efficiëntie-

winsten van De Lijn binnen het nieuwe model verrekenend? Kunnen de vervoerregioraden daar mee de vruchten van plukken? Is een bijkomende lijn op het kern- of aanvullend net echt alleen mogelijk als er een andere goed functionerende lijn geschrapt wordt? CD&V vreest dat het openbaar vervoer, zeker op het platteland, voor een stuk afgebouwd zal worden. Hoe strookt dit alles met de verdere uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer? Elke transitie naar een nieuw systeem gaat toch gepaard met bijkomende kosten. Een proefproject moet soms kunnen mislukken. Men probeert namelijk een aantal dingen uit waarvan het succes niet verzekerd is. Daarom vindt ze het niet wenselijk om het principe van de budgetneutraliteit ook in de eerste fase te handhaven. Ze vindt dat de regering voor wat extra middelen moet zorgen.

Op de C-lijnen van het kernnet zou er tot 19 uur minstens één voertuig per uur moeten rijden. Zij denkt dat elke lijn van het kernnet minstens twee voertuigen per uur zou moeten tellen en dat er ook voldoende vroege en late bussen zouden moeten zijn. Dat is nodig om mensen te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen. Voor het aanvullende net worden er geen minimumnormen bepaald. Ook hier vindt ze het belangrijk dat er voldoende vroege en late bussen zijn. Voor de spits en voor het weekend zou men voor de regio's Aalst en Westhoek kiezen voor vervoer op maat. CD&V vindt dat De Lijn ook buiten de spits voor een voldoende aanbod moet zorgen en dat men niet alles mag afwentelen op de gemeenten.

Het nieuwe systeem wil inzetten op een betere bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen door lijnen recht te trekken. Dat moet een snellere en frequentere bediening mogelijk maken. Haar fractie hoopt dat deze ingrepen niet als een afbouwoperatie zullen worden gepercipieerd. Ze stelt wel vast dat er in Aalst veel bochtige wegen zijn. Daardoor wordt het moeilijk om het beoogde visgraatmodel te realiseren.

Het kern- en aanvullend net bestaan momenteel alleen op papier. Wanneer zal dit systeem uitgerold worden? Nu is dat namelijk nog niet mogelijk omdat het kernnet grensoverschrijdend is. Dan is het ook moeilijk om een evaluatie te maken. Het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat bepalen immers elkaars sterktes en zwaktes. Daarom moeten ze zo veel mogelijk parallel worden uitgerold. Binnen de proefprojecten zal evenwel alleen het vervoer op maat uitgerold kunnen worden, in bepaalde belbusgebieden. Dat zal leiden tot meerkosten. De rest van het aanbod van De Lijn blijft immers bestaan.

Blijkbaar wil men de middelen van de belbussen gebruiken voor de proefprojecten vervoer op maat. De studie heeft zich gebaseerd op de situatie van 2015. In 2014 werden echter her en der belbussen afgeschaft. Is er nog een reservebudget van de vroegere belbussen dat nu kan gebruikt worden voor vervoer op maat?

De vervoerregio staat in voor de bottom-upbewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid. Over het kernnet heeft de vervoerregio een adviserende bevoegdheid. Over het aanvullende net kan ze mee beslissen, zij het met unanimiteit. Als er geen consensus is, mag de minister beslissen. Zijn de verschillende lokale besturen binnen de proefprojecten in staat gebleken tot uniforme beslissingen, ondanks hun soms tegengestelde belangen? Ze heeft gehoord dat de lokale besturen binnen het nieuwe systeem beter in staat zijn om te kijken naar het bredere plaatje. Tot nog toe heeft men echter nergens een echt akkoord bereikt over het kern- en aanvullend net. In Aalst is er wel een advies. Ze wil ook weten hoe men de stakeholders tussentijds beter wil betrekken.

De vervoerregio's zouden van het Departement MOW alle nodige informatie moeten krijgen over de vervoersstromen in het gebied. Het is positief dat de capaciteit van MOW uitgebreid zal worden om onderbouwde adviezen te geven. Ze hoopt dat haar regio, de regio Hageland, die misschien beter de regio Leuven zou worden genoemd, voldoende zal kunnen leren uit de proefprojecten.

Heist-op-den-Berg behoorde tot de proefregio Mechelen. Volgens de nieuwe indeling zou die gemeente echter tot de regio Kempen behoren, hoewel de meeste bussen van Heist-op-den-Berg naar Lier en Mechelen rijden. De burgemeester werd van die wijziging niet eens op de hoogte gebracht. Bornem en Sint-Amands, die ook ingedeeld waren bij de vervoerregio Mechelen, zouden verhuizen naar de regio Waasland. Ondertussen zijn Sint-Amands en Puurs bezig met een fusieoperatie. Waarom werden die gemeenten verwijderd? Gebeurde dat met inspraak? Is de minister het idee genegen om dergelijke grensgemeenten met een adviserende stem aan meerdere vervoerregio's toe te wijzen?

De middelen van de DAV's zijn vandaag afhankelijk van de bediende doelgroep. Voor een rolstoelgebruiker krijgt men bijvoorbeeld meer dan voor een stapper. Indien de DAV's binnen het vervoer op maat meer stappers moeten vervoeren, dan dreigt hun financiering in het gedrang te komen. Bovendien werken de DAV's met vrijwilligers of met mensen die werken binnen artikel 60, paragraaf 7, van de OCMW-wet. Zij kunnen niet op dezelfde manier worden ingeschakeld als professionele bestuurders. Van een vrijwilliger kan men niet verwachten dat hij stand-by staat in afwachting van een oproep. Daarom hanteren de DAV's een standaard reservatietermijn van twee dagen. Deze vrijwilligers hebben vaak ook een bijzondere relatie met de klanten die een bijzondere zorgnood hebben. Een professionalisering kan leiden tot hogere tarieven voor klanten die het sowieso al moeilijker hebben. Bij de verdere uitrol van het vervoer op maat mag men de welzijnselementen niet uit het oog verliezen. Welke maatregelen zal men in dat verband nemen? Welke tarieven zal men hanteren voor het vervoer op maat? Ze vindt dat het vervoer goedkoper zou moeten zijn als men vooraf belt. Als er ooit een platform komt voor heel Vlaanderen, dan zouden de betrokkenen zelf die keuze moeten kunnen maken.

De Lijn zal onderzoeken of ze, als facilitator of als uitvoerder, een rol kan spelen binnen het vervoer op maat. Zijn er daarover al studies gebeurd? De proefprojecten beginnen stilaan vorm te krijgen. Daarom is het goed dat men overweegt om met een communicatiebureau in zee te gaan. Er zullen immers steeds meer vragen rijzen, bij beleidsmakers, stakeholders en gebruikers van het openbaar vervoer.

Haar fractie draagt het concept van de basisbereikbaarheid een warm hart toe. Geïnspireerd door het regionet-Leuven, heeft ze destijds zelf een voorstel in die richting gedaan. Daarbij zou er gewerkt worden met een visgraatmodel, met sterke, rechte kernlijnen, met weinig haltes, waarop aanvullende lijnen kunnen aantakken en waarbij innovatieve oplossingen zorgen voor de first en last mile. Zij denkt dat een dergelijk systeem de mensen kan verleiden om in de toekomst vaker het openbaar vervoer te nemen. Daarvoor moet er echter voldaan zijn aan een aantal basisvoorwaarden. De uitwerking van het concept moet in lijn blijven met de doelstellingen van de conceptnota Basisbereikbaarheid. Kern- en aanvullend net moeten voldoende fijnmazig worden uitgebouwd, in een visgraatmodel. Het aanbod moet geoptimaliseerd worden, maar het mag niet drastisch afgebouwd worden. De vervoerregio's moeten voldoende budget krijgen om de hiaten in te vullen met het vervoer op maat. Nieuwe ontsluitingen binnen het kern- en aanvullend net mogen niet om louter budgettaire redenen leiden tot de afbouw van andere goed functionerende lijnen. De lokale besturen moeten ondersteund worden via het Departement MOW.

3.1.3. *Tussenkoms van Orry Van de Wauwer*

Orry Van de Wauwer informeert naar de plannen rond de toegankelijkheid van de haltes. CD&V heeft de ambitie om het kernnet binnen de vervoerregio's integraal toegankelijk te maken voor mindermobielen. De minister heeft in zijn antwoord op de schriftelijke vraag van de spreker verwezen naar de proefprojecten rond toegankelijkheid die gestart zijn binnen elke provincie. Vanaf 13 november 2017 kunnen rolstoelgebruikers zonder reservering gebruikmaken van het openbaar vervoer op één lijn per provincie. Is het de ambitie om dit uit te breiden naar het kernnet binnen elke vervoerregio?

Is het de bedoeling om de MAV en de DAV te integreren binnen het vervoer op maat? Hoe staat men tegenover rolstoelgebruikers die in groep willen reizen, samen met hun begeleiders? Op dit ogenblik komt de MAV financieel tussen als dit vervoer niet mogelijk is binnen het reguliere aanbod waardoor men een beroep moet doen op privé-initiatieven. Zal dat nog mogelijk zijn na de integratie in het vervoer op maat?

Over de Citypass in Antwerpen zijn er opmerkingen rond de kostprijs en rond het feit dat de rand van de stad niet wordt bediend. Hijzelf wil weten welke rol men ziet voor de deelfietssystemen.

Het voorbije jaar is 8 procent van de haltes van De Lijn afgeschaft. Past dat binnen de uitrol van de basisbereikbaarheid? Zullen er in de toekomst nog meer haltes verdwijnen?

3.1.4. *Tussenkoms van Annick De Ridder*

De fractie van Annick De Ridder gelooft sterk in het concept van de basisbereikbaarheid. De blinde aanbodpolitiek wordt verlaten voor efficiënt en vraaggericht openbaar vervoer. Nieuw is ook de sterke betrokkenheid van de lokale overheden en private partners, naast de duidelijke neutraliteit van de regierol. Zij waardeert dat een tussentijdse stand van zaken werd gepresenteerd. Positief voor haar is dat men volop bezig is met de afbakening van kern- en aanvullend net en met de opmaak van de vervoersplannen. Zij is ook verheugd dat Antwerpen is toegevoegd als proefproject. Dat de mentaliteitsomslag bij alle actoren groeipijnen veroorzaakt, was te verwachten. Het lid gewaagt van kennislacunes, terreinafbakening en koudwatervrees. Hoe dan ook was de gezamenlijke presentatie hoopgevend.

Is het aanbieden van een rit per uur in elke richting geen versoepeling ten opzichte van de huidige twee uur, voor wat het aanvullende net betreft? Op basis waarvan zijn de drempels vastgelegd? Heeft men de kostenplaatsen berekend per reiziger per rit? Of heeft men afgewogen tegenover de klassieke acht reizigers per rit?

Vervolgens peilt ze naar de implicaties van de geleidelijke integratie van deur-deurvervoer van het doelgroepenvervoer in vervoer op maat. Bedoelt men mensen die minder goed te been zijn, of wil men deur-deurvervoer veralgemenen? Dat laatste zou nog verder gaan dan de basismobiliteit en dat kan toch niet de bedoeling van de hervorming zijn?

De resultaten van de proefprojecten op het vlak van het betrekken van de privé- en taxisector zijn teleurstellend. De interesse blijkt zeer beperkt te zijn. Heeft men in Aalst ook de taxisector aangeschreven? Waarom staat het vizier in Mechelen niet open voor de hele markt? Die behoudsgezindheid stoort haar. Gaat het departement de vervoerregio's wijzen op die mogelijkheid? Zijn de steden en gemeenten te conservatief? Zij vreest dat het probleem inderdaad bestuurlijk is

want ook de conceptnota wil op pagina 6 bij voorkeur de bestaande initiatieven integreren. Zij is het er niet mee eens dat het daartoe beperkt zou worden. Als men met de bestaande middelen meer wil doen, zal men verder moet kijken.

Wat de regierol betreft, acht zij het belangrijk dat de beleidscapaciteit in het departement wordt versterkt. De zoektocht naar synergie en verschuivingen lijkt echter moeizaam te verlopen, ook al erkent ze dat de oefening niet evident is. Moet geen tandje worden bijgestoken? De leidend ambtenaren hebben de verantwoordelijkheid dat men niet naast elkaar blijft werken, en dat geen nieuw waterhoofd ontstaat, waarschuwt het lid.

Tot slot vraagt zij concrete informatie over de uitrol van ReTiBo. Tegen wanneer wil men op welke assen over cijfers beschikken? Klopt het dat de nieuwe belbuscentrales nog altijd onder kinderziektes lijden?

3.1.5. Tussenkoms van Renaat Landuyt en replieken van Marino Keulen en Annick De Ridder

Renaat Landuyt vraagt zich bezorgd af wie men bezighoudt met de verlenging van de proefperiode. Wacht men op de volgende minister of stelt men de inspraak van de gemeenten uit? Dat zij, samen met de VVSG, enthousiast zijn over de plannen komt doordat 80 percent van hen vandaag ontevreden is, werpt hij op. Hij onderstreept hoe belangrijk het is voor Vlaanderen dat het een eigen vervoersmaatschappij heeft, maar vreest dat men dat in gevaar brengt met wat voorligt, ook al aanvaardt hij basisbereikbaarheid als een verbetering van basismobiliteit. Hij bespeurt immers onrustwekkende tendensen.

In afwachting sluit hij zich aan bij de grote vraag van Karin Brouwers: wat ondertussen? Men verlengt de proefperiode met een jaar maar de gemeenten wachten op (minstens een gevoel van) grotere inspraak. In zijn eigen stad Brugge is de unanieme gemeenteraad het al twee jaar oneens met de trajecten van De Lijn. Gevolg is dat 420 bussen door het historisch centrum blijven rijden, hoewel ze slechts 2 kilometer omweg zouden moeten maken om dat te mijden. Hij vreest dat nog andere gemeenten het nieuwe uitstel geen aangename situatie vinden. In afwachting van de op zich lovenswaardige reductie van 308 vervoerregio's naar 15 blijven in 80 percent van de gemeenten de conflicten bestaan. Hoe kan men ondertussen voor meer lokale inspraak zorgen?

Een basisgevaar van de vraaggerichte aanpak is dat hij niet in het belang van de bewoners is in een stad met veel bezoekers. In Brugge komen er elk jaar 6 miljoen in een zone van 18.000 bewoners. De eerste groep biedt natuurlijk enorme mogelijkheden voor De Lijn, die meer volk kan vervoeren en tegelijk woongebieden minder moet bedienen. Dat is iets anders dan het oude concept van basisdienstverlening dat men verlaten heeft.

Het lid is ook bezorgd over de ontwikkeling na 2020, meer bepaald in het licht van de mogelijke privatisering. Hij spreekt van een enorm risico. Als de regierol naar de administratie gaat, hoeft De Lijn alvast om die reden geen overheidsapparaat te blijven. Hij verzekert dat zijn bezwaar niet ideologisch is maar praktisch, want in Brugge betreft zijn partij privéfirma's, waarvan hij de concessie voor kleine busjes als voorbeeld geeft. Die wordt gefinancierd met Brugs belastinggeld omdat De Lijn niet wil meewerken. Maar welke reden kan er in 2020 in het kader van de concurrentieregels op de geliberaliseerde markt nog overblijven om De Lijn als openbaarvervoermaatschappij te behouden? Zelf vindt hij De Lijn met al haar gespecialiseerde kennis de beste vervuller van de regierol. Hij begrijpt niet dat men dat niet behoudt.

Vervolgens roept hij de vraag op wie zal instaan voor de streken waar de vraag laag is. Waarom is de ene burger minder belangrijk geworden dan de andere? Het is net omwille van een maatschappelijke doelstelling dat de overheid optreedt op de markt. Dat spoor van gelijke behandeling wordt verlaten, wat bijzonder onrustwekkend is. Hij hoopt dan ook dat tijdens de proefperiode zal bewezen worden dat De Lijn wel efficiënt kan werken en dat er afspraken mee kunnen gemaakt worden.

Marino Keulen vindt het departement als regisseur nodig omdat er meerdere spelers komen. De Lijn blijft interne operator voor het kern- en aanvullend net. Dat zou ook in privéhanden kunnen, maar in die ideologische strijd wil hij zijn energie niet verliezen. Men zal immers iedereen nodig hebben om zo veel mogelijk aanbod te realiseren. Tot slot toont de onvrede bij 80 percent van de gemeenten aan dat bij het huidige model kanttekeningen te maken zijn. Basismobiliteit bestond alleen op papier. Doel is dat de reiziger meer mobiliteit van De Lijn en verwante aanbieders krijgt.

Renaat Landuyt is het met al deze woorden eens maar bespeurt in zijn analyse van wat voorligt, een tendens die een andere kant op gaat. Ook hij wil geen ideologisch debat maar meer verplaatsingsmogelijkheden, meer openbaar vervoer en meer privébedrijven. Maar hij is wel voorstander van een strakkere omschrijving van het nut van een Vlaamse vervoersmaatschappij. In wat voorligt, wordt de inspraak van de gemeenten gecorrigeerd door het financiële voordeel van het vervoerbedrijf.

Marino Keulen stelt vast dat ze het eens zijn over meer en over de benadering vanuit de reiziger. Het nieuwe kan men altijd de grond in boren, als het iemand niet zint, maar zeker is dat het bestaande, dure systeem bij niemand nog steun geniet. Verandering is aangewezen, opdat degene die de belastingen betaalt, ook de dienstverlening krijgt.

Renaat Landuyt blijft erbij dat men in het rapport kan lezen dat de mensen niet meer krijgen, maar verliezen. Het is een fout om als overheidsbedrijf te gaan concurreren met de privésector, want daarmee maakt het zich op termijn overbodig. Het staat immers zelfs in zijn doelstellingen dat het niet meer mag gaan voor het niet-rendabele. Een veel betere doelstelling zou zijn om ervoor te zorgen dat een kleiner percentage van de gemeenten ongelukkig is met het aanbod. Men neemt zich echter integendeel voor om daar de eerste twee jaar alvast niets aan te doen, zogenaamd om die hoofdoperator niet in gevaar te brengen.

Annick De Ridder begrijpt niet hoe iemand tegen de voorliggende hervorming kan zijn. Volgens haar verloor de reiziger veel meer in het regime van de basismobiliteit. Die bevindt zich volgens het lid immers op de plaatsen waar het kern- en aanvullend net op focussen, wat de voorkeur verdient boven overal met lege dieselbussen rond te rijden. Zij dacht dat ook de fractie van Renaat Landuyt ondertussen geloofde dat een betere organisatie van het openbaar vervoer mogelijk was. Allicht zal de tevredenheid bij reizigers en gemeenten pas kunnen gemeten worden een paar jaar na de volledige uitrol, merkt ze nog op. Die laatsten worden trouwens pas werkelijk in deze hervorming betrokken bij de afstemming van antwoord en vraag. Zij is ervan overtuigd dat een en ander voor bij een beter openbaar vervoer zorgt, waarin De Lijn een sterke speler is – en waarschijnlijk kan blijven – maar waarin ook plaats is voor een heleboel andere spelers, waaronder private partners.

Renaat Landuyt herhaalt dat hij stappen vooruit wil zetten. Meer inspraak voor de gemeenten is belangrijk. De vraag is dan ook of ze nog twee jaar moeten wachten, ook de ontevredenen. Kan men niet vlugger stappen naar meer

inspraak zetten? Verder is hij voorstander van meer inschakeling van privébedrijven, zij het op een veilige manier opdat men de werking van de overheidsoperator voor de soms niet-rendabele lijnen kan garanderen. Hij vergelijkt met het model van de VDAB. Nu is men te dubbelzinnig bezig, wat vanaf 2020 een groot risico oplevert.

3.1.6. *Tussenkoms van Ingrid Pira*

De fractie van *Ingrid Pira* heeft niet dezelfde mobiliteitsvisie als de regering. Zij zou meer investeren in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. Dat neemt echter niet weg dat zij zich kan vinden in het concept van de basisbereikbaarheid. Vooral de gelaagdheid, de aandacht voor de laatste kilometer en vervoer op maat vindt haar fractie zeer interessant, net als de keuze voor de regio als schaal, het departement als regisseur en AWV als regiomanager. Ook de samenwerking tussen de spelers in de vervoerregio stemt hoopvol. Zij kan zich ook wel vinden in de vraag naar wat intussen moet gebeuren met de ontevredenheid van de gemeenten.

De stand van zaken leert dat het uittekenen van vervoer op maat het moeilijkst is. Geen enkele proefregio is klaar met een vervoersplan. Wanneer wordt de coördinerende mobiliteitscentrale opgericht? Zij heeft enig begrip voor het verlengen van de proefprojecten omdat het nog te vroeg is voor een oordeel.

De vervoersplannen moeten uiteindelijk mobiliteitsplannen worden, die veel verder gaan dan openbaar vervoer. De plannen in de proefprojecten besteden echter weinig aandacht aan de fietsknooppunten, stelt ze vast. Waarom gebeurt dat niet meteen? Roger Kesteloot wijst zelf op het belangrijke verband tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ordening. Het toekomstige bouwen zal immers plaatsvinden langs knooppunten met voorzieningen. Wordt de studie van de VITO 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen' meegenomen in de vervoersmagnetenanalyse?

Waarom worden de reizigers niet opgenomen in de vervoersraden? Ook TTB wordt niet betrokken en stelt in een communiqué vast dat met hun eigen voorstel helemaal geen rekening wordt gehouden. Misschien is dat een idee en moet dat alsnog gebeuren en wel zo snel mogelijk, oppert het lid. De veralgemening van de vervoerregioraden biedt daartoe een uitgelezen kans. De NMBS en Infrabel hebben op dit moment wel zitting maar vertegenwoordigers van de reizigers, de feitelijke opdrachtgevers, niet. Zal de minister voorzien in een participatiestructuur met erkende verenigingen die actief zijn inzake mobiliteit?

Vervolgens vraagt ze of men uit het ontbreken van mobiliteitscentrales en het uitstel mag afleiden dat de uitrol van het nieuwe concept, in weerwil van de zeer ambitieuze timing, niet meer tijdens deze legislatuur zal gerealiseerd worden.

Wanneer worden de regio's definitief afgebakend? Haar fractie, die een voorstel van bijzonder decreet indiende over stads- en streekgewesten (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 670/1), hecht daar veel belang aan als schaal van de toekomst. Zij wil daarom vermijden dat de gebiedsomschrijvingen in de regiovorming van de diverse beleidsdomeinen allemaal verschillend zijn. Zij waarschuwt voor bijkomende verrommeling. Kunnen de ministers niet zorgen voor gelijke omschrijvingen? Het lid wijst daarbij op de gelijkenissen tussen de voorliggende indeling en de resultaten van de regioscreening van de minister-president in 2012.

Welke ervaring heeft men in de proefregio's met doorstroming, die zij de sleutel noemt voor efficiënt openbaar vervoer? De keuze tussen auto, fiets en openbaar vervoer wordt volgens haar immers op zo'n moment gemaakt.

Voert men in het kader van de vervoersmagnetenanalyse zelf onderzoek uit? Het lid attendeert daarbij nogmaals op de VITO-studie. Wordt die erin betrokken?

3.1.7. *Tussenkomst van Lode Ceyssens*

Lode Ceyssens vult aan dat het niet alleen gaat om de huidige verkeersknooppunten maar ook om de toekomstige, geplande, die de ontsluiting van Vlaanderen moeten vervullen.

3.2. Antwoorden van minister Ben Weyts

Ben Weyts legt uit dat de conceptnota is vertrokken van een gesloten enveloppe, waarin een budget zit van 112 miljoen euro voor 15 regio's. Als men pleit voor meer lokale inspraak, moet men er rekening mee houden dat men blijft werken met dezelfde middelen en dat men dus keuzes moet maken. Het komt erop aan om meer op de lokale vraag afgestemd vervoer te organiseren met dezelfde middelen.

Bij de belbussen zijn 13 van de 125 lijnen afgeschaft, omdat de kostprijs er opliep tot 30 en zelfs 40 euro per reiziger. Met diezelfde middelen kan men op een andere manier meer doen voor de reizigers. Hij onderstreept dat in deze regeerperiode meer dan ooit is geïnvesteerd, ook in capaciteit.

De minister bevestigt dat de MAV's mee aan tafel zitten in de vervoerregio's. Het zou dan ook nogal kras zijn dat het sociaal aanbod erop achteruitgaat. Vervoer op maat is echter nog iets anders, preciseert hij. Dat aspect kan nooit volledig opgaan in het reguliere aanbod. In de toegankelijkheid van het rollend materieel voor minder mobiele worden grote stappen vooruit gezet. Wat de toegankelijkheid van haltes betreft, wijst hij erop dat slechts een minderheid in handen is van De Lijn. Men is dan ook aangewezen op de medewerking van de lokale besturen. In de proefprojecten wordt wel het engagement genomen om bepaalde assen 100 percent toegankelijk te maken over een heel tracé zonder dat reservatie vooraf nodig is.

De uitrol van de basisbereikbaarheid gaat gepaard met intensief stakeholdersmanagement, verzekert hij verder. Volgens hem is er nog nooit zoveel inspraak georganiseerd, mede door de lokale besturen te betrekken. Hij gaat ervan uit dat zij, en niet alleen deze of gene vereniging, de woordvoerder zijn van de inwoners.

Zowel de lokale als de globale regierol wordt toegekend aan het Departement MOW. Globaal is het doel om aan combimobiliteit gestalte te geven, terwijl de verschillende entiteiten vroeger al te zeer focusten op hun eigen modus, zoals AWW op auto en vrachtwagen en De Lijn op bus en tram. Die entiteiten worden nu uitvoerder op hun terrein van de globale visie. Lokaal neemt MOW het voorzitterschap van de vervoerregio's waar, waarbinnen de inspraak van onderuit gestalte krijgt en structureel overleg plaatsvindt met alle modi, wat moet leiden tot een mobiliteitsplan. Wel is er altijd een politiek covoorzitterschap.

Hoe kan de reiziger slechter af zijn als hij juist via de lokale besturen en de vertegenwoordiging van het middenveld in het stakeholdersmanagement meer inspraak krijgt? Dan stelt men het democratisch systeem zelf in vraag. Volgens de minister wordt met wat voorlicht, het draagvlak voor en dus de positie van De Lijn juist versterkt in de plaats van verzwakt. De lokale politiek kan bij ongenoegen immers niet meer naar de vervoersmaatschappij doorverwijzen, want men geeft samen gestalte aan het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio's.

In de timing wordt zo snel mogelijk gegaan zonder over de eigen voeten te struikelen. De administratieve voorbereiding vindt plaats nog voor de gemeenteraadsverkiezingen, waarna de nieuwe gekozenen kunnen instappen in een structuur die al op poten staat en ze er inhoudelijke invulling aan kunnen geven.

3.3. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert bevestigt dat consensusbeslissingen mogelijk zijn. Aalst besliste akkoord te gaan met het kernnet. Hij bevestigt eveneens dat MOW de informatietaak op zich neemt om de in de proefprojecten opgedane ervaringen te verspreiden en beschikbaar te maken op de website.

Aan de indeling van de regio's moet nog gesleuteld worden. Dat is ook de reden waarom de gouverneur in een aantal gevallen ingeschakeld wordt. Als Bornem bij Mechelen zit, lijkt het logisch dat ook Sint-Amands erbij komt. Dat zal afhangen van het overleg met hen, waarin zij aangeven waartoe ze wensen te behoren. Gemeenten kunnen ook deelnemen aan vergaderingen van regio's waarvan ze geen deel uitmaken, gesteld dat een voor hen relevant punt geagendeerd is. Uiteraard zijn ze ingedeeld in de regio waar hun zwaartepunt ligt.

De bestaande compensatieregeling voor DAV/MAV blijft behouden. Voor die mensen verandert op zich niets.

Deelfietssystemen worden mee in ogenschouw genomen via Mobility as a Service.

Voor de open gebruiker blijft het aanbod georganiseerd van halte tot halte. De gebruiker op maat zal van deur tot deur kunnen gaan. Het onderscheid blijft bestaan.

De taxisector is betrokken, bevestigt hij. GTL-TAXI heeft de vraag verspreid onder haar leden.

De versterking van de capaciteit in de regierol is een uitdaging waarover MOW in overleg is met de agentschappen. Het vergt veranderingsmanagement bij departement en agentschappen.

In de proefprojecten wordt gebruikgemaakt van de thans voorhanden instrumenten, zoals de belbuscentrale of de centrales voor aangepast vervoer. Een en ander moet aan het einde van de proefprojecten leiden tot een concreet voorstel over de toekomstige inrichting van mobiliteitscentrales.

Wat de band tussen vervoers- en mobiliteitsplan betreft, is men in Antwerpen meteen integraal begonnen om alles aan elkaar te knopen. In de andere proefprojecten loopt een parallel proces rond fiets, dat moet geïntegreerd worden in het hoofdproces. De VITO-studie belooft hij op te zoeken.

3.4. Antwoorden van Roger Kesteloot

Roger Kesteloot antwoordt, wat de ontevredenheid van 80 percent van de lokale besturen betreft, dat zij in feite verklaarden onvoldoende greep te hebben op de organisatie van het openbaar vervoer in hun gemeente, en dat betreft dus minstens ook de NMBS. Dat belet hem niet te erkennen dat De Lijn op zoek moet naar meer dialoog en dat de vervoerregioraden een uitgelezen kans vormen. Zijn organisatie is zich aan het aanpassen aan die cultuuromslag.

De opstart van de elf resterende regio's is nog steeds voorzien voor het najaar van 2018. De Lijn mikt erop haar reorganisatie te voltooien voor de zomer zodat zij daarna kan inzetten op die operationalisering.

Verder treedt hij de minister bij dat kostenbewustzijn belangrijk is. Met meer middelen is het inderdaad gemakkelijker om tegemoet te komen aan de wensen van steden en gemeenten. Budgetneutraliteit heeft haar consequenties. De exploitatiekosten van bediening met kleinere bussen is bijvoorbeeld hoger, omdat men meer chauffeurs nodig heeft. Dat belet echter niet dat hij samen wil kijken naar de beste oplossingen en naar flankerende maatregelen om de efficiëntie te verhogen.

Hij gaat ervan uit dat de efficiëntiewinst uit bijvoorbeeld betere doorstroming opnieuw geïnvesteerd kan worden. De spreker wijst er in dit verband op dat de exploitatievergoeding voor De Lijn jaar na jaar vermindert, wat eveneens tot efficiëntiewinsten noopt.

Hij wil met de vervoerregio's afspreken dat niet om de haverklap nieuwe wensen op tafel worden gelegd met betrekking tot het kernnet, maar dat ze gegroepeerd worden. Ideaal moment voor wijziging is 14 december, waarover een internationale conventie bestaat met betrekking tot de aanpassing van de dienstregelingen van treinen. Hij bepleit de genoemde bundeling omdat de verwerking tijd vergt en omdat grondige wijzigingen ook effect hebben op de contracten met de exploitanten.

Wat de toegankelijkheid betreft, verzekert de spreker dat het de ambitie van De Lijn is dat elke nieuwe bus en tram een lage vloer heeft. Wat de haltes betreft, hoopt hij dat de inbreng van de lokale besturen in de vervoerregio's voortaan voor een sterkere hefboom zorgt. Hij verklaart voorts dat geen haltes zijn verdwenen, alleen 7,4 percent haltenummers, en dat in het kader van de eenmaking van de database, die vroeger provinciaal bijgehouden werd, waardoor er een aantal dubbel in zaten.

De afbakening van kern- en aanvullend net gebeurde deels op basis van buitenlandse kwaliteitsnormen. Zij werden samen bekeken met Deloitte en TML, die eveneens internationale benchmarks hebben gebruikt en bij hun optima ook de kostenfactor in rekening brachten. Uiteindelijk kwamen die grotendeels overeen met wat De Lijn zelf voorstelde.

Het klopt dat thans reguliere lijnen met een twee-uurfrequentie rijden. Dat zijn de lijnen waarvan men zich kan afvragen of ze niet beter georganiseerd worden als vervoer op maat.

Sinds september zitten de jaarabonnees via de MOBIB-kaart al in ReTiBo. Er wordt aan gewerkt om in het eerste kwartaal van 2018 ook de driemaandelijks abonnementen en de maandabonnementen daaraan toe te voegen. Min of meer gelijktijdig zouden ook de personen met een handicap zich met een MOBIB-kaart moeten kunnen verplaatsen. Vanaf dat moment kunnen systematisch registraties worden bijgehouden maar het duurt dan nog een tijd voor de gegevens voldoende betrouwbaarheid hebben verworven.

Kinderziektes bij de vraagafhankelijke Coversoftware kwamen inderdaad voor bij de invoering maar veel klachten betreffen de inschakeling in de gelaagdheid van het net. De software geeft iemand die naar een belbus op zoek gaat, ook aan of er een reguliere lijn is. Dat alternatief wordt door sommigen allicht als kwaliteitsverlies ervaren. Hij waarschuwt in dat verband dat ook de nagestreefde, multimodale gelaagdheid tot bijkomende overstappen zal leiden voor sommigen,

in ruil voor hogere snelheid en betrouwbaarheid op de rechtgetrokken lijnen. Goede organisatie van knooppunten is dan ook cruciaal.

Wat de regierol betreft, maakt hij het onderscheid tussen strategisch, tactisch en operationeel. Afstemming van modi zoals park-and-ride, kan men niet door De Lijn laten leiden. Wat de De Lijn wel ambieert is om ook na 2020 interne operator te blijven in het openbaar vervoer, goed wetende dat haar prestaties op dat moment zullen vergeleken worden met die van privéoperatoren. Hij is ervan overtuigd dat De Lijn en MOW goed op weg zijn sluitende afspraken te maken over hun beider rol, met respect voor hun knowhow en doorheen de jaren opgebouwde expertise.

Wat de ervaring met doorstroming betreft, wordt in elk geval rekening gehouden met de snelheidsfactor: de tijd die een gebruiker van het openbaar vervoer besteedt in verhouding tot iemand die dezelfde verplaatsing met de auto doet. Die moet op een traject dat als A-lijn van het kernnet wordt uitgekozen, lager zijn dan een bepaald streefcijfer. Dat kan met infrastructuur gerealiseerd worden of met verkeerslichtenbeïnvloeding. Op dat laatste punt signaleert hij nog dat in Antwerpen met het stadsbestuur, de politie en AWV wordt gewerkt aan een vijftiental corridors en dat een nieuwe techniek met korteafstandsradio veelbelovend is.

Lies JANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Renaat LANDUYT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GTL-TAXI	Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
ReTiBo	Registration, Ticketing and On-board computer
TML	Transport & Mobility Leuven
TTB	TreinTramBus
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten