



Vlaams
Parlement

ingediend op **1805** (2018-2019) – Nr. 2
1 maart 2019 (2018-2019)

Verslag van de hoorzittingen

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers en Joris Vandenbroucke

over het ontwerp van decreet

betreffende de 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;
Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
An Christiaens, Cindy Franssen, Maurice Helsen, Orry Van de Wauwer;
Laurence Libert, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1805 (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

INHOUD

I.	Hoorzitting van 7 februari 2019	5
1.	Mobiliteitsraad van Vlaanderen	5
1.1.	Toelichting door de MORA	5
1.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	8
1.3.	Antwoorden van de MORA.....	10
2.	Vereniging van Vlaamse Provincies	12
2.1.	Toelichting door de VVP	12
2.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	14
2.3.	Replieken	16
3.	De Lijn	17
3.1.	Toelichting door De Lijn	17
3.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	21
3.3.	Antwoorden van De Lijn en replieken.....	24
4.	Overlegplatform Diensten Aangepast Vervoer.....	28
4.1.	Toelichting door ODAV	28
4.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	34
4.3.	Antwoorden van ODAV	35
5.	Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur	35
5.1.	Toelichting door GTL-Taxi	35
5.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	38
5.3.	Antwoorden van GTL-Taxi.....	38
6.	TreinTramBus	38
6.1.	Toelichting door TreinTramBus	38
6.2.	Vragen en opmerkingen van de leden	42
6.3.	Antwoorden van TreinTramBus.....	42

II. Hoorzitting van 28 februari 2019	43
1. Departement Mobiliteit en Openbare Werken	43
1.1. Toelichting door Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken	43
1.2. Vragen en opmerkingen van de leden	56
1.3. Antwoorden van Filip Boelaert	58
1.4. Replieken	60
2. Voka	61
2.1. Toelichting door Voka	61
3. Werknemersvertegenwoordiging	63
3.1. Toelichting door de werknemersvertegenwoordiging	63
3.2. Vragen en opmerkingen van de leden	67
3.3. Antwoorden van de werknemersvertegenwoordiging.....	68
4. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten	68
4.1. Toelichting door de VVSG	68
4.2. Vragen en opmerkingen van de leden	74
4.3. Antwoorden van de VVSG	75
5. Netwerk Duurzame Mobiliteit	75
5.1. Toelichting door Netwerk Duurzame Mobiliteit.....	75
5.2. Vragen en opmerkingen van de leden	79
5.3. Antwoorden namens Netwerk Duurzame Mobiliteit	80
6. Belgische Federatie van Autocar en Autobus Ondernemers.....	81
6.1. Toelichting door de FBAA	81
6.2. Vragen en opmerkingen van de leden en antwoorden van de FBAA	84
Gebruikte afkortingen	87

Bijlage: zie [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 7 en 28 februari 2019 hoorzittingen over het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid. Sommige sprekers maakten voor hun toelichting gebruik van een powerpointpresentatie. Deze presentaties zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Hoorzitting van 7 februari 2019

1. Mobiliteitsraad van Vlaanderen

1.1. Toelichting door de MORA

Frank Van Thillo, secretaris van de MORA, geeft toelichting bij het advies van de MORA, dat dateert van september 2018. Hij vindt het belangrijk om deze toelichting te geven omdat er inmiddels een definitieve goedkeuring is gebeurd, waarin de Vlaamse Regering op een aantal opmerkingen uit dat advies heeft geantwoord, meestal in de memorie van toelichting.

1.1.1. Maatschappelijke visie

In 2015 werd het principe van basisbereikbaarheid voorgesteld door de minister. De MORA heeft toen zijn best gedaan om daar een maatschappelijke en conceptuele visie op te geven. Het volledige maatschappelijke middenveld staat achter de visie waarbij vertrokken wordt van de nood van elke inwoner van Vlaanderen aan bereikbaarheid van basisfuncties, gericht op het volwaardig kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Het is belangrijk om de openbaredienstverplichting decretaal te verankeren. Het sterke in dit verhaal is het samengaan van ruimtelijk beleid en een vraaggericht mobiliteitssysteem. Belangrijke voorwaarde daarbij is maatschappelijke efficiëntie die ruimer gaat dan de kostendekkingsgraad. Bovendien moet dit worden gekaderd in een totale mobiliteitsvisie en moet het inclusief en sociaal rechtvaardig zijn.

1.1.2. Beleidsproces

In september 2018 stelde de MORA vast dat het voorontwerp van decreet zeer breed geformuleerd is. Dat is te begrijpen omdat de timing zeer ambitieus is. De Vlaamse Regering wil basisbereikbaarheid op de kaart zetten, maar het zorgt er wel voor dat de uitvoeringsbesluiten een erg strategisch karakter krijgen. De politieke keuzes worden vaak naar de uitvoeringsbesluiten gedelegeerd. De minister probeert dat op te vangen met informatiesessies en klankbordgroepen, maar toch zouden een aantal elementen beter in het decreet worden verankerd.

De MORA is grote voorstander van proefprojecten omdat die kunnen leiden tot een meer efficiënt en gericht beleid, maar ze zijn beperkt innovatief gebleken. Proefprojecten met betrekking tot vervoer op maat bijvoorbeeld, zijn er niet gevoerd. Daarnaast is er maar een zeer beperkte participatie aan de proefprojecten opgezet. In september 2018 heeft de MORA dan ook aan de Vlaamse Regering gevraagd om een kalender op te stellen, zodat alle stakeholders met hun eigen rol en financiering weten wat de kritieke momenten zijn als het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid wordt goedgekeurd. Een voorbeeld van een kritisch punt is dat als het ontwerp van decreet wordt goedgekeurd, de gemeentelijke begeleidingscommissie ophoudt te bestaan. De projectstuurgroep wordt dan de nieuwe gemeentelijke begeleidingscommissie.

1.1.3. Integrale aanpak

Frank Van Thillo wijst op de integrale aanpak gekaderd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Het definitieve Mobiliteitsplan Vlaan-

deren is nog niet klaar. De MORA heeft geen zicht op wat erin staat. Het is dus niet duidelijk of het mobiliteitssysteem dat maatschappelijk zo richtinggevend is, effectief is opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen staan een aantal belangrijke principes, waaronder de hiërarchie van knooppunten. In het voorontwerp van decreet was daar geen verwijzing naar. De minister heeft de hoofdprincipes nu in zijn memorie van toelichting opgenomen. Daar worden de principes aangeduid. Het aanbrengen van een hiërarchie in de politieke relevantie en draagkracht van de verschillende principes verschuift men naar de discussie over de uitvoeringsbesluiten.

Niet onbelangrijk is de interactie met het federale en het provinciale niveau. Het spoor wordt terecht als de ruggengraat van ons mobiliteitssysteem beschouwd, maar het zou goed zijn mocht de NMBS in elke vervoerregio ook verantwoordelijk zijn en mee aan tafel zitten om te zien wat het vervoersaanbod is. De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit heeft echter niets te zeggen aan de federale spoorwegen. De NMBS is zich nog niet aan het voorbereiden op de vijftien vervoerregio's want men wist daar nog niet dat de vervoerregio's mee zouden beslissen over het vervoersaanbod. Voor de MORA hoeft dat niet in het decreet te staan maar het zijn belangrijke stappen in het voorbereidend proces om te zorgen dat men binnen de timing een succesvol en modern mobiliteitssysteem opzet.

1.1.4. Missie mobiliteitsbeleid en basisbereikbaarheid

Wat betreft de missie van het mobiliteitssysteem vindt Frank Van Thillo het storend dat de grote doelstellingen zoals vervoersarmoede, vervoersautonomie en verschillende doelgroepen niet in het ontwerp van decreet worden opgenomen. Het is een politieke beslissing om de manier waarop men daar in de toekomst mee omgaat, over te hevelen naar de uitvoeringsbesluiten en dus naar de Vlaamse Regering. De doelstellingen die wel opgenomen zijn, zijn zeer instrumenteel. Het ontwerp van decreet is erop gericht om De Lijn efficiënter te maken en het inzetten van bussen en trams efficiënter te maken. Met het ontbreken van die doelstellingen heeft men een minder maatschappelijk ontwerp van decreet.

De MORA stelt voor om een aantal basisfuncties, zoals woon-werkverkeer en het economische mee op te nemen. De minister verwijst terecht naar de besluiten en de verdere discussie. Maar als bijvoorbeeld de vervoerregio's de potenties gaan onderzoeken, lijkt het de MORA goed dat vanuit het Vlaamse niveau een aantal maatschappelijke principes worden aangereikt, bijvoorbeeld het inkomensneutrale, het genderneutrale, het plaatsonafhankelijke, het stedelijke versus het regionale. Dat zijn politieke keuzes die best in het ontwerp van decreet zouden worden opgenomen.

1.1.5. Stakeholdersmanagement

Uit de evaluatie van de proefregio's is gebleken dat er een zeer beperkt enthousiasme was van middenveldorganisaties op het lokale niveau om deel te nemen aan die vervoerregioraden. De klassieke middenveldorganisaties worden niet meegenomen in de samenstelling van de vervoerregioraad en er wordt ook niets voorzien om ze een stem te geven en ze te betrekken. Dat zal per vervoerregioraad worden ingevuld. Volgens de MORA zijn lokale afdelingen daar niet voor uitgerust, en zijn ze soms ook niet geïnteresseerd of snappen ze het politieke belang er niet van. Daarom doet de raad het constructieve voorstel van een stakeholdermanager die voor een specifieke regio kan bepalen wat de relevante middenveldorganisaties zijn. Dat hoeft niet per se een persoon te zijn, dat kan ook een functie zijn die kan worden opgenomen door anderen. Het doel is om het middenveld en de burger te betrekken bij de nieuwe vervoersstructuren, iets wat nog beter kan worden uitgewerkt.

1.1.6. Gelaagd vervoersnet: operatoren en regierollen

Er moet zo snel mogelijk een zicht komen op de taken en de rollen die worden uitgedeeld. De verschillende regierollen worden gelinkt aan de verschillende vervoerslagen. Maar tussen het goedkeuren van het ontwerp van decreet en het effectief in werking treden daarvan binnen twee jaar, gaan die regierollen bij wijze van spreken een eigen leven leiden. Ze vullen zichzelf in bij de operationalisering. Het is dan geen politieke beslissing meer, waarbij de regie bij het departement MOW zit en de zaken concreet worden ingevuld.

Bepaal servicelevels voor het vervoer op maat. Ook voor het vervoer op maat is er nu een instrumentele invalshoek, en het wordt gebruikt als hulp bij het kernnet en het aanvullend net. Voor de MORA is het wenselijk om ook voor het vervoer op maat servicelevels aan te leggen, waarbij men voor doelgroepen, bijvoorbeeld minder mobiele reizigers, doelstellingen bepaalt en die in het ontwerp van decreet opneemt.

Voor de MaaS-operatoren verwijst Frank Van Thillo naar het mobiliteitsverslag 2018 dat hier veel aandacht aan besteedt. De overheid kan volgens hem meer doen om MaaS te faciliteren. Het verslag bevat een aantal voorstellen over het bijeenbrengen van partijen, het financieren van pilootprojecten en dergelijke meer. Frank Van Thillo is tot de conclusie gekomen dat het inrichten van een onafhankelijke MaaS-regulator de beste maatregel is om MaaS sneller van de grond te krijgen. Het gaat dan niet om een regulator die regeltjes maakt, maar over een die de intermediair kan zijn tussen private partijen en openbare partijen, die de data kan beschermen, en die ervoor zorgt dat het netwerk dat wordt gecreëerd niet de huidige openbardienstverplichting kannibaliseert. Frank Van Thillo is voorstander van een dergelijke regulator, maar nodigt iedereen uit om het mobiliteitsverslag van 2018 daarover te lezen.

1.1.7. Financiering en tarieven

Dat er qua financiering en tarieven op basis van de doelstellingen een budget-neutrale hervorming wordt doorgevoerd, vindt de spreker eigenaardig. Iedereen weet dat de middelen van de overheid beperkt zijn, maar voor de uitrol van een nieuw mobiliteitssysteem leek het hem verstandig om voldoende middelen beschikbaar te stellen. Een maand voor de stemming over het ontwerp van decreet is er nog geen zicht op welke regio welke middelen zal toegewezen krijgen en hoeveel er per regio naar vervoer op maat gaat. Er werd al voorgesteld om de stakeholders en de lokale besturen daarbij te betrekken. Frank Van Thillo vraagt een transparant zicht op welke middelen er beschikbaar zijn, en wat er gebeurt wanneer ze in de looptijd op geraken.

De leden van de MORA vonden de garantie van betaalbaarheid ook een belangrijke opdracht voor de nieuwe basisbereikbaarheid. Zo creëert men een mobiliteits-systeem en niet een veredeld verkeers- en vervoersmodel.

Ook de tarief- en ticketintegratie is voor de MORA belangrijk, om van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te maken voor het individueel personenvervoer. Het mobiliteitsbudget geeft daar nu wat financiële armslag aan, maar zonder die tarief- en ticketintegratie is er niets. Frank Van Thillo herinnert eraan dat de minister in zijn memorie van toelichting hierop antwoordt dat Vlaanderen kan bemiddelen om tot één tariefintegratie te komen. Dat vindt de spreker te beperkt.

1.1.8. Conclusie

Basisbereikbaarheid is een maatschappelijk en strategisch project waar het middenveld ten volle achterstaat. Dat werd bewezen door de uitwerking van klankbord-

groepen. De minister en het departement hebben aan verschillende fora informatie geleverd. Maar een aantal politieke keuzes worden gedelegeerd aan de Vlaamse Regering. De MORA vindt dat het basisbereikbaarheidsmodel meer maatschappelijk kan worden ingevuld en dat er moet worden gewaakt over de integrale aanpak: ruimtelijk beleid, Mobiliteitsplan Vlaanderen en, wat de MORA betreft, ook het klimaatbeleidsplan; de beschikbaarheid van dit model zal immers in hoge mate de slaagkansen van het Vlaamse klimaatbeleid bepalen.

Als de basisbereikbaarheid de ruggengraat wil zijn van een mobiliteitssysteem zal er nog veel moeten worden uitgewerkt in uitvoeringsbesluiten. Daar wordt volop aan gewerkt. Frank Van Thillo wijst tot slot op de studiedag van 29 maart 2019 die onder meer door de MORA en in samenwerking met de commissievoorzitter wordt georganiseerd. Zo kunnen, wanneer alles een beetje in de plooi valt, de lokale besturen en de stakeholders zo snel mogelijk worden geïnformeerd over wat het voor hen concreet betekent in de nabije toekomst.

1.2. Vragen en opmerkingen van de leden

1.2.1. *Vragen en opmerkingen van Marino Keulen*

Marino Keulen begrijpt dat de innovaties in de proefregio beperkt zijn en kan Frank Van Thillo daar enkel in volgen. Hij vraagt naar de reden hiervan. Heeft het te maken met het regelluwe kader, met de deelnemers of met het opzet van de proefregio als zodanig?

Pleit de MORA voor vastgestelde maximumtarieven voor openbaar vervoer voor alle vijftien regio's?

1.2.2. *Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska*

Björn Rzoska meent dat in het betoog van de MORA de opportuniteiten van het ontwerp van decreet worden gezien maar hoort toch ook heel wat ontgoocheling doorklinken.

In het advies gaf de MORA aan dat er nauwelijks experimenten zijn geweest in de praktijk. Het zijn vooral proefprojecten op papier geweest. Klopt dat?

Pleit de MORA ervoor dat het openbaar vervoer of mobiliteit op maat in gelijk welke vervoerregio voor alle gebruikers aan hetzelfde tarief moet kunnen?

1.2.3. *Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke*

Joris Vandenbroucke ziet de rode draad die doorheen de toelichting van het advies loopt. Volgens hem moet een ontwerp van decreet aan een aantal basisvoorwaarden voldoen om het Vlaams Parlement een goede beslissing te laten nemen. Hij somt op welke voorwaarden niet zijn vervuld. Het is een strategische oefening, maar het Mobiliteitsplan Vlaanderen is nog niet klaar. Het is een oefening waar veel bestuurslagen en actoren bij betrokken zijn, maar eigenlijk is te weinig participatief gewerkt. Het is belangrijk op voorhand door middel van trial-and-error en proefprojecten het een en het ander te testen, maar hier is weinig innovatie bij te pas gekomen. In de praktijk ging het vooral om een oefening op papier. Het is een maatschappelijk heel belangrijk ontwerp van decreet, maar de maatschappelijke doelstellingen staan er niet in. Tot slot moet nog veel worden beslist. Dat wordt gedelegeerd aan de Vlaamse Regering, waardoor het Vlaams Parlement er geen impact meer op heeft.

Joris Vandenbroucke moet dan ook dezelfde conclusie trekken als Björn Rzoska. Volgens de MORA is er een kloof tussen wat in het begin van de legislatuur is verklaard en het ontwerp van decreet dat nu op tafel ligt.

Aangezien hij zelf geen lokaal uitvoerend bestuurder is, heeft hij rechtstreeks niets met die proefprojecten of proefregio's te maken gehad. Hij heeft enkel de rapportering aan het Vlaams Parlement gelezen. De vraag is of die proefregio's of -projecten enige simulatiewaarde hebben gehad. Hebben ze een blik gegeven op wat de basisbereikbaarheid in de praktijk eigenlijk zal betekenen?

Wat de tarieven betreft, is zijn vraag gelijkaardig aan de vraag van Marino Keulen. Hij vraagt of de MORA pleit voor het voorzien in een tariefformule voor een enkele prijs voor alle modi in Vlaanderen. In feite gaat het dan om een abonnement 2.0 van De Lijn. Het is nu mogelijk een abonnement te kopen dat voor het volledig aanbod van De Lijn in heel Vlaanderen geldt. Wil de MORA een dergelijke formule voor heel Vlaanderen, maar dan, omdat het niet enkel het openbaar vervoer betreft, gespreid over de verschillende modi en met dezelfde prijs?

1.2.4. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort stelt een vraag over de politieke keuzes waar de MORA de aandacht op heeft gevestigd. Hij vraagt zich af of de MORA zelf geen duidelijke keuzes zou moeten maken. Na de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid kan meer vraaggestuurd worden gewerkt. Zo kan er worden gewerkt aan een betere bereikbaarheid van scholen en werkplekken. Hij kan zich voorstellen dat heel wat partnerorganisaties van de MORA, die mee het advies hebben geformuleerd, het goed vinden dat de gedeelde mobiliteit in de toekomst gestructureerder wordt uitgewerkt. Op basis hiervan kunnen nog meer suggesties komen over een betere uitwerking van de werkwijze en de keuzes.

Dirk de Kort verwijst in dit verband naar het eerdere advies van de OESO, waarin te lezen staat dat Vlaanderen op het vlak van mobiliteit zowat alles subsidieert. Het gaat zowel om het individueel vervoer met personenwagens en bedrijfswagens als om het openbaar vervoer. Er worden onduidelijke keuzes gemaakt. Het lijkt hem dan ook belangrijk dat de MORA in zijn advies elementen aanreikt om duidelijke politieke keuzes te kunnen maken.

1.2.5. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers wijst erop dat de MORA blijkbaar geen zicht heeft op wat in het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal staan, terwijl dat punt al in het Vlaams Parlement is besproken op 11 januari 2018. De minister heeft het ontwerp voorgesteld en zij gaat ervan uit dat de MORA dit toch heeft gezien.

In het oorspronkelijk advies staat dat de MORA voorstander is van het behoud van de verplichte lokale mobiliteitsplannen, maar daarover is nu niets gezegd. Zijn er nog dergelijke punten die de minister niet heeft overgenomen in het ontwerp van decreet? Het is binnen dit korte tijdsbestek natuurlijk niet mogelijk geweest alles na te kijken. De spreker gaat ervan uit dat de MORA niet plots anders kijkt naar zaken die in het advies nog steeds overeind blijven.

Over de lokale mobiliteitsplannen die niet langer verplicht zullen zijn, kan Karin Brouwers een hele boom opzetten. De gemeenten worden hiervoor gesubsidieerd en er is voorzien in begeleiders. Ze vraagt Frank Van Thillo nog even toe te lichten hoe belangrijk dit al dan niet is.

Haar volgende vraag betreft de timing om dit allemaal uit te rollen. De MORA vraagt in feite om een kalender waarop bijna maand per maand staat wat er alle-

maal moet gebeuren. Karin Brouwers vindt dit in eerste instantie een vraag voor de minister die dit alles moet uitvoeren. Er is al een basistiming vooropgesteld. De uitrol op het terrein zou in december 2020 moeten gebeuren, want in 2021 moet alles werken, het vervoer op maat en al de rest inbegrepen. Is die timing realistisch?

Wat de tarifiering betreft, begrijpt ze dat het huidige systeem, eventueel aangepast, blijft bestaan. Vraag is wat de regio's met hun tarieven zullen doen voor het vervoer op maat waarbij de ritten ook door andere spelers kunnen worden gereden. Ziet de MORA het zitten om met een prijsvork te werken? De minister kan zoiets regelen in zijn uitvoeringsbesluit. Vraag is dan ook of het echt nodig is om daar in het ontwerp van decreet een zinnetje over toe te voegen. Daarnaast is er de vraag of het echt nodig is om de doelgroepen in het ontwerp van decreet in te schrijven. Het decreet kan na evaluatie altijd worden bijgestuurd wanneer er vanaf 2021 rare dingen zouden gebeuren op het terrein. Een toekomstig parlement heeft de handen vrij om zaken, waar nodig, bij te sturen. Op welke punten moet volgens de MORA nog worden bijgestuurd?

1.2.6. Vragen en opmerkingen van Sas van Rouveroij

Volgens *Sas van Rouveroij* heeft Frank Van Thillo terecht gewezen op de interactie met de federale en provinciale overheden. In de conceptnota van 2015 (*Parl.St. VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1*) was voorzien in een zitje voor de NMBS en voor Infrabel, vandaag is dat niet meer het geval. Hij begrijpt dat de MORA pleit om als-nog te voorzien in een positie voor de NMBS in de vijftien vervoerregio's. Klopt dat?

Wat het provinciale niveau betreft, voorziet het ontwerp van decreet in een vertegenwoordiging voor zover de vervoerregio samenvalt met de provinciale omschrijving, namelijk in Limburg. Vindt de MORA dat de provinciale overheid het best in de veertien andere vervoerregio's vertegenwoordigd zou zijn?

1.3. Antwoorden van de MORA

Frank Van Thillo zegt dat men met de proefprojecten zo snel als mogelijk duidelijkheid wil over vooral de structuren: hoe ziet een vervoerregio eruit, wie moet uitgenodigd worden, hoe krijgt men de nodige evenwichten? Dat heeft de regio's veel tijd gekost, niet onterecht. In het eerste MORA-advies stond dat die proefprojecten neutraal moeten zijn, dat er doelstellingen voorop moeten worden gesteld enzovoort. Maar belangrijker vond de MORA dat met die proefprojecten dingen moeten worden onderzocht die men nog niet kent en dat daartoe in extra middelen wordt voorzien. Behalve voor Antwerpen was nagenoeg in geen extra middelen voorzien. Volgens de MORA is er nogal instrumenteel gekeken ten aanzien van vervoer en verkeer.

Wat betaalbaarheid en tarieven betreft, pleiten een aantal mensen van de MORA voor één tarief voor heel Vlaanderen. In het advies van de MORA staat dat voor een dergelijke structuur tariefdifferentiatie zou moeten kunnen worden toegelaten. Immers, wanneer de verschillende soorten vervoer worden samengevoegd, ontstaat er een toegevoegde waarde die er nu niet is. De MORA pleit dus eigenlijk niet voor één tarief voor alle vormen maar denkt eerder aan tariefdifferentiatie 's nachts of tariefdifferentiatie per locatie of per doelgroep. De MORA vraagt om daarover na te denken en te waken over de betaalbaarheid voor de verschillende doelgroepen.

Frank Van Thillo bevestigt dat de MORA basisbereikbaarheid nog altijd een zeer waardevol maatschappelijk project vindt. Er moet politiek over gewaakt worden dat dit een maatschappelijk en geen vervoerssysteem is. Het mag niet de bedoeling zijn om De Lijn efficiënter te maken; dat moet natuurlijk een van de resultaten zijn, maar dat betekent niet dat men een aantal noden links moet laten liggen. Dat moet in het ontwerp van decreet opgenomen worden. Wanneer de overheid

een vervoerssysteem inricht, dan is voor de MORA het bestrijden van vervoersarmoede een van de doelstellingen daarvan, maar niet altijd en overal. Man kan de vervoersarmoede in de Westhoek niet vergelijken met de vervoersarmoede in een stad als Antwerpen.

Tariefdifferentiatie is zeker een mogelijkheid voor de sociale partners. Het was een moeilijke discussie, maar het is opgenomen in het advies van de MORA.

De MORA is inderdaad wat ontgoocheld dat bepaalde zaken niet werden opgenomen in het ontwerp van decreet. Er is een hele evolutie geweest binnen de MORA: heel wat raadsleden achtten in 2015 het klassieke openbaarvervoerssysteem voldoende, maar zijn uiteindelijk meegegaan in de idee dat er moet worden ingezet op basisbereikbaarheid. Het is dan ook jammer dat die basisbereikbaarheid niet wordt ingekleurd in het ontwerp van decreet. Zo raadt Frank Van Thillo aan om de voorkeur te geven aan werklocaties. Hij verwijst naar bepaalde ziekenhuizen, die zich steeds meer aan de stadsranden vestigen.

Frank Van Thillo zegt niet dat het nooit goed zal komen in de uitvoeringsbesluiten. Maar er is meer nodig. Er is heel veel ruimte in de memorie van toelichting. De commissie kan in een verslag of in een resolutie opnemen wat er effectief belangrijk is. Het is niet zo dat heel het ontwerp van decreet moet worden herschreven. Het ontwerp van decreet heeft zijn merites, maar bevat toch wel wat onvolkomenheden.

De MORA heeft de toelichting van Filip Boelaert over het Mobiliteitsplan Vlaanderen in de commissie bijgewoond en nadien besproken. De raad heeft daarbij een aantal constructieve suggesties gebaseerd op de presentatie, want een volledige tekst was niet beschikbaar. Een constructief voorstel is bijvoorbeeld een structuur van 'governance'. Met wat er toen op papier stond, kon men, mits een beetje governance, aan de slag. Niet alles kan worden gebetonneerd. De spreker verwijst naar de integratie van individueel en collectief vervoer, de visie van openbardienstverplichting en wat er aan de markt kan worden overgelaten.

Frank Van Thillo gelooft dat er een mooi verhaal is. Wel is het zo dat er regio per regio gekeken wordt. Dat democratisch bestuur heeft zijn merites. Maar er is wel wat twijfel gerezen over de idee van de vermarkting van het vervoersmodel en dat dat zichzelf wel zal uitwijzen. De markt kan voor efficiëntieverhogingen zorgen, maar dat kan niet het enige motief zijn. Volle bussen zijn geen synoniem met een goed vervoerssysteem.

Volgens Frank Van Thillo is het Mobiliteitsplan Vlaanderen in dit ontwerp van decreet de hoeksteen van alle andere planprocessen, die drastisch wijzigen: veel minder directief, veel meer op projectbasis, geïntegreerde investeringsplannen. Er zijn veel positieve elementen, maar de doorvertaling ontbreekt. Het is soms ook wat te instrumenteel.

Er is sprake van politieke newspeak. Er zal vast wel een kalender zijn. Maar met kalender bedoelt de MORA: wat zijn de kritieke punten? Waarop kan men zich nu al voorbereiden? Wanneer houdt de gemeentelijke begeleidingscommissie op te bestaan? Wanneer wordt er gezocht naar de samenstelling van de vervoerregio-raad? Wie wordt daarin meegenomen? De MORA krijgt alle beschikbare informatie en organiseert mee klankbordgroepen. Er is een goede basis om het systeem nog te verfijnen en verbeteren, maar de link met het regelgevende proces is wat doorbroken.

Wat zou de MORA nog bijstellen in het ontwerp van decreet? Frank van Thillo verwijst naar de regierollen, die duidelijker op voorhand zouden kunnen worden afgelijnd: dáár geeft men de voorkeur aan absolute onafhankelijkheid en politieke

input en dáár kan de markt wat meer spelen. En is vervoer op maat iets voor de minder mobiele reiziger of dient het als opvulling indien er nog reizigers over zijn? Voor de spreker is het logisch dat zulke zaken worden opgenomen in het ontwerp van decreet.

In de klankbordgroepen weet men dat het kernnet en het aanvullend net evenveel zullen kosten, dat er ongeveer evenveel bussen zullen rijden, maar op het niveau van de vervoerregio heeft men daar geen zicht op met als gevolg dat er geen invulling wordt gegeven aan de taken van de vervoerregioraad.

Dirk de Kort en Karin Brouwers vinden dat de MORA mee moet denken en mee voorstellen moet doen. Begin februari heeft de MORA gedebatteerd over het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer: men wil dat de deregulering langzaam verloopt. De minimumprijzen zijn mee opgenomen in het ontwerp van decreet. De MORA betreurt het wel dat het instrument van minimum- en maximumprijzen wordt losgelaten in het politieke debat. Het is een gemiste kans om maatschappij en politiek met elkaar te verzoenen.

De input van de MORA aan het beleidsproces is, buiten de kilometerheffing voor vrachtwagens, nog nooit zo groot geweest als bij basisbereikbaarheid.

In het MORA-decreet uit 2006 stond al dat de NMBS in de MORA vertegenwoordigd moet zijn. Het mocht toen niet van de Raad van State. Het zou goed zijn als de NMBS in iedere vervoerregio zou zitten, maar het zou nog beter zijn als men van deze hervorming het moment zou maken om de NMBS te responsabiliseren om mee te denken over haar rol in het aanbodsgericht openbaar vervoer, wat nog nooit gelukt is in Vlaanderen. De dossiers over het voorstadsverkeer in Gent en Antwerpen zijn technisch klaar, maar er wordt politiek niet over nagedacht. De MORA vindt dat de NMBS overall moet worden betrokken. Frank Van Thillo was licht gechoqueerd dat de CEO van de NMBS enkel van heel ver van vervoerregio's had gehoord.

Ook de provincies moeten worden vertegenwoordigd in de vervoerregioraden. De provincie is regelmatig financierder van projecten, zoals bijvoorbeeld de fietsostrades die ook een kernnet zijn. De MORA werkt vaak samen met de provincies als het over het Pendelfonds gaat omdat de provincies de mobiliteit van de bedrijven-terreinen en de attractiepolen kennen.

2. Vereniging van Vlaamse Provincies

2.1. Toelichting door de VVP

Tom Dehaene, gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant, is aanwezig namens de Vereniging van de Vlaamse Provincies. Hij heeft vier vragen voorbereid die de parlementsleden kunnen meenemen in de bespreking van het ontwerp van decreet.

2.1.1. Vertegenwoordiging van de provincies in de vervoerregio's

Ten eerste wil Tom Dehaene weten waarom het ontwerp van decreet geen vaste plaats aan de provincies in de vervoerregio's verleent, terwijl uit alle proefregio's blijkt dat de provincies steeds werden meegenomen. Dat blijkt ook uit de evaluatie die Deloitte van de werking van die proefregio's heeft gemaakt. Deloitte zegt daarin duidelijk dat de mobiliteitsambtenaren van de kleine en de middelgrote gemeenten die taak vaak moeten combineren met andere functies in hun gemeente. Daardoor hebben ze niet altijd de kennis en expertise, laat staan de tijd, om de zaken op voldoende wijze op te volgen en onderbouwde feedback te geven aan hun lokale besturen. Ze hebben het met andere woorden moeilijk om goed op de

hoogte te blijven van de zaken in hun gemeente, maar ook in andere gemeenten. Die expertise zit echter wel op het bovenlokale of het provinciale niveau omdat alle provincies rond mobiliteit werken. Zeker als het over de fiets gaat, met de fiets-snelwegen of de fietsostrades in Antwerpen, de bovenlokale functionele fietsroute-netwerken, maar ook de schoolroutes en trage wegen. Over al deze zaken bezit de provincie expertise.

Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts heeft onlangs nog met de VVP een charter ondertekend waarbij in artikel 3.1 expliciet staat dat de provincies hun expertise moeten inzetten voor de vervoerregiowerking met specifieke aandacht voor de concentratie rond het fietsbeleid en de bereikbaarheid van de tewerkstellings-locaties. De minister vraagt zelf dat de provincies die taak opnemen. Maar hoe kunnen de provincies een actieve bijdrage aan die vervoerregio's leveren als ze geen lid zijn van die vervoerregio's?

2.1.2. Overruling gemeentelijke en provinciale ruimtelijke beleidsplannen

Ten tweede vraagt Tom Dehaene zich af hoe men naar een geïntegreerd beleid kan streven als in artikelen 10 en 20 staat dat de provinciale, maar ook de gemeentelijke ruimtelijke beleidsplannen kunnen worden overruled door de mobiliteitsplannen die door de mobiliteitsregio's worden goedgekeurd. Dat vindt de VVP onlogisch. Zeker indien de provincies niet betrokken zijn in die vervoerregioraden, maar ook omdat het opmaken van een ruimtelijk beleidsplan een werk van lange adem is. Daarvoor moeten heel veel procedures worden doorlopen, met onder andere het openbaar onderzoek en de terugkoppeling naar de verschillende belangen-organisaties. Waarom kan een mobiliteitsplan dat wordt goedgekeurd door de vervoerregioraden ruimtelijk beleidsplannen overrulen?

Tom Dehaene haalt zijn eigen ervaringen in de provincie Vlaams-Brabant aan. Als men nieuwe ruimtelijke plannen ontwikkelt, vormt mobiliteit een zeer belangrijke insteek. Voor het regionet rond Leuven blijkt dat het goed is dat men die twee samen bekijkt en dat men daarvoor de nodige tijd uittrekt. Hij benadrukt dat dat regionet trouwens door de provincie wordt getrokken, met als meerwaarde dat die het bovenlokale kan bewaken en dat niet alleen de lokale elementen in kaart worden gebracht.

Zijn de leden van het Vlaams Parlement zich wel bewust van de potentiële rechts-onzekerheid die kan ontstaan als ze het ontwerp van decreet zoals het nu geformuleerd is, behouden?

2.1.3. Financiering van het BFF maar geen inspraak

Ten derde vraagt hij waarom de provincies het fietsnetwerk wel moeten subsidiëren, maar de modaliteiten voor die subsidiëring niet mee kunnen bepalen. Hij verwijst naar artikelen 12 en 26 waarin over de projectstuurgroep wordt gesproken. Het ontwerp van decreet stelt dat de vervoerregio's het BFF-netwerk zullen kunnen bepalen en de Vlaamse overheid de fietssnelwegen. Volgens Tom Dehaene maakt men een fout door de provincie daar niet bij te betrekken, omdat de provincie het terrein zeer goed kent en vaak overlegt met de gemeentebesturen. Hij wil als anekdote graag meegeven dat er in de vorige legislatuur gemeentebesturen vroegen om hun BFF te verleggen omdat ze in een bepaalde straat wilden investeren. Zij zagen dat dan vooral als een financieringsinstrument om die straat opnieuw aan te leggen en minder om het functionele routenetwerk te realiseren. Hij concludeert dat als men de discussie over het BFF in de vervoerregioraad legt, dat dan bijvoorbeeld de gemeente Zemst minder terreinkennis – laat staan een mening – heeft, over een functionele route in, zeg maar, Herne. Tom Dehaene houdt het niet voor mogelijk dat lokale ambtenaren of schepenen waken over de echte functionaliteit van de routes.

In artikel 12 staat bovendien dat de mobiliteitsplannen rekening moeten houden met de budgettaire ruimte van de gewestelijke entiteiten, maar nergens staat dat ze ook de budgettaire ruimte van de provincies in beschouwing moet nemen, terwijl die wel mee opdraaien voor eventuele kosten. Tom Dehaene vraagt zich dan ook af of het behoorlijk bestuur is dat de provincies wel mee instaan voor financiering, maar de voorwaarden daarvoor niet mee kunnen bepalen.

2.1.4. Vertegenwoordiging in de vervoerregioraad bij samenvallende grenzen

De laatste vraag die Tom Dehaene zich stelt, is waarom de provincies alleen maar deel kunnen uitmaken van een vervoerregioraad, als die laatste volledig binnen het grondgebied van de provincie in kwestie ligt. Dat creëert een ongelijkheid, aangezien sommige provincies zo geen deel kunnen uitmaken van bepaalde vervoerregioraden, terwijl andere dat wel kunnen.

Om af te sluiten geeft Tom Dehaene mee dat de provincies op het vlak van mobiliteit de komende jaren vooral willen inzetten op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, met een focus op de fietssnelwegen en eventuele 'missing links'. De provincie Vlaams-Brabant ondersteunt daarnaast gemeentebesturen om fietsenstallingen te plaatsen aan openbaarvervoersknooppunten, altijd in overleg met de NMBS en De Lijn, en zit samen met scholen om veilige schoolroutes uit te stippelen en fietsenstallingen te plaatsen. De provincie speelt ten slotte ook een rol als vertegenwoordiger van het bovenlokale niveau in de Fietsraad en als tussenpersoon bij grotere infrastructuurprojecten. Dat is een coördinerende en versterkende rol en bovendien een rol die de provincies ook in de vervoerregio's zouden kunnen opnemen.

2.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Sas van Rouveroy merkt op dat gemeenten en provincies conform artikel 10 van het ontwerp van decreet geen beslissingen kunnen nemen die het regionaal mobiliteitsplan zouden belemmeren. Ook bestaande beslissingen die niet stroken met het mobiliteitsplan, moeten wijken. Er is dus een zekere hiërarchie, waarbij de vervoerregio het laatste woord krijgt. Hoe kijken de provincies daar principieel tegenaan?

Joris Vandenbroucke denkt dat de provincies en vervoerregio's bewust strikt gescheiden worden gehouden in het ontwerp van decreet, omdat sommige partijen de vervoerregio's als logische opvolger zien van de provincies inzake mobiliteit. Zijn er argumenten te bedenken waarom dat misschien toch niet de beste optie is?

Karin Brouwers dankt Tom Dehaene voor zijn interessante vragen. Men zal proberen die op tijd te beantwoorden en daar nog eens rustig over nadenken. Het is interessant dat hij verwijst naar die mobiliteitscharters. Die zijn in het Vlaams Parlement wat minder bekend. Dat is dan telkens tussen de minister en de provincies. Vanuit Vlaanderen zelf wordt met betrekking tot allerlei zaken qua mobiliteit toch gekeken naar de provincie. Ze vond dat een heel interessante insteek en zal verder bekijken wat er zoal in die charters staat.

Er is natuurlijk op voorhand wat gediscussieerd over de rol van de provincies: moeten die erbij of niet? Voor Limburg is het duidelijk, want dat wordt één vervoerregio. Die zal de provincie dus sowieso aan tafel hebben. Voor de andere vervoerregio's en provincies is dat natuurlijk minder duidelijk. Afgaand op het kaartje met de indeling van de vervoerregio's zal in haar provincie Boortmeerbeek bijvoorbeeld bij de vervoerregio Mechelen behoren. Zou Tom Dehaene of een van zijn medewerkers dan enkel voor dat stukje naar die vervoerregioraad van Mechelen moeten gaan? Of vindt hij dat hij al werk genoeg zal hebben als hij wordt uitgenodigd bij de vervoerregio's Vlaamse Rand en Leuven-Hageland? Hoe ziet hij dat concreet? Het is

waarschijnlijk moeilijk om dat zo te verankeren, omdat die grenzen niet helemaal overeenstemmen. Bij de vier proefregio's zaten de provincies telkens aan tafel, en Karin Brouwers neemt aan dat de meeste regio's ook wel de provincie zullen uitnodigen die er het meest belang bij heeft. Hoe kan dat juridisch worden opgelost? Als het gaat over de regio Mechelen, dan is dat duidelijk de provincie Antwerpen, maar men moet dan wel goed beseffen dat daar bijvoorbeeld een Vlaams-Brabantse gemeente zoals Boortmeerbeek in zit. Heeft Tom Dehaene er een probleem mee dat de provincie Antwerpen daar dan aan tafel zal zitten en hij als gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant niet?

2.2.1. Antwoorden van de VVP

Tom Dehaene stelt vast dat het voor de strategische projecten die hij coördineert, vooral inzake ruimtelijke ordening, net een meerwaarde heeft dat de provincie mee aan tafel zit. Die kijkt immers niet alleen naar ruimtelijke ordening, maar bijvoorbeeld in het regionet zit ook de dienst Mobiliteit mee aan tafel. Men wil, zal en moet daar beleidsdomeinoverschrijdend nadenken. Het is niet wijs om mobiliteit apart van ruimtelijke ordening te bekijken. Dat leert het regionet, maar ook de andere projecten waar hij mee aan tafel zit. Bijvoorbeeld bij Machelen-Vilvoorde is er een duidelijke mobiliteitsinsteek, maar ook een milieutechnische en een insteek qua natuur. Door de provincies op te nemen zal men vermijden dat er een conflict ontstaat, want dan zitten zij aan tafel en kunnen ze misschien een probleem signaleren waarvoor wat tijd moet worden uitgetrokken.

Met betrekking tot de politiek getinte vraag of de vervoerregio's de taken van de provincies zouden overnemen, stelt hij voor dat men de VVP eens uitnodigt voor een grondige discussie over de taken die de provincies op zich nemen, en dat bovendien goed doen. Vandaag is dat echter niet aan de orde. Er zouden heel wat nadelen zijn, mochten de vervoerregio's de provinciale taken overnemen, want zowel in de politieraad als bij de brandweerraad als misschien ook in de vervoerregio ontstaat dan een beslissingsproces waarvan de rest van het schepencollege misschien niet altijd op de hoogte is, hollen burgemeesters van het ene overleg naar het andere en hebben ze gewoon niet meer de tijd en de capaciteit om de zaken allemaal in detail te volgen.

Dat zegt hij niet, dat zegt een van de burgemeesters met wie hij de voorbije maanden gesprekken heeft gevoerd. Dat is een van de redenen waarom dat niet zal gebeuren, maar het is ook om die reden dat hij zegt dat het goed is dat de provincies mee zouden worden opgenomen in die vervoerregio's, zodat ze hun expertise, maar ook het bovenlokale, het helikopterzicht kunnen inbrengen. Ook zullen ze de kleinere besturen vertegenwoordigen. Dat is immers ook een les die hij trekt uit de politie- en brandweerraden: kleinere besturen hebben niet altijd de expertise, laat staat de tijd om in al die overleg- of beslissingsorganen aanwezig te zijn.

Ingaand op de vraag van Karin Brouwers stelt Tom Dehaene voor dat provincies worden opgenomen in vervoerregio's indien het merendeel van die gemeenten in die bepaalde provincie liggen. In haar concreet voorbeeld zit Boortmeerbeek in de vervoerregio Mechelen. De provincie Vlaams-Brabant zou daar dan niet aanwezig zijn, maar er wordt wel onderling gepraat en als bijvoorbeeld het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zou moeten worden aangepast, dan gaat hij ervan uit dat er contact zal worden opgenomen met de provincie Vlaams-Brabant om bij de collega's te checken of die aanpassing terecht en te verantwoorden is. Het kan inderdaad niet de bedoeling zijn dat elke provincie in vijf vervoerregio's zit. Tom Dehaene heeft er daarom voor gepleit om de vervoerregio's te laten samenvallen met de provinciegrenzen, wat ook grotendeels zo is. Het lijkt de spreker logisch dat de provincies vertegenwoordigd zijn in die vervoerregio's waar het grootste deel van de gemeenten tot eenzelfde provincie behoren.

2.3. Replieken

Sas van Rouveroy merkt op dat de idee van de provincie als bondgenoot van de kleinere gemeenten hier niet opgaat. Ofwel hebben alle gemeenten één stem in de vervoerregio, ongeacht hun grootte, en dan is het evenwicht voor de kleinere gemeenten meer dan bewerkstelligd, ofwel streeft men naar een consensus, en dan is er een vetorecht, zelfs voor kleine gemeenten. De spreker ziet het argument niet om de provincies hun rol te laten spelen.

Tom Dehaene verwijst naar de aanpassing van het BFF. Een ambtenaar of schepen uit Zemst zal geen bezwaar hebben tegen het verleggen van het BFF in Bever, aan de andere kant van het arrondissement. De provincies zijn veel beter geplaatst om dat te beoordelen en bedenkingen te formuleren.

Wim Lux, departementshoofd Ruimte, Erfgoed en Mobiliteit van de provincie Antwerpen, die in de meeste vervoerregio's zit namens de provincie, verwijst naar diverse mobiliteitsprojecten waarbij gemeenten bijeen worden gebracht vanuit de vraag wat men van onderuit kan doen als Vlaanderen of andere hogere overheden een aantal mobiliteitstaken niet opnemen. Er werden samen met de gemeenten een aantal visies met actieplan ontworpen, die nu volop worden uitgerold.

Provincies kunnen een bemiddelende rol spelen tussen gemeenten, om tot een gedragen visie en uitvoering te komen. Wim Lux ziet hetzelfde gebeuren in de verschillende vervoerregio's. Voor randgemeenten als Wuustwezel en Essen is bijvoorbeeld het Antwerpse Toekomstverbond wat ver van hun bed. Het is belangrijk dat men ook voor die gemeenten oog heeft, zodat ook zij hun dingen kunnen vertalen, wat ze anders niet vaak kunnen, onder meer doordat ambtenaren van kleinere gemeenten niet op kunnen tegen administraties als die van de stad Antwerpen. In de Kempen heeft het college van burgemeesters de provincies er al bij gevraagd, om verder studies uit te voeren, zodat de gemeenten op één lijn staan in functie van het uitvoeren van zo'n regionaal vervoerplan.

Wim Lux wijst erop dat de regionale mobiliteitsplannen zich moeten richten naar allerlei andere plannen, maar dat tegelijk het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen alle andere plannen kunnen overrulen, wat iets heel bizars is. Op het einde van de rit kan de minister beslissen. Als er één afhaakt, beslist Vlaanderen. En dus moeten alle andere overheden, die misschien niet akkoord zijn, hun eigen plannen gaan aanpassen aan de regioplannen, zonder dat er consensus is over wat er moet worden uitgevoerd. En dan is er nog het juridische probleem. Een ruimtelijk beleidsplan moet een hele juridische weg afleggen. Dat kost nu drie jaar. Hoe kan men dan zeggen dat een regionaal mobiliteitsplan onmiddellijk al die beleidsplannen gaat aanpassen?

Dan moet men juridische elementen in het basisdecreet opnemen die de VCRO overrulen. Anders stelt zich een groot probleem, en zijn er twee of meer juridische plannen die elkaar tegenspreken. Wim Lux verwijst naar de hiërarchie tussen verschillende kernen. Stel dat Antwerpen a zegt, de Kempen b en Mechelen c. Wat doet men als de verschillende plannen niet op elkaar zijn afgestemd, maar ze worden toch allemaal goedgekeurd? Men moet toch een vorm van afstemming en consensus vinden om alles te laten functioneren. Consensus is zeker mogelijk, en de provincies kunnen daarin een rol spelen.

3. De Lijn

3.1. Toelichting door De Lijn

3.1.1. *Situering, basisprincipes en ruimtelijk kader*

Roger Kesteloot, directeur-generaal van VVM De Lijn, merkt eerst en vooral op dat een ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid niet hetzelfde is als een openbaarvervoerdecreeet. Dit ontwerp van decreet gaat veel verder dan enkel openbaar vervoer. In die zin krijgen de vervoerregioraden niet de opdracht om openbaarvervoersplannen te maken, maar wel om mobiliteitsplannen te maken. Het gaat daarbij ook over bepalingen rond infrastructuur en vervoer op maat.

Deze uiteenzetting gaat wel over openbaar vervoer, maar ze kadert binnen het veel ruimer ontwerp van decreet rond basisbereikbaarheid. Toch stelt Roger Kesteloot ook vast dat het thema openbaar vervoer op dit moment het meest gedetailleerde onderdeel is van dit ontwerp van decreet.

De Lijn heeft de opdracht gekregen om voor een aantal proefregio's een kernnet en een aanvullend net te ontwerpen. Dat ontwerp werd binnen de vooropgestelde termijn gepresenteerd. Men werkt nu ook aan een ontwerp voor een kernnet en aanvullend net voor de andere vervoerregio's. Van zodra de andere vervoerregio's samengesteld en actief zijn, is het de bedoeling dat De Lijn die ontwerpen bij hen voorstelt.

Roger Kesteloot volgt het principe dat we vanuit het idee van basisbereikbaarheid op een andere manier naar basismobiliteit moeten kijken. Basismobiliteit was tot voor kort te veel geënt op openbaar vervoer; nu wordt er gefocust op verschillende types van mobiliteit. Het is ook de bedoeling om zich voortaan op vervoersstromen te richten: het kunnen bereiken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem. Het vervoerssysteem zou performanter moeten worden en de bereikbaarheid efficiënter. Voor het openbaar vervoer is het specifiek de bedoeling dat er meer vraaggericht wordt gewerkt, om zo ook de kostendekkingsgraad te verhogen.

Roger Kesteloot beklemtoont dat er een heel belangrijke link is tussen Mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. De ruimtelijke ordening in Vlaanderen heeft ervoor gezorgd dat het organiseren van een collectief vervoerssysteem een behoorlijk gecompliceerd en moeilijk proces is. Bij toekomstige ontwikkelingen moet men uitgaan van een goede afstemming tussen deze twee beleidsdomeinen. Dat wordt trouwens ook naar voren geschoven in het beleidsplan ruimte. Er is hoe dan ook nood aan een langetermijnvisie die ruimtelijke ordening en mobiliteit goed op elkaar afstemt op de verschillende bestuurlijke niveaus.

3.1.2. *Naar een gelaagd gestructureerd vervoermodel*

Het openbaar vervoer zal de rol vervullen zoals die in het ontwerp van decreet is opgenomen. Het gaat dan concreet over de twee middelste lagen van het collectief vervoerssysteem: het kernnet en het aanvullend net. Dat zijn twee schakels tussen enerzijds het spoorwegnet – de ruggengraat van het collectief vervoerssysteem – en anderzijds het vervoer op maat. Af en toe noemt men dat een beetje oneerbiedig de onderkant van de markt, maar het is wel een heel belangrijk onderdeel van het hele mobiliteitssysteem op zich. Het kernnet en het aanvullend net gaan dan uiteraard meer in de richting van wat men klassiek als openbaar vervoer organiseert op dit ogenblik.

De Lijn heeft uiteraard een aantal basisdocumenten van waaruit ze tot het voorstel van kernnet en aanvullend net komt. Er zijn de contouren die geschetst worden

vanuit de conceptnota Basisbereikbaarheid. Een van de belangrijkste contouren wordt gevormd door het principe van de hiërarchisering van het net.

Bij het openbaarvervoersnet, dat wellicht om heel terechte redenen vanuit het terrein is opgebouwd, heeft men soms te veel geprobeerd om de kool en de geit te sparen, waardoor er heel veel verbindingen zijn die eigenlijk noch verbindend, noch ontsluitend zijn, en die te veel meanderen. Daar worden niet veel mensen echt gelukkig van. Diegenen die snel van A naar B willen, moeten te lang op de bus of tram zitten, en de mensen die ergens tussendoor moeten kunnen opstappen, moeten vaak wachten tot ze die gelegenheid krijgen. Het voordeel van een gehiërarchiseerd systeem is dat men in ieder geval de leesbaarheid van dat systeem vergroot en een sneller kwalitatief aanbod kan geven op grote corridors en tegelijkertijd, mits een goede overstap, vanuit het aanvullend net het kernnet kan gaan vullen.

De Lijn werkt op basis van de vervoersstromen die ze op verschillende manieren detecteert. Een van de manieren daarvoor zijn uiteraard de tellingen die ze kan doen op het huidige net, maar voornamelijk ook het werken met verkeersmodellen gebaseerd op het Vlaamse verkeersmodel, maar dan toegepast op openbaar vervoer. Daaruit detecteert De Lijn wat het intrinsiek potentieel is voor een verbinding tussen bijvoorbeeld twee of drie kernen. Hoeveel mensen kunnen in aanmerking komen om voor die verbinding gebruik te maken van dat openbaar vervoer dat men wil organiseren, afhankelijk van bijvoorbeeld de commerciële snelheid die De Lijn kan aanbieden? Men kan natuurlijk meer mensen aantrekken op het ogenblik dat men een hogere commerciële snelheid kan bieden ten opzichte van het autoverkeer bijvoorbeeld, dan wanneer dat niet het geval is. Dat is een van de nadelen van dat meanderen: men gaat daardoor een lage commerciële snelheid creëren.

Voor elk van die verbindingen kan men zo'n intrinsiek potentieel berekenen. De Lijn gaat dat dan ook aftoetsen aan de gekende plannen die er in een bepaalde vervoerregio zijn, aan de gekende ontwikkeling qua demografische evolutie in de vervoerregio, maar bijvoorbeeld ook aan welke attractiepolen er nu zijn en welke attractiepolen gepland zijn. Dat laatste is minstens even belangrijk om een mobiliteitsplan, maar zeker ook een voorstel van kernnet en aanvullend net, robuust genoeg te maken om toch een aantal jaren mee te kunnen gaan.

Op basis van die verschillende inputs wordt dan een ontwerpversie gemaakt van het kernnet en het aanvullend net. Uiteraard is het belangrijk om te weten wat de kosteninschatting daarvoor is. Dat wordt dan nog eens gecheckt via die verkeersmodellen, om te zien of het effectief wel overeen komt met wat men kan verwachten aan potentieel of aan reizigers in dat kernnet en aanvullend net.

Aan de basis van de hele zaak ligt dus het aantal inwoners in een kern of het aantal bezoekers van een attractiepool. Dat kan gaan over een school, een scholen-campus, een ziekenhuiscampus, verschillende types van bedrijventerreinen. Dat is eigenlijk een van de eerste onderzoeken die er gebeurt in zo'n vervoerregio: wat zijn nu eenmaal de belangrijke aanwezige of geplande attractiepolen die in rekening gebracht moeten worden, gezien het feit dat men bij basisbereikbaarheid veel meer rekening houdt met de bestemming, terwijl basismobiliteit eigenlijk veel meer rekening hield met de herkomst van mensen? Hoe kan men dus mensen naar die bestemmingen brengen en hoe kan men die bundelen vanuit de verschillende herkomsten?

3.1.3. Methodiek

Roger Kesteloot toont een fictief voorbeeld waar men een lijn ziet die uitgetekend is met de bedoeling om twee grote en twee tussenliggende kernen te bedienen (zie slide 8). Men krijgt daar een bepaalde omrijfactor, die men afweegt tegenover de

rechtstreekse verbinding tussen de twee, en dan gaat men op elk deeltraject kijken wat daar het potentieel is van die verschillende deeltrajecten, en wat dat dan betekent, uitgedrukt in een intrinsiek potentieel van zo'n bepaalde verbinding. Het interessante van deze methodiek is dat men redelijk snel simulaties kan maken naargelang men bepaalde tussenkernen bedient of niet bedient. Op een bepaald moment kan men tot de vaststelling komen dat men, in plaats van al die kernen te proberen bedienen, effectief met een overstap gaat werken. Want men kan op dat moment zien waar het omslagpunt is tussen wanneer het potentieel het beste bediend wordt met één enkele lijn zonder varianten, en wanneer het potentieel voldoende groot is om echt naar een overstap te gaan. Potentieel als basis van het netwerk: dat is eigenlijk de vertaling van het principe van het vraaggestuurd zijn.

Op basis daarvan hebben de mobiliteitsontwikkelaars van De Lijn een aantal types van lijnen gedefinieerd, naargelang het intrinsieke potentieel (zie slide 9). Die cijfers zijn verkregen op basis van een combinatie van afstand en mensen. Er werd daar een hiërarchie in ingebouwd, te beginnen met die lijnen waarvoor in het kernnet het grootste potentieel is, A-lijnen genoemd. Dat gaat dan gehiërarchiseerd verder met kernnet B-lijnen, C-lijnen, een aantal reguliere aanvullende lijnen en een aantal functionele aanvullende lijnen. Functionele lijnen zijn lijnen die heel specifiek gericht zijn op een bepaalde combinatie van attractiepolen, waarvan de activiteiten heel sterk in de tijd geconcentreerd zijn. Denk aan typische schoolritten: die hoeven niet te rijden tijdens de daluren, maar moeten er wel mee voor zorgen dat die scholen of schoolcampussen bereikbaar zijn op het ogenblik dat de leerlingen of studenten aanwezig moeten zijn. Ten slotte is er nog het vervoer op maat, dat daarop aansluit.

De Lijn gaat ervan uit – dat punt is meegenomen in het ontwerp van decreet maar hoeft nog verdere uitwerking – dat daar een aantal minimale kwaliteitseisen aan moeten vasthangen. Zo is er ook daar tot een hiërarchisering gekomen, bijvoorbeeld qua frequentie-eisen die aan zo'n lijntype toegekend worden (zie slide 10). Zo gaat De Lijn ervan uit dat er voor de A-lijnen uit het kernnet – de bussen die ingezet worden op de zwaarste corridors, met het grootste potentieel – een hoge frequentie moet zijn van minstens vier bussen per uur, om die grote groepen mensen een goede kwaliteit te bieden. In het bestaande net zijn er veel lijnen die een veel hogere frequentie hebben. Het is niet de bedoeling dat die frequentie vermindert. Er werden dus een aantal minimale kwaliteitseisen uitgewerkt. In de rechterkant van de tabel is te zien dat de functionele lijnen in functie staan van de noodwendigheid van de attractiepolen. In het vervoer op maat gaat het over de vraag van mensen met een mobiliteitsbehoefte in de witte vlekken tussen kernnet en aanvullend net.

De verwachting qua reizigersgroei op basis van de ontwerpen van kernnet en aanvullend net zoals ze op dit ogenblik uitgewerkt zijn, verschilt van vervoerregio tot vervoerregio, omdat de potentiëlen ook verschillen. Dit moet nog verder uitgewerkt worden in de debatten in de vervoerregio's. Wat De Lijn hiermee wil aantonen, is dat met de optimalisatie die door de hiërarchisering van het net uitgewerkt werd in die verschillende voorstellen die De Lijn zal presenteren aan de vervoerregio's, en uitgaand van budgetneutraliteit, er een reizigersgroei – potentieel, die moet zich uiteraard realiseren – gerealiseerd kan worden. Het komt erop neer dat door het optimaliseren van het net in een meer hiërarchische structuur tot 6 procent reizigersgroei gerealiseerd kan worden over de totaliteit van de vijftien vervoerregio's in Vlaanderen met dezelfde middelen als momenteel, zowel voor kernnet als voor aanvullend net.

3.1.4. *Kostprijsmodel*

Een van de grote bekommernissen van de verschillende vervoerregio's, van de VVSG en van de lokale besturen is het budget dat hiertegenover staat. De Lijn is al

een hele tijd geleden begonnen met het uitwerken van een kostprijsmodel, omdat gevraagd werd om uit te rekenen welke budgetten er per vervoerregio beschikbaar zijn voor de verschillende types netten. Heel concreet gaat het dan bijvoorbeeld over wat op dit ogenblik de kost is van het kernnet en het aanvullend net in de voorstellen voor elke vervoerregio. Die oefening wordt nu gefinaliseerd. De bedoeling daarvan is de kosten te berekenen per lijn, te aggregeren per vervoerregio maar ook per type net, die kost per kilometer te bereiken en, aangezien er zeker in de busexploitatie ook een beroep gedaan wordt op privé-exploitanten, dat ook mee te nemen.

De bedoeling is dat ook de kost van De Lijn verantwoord kan worden ten opzichte van de Vlaamse overheid. Belangrijk voor de vervoerregio's is dat op basis van dat kostenmodel simulaties uitgevoerd kunnen worden van aanpassingen, uitbreidingen, veranderingen, aanleg van nieuwe verbindingen, op vraag van die vervoerregio's. Daar dient dat kostenmodel heel concreet voor. Als De Lijn bijvoorbeeld met zo'n voorstel van een kernnet en aanvullend net naar een vervoerregio gaat, en de lokale besturen vragen om een aanpassing van het voorstel, dan kan De Lijn op basis van dit kostprijsmodel op high level uitrekenen wat daarvan de financiële impact zou kunnen zijn. Uiteraard kan met zo'n kostenmodel telkens ook de feitelijke kost vergeleken worden met wat budgettair voorzien is.

Wat wordt daarin meegenomen (zie slide 13)? De kostenbasis bestaat voor een deel uit exploitatiekosten voor het kern- en aanvullend net. Daarin zitten bijvoorbeeld de kosten van de chauffeurs, het verbruik van brandstof, onderhoudskosten, afschrijvingen van het rollend materieel, afschrijvingen van de traminfrastructuur en indirecte kosten, zoals het in stand houden van het ticketingsysteem. Dat wordt dan door een kostencalculator gejaagd, om uiteindelijk te komen tot een budgetbepaling, uitgaand van gelijkblijvende budgetten, per type net en per regio. Die oefening moet gebeuren voor de vijftien vervoerregio's, wat een heel werk is. De oefening is ondertussen gebeurd voor 45 onderdelen op basis van de cijfers van 2016. Vooraleer dit gepresenteerd kan worden aan de vervoerregio's, moet er nog een berekening gebeuren op basis van de cijfers van 2018. Om de objectiveringsgraad van het hele systeem voldoende te beklemtonen, laat De Lijn het kostprijsmodel certifiëren door een extern auditbureau. Het ontwikkelde kostprijsmodel kan dan in functie van de vragen van de lokale besturen en andere partners in de vervoerregioraden worden gebruikt.

Slide 14 toont de dimensies die daarbij komen kijken. Op basis van de verschillende elementen kunnen simulaties gebeuren. Roger Kesteloot wijst erop dat het nog steeds gaat om een high-level kostprijsberekening omdat de definitieve kost pas berekend kan worden op het ogenblik dat dit daadwerkelijk is omgezet in een gedetailleerde dienstregeling en concrete chauffeursdiensten. Het geeft wel een voldoende aanwijzing aan de vervoerregio's om met kennis van de financiële kant van de zaak beslissingen te nemen of adviezen te formuleren.

3.1.5. *Reorganisatie De Lijn*

Momenteel is De Lijn bezig met een heel grote reorganisatie. Voor de werking van de vervoerregio's is wendbaarheid belangrijk. Het is de bedoeling om op een soepele manier te kunnen inspelen op vragen vanuit de vervoerregio's. Dat staat ook in de beheersovereenkomst. Dat proces is momenteel bezig.

De reorganisatie waar de vervoerregio's het meest mee te maken zullen krijgen, is die van marketing en mobiliteit. Daarvoor is een specifieke afdeling vervoerregiomanagement opgericht met de verantwoordelijkheid om binnen de toegevoegde vervoerregio's het stakeholdersmanagement en het mobiliteitsbeleid uit te bouwen, te organiseren en te coördineren, teneinde het draagvlak voor het gebruik van openbaar vervoer en combimobiliteit te vergroten. De meeste functies die op

de slide te zien zijn, zijn intussen ingevuld. De vervoerregiomanagers binnen De Lijn worden het unieke aanspreekpunt voor de vervoerregio's en voor het team 'mobiliteit en openbare werken'. Zij zullen De Lijn ook vertegenwoordigen in de verschillende vervoerregioraden.

De bedoeling van de reorganisatie is om dichter bij de klant te komen, waaronder ook de vervoerregio's. In plaats van de vroegere regionale entiteiten is er nu een centrale aansturing via businessunits, waarbij de operationele activiteiten beperkt zijn tot hoofdzakelijk uitvoerende activiteiten. Niet de operaties moeten de ontwikkelingen sturen maar de hele mobiliteitsontwikkeling en wat daarbij komt kijken in de vervoerregio's moet de operaties sturen. Roger Kesteloot heeft er voldoende vertrouwen in dat De Lijn als interne operator ook na 2020 zal kunnen blijven functioneren voor het kernnet en het aanvullend net. Die operaties moeten functioneren binnen een aantal grenzen maar de sturing moet uitgaan van de mobiliteitsontwikkeling.

3.2. Vragen en opmerkingen van de leden

3.2.1. *Vragen en opmerkingen van Marino Keulen*

Marino Keulen reageert op de invulling door Roger Kesteloot van de begrippen kernnet en aanvullend net, die bij hem het woord usurpatie oproept. In de conceptnota wordt kernnet gedefinieerd als de verbinding tussen kernen en attractiepolen, en wordt aanvullend net gedefinieerd als de feederlijnen en het ontsluitende. Dat staat los van het intrinsieke reizigerspotentieel. Maar zoals Roger Kesteloot het omschrijft, komen de verbindingen van meer dan één verbinding per uur sowieso terecht bij het kernnet. Dan ligt dat bij De Lijn, maar dan zijn de lokale besturen dat kwijt. Dat stond zo niet in de conceptnota en dat is ook niet wat Marino Keulen in het ontwerp van decreet leest. Zo maximaliseert De Lijn haar exploitatie. Dat is niet zoals men dat had gezien. Vandaar de kwalificatie van usurpatie. Dit is voor Marino Keulen fundamenteel, want het betekent dat men de impact van de lokale besturen gevoelig verkleint. Als men meer dan één verbinding per uur heeft op een bepaald traject, dan wordt dit al beheerd door De Lijn.

Hoe evalueert de heer Kesteloot de werking van de vier proefregio's vanuit zijn positie bij De Lijn?

3.2.2. *Vragen en opmerkingen van Sas van Rouveroi*

Sas van Rouveroi sluit zich nadrukkelijk aan bij de zorg van Marino Keulen en wil die herformuleren. Hij zoekt nog altijd naar het onderscheid tussen kernnet en aanvullend net, liefst met een demarcatie die onbetwistbaar is. Die demarcatie zal de beslissingsbevoegdheid verleggen, die bij de gemeente dan wel bij De Lijn zal liggen, en zal ook een budgettaire impact hebben. Over het laatste voelt hij zich gerustgesteld door de berekeningswijze, met een validering door een onafhankelijk extern bureau. Hij hoopt dat die budgetten zullen meelopen met de demarcatielijn. Maar ten gronde blijft de vraag: wat is aanvullend net en wat is kernnet? Met het argument 'ontsluitend of verbindend' zal men er niet geraken, en al zeker niet met frequentie, hoewel Roger Kesteloot uitdrukkelijk heeft gesteld dat het over minimumfrequentie gaat. Op het eerste gezicht kan men al zeggen dat in een stedelijke omgeving alles kernnet is. Daar wordt immers maar een beperkt aantal lijnen op uurbasis aangeboden. Ook als men kijkt naar potentieel of effectief gebruik, zit men in een stedelijke omgeving heel moeilijk. De verbinding tussen bijvoorbeeld Antwerpen-Centrum en Berchem is qua potentieel en qua reizigers veel groter dan een verbinding die verbindend is in West-Vlaanderen. Er is in West-Vlaanderen geen enkele verbinding die de potentie heeft van een dergelijke as. Ook bijvoorbeeld lijn 1 tussen Evergem en Gent-Centrum is een van de drukste

lijnen in Vlaanderen. Daar zit men dan per definitie in een kernnet. Waar zit dan het medezeggenschap van de gemeenten?

3.2.3. *Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort*

Dirk de Kort leidt uit de toelichting af dat er in de toekomst, gezien de indeling in vervoerregio's, nog potentieel is voor het aantal reizigers op het openbaar vervoer. Vooraleer dit concept van basisbereikbaarheid goed te keuren, wil hij dat de omslag op een goede manier wordt uitgewerkt. Het voorstel behelst volgens hem een fijnmazige uitbouw van het kernnet en het aanvullend net. Hij vraagt zich af hoe de link met de verdere uitwerking in landelijk gebied kan worden uitgebouwd zonder vermindering van het aanbod. *Dirk de Kort* stelt dat hij daarover heel wat vragen krijgt. Hoe zal de link tussen het kernnet en het aanvullend net enerzijds en het vervoer op maat anderzijds worden uitgewerkt? Hoe kan het fijnmazige netwerk van het vervoer op maat de mensen naar het kernnet en het aanvullend net brengen? Hoe kan dat vanuit het fietsdelen en het autodelen en de OV-taxi?

Dirk de Kort vraagt zich ook af welke budgettaire mogelijkheden er nog zijn. Wat kosten het kernnet en het aanvullend net? Op welke budgetten kan er worden gerekend voor het verder uitwerken van het vervoer op maat?

3.2.4. *Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers*

Karin Brouwers merkt op dat in artikel 32 van het ontwerp van decreet een aantal definities staan van kernnet en aanvullend net. Deze moeten misschien nog worden verduidelijkt. *Karin Brouwers* neemt de stadslijnen in Leuven als voorbeeld. Lijn 3 voert daar van het Pellenbergziekenhuis naar Gasthuisberg. Tussen beide attractiepolen pikt deze lijn in de stad heel wat mensen op en vervult daar een andere functie. *Karin Brouwers* vraagt of een dergelijke lijn behoort tot het kernnet of tot het aanvullend net.

De cijfers over de minimale kwaliteitseisen, van zoveel ritten per uur, zijn al langer bekend. *Karin Brouwers* vindt het eigenaardig dat er minimaal slechts één C-lijn per uur zou zijn in het kernnet. Dat lijkt haar moeilijk te verdedigen. Men zal moeten bekijken hoe die minimale eisen verder worden uitgebouwd door de regio's.

Er is een indicator van de reizigersgroei van gemiddeld 6 procent als we het zo gaan uitwerken. Dat zou een fantastisch resultaat zijn. *Karin Brouwers* ziet op slide 11 zeer grote percentages in bepaalde regio's. In de regio's waar er minder groei is, zal de reden waarschijnlijk zijn dat het openbaar vervoer daar al goed werkt. De groeicijfers zijn waarschijnlijk gebaseerd op die intrinsieke potentiëlen. Maar in landelijke gebieden, waar de afstanden tot de haltes meer dan 750 meter zullen zijn, zoals vandaag het geval is, zouden bij één kilometer tot de bushalte al veel senioren kunnen afhaken. Die moeten dan worden opgevangen met het vervoer op maat. Jonge mensen kunnen naar de haltes fietsen, maar dan moet er worden geïnvesteerd in halteplaatsen voor fietsen. Voor die 6 procent wordt gekeken naar de actieve reiziger en wordt er impliciet van uitgegaan dat vervoer op maat voor heel wat senioren nodig zal zijn.

Karin Brouwers herhaalt de vraag van de commissie om het hele kostprijsmodel goed uit te leggen. Hoe wordt dat allemaal berekend? De berekening zou gemaakt zijn op basis van wat De Lijn in 2016 per regio uitgaf. Voor 2018 zou dezelfde berekening worden gemaakt, die zou worden gecertificeerd door een extern auditbureau. Aangezien over dit ontwerp van decreet ergens in maart 2019 zal worden gestemd omdat het parlement voor de verkiezingen zich in de pre-electorale periode bevindt, rijst de vraag of de regio's die nu worden opgestart tegen dan zicht zullen hebben op wat De Lijn in hun regio kostte in 2016 en 2018, zodat zij dan met kennis van zaken kunnen beslissen wat de volgende stappen zijn. De vraag is of

het bestaande kostenmodel perfect kan worden toegepast op dat nieuw kernnet en aanvullend net. Karin Brouwers neemt aan dat het voorstel van De Lijn niet meer zal kosten. Het moet sowieso budgetneutraal blijven en het liefst minder kosten, zodat er ruimte overblijft om in de regio's het vervoer op maat te organiseren.

Met de beperkte middelen die worden vrijgemaakt, 30 miljoen euro voor de belbussen in heel Vlaanderen, zal het allicht niet lukken de witte vlekken op de kaart op een goede manier in te vullen. Om te weten wat het door De Lijn als ideaal kernnet en aanvullend net beschouwd in een bepaalde regio zal kosten, moeten de lokale bestuurders dan ook weten hoeveel het in 2016 en in 2018 heeft gekost en wat er nog overblijft.

Karin Brouwers kan zich voorstellen dat de lokale bestuurders die in de vervoer-regio's zullen zetelen vooral zicht willen krijgen op de cijfers vooraleer ze lijnen beginnen te hertekenen. Zij wil zekerheid dat er voldoende zicht zal zijn op de budgetten, niet enkel op wat het in het verleden heeft gekost, maar ook op wat het in de toekomst zal kosten indien het voorstel van De Lijn wordt gevolgd. Met betrekking tot het kernnet kunnen de lokale bestuurders enkel adviseren, maar met betrekking tot het aanvullend net nemen zij de beslissingen. Daar is dan wat marge om er voor iedereen het beste uit te halen.

Het is ook belangrijk de timing te kennen. Zal het mogelijk zijn daar in de loop van maart 2019, wanneer over het ontwerp van decreet moet worden gestemd, zicht op te krijgen? Ze haalt aan dat dit volgens Roger Kesteloot enkel bij benadering zal kunnen, maar zij wil echt graag meer zicht op de concrete cijfers krijgen.

3.2.5. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke bedankt Roger Kesteloot voor zijn bijdrage. Vooreerst wil hij opmerken dat hij het vreemd vindt dat de vertegenwoordigers van de meerderheid de persoon die wordt geacht het ontwerp van decreet uit te voeren nu vragen wat er eigenlijk in het ontwerp van decreet staat. Volgens artikel 32 legt de Vlaamse Regering het kernnet vast en wordt het aanvullend net vastgesteld door de vervoerregioraad. De Lijn heeft nu voorgesteld hoe dat kan worden uitgewerkt, wat ook de decretaal bepaalde opdracht wordt.

Zijn eerste vraag sluit aan bij de vraag van Marino Keulen. Volgens de MORA is in de proefregio's de kans verkeken nieuwe concepten te testen. Joris Vandenbroucke vraagt Roger Kesteloot of dit ook zijn analyse is. Heeft De Lijn, als toekomstig exploitant van het kernnet en van het aanvullend net, in die proefprojecten nieuwe concepten getest en daar lering uit kunnen trekken om de opdracht in de toekomst beter uit te voeren?

Zijn tweede vraag is of De Lijn de ambitie heeft een rol te spelen in het vervoer op maat. De Lijn verliest haar monopolie in het aanbod van collectief vervoer, maar het is niet uitgesloten dat De Lijn een rol kan spelen in het vervoer op maat. De Lijn kan in concurrentie treden en haar aanbod naast het aanbod van de andere spelers op de markt plaatsen. Joris Vandenbroucke vraagt of dit ook de bedoeling is.

Zijn derde vraag is of Roger Kesteloot van oordeel is dat de opdracht van De Lijn die uit het ontwerp van decreet voortvloeit de kansen van De Lijn zal versterken of moeilijker zal maken om ook na 2020 als intern exploitant te worden aangeduid. Dit zal gebeuren op basis van de criteria die de Vlaamse Regering heeft vastgelegd, en de benchmark met de privésector is het belangrijkste criterium.

Zijn vierde vraag betreft de pachters. Het model in Vlaanderen is uniek. Bijna de helft van de gereden buskilometers worden uitgevoerd door pachters en dat zijn privébedrijven. Indien De Lijn na 2020 de interne operator blijft en zich tot het

kernnet en het aanvullend net beperkt, is de vraag in welke mate dat een impact zal hebben op de opdrachten die de pachters krijgen. Zal het aantal buskilometers, bijvoorbeeld, fors wijzigen in de ene of de andere zin?

3.2.6. *Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska*

Björn Rzoska sluit zich aan bij de opmerkingen van Joris Vandenbroucke. De antwoorden op de vragen die aan Roger Kesteloot zijn gesteld, staan niet enkel in het ontwerp van decreet, maar ook in de memorie van toelichting. De leden van de meerderheid zouden in hun eigen ontwerp van decreet moeten nalezen wie wat beslist.

De MORA vindt dat erop moet worden gelet dat het geen gewone efficiëntieoefening wordt. *Björn Rzoska* vraagt Roger Kesteloot of hij naar aanleiding van de projecten in de proefregio's ook het gevoel heeft dat het te zeer om een efficiëntieoefening gaat. Is er wel voldoende aandacht gegaan naar de innovatie, wat volgens het ontwerp van decreet ook een doelstelling moet zijn?

De Raad van State stelt zich vragen bij De Lijn als interne operator. De vraag is vooral wat er zal gebeuren indien De Lijn de internationale benchmark niet doorstaat. *Björn Rzoska* vraagt Roger Kesteloot of hij denkt op deze manier een kans te maken om de benchmark te doorstaan en om de interne operator te blijven.

3.2.7. *Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder*

Annick De Ridder vermoedt dat Roger Kesteloot vooral heeft gesproken over de invulling van het kernnet en het aanvullend net. Indien naar het potentieel van de mogelijke verplaatsingen wordt gekeken, gaat ze ervan uit dat dit samenhangt met de attractiepolen. Dit zou al een gedeelte van de ongerustheid moeten wegnemen. Ze wil graag weten hoe dit zich verhoudt tot het oude verhaal van de werkelijke bezetting. Vroeger moesten gemiddeld acht mensen per rit aanwezig zijn om te kunnen spreken over een regelmatig openbaar vervoer. Alles daaronder werd richting belbussen gestuurd. Blijft die oude grens behouden of wordt daarin bijgestuurd? *Annick De Ridder* vond die acht personen nog heel vrijblijvend en vindt dat men daar efficiënter kan werken door de grens op te trekken. Heeft De Lijn daar de efficiëntieoefening op toegepast, ervan uitgaande dat er alternatieven zijn, of ligt die grens ongeveer gelijk?

Annick De Ridder is aangenaam verrast door de 6 procent reizigersgroei. Die groei wordt over alle vervoerregio's mogelijk geacht als het nieuwe model met dezelfde middelen zal worden uitgerold. Heeft dat dan te maken met de huidige visie waarbij er wel degelijk een en ander wordt gewijzigd en de naam basismobiliteit niet eenvoudig wordt vervangen door basisbereikbaarheid? De spreker vermoedt dat De Lijn wel degelijk ingrijpt in het evaluatiemechanisme om van het ene naar het andere over te stappen, en vindt dat een goede zaak.

3.3. Antwoorden van De Lijn en replieken

Volgens *Roger Kesteloot* gaat de logica van de redenering in een welbepaalde richting: wanneer iets tot het kernnet behoort op basis van de definities die in het ontwerp van decreet, de memorie van toelichting en de conceptnota staan, krijgt men afhankelijk van het potentieel een verschillende indeling in A-, B- en C-lijnen. Als daaraan voldaan is, dan moet de minimumfrequentie bijvoorbeeld voor de hoogste categorie vier voertuigen per uur zijn. De redenering geldt niet omgekeerd: het is niet omdat een bestaande lijn een frequentie van vier per uur heeft dat ze automatisch tot het kernnet behoort en buiten de beslissingsbevoegdheid van de vervoerregio's valt. Er zijn aanvullende lijnen die evengoed een frequentie van vier voertuigen per uur hebben. Het is niet de bedoeling om vanuit een defensieve re-

flex te werken en zoveel mogelijk in eigen handen te houden. Maar door de waarde die een kernnetlijn kan hebben in bijvoorbeeld bovenlokale zin, in het structureren van het netwerk, kan het belangrijk zijn om dat te kunnen beslissen op het niveau dat het niveau van de vervoerregio's overstijgt. Dat gaat echter niet gepaard met een defensieve reflex om alles in dat kernnet te stoppen. Dat gebeurt op basis van de definities uit het ontwerp van decreet en de conceptnota, in combinatie met het intrinsiek potentieel.

Wat de proefregio's betreft, waren de debatten over het kernnet en het aanvullend net verrijkend voor De Lijn. Ook met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten werd op een volwassen manier gedebatteerd over hoe een dergelijk kernnet er moet uitzien, hoe het aanvullend net daarop kan aantakken, en welke witte vlekken er overblijven. De ervaringen met de proefregio's, enkel en alleen bekeken vanuit De Lijn, zijn behoorlijk positief: er is rekening gehouden met de voorstellen die De Lijn heeft geformuleerd door de lokale besturen, door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en door de medewerkers van De Lijn zelf.

In de besluitvorming in die proefregio's is een deel van de timing mee bepaald door het feit dat er gemeenteraadsverkiezingen waren in oktober 2018. Naarmate die naderden, kwam men moeilijker tot een besluitvorming. De debatten in de proefregio's zijn van dien aard dat Roger Kesteloot met redelijk veel vertrouwen de uitbreiding naar de vijftien regio's ziet gebeuren.

Door een aantal zaken te objectiveren, kan men tot helderdere besluitvorming komen, bijvoorbeeld om te beslissen waar een aanvullende lijn moet worden georganiseerd of om een keuze te maken tussen bepaalde attractiepolen op een kernnetlijn. De spreker ziet dat met vertrouwen tegemoet. Hij is er zich van bewust dat er in een aantal gevallen spanningen zullen komen in de vervoerregio's. Maar de kwaliteit van de besprekingen in die vervoerregio's ervaart hij als positief.

Zijn er uit de proefprojecten veel innovatieve elementen voortgekomen wat betreft vervoer op maat? De spreker heeft de indruk dat die elementen tot nu toe vooral op papier bestaan. In de realiteit is er nog maar weinig veranderd op het terrein. Een deel van die besluitvorming moest gebeuren in aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen. Dat heeft wellicht meegespeeld in de manier waarop de besluitvorming tot stand is gekomen.

Marino Keulen heeft een bijvraag in verband met de stadsnetten. Het is voor hem evident dat het tramnet bij het kernnet hoort. Maar wat met de busverbindingen? Behoren die tot het kernnet of tot het aanvullende net?

Roger Kesteloot antwoordt dat dit in de vervoerregio's zelf moet worden bekeken. Een van de elementen die daarin meespelen, is het al dan niet structurerend karakter van een bepaalde lijn voor het netwerk zelf. In hoeverre is een bepaalde lijn, die deel uitmaakt van het stadsnet, structurerend voor dat net? In het geval dat die lijn mensen naar een tramlijn toebrengt, behoort ze tot het aanvullende net. Men kan proberen gedetailleerd te zijn in de definities, maar op bepaald momenten zal die discussie toch moeten worden gevoerd op het niveau van de vervoerregio's zelf.

Net daarom vindt *Marino Keulen* het goed dat die discussie effectief gevoerd wordt. De zwakte van het oude model was het ontbreken van een link met steden en gemeenten. Dit nieuwe model biedt kansen. Het debat rond het kernnet en het aanvullende net is belangrijk. De Vlaamse Regering moet die definities vastleggen. Er bestaan daarrond verschillende visies. De spreker heeft de discussie vanaf het prille begin meegemaakt, in aanloop naar de redactie van de conceptnota. Hij vindt het goed dat dit op scherp wordt gezet, waardoor misverstanden en ontgoochelingen worden vermeden. De idee van subsidiariteit is net de omkering van het hele model.

Roger Kesteloot is het daarmee eens.

Joris Vandenbroucke begrijpt de discussie niet goed. Hij is het eens met de noodzaak van het aanbrengen van een hiërarchie in het net, om op die manier met dezelfde middelen, hetzelfde materieel en hetzelfde personeel meer en beter te kunnen doen. Maar in het ontwerp van decreet staat toch dat het vastleggen van het kernnet tot de taak van de Vlaamse Regering behoort? Hij hoopt dat De Lijn daarbij om advies wordt gevraagd, aangezien het een vrij operationeel gegeven betreft. Maar zodra dat netwerk is vastgelegd, kan De Lijn daarin toch op geen enkele manier een wijziging aanbrengen? Hetzelfde geldt volgens hem voor het aanvullende net. Het is toch enkel de vervoerregio die beslist wat tot het aanvullende net behoort?

Marino Keulen stelt dat de discussie erin bestaat goed te weten wat men van elkaar kan verwachten. De visie van De Lijn kan mee de beslissing van de Vlaamse Regering bepalen. Men zal iedereen nodig hebben. Er is nood aan meer collectief vervoer in plaats van aan minder.

Sas van Rouveroy wijst erop dat De Lijn 'vertramming' als een kernnet beschrijft.

Roger Kesteloot zegt dat men nu al de goedkeuring van de Vlaamse Regering moet hebben voor bijkomende tramlijnen.

De Lijn formuleert voor het kernnet een voorstel dat wordt besproken in de vervoerregioraad. Voor het aanvullend net heeft de vervoerregio beslissingsmacht en voor het kernnet adviesmacht. De Vlaamse Regering beslist uiteindelijk over het kernnet.

De Lijn gaat nu haar voorstellen voorleggen aan de vervoerregioraden om te proberen om binnen de timing, tegen het einde van 2019, duidelijkheid te hebben over wat er van De Lijn wordt verwacht. Het zal per vervoerregio verschillen van hoe de bediening nu gebeurt. Er komt heel wat bij kijken. Een van de leden heeft erop gewezen dat de helft van de buskilometers wordt geëxploiteerd door privé-ondernemingen waarmee De Lijn contracten heeft. Wijzigingen aan die contracten veronderstellen tijd. Als De Lijn duidelijkheid krijgt tegen einde 2019, is het realistisch om eind 2020 de wijzigingen op het terrein door te voeren.

Een van de lessen die De Lijn getrokken heeft uit de werking van de vervoerregio's, is dat er een mentale omslag nodig is bij zowel De Lijn als de lokale besturen en het departement om verder te denken dan het klassieke openbaar vervoer. Ook deelsystemen, zoals deelauto's en deelfietsen hebben hun rol in vervoer op maat. Hoe men zal omspringen met combiknooppunten, zal heel belangrijk zijn voor de omslag naar basismobiliteit. Het betekent dat er bijvoorbeeld ook in landelijk gebied soepelere overstappen zullen moeten worden georganiseerd tussen de verschillende types van vervoersmiddelen. Zo heeft De Lijn bijvoorbeeld Blue-bike overgenomen van de NMBS om het te integreren in knooppunten. Het organiseren van dit gehiërarchiseerd model zorgt voor het succes of het falen van het hele systeem. Misschien is er tot nu toe te weinig aandacht naar gegaan.

Men heeft aan De Lijn gevraagd om de oefening voor de verschillende netten te doen op basis van budgetneutraliteit. Als je de budgetten volgens het kostprijsmodel berekent en dat wil laten werken, moet je een bepaalde lijn aan een bepaalde vervoerregio toewijzen. In de theoretische oefeningen die men bij aanvang van het kostprijsmodel heeft gedaan, komt het probleem voor dat indien in twee aanpalende vervoerregio's het tracé van een lijn wordt gewijzigd, het beheer en dus ook het budget van die lijn van de ene naar de andere vervoerregio verschuift. Daarover moeten heel goede afspraken worden gemaakt zodat men weet hoe men daarmee moet omspringen. De Lijn kan op basis van het kostprijsmodel een voorstel met

de cijfers per net formuleren, maar het valt niet uit te sluiten dat zo'n lijn en de budgetten verschuiven. De spreker besluit dat men nu dit model heeft en het met de gegevens van 2018 vult. De bedoeling is dat men tegen eind maart 2019 het huiswerk kan afleveren.

Roger Kesteloot beseft dat als hij eenmaal een bepaald cijfer lanceert, dat dan een eigen leven zal leiden. Daarom wil hij het model laten certifiëren en laat hij er een realitycheck op uitvoeren om ervoor te zorgen dat de cijfers accuraat zijn en er achteraf geen discussies ontstaan. Dus legt hij nog geen concrete cijfers op tafel omdat hij de accuraatheid van deze oefening wil bewaken. Hij verheugt zich erover dat Sas van Rouveroy gerustgesteld is door die externe certificering en vertrouwen heeft in het resultaat.

De reizigersgroei is gebaseerd op de oefening voor het kernnet en het aanvullend net. Ze hebben daarbij meer in termen van hiërarchie gedacht en een aantal lijnen verlengd waardoor men op de corridors meer mensen kan aantrekken en via de aanvullende lijnen andere kernen kan bedienen. Volgens hem zit de winst erin dat men de kwaliteit van de dienstverlening kan verbeteren door bijvoorbeeld een hogere commerciële snelheid te bereiken.

Als het over de afstand tussen bushaltes in landelijk gebied gaat, geeft hij toe dat er inderdaad witte vlekken zullen zijn. Door vervoer op maat moet aan die mobiliteitsbehoefte worden voldaan. Niet alleen met klassieke belbussen, maar ook met andere middelen.

Roger Kesteloot vindt het als werkgever van bijna achtduizend mensen belangrijk dat in dit ontwerp van decreet het perspectief werd opgenomen dat als De Lijn aan de benchmarkindicatoren voldoet, haar intern operatorschap zal worden gecontinueerd. Dat is in de hele aanloop naar dit ontwerp van decreet voor het personeel een heel belangrijk punt geweest. Het was belangrijk om intern voldoende draagvlak te vinden voor een heel ingrijpende reorganisatie. Mede door dat interne draagvlak heeft Roger Kesteloot er een groot vertrouwen in dat De Lijn die externe benchmarking zal doorstaan.

De voorbije jaren is er bij De Lijn heel veel aandacht gegaan naar de verbetering van haar processen. Hij heeft er, ook los van de besparingsdoelstellingen die De Lijn door de opeenvolgende regeringen werden opgelegd, veel vertrouwen in dat het kostprijsmodel een van de inputs zal leveren voor de benchmark op het vlak van kostenefficiëntie. Dat onderdeel van het ontwerp van decreet biedt de mensen van De Lijn het perspectief dat er voor hen nog een toekomst is als interne operator en motiveert hen ook om die toekomst zelf veilig te stellen, bijvoorbeeld door de reorganisatie. Dat onderdeel is dus heel belangrijk.

Roger Kesteloot herhaalt zijn steun voor het Vlaamse model, namelijk de samenwerking met pachters. Het is een goed model, ook de privé-exploitanten vinden dat. Specifiek voor hen kan er in de toekomst wel wat wijzigen, aangezien het domein waar zij vooral actief zijn, het vervoer op maat, uit de opdracht van De Lijn verdwijnt. Dat zal de verhouding tussen het aantal kilometers dat zij voor hun rekening nemen en het aantal kilometers dat De Lijn in eigen beheer houdt, wijzigen.

De Lijn neemt als leidraad dat zij op een efficiënte manier met belastinggeld moet omspringen. Dat wil echter niet zeggen dat het kern- en aanvullend net uitgetekend zijn louter vanuit een besparingslogica. De operatie gebeurt budgetneutraal.

Er zijn daarnaast wel degelijk wijzigingen aangebracht in de netten die De Lijn zal voorstellen ten opzichte van de huidige, wat de vooropgestelde reizigerstoename van 6 procent verklaart. Een aantal geplande investeringen zijn trouwens nog niet in die berekening meegenomen. Een grotere reizigerstoename is dus mogelijk.

Roger Kesteloot voegt daar wel aan toe dat de berekening van de potentiële bezettingsgraad uitgaat van het voorstel van De Lijn zoals het nu geformuleerd wordt. Het is goed mogelijk dat de vervoerregioraden een aantal aanpassingen doorvoeren na de uitrol ervan in 2020. Die aanpassingen zullen dan ook tot de taken van die vervoerregioraden horen; zij zullen het voorstel van De Lijn binnen enkele jaren moeten evalueren en zij zullen route per route moeten kijken wat tot kernnet of aanvullend net behoort en waar men eventueel moet overstappen op vervoer op maat. Daarvoor zullen ze ook hun eigen criteria moeten opstellen, op basis van reële bezettingsgraden, niet op basis van de potentiële bezettingsgraden die nu vooropgesteld worden.

Karin Brouwers vindt dat budgetneutraliteit niet de enige leidraad mag zijn. De Lijn moet efficiëntie wel degelijk in het achterhoofd houden wanneer zij het kern- en aanvullend net uittekent, zodat er meer middelen vrijkomen voor vervoer op maat. Het budget van 30 miljoen euro waar de belbussen het vandaag mee stellen, is namelijk ontoereikend. Anders moet er immers ooit in bijkomende middelen worden voorzien. Die witte vlekken mogen niet in de plannen worden gelaten en men mag die kosten ook niet zomaar afschuiven op de gemeenten, stelt Karin Brouwers. Ze hoopt dat dat het verhaal zal zijn: dit kost De Lijn vandaag in een regio, dit stelt men voor als kernnet en aanvullend net en dat zal voor die kostprijs zijn, en de rest is in te vullen op een andere manier. Anders zit men immers met een probleem op termijn. Die witte vlekken kan ze niet zomaar aanvaarden. Die moeten ook nog op een of andere manier worden bediend.

Roger Kesteloot stelt ter zake alleen te kunnen verwijzen naar de opdracht waaraan De Lijn probeert te voldoen. Voor de rest vindt hij de middelendiscussie een politieke discussie, waarover hij zich niet zal uitlaten.

4. Overlegplatform Diensten Aangepast Vervoer

4.1. Toelichting door ODAV

Annelies Geelen, voorzitter ODAV, zal het hebben over de onderkant van het net, dus het vervoer op maat en meer specifiek het doelgroepenvervoer.

4.1.1. Situering en huidige regeling

ODAV is een overlegplatform dat de diensten verenigt die aangepast vervoer aanbieden tegen een sociaal tarief. Het fungeert ook als een overlegorgaan tussen de diensten en staat in voor de informatie-uitwisseling, de praktische samenwerking en het beter op elkaar afstemmen van de werking van de aangesloten diensten. ODAV is ten slotte en vooral ook een motivator om het beleid te overtuigen in voldoende middelen te voorzien voor de uitbouw van een volwaardig netwerk van aangepast vervoer in Vlaanderen.

Het huidige aangepast vervoer wordt gereguleerd via het decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit (Compensatiedecreet). De kern is dat in vervoer binnen Vlaanderen op dit moment gebiedsdekkend wordt voorzien in 27 vervoersgebieden, inclusief het Brusselse Gewest, wat binnen de basisbereikbaarheid niet meer het geval zal zijn. Er zijn zestien verschillende aanbieders. Er is een gegarandeerd, laagdrempelig en gebiedsdekkend vervoersaanbod. Als gebruiker heeft men op dit moment dus de zekerheid dat men een vervoersaanbod kan krijgen als men nood heeft aan aangepast vervoer. Er worden een aantal kwaliteitscriteria opgelegd aan de vervoerders en er wordt gereden tegen sociale tarieven, zodat de gebruiker eigenlijk de zekerheid heeft dat hij tegen een laag tarief kan worden vervoerd.

Binnen het aangepast vervoer wordt voorzien in vervoer van deur tot deur – dat kan ook van kamer tot kamer zijn – voor een doelgroep die wegens een mobiliteitsbeperking geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Die mobiliteitsbeperking kan heel ruim gaan. Dat kan gaan over personen in een rolstoel, maar ook over mensen met een verstandelijke beperking of ernstige psychische problemen die als gevolg daarvan geen gebruik kunnen maken van het regulier openbaar vervoer. Al die personen komen dus in aanmerking voor het aangepast vervoer.

Binnen het Compensatiedecreet worden er een aantal voorwaarden gesteld aan de vervoerders. Die kwaliteitscriteria zijn zeker niet onbelangrijk. Er zijn een aantal voertuigvereisten. De aangepaste minibussen moeten bijvoorbeeld allemaal verplicht rolstoeltoegankelijk zijn, maar ze moeten ook geschikt zijn om onder alle weersomstandigheden goed te kunnen rijden, bijvoorbeeld door ze uit te rusten met winterbanden en dergelijke meer. De centrales die werken als erkende vervoerders, moeten elke dag bereikbaar zijn. Dat is een minimumverplichting, maar in de praktijk ziet men dat er ook heel veel diensten zijn die noodpermanenties hebben, waardoor ze eigenlijk 24 op 24 uur gebruikersbereikbaar zijn voor de doelgroep. De dienstverlening wordt zeven dagen op zeven georganiseerd, minimaal tussen 7 uur 's ochtends en 22.00 uur 's avonds op weekdays. In de weekends is dat een iets lagere beschikbaarheid, maar dan zijn de vervoersbehoeften doorgaans lager. Er is ook een verplichte opleiding voor de chauffeurs: ze krijgen bijvoorbeeld minstens 35 uur opleiding voor ze hun tewerkstelling bij de vervoerders aanvangen, en jaarlijks is er ook in een permanente opleiding voorzien. Het is ook belangrijk om mee te geven dat de rol van de chauffeur niet enkel het besturen is van een voertuig binnen het aangepast vervoer, maar dat die eigenlijk veel ruimer gaat. De chauffeur heeft ook de rol van begeleider, die ook beperkte assistentie aan de gebruikers kan geven. Dat wil zeggen dat de chauffeurs helpen bij het aan- en uitdoen van de jas, bij het afsluiten van de woning, zodat er eigenlijk een grotere zelfstandigheid voor de gebruikers wordt gecreëerd.

Men werkt dus met sociale tarieven. Er zijn ook maximumtarieven. Ook worden enkel de beladen kilometers, de kilometers met de gebruikers in de bus, aangerekend voor de gebruikers. Voor een rit van 0 tot 25 kilometer betaalt de gebruiker op dit moment bijvoorbeeld in acht van de 27 gebieden een tarief dat lager of gelijk is aan 50 eurocent per kilometer. In elf gebieden varieert dat tarief van 51 tot 70 eurocent per beladen kilometer, en in acht gebieden, maar dat zijn gebieden waar maar twee vervoerders actief zijn, gaat het over een tarief van 1 tot 1,44 euro per kilometer. Dat sociaal tarief is dus zeer belangrijk, maar dat wil niet zeggen dat er geen financiële drempels zijn. Men spreekt over een sociaal, laag tarief als het gaat over occasionele aanvragen, over mensen die af en toe bijvoorbeeld een keer naar de kinesitherapeut moeten of die een cultuurhuis willen bezoeken. Als het echter gaat over mensen die frequent vervoer nodig hebben, zoals voor woon-werkverkeer of schoolvervoer, of over mensen die naar de nierdialyse of meerdere keren per week naar de revalidatie of de kinesitherapeut moeten, dan dikt de kostprijs snel aan. Slechts een beperkte groep van de gebruikers komt in aanmerking voor een persoonsvolgend budget. Bovendien zijn er lange wachtlijsten en is er binnen PVB niet in budget voorzien voor mobiliteit. Er zou een sterke stijging van de vraag zijn indien de prijs van het vervoer zou dalen.

In 2017 werden ruim 286.000 trajecten aangevraagd, waarvan er bijna 250.000 zijn uitgevoerd. Er is een redelijk groot aantal annulaties, wat eigen is aan de doelgroep. Op jaarbasis worden meer dan 2 miljoen beladen kilometers verreden. Het percentage rolstoelgebruikers binnen het aangepast vervoer ligt momenteel op 65 procent. Annelies Geelen benadrukt dat dat niet betekent dat er geen vervoersbehoefte zou zijn bij de minder mobiele stappers. Het Compensatiedecreet verplicht de vervoerders om een bepaald percentage rolstoelgebruikers te vervoeren en slechts een beperkt aantal minder mobiele stappers. De vraag is momenteel dus groter dan het aanbod.

De vervoersaanvragen die binnenkomen bij de erkende vervoerders, kunnen ofwel via de gebruikers komen of via de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer, pilootprojecten die door de Vlaamse overheid georganiseerd worden. Zij moeten informatie verstrekken over alle vervoersmogelijkheden voor mensen met een beperkte mobiliteit en vervoersbehoefte. Ze kunnen doorverwijzen naar de meest geschikte vervoerder. Indien wordt voldaan aan een aantal specifieke voorwaarden, kan een MAV ook het vervoer effectief regelen aan de beste voorwaarden. Ofwel gaat een MAV doorverwijzen – dat is in principe de eerste keuze – naar een erkende vervoerder. Ofwel kan een MAV het traject toewijzen aan een privévervoerder. Op dat moment is er ook budget vanuit Vlaanderen, waardoor de gebruiker de mogelijkheid heeft om dat vervoer aan een sociaal tarief te krijgen.

4.1.2. *Nieuwe regeling*

Vanaf 2020 zal het budget vanuit het Compensatiedecreet in principe overgaan naar het toekomstige decreet Basisbereikbaarheid. Het aangepaste doelgroepenvervoer zal dan ook deel uitmaken van de vierde vervoerlaag, vervoer op maat. De huidige Diensten Aangepast Vervoer zullen dan een erkenning moeten aanvragen als OV-taxi onder het decreet individueel bezoldigd personenvervoer. Annelies Geelen is blij dat ODAV lange tijd betrokken is geweest, onder meer via overleg met het kabinet van minister Weyts, maar betreurt tegelijk dat er bij de proefprojecten geen vraag is gekomen om hun expertise te delen. ODAV heeft zichzelf uiteindelijk op de agenda kunnen zetten, maar dat heeft veel inspanning gevraagd. Toch hoopt de spreker dat de bezorgdheden van ODAV verder zullen worden meegenomen.

Er zijn binnen de basisbereikbaarheid een aantal kansen voor de doelgroep van ODAV, maar Annelies Geelen vreest dat er ook een heel aantal risico's aan verbonden zijn. ODAV ziet een belangrijke meerwaarde in de complementariteit van het privévervoer en de erkende vervoerders. Op die manier kan een noodzakelijk aanbod gecreëerd worden om de vervoersbehoefte van de nog steeds groter wordende groep gebruikers aan te kunnen. Het is ook belangrijk dat de Mobiliteitscentrale een regiefunctie zal uitoefenen en dat ze een onafhankelijke positie gaat innemen. ODAV is ook van mening dat de vervoerregioraden de noden van de doelgroep zeer lokaal zullen kunnen bundelen en vertegenwoordigen.

Annelies Geelen vindt het verder belangrijk dat er wordt gefocust op de sociale en maatschappelijk inclusieve rol. Het mag niet enkel puur vanuit het mobiliteitsaspect worden bekeken, het hele welzijnsverhaal moet erin worden meegenomen. ODAV ziet daarbij de volgende basisvoorwaarden: betaalbaarheid voor de gebruiker, toegankelijkheid van het aangepast vervoer, en tewerkstelling via de sociale economie.

Het gaat bij aangepast vervoer niet alleen over rolstoelgebruikers. Het is belangrijk dat de term 'beperkte mobiliteit' ruim wordt geïnterpreteerd. Het kan gaan over mensen met een motorische beperking, een mentale beperking, een meervoudige beperking enzovoort. Het kan gaan om rolstoelgebruikers, om oudere mensen met dementie, en om mensen met spraakproblemen of cognitieve problemen.

Annelies Geelen verwijst ook graag naar het internationaal engagement via het VN-verdrag voor de Rechten van Personen met een Handicap, waarbij het recht op mobiliteit voor iedereen geldt. In dat opzicht is het belangrijk dat mobiliteit ook een basisrecht is voor mensen met een beperkte mobiliteit. Mobiliteit is bovendien van fundamenteel belang om de participatie in de samenleving te garanderen.

Men kan mobiliteit beschouwen als een onmisbare schakel in de hele keten van toegankelijkheid. Het heeft dus geen zin om scholen of cultuurhuizen toegankelijk te maken als mensen er simpelweg niet geraken. Zonder mobiliteit heeft het ook geen zin om verder in toegankelijkheid te investeren.

– Tarifiering

Een lage kostprijs is essentieel voor deze kwetsbare doelgroep. De huidige gebruikers hebben vaak een heel laag inkomen en hoge medische kosten. Een verhoging van de tarieven dreigt de meest kwetsbaren te treffen en te isoleren. Dat ziet men nu al gebeuren in de gebieden waar de allerlaagste prijzen worden gehanteerd. Zelfs daar gebeurt het elke maand opnieuw dat mensen hun facturen niet kunnen betalen. Met een tariefverhoging zouden nog meer mensen worden uitgesloten.

De DAV's kunnen vandaag tegen lage sociale tarieven rijden, en daar zijn twee redenen voor. Ten eerste voorziet de Vlaamse overheid subsidies via het Compensatiedecreet. En er zijn nog andere subsidiebronnen; heel wat diensten werken bijvoorbeeld samen met lokale besturen. Ten tweede kan de kostprijs voor vervoer worden gedrukt via sociale tewerkstelling en dankzij het engagement van vrijwilligers. In een aantal gevallen gaat het zelfs om een halvering van de kostprijs.

Annelies Geelen stelt vast dat er momenteel geen maximumtarieven werden opgenomen in het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid. Dat brengt natuurlijk enorme risico's met zich mee, want dan heeft de gebruiker geen enkele zekerheid over de tarieven voor aangepast vervoer. Bovendien zal de vervoerregioraad het tarief kunnen bepalen, waardoor het risico bestaat dat er binnen Vlaanderen geen sociaal tarief is, en dat het tarief afhankelijk wordt van de leden van de vervoerregioraad. Het is toch een gemiste kans dat er binnen Vlaanderen geen uniform tarief mogelijk zou zijn voor aangepast vervoer.

– Laagdrempeligheid en sociale contacten

De DAV's willen in een kwalitatief en hoogstaand vervoersaanbod voorzien, waarbij de focus echt op sociale en welzijnsaspecten ligt. Dat is voor hun doelgroep heel belangrijk; de focus mag zeker niet enkel op mobiliteit liggen. De vaste vervoerders zijn vaak goed op de hoogte van de zorgnood van de gebruikers, en dat maakt deze dienstverlening zeer laagdrempelig. Dat is cruciaal bij personen met dementie of met een mentale of cognitieve beperking.

De centrales zijn laagdrempelig, en de specifieke problemen van de verschillende gebruikers zijn goed gekend. De communicatie gebeurt in een vertrouwde omgeving, waardoor de dienstverlening echt op maat van de gebruiker gebeurt. De diensten zijn eigenlijk veel meer dan gewoon een telefooncentrale die vervoer regelt. Voor veel gebruikers zijn ze een soort van sociale dienst die hen bijstaat als er problemen zijn. De dispatchers bieden soms gewoon een luisterend oor, wat de laagdrempeligheid verder in de hand werkt.

Het is die laagdrempeligheid die dreigt te verdwijnen door het voorliggende ontwerp van decreet. Want daarin is er sprake van een centraal aanmeldpunt voor de Mobiliteitscentrale, waarin alle vervoersvragen gecentraliseerd worden. Het sociale contact waar de gebruiker nood aan heeft, dreigt zo te verdwijnen, met nefaste gevolgen voor de doelgroep.

– Samenwerking met lokale partners

De huidige erkende aanbieders van DAV's hebben vaak een breed en lokaal netwerk van samenwerkingen. Dat kan gaan over samenwerkingen met een OCMW, stad of gemeente, maar ook over samenwerkingen met woonzorgcentra, lokale dienstencentra of organisaties voor gehandicaptenzorg. Op die manier kunnen zij een netwerk aanbieden dat een hele regio dekt. Zo kan men de dienstverlening optimaal bekendmaken, en is er een vlotte doorverwijzing. Het zorgt ook voor een vlottere werving en een betere ondersteuning van vrijwilligers. De DAV's zetten ook actief in op re-integratietrajecten via lokale tewerkstelling. Dat kan gaan over

mensen die bij de erkende diensten tewerkgesteld worden, als chauffeur of als administratieve kracht.

Volgens dit ontwerp van decreet is er binnen de samenstelling van de vervoerregio-raad geen participatie of vertegenwoordiging van het doelgroepenvervoer. Dat was ook al bij de proefprojecten het geval, en de DAV's betreuren dat. Op het moment dat zij wel aanwezig waren op het overleg – de projecten waren toen al maanden tevoren opgestart – konden ze enkel vaststellen dat sommige burgemeesters zelfs niet afwisten van het bestaan van de DAV's. Annelies Geelen vindt het wel belangrijk dat die mogelijkheid er toch zou kunnen zijn. Ze vreest ook dat de vervoerder op die manier geen actor meer is, maar een uitvoerder wordt. Hierdoor ontstaat ook het risico dat de lokale sociale samenwerkingen misschien niet meer voortgezet kunnen worden. Op die manier dreigen de meest kwetsbare gebruikers uitgesloten te worden en is er uiteraard ook weer het risico op de verhoging van de kostprijs.

– Sociale tewerkstelling

De erkende diensten zetten heel frequent in op de sociale tewerkstelling. Dat kan gaan over mensen die via de tijdelijke werkervaring tewerkgesteld worden, dat kan ook gaan over mensen die via de lokale diensteneconomie tewerkgesteld worden, over activeringsstages via VDAB enzovoort. Verder zetten er ook een heel aantal diensten in op het engagement van vrijwilligers. Dat zorgt er niet alleen voor dat de kostprijs lager is, maar ook dat men daar de maatschappelijke meerwaarde van het vrijwilligerswerk gaat creëren. Twaalf van de vijftien vervoerders die zelf vervoer organiseren, werken met die sociale tewerkstelling. Zo zijn er permanent een zeventigtal trajecten die lopen. Dat zijn telkens trajecten van een à twee jaar. Dit zorgt er ook voor dat op die manier mensen in een traject bij hun diensten, nadien ook weer kunnen doorstromen naar de reguliere arbeidsmarkt. Dat zijn dan vaak mensen die als chauffeur bij De Lijn gaan werken, of bij diensten voor ziekenvervoer, of bij taxibedrijven, nadat ze hun traject bij hun diensten hebben afgelegd.

In het ontwerp van decreet is het zeer onduidelijk of deze tewerkstellingsvormen mogelijk blijven, zowel via het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer, als via het decreet Basisbereikbaarheid.

– Vervoer met assistentie

Op dit moment is het gang-gang-, of kamer-kamer-, of deur-deurvervoer via de DAV's gegarandeerd mogelijk met het assistentieaanbod. Dat zorgt ervoor dat er meer zekerheid is rond het veilig vervoer van de gebruikers, dat die een grotere autonomie hebben en dat ze ook langer zelfstandig kunnen blijven. Bovendien worden de mantelzorgers ontlast, omdat zij er niet elke keer bij moeten zijn om het huis veilig af te sluiten, om ervoor te zorgen dat bijvoorbeeld hun bejaarde ouder goed aangekleed is, dat die het huis veilig achterlaat en ook weer kan thuiskomen. Ook bij de medische consultatie bijvoorbeeld gaat de chauffeur de persoon dan echt begeleiden tot op de plaats waar hij moet zijn. Het gaat dus toch een stap verder dan bijvoorbeeld het gewone taxivervoer.

In het ontwerp van decreet dreigt deze specifieke vorm van vervoer en dienstverlening verloren te gaan in de veelheid van het aanbod binnen de basisbereikbaarheid. De DAV's mogen dan een kleine speler zijn, ze zijn absoluut niet onbelangrijk. De service met het assistentieaanbod is afhankelijk van de vervoerder die het traject toegewezen krijgt, maar is wel essentieel voor de gebruiker. Door de kwaliteitscriteria die vandaag gesteld worden aan de vervoerders via het Compensatiedecreet, heeft men op dit moment de garantie dat die service er ook is. Maar of dat in de toekomst zo zal blijven, lijkt helemaal niet zeker.

Het doelgroepenvervoer vraagt ook een specifieke opleiding van de chauffeurs en een aangepast en comfortabel wagenpark. Het gaat veel verder dan enkel chauffeur zijn, ook de begeleiding en de opleiding zijn daarin zeer belangrijk. Het kan dat een gebruiker, als gevolg van mentale of fysieke beperkingen, niet in staat is om trajecten te delen met onbekende medereizigers. Dat is waar men binnen de basisbereikbaarheid terecht naar wil streven: dat er zo veel mogelijk vervoer gecombineerd wordt. Bij de DAV-doelgroep is dat echter vaak niet mogelijk door de aard van de beperking. Het maken van omwegen is bijvoorbeeld ook niet altijd mogelijk. Bijvoorbeeld een open gebruiker ophalen in een gebied waar er geen belbus of lijn van een ander net aanwezig is, is in theorie mooi, maar in de praktijk zal dat met de doelgroep vaak niet mogelijk zijn. Het is voor een DAV-gebruiker vaak ook niet mogelijk om te reizen met een voor hem of haar onbekend voertuig of onbekende chauffeur, als gevolg van de aard van de beperking, bijvoorbeeld dementie of een zware mentale beperking.

– Combimobiliteit

Het Overlegplatform probeert zelf al jaren bij de erkende vervoerders in te zetten op de combimobiliteit. In theorie klinkt dat heel mooi, maar in de praktijk blijkt dat toch vaak zeer moeilijk. Ondanks ambitieuze doelen voor de gebruikers binnen de basisbereikbaarheid, komt in het ontwerp van decreet de DAV-doelgroep vaak niet in aanmerking voor die combimobiliteit. Er zullen altijd gebruikers zijn die men kan afzetten aan een NMBS-station of aan een bushalte, en die hun traject daar weer kunnen voortzetten. Maar dat is slechts een relatief klein aandeel van de doelgroep. Overigens is het huidige regulier openbaar vervoer vaak nog steeds te ontoegankelijk voor de DAV-doelgroep.

– Gewaarborgd aanbod

Op dit moment wordt het aangepast vervoer voor die groep eigenlijk gegarandeerd via de openbaredienstverplichting. Er zijn de vaste en de sociale tarieven. Als gebruiker heeft men op dit moment veel garanties en moet men niet vrezen dat er geen aanbod gekoppeld kan worden aan een bepaalde vervoersbehoefte.

Binnen het ontwerp van decreet zijn die basisgaranties voor het doelgroepenvervoer er op dit moment helemaal niet. Hoewel er kansen zijn, zijn er toch ook veel risico's via de beslissingen die binnen het vervoer op maat door de vervoerregio's genomen kunnen worden. Er is ook het risico op sterke regionale verschillen in prijs en aanbod, omdat de beslissingen inzake het doelgroepenvervoer volledig bij de vervoerregio's zouden gaan liggen.

– Betrokken sectoren

Ten slotte heeft Annelies Geelen het over een aantal andere sectoren die sterk betrokken zijn bij het aangepast vervoer. Om te beginnen zijn er de organisaties die bezig zijn met gehandicaptenzorg. Door de invoering van een persoonsvolgend budget is er binnen de voorzieningen geen budget meer om eigen vervoer te organiseren voor de dagondersteuning. Dat wil zeggen dat men, waar men vroeger zelf het vervoer kon voorzien, dat in de toekomst niet langer kan doen. Ook binnen het budget van de persoonsvolgende financiering is er geen deel voorzien voor de gebruikers om mobiliteit te financieren. Dat wil zeggen dat er vandaag al een zeer sterke stijging is van de vraag vanuit de gehandicaptenzorg. Dit jaar zijn er nog budgetten, vanaf volgend jaar zal dat zeer waarschijnlijk niet meer het geval zijn. Het ODAV verwacht dat die vraag nog zal blijven stijgen.

Er komen bovendien steeds meer dagcentra voor ouderenzorg bij. Op zich is dat een zeer goede evolutie: mensen blijven langer thuis wonen doordat ze naar de dagopvang gaan. Ook daar zijn er echter vaak geen middelen, geen personeel

en geen wagenpark om in te staan voor het vervoer. Die vragen komen allemaal terecht bij de DAV's. Daar is op dit moment binnen het Compensatiedecreet geen budget voor. Het Overlegplatform kan dus maar zeer beperkt ingaan op die vragen. De vraag zal evenwel blijven stijgen.

Hetzelfde geldt ten slotte ook voor het onderwijs. Door het M-decreet is er meer en meer aangepast vervoer nodig naar reguliere scholen. Het gaat om trajecten die niet binnen het leerlingenvervoer vallen. Daarom wordt er een beroep gedaan op de DAV's. Ook daar zal er een verschil zijn tussen vraag en aanbod.

In het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid is er geen budget voor het vervoer van gebruikers via de welzijnsorganisaties en onderwijs in het Compensatiedecreet. Aangezien er geen budgetverhoging komt, wil dat zeggen dat er binnen de basisbereikbaarheid ook niet in extra middelen voorzien zal worden. Dat wil zeggen dat er sowieso een groot tekort dreigt om een betaalbaar vervoersaanbod te realiseren.

4.1.3. Conclusie

Tot slot stelt het Overlegplatform DAV zich de volgende cruciale vraag: wordt de gebruiker die vandaag aangepast vervoer nodig heeft effectief beter van het decreet Basisbereikbaarheid en het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer? Het Overlegplatform gelooft dat dat kan, maar vindt het wel belangrijk dat er ten eerste in een basisaanbod voorzien wordt, dus dat de vervoerregio's die openbare dienstverplichting krijgen tot een gebiedsdekkend aanbod van aangepast vervoer. Ten tweede moet het aanbod tegemoet komen aan de groeiende vervoersvraag. Dat wil zeggen dat er een hoger budget nodig zal zijn voor dat aangepast vervoer.

Annelies Geelen wijst erop dat, als men mensen met een mobiliteitsbeperking wil betrekken in het maatschappelijke leven, men ervoor moet zorgen dat die mobiliteit er ook is. Als die er niet is, dan ontbreekt er immers een schakel in de hele keten van toegankelijkheid. Dan is de keten niet rond, dan geraakt men er niet. Overigens is mobiliteit opgenomen in het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

4.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Joris Vandenbroucke wijst erop dat er nu wordt gewerkt met een enveloppe voor de vervoerregio's. Zitten de middelen die nu worden gebruikt om de dienstverlening van ODAV mogelijk te maken, daarin en zijn die geoormerkt om effectief die dienstverlening mogelijk te blijven maken?

Karin Brouwers stelt vast dat in het ontwerp van decreet artikelen 63 tot en met 67 gaan over de wijzigingen aan het Compensatiedecreet. Het komt erop neer dat de nieuwe Mobiliteitscentrale die over heel Vlaanderen de vervoersvragen zal moeten coördineren, deels de taken van de DAV's zal overnemen. De bemanning van de centrales is namelijk hun corebusiness. En die zou met dit ontwerp van decreet wegvallen. Is het volgens het ODAV verantwoord om op dit moment, met de huidige stand van zaken, en wetende wat er in het ontwerp van decreet staat, het doelgroepenvervoer hier al in op te nemen? De spreker beweert niet dat het nooit zal kunnen, maar ze vraagt zich af of dit doelgroepenvervoer hierin wel een plaats heeft? In de combimobiliteit vervult het namelijk geen al te grote functie. Wil het ODAV dat die artikelen er gewoon uitgaan? Of wil het er toch aan meewerken?

Marino Keulen vraagt of het ODAV zelf mogelijkheden ziet om, op het ogenblik dat het rollend materieel niet wordt ingezet, het te gebruiken in het kader van het vervoer op maat, de zogenaamde 'last mile'? Het ODAV heeft een duidelijk beeld geschetst van de doelgroep en de sector. De 'last mile' stelt hen voor heel wat uit-

dagingen. Alles wat er vandaag aan rollend materieel is en niet altijd wordt ingezet, kan misschien meer worden gemobiliseerd, net om het collectief vervoer en het aanbod zo groot mogelijk te maken. Is dat een mogelijkheid?

4.3. Antwoorden van ODAV

Volgens *Annelies Geelen* is er geen enkele garantie dat de middelen uit het Compensatiedecreet overgaan naar de basisbereikbaarheid. Het budget gaat naar vervoer op maat maar het is aan de vervoerregioraad om te beslissen wat men met het budget gaat doen. Als men beslist om het in te zetten voor open gebruik of voor autodeelsystemen, dan kan dat in principe. Er is dus geen garantie dat het budget van het huidige aangepast vervoer effectief zal worden ingezet voor die doelgroep.

Karin Brouwers vroeg of het verantwoord was om het doelgroepenvervoer op te nemen in de basisbereikbaarheid. Vanuit het standpunt van de gebruikers kan het voor een deel van de doelgroep een optie zijn als er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan: garanties in het aanbod, garanties wat tarieven betreft en de garantie van laagdrempeligheid. Een deel van de doelgroep zal niet in aanmerking komen om via een mobiliteitscentrale een traject toegewezen te krijgen. Daarom kan het wel zinvol zijn dat er nog de mogelijkheid is voor mensen met een specifiek profiel om rechtstreeks bij de vertrouwde vervoerder een aanvraag te kunnen doen. Er is dus wel degelijk potentieel als er bepaalde garanties zijn en als de meest kwetsbare groep toch op een andere manier rechtstreeks bij bepaalde vervoerders geholpen kan worden.

De mogelijkheid om het rollend materieel in te zetten voor de 'last mile' kan een van de meerwaarden zijn om het doelgroepenvervoer op te nemen in de basisbereikbaarheid binnen het vervoer op maat. Men moet er wel voor zorgen dat het aangepaste wagenpark blijft. Er zijn spitsmomenten 's ochtends en 's avonds, er is dus capaciteit om in de daluren in te zetten op het vervoer van de open gebruiker. Maar men mag de algemene vervoersbehoefte van de nog groter wordende doelgroep niet onderschatten.

5. Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur

5.1. Toelichting door GTL-Taxi

Pierre Steenberghen, secretaris-generaal van GTL-Taxi, werd al door de commissie gehoord op 24 januari 2019 naar aanleiding van het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 797/1 en 3). Daarin wordt de OV-taxi gedefinieerd. Vandaag gaat het over het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid, waarin ook een nieuw stelsel van vervoer op maat wordt ingevoerd.

5.1.1. De taxisector in Vlaanderen

Vlaanderen telt meer dan vijfduizend taxichauffeurs, met 5839 voertuigen. Daarnaast zijn er nog een aantal zelfstandige chauffeurs. In Nederland telde men in 2016 26.941 voertuigen. Dat is vijf keer zo veel, terwijl Nederland niet vijf keer zo groot is als Vlaanderen. Het verschil zit niet in het aantal gewone taxi's op de bestelmarkt – in Nederland straattaxi genoemd – maar wel in het doelgroepenvervoer. Daarvoor worden enorm veel taxi's ingezet, in verschillende systemen zoals de regiotaxi en het WMO-vervoer met daarnaast ook commerciële bedrijven met kleine voertuigen en minibusjes. Dat toont ook aan waarom in Nederland 27 procent van de taxivloot bestaat uit rolstoeltaxibussen en 40 procent uit minibusjes. In Vlaanderen ligt dat percentage veel lager. In Nederland gebeurt 32 procent van het taxivervoer met

gewone voertuigen. Nederland heeft het systeem van vraagafhankelijk openbaar vervoer al veel langer opgestart dan Vlaanderen. Daar is men er twintig jaar mee bezig, hier begint men er nu pas mee.

Uit de memorie van toelichting blijkt dat de taxi een sleutelrol te spelen heeft in het netwerk van vervoer op maat. Er zijn twee soorten vervoer op maat: doelgroepenvervoer en niet-doelgroepenvervoer op maat. Er zal gekozen moeten worden hoeveel geld naar het een en naar het ander gaat. Doelgroepenvervoer is daarin voor de spreker zeker het belangrijkste.

5.1.2. Doelgroepenvervoer op maat

De taxisector neemt momenteel al een belangrijk deel van vervoer op maat op zich, ook in het kader van het Compensatiedecreet. Ook privébedrijven werken via dat stelsel. Er worden dus veel taxivoertuigen ingezet voor het gecompenseerd vervoer in het kader van de openbardienstverplichting. Verder is er het vervoer via de Mobiliteitcentrales Aangepast Vervoer. Ook daarvoor werken veel taxibedrijven met aangepaste voertuigen. Verder is er het vervoer van en naar dagcentra, wat dikwijls in eigen beheer van de dagcentra gebeurt, maar soms doen zij ook een beroep op taxi's, Verhuur Voertuigen met Bestuurder en de Diensten Aangepast Vervoer. Er is ook het vervoer voor het RIZIV naar zorginstellingen in opdracht van mutualiteiten. Dat is ook een belangrijk deel van de markt waar honderden aangepaste busjes voor worden ingezet door gespecialiseerde bedrijven uit de taxisector. Tot slot is er het taxivervoer met aangepaste voertuigen. Grote taxibedrijven in steden hebben in hun vloot een aantal aangepaste voertuigen om op de vraag te kunnen inspelen. Sommige steden of gemeenten voorzien trouwens in gemeentelijke taxicheques om het goedkoper te maken.

Een belangrijk deel van het compensatievervoer en van het vervoer in opdracht van de MAV's gebeurt dus door taxi's. Het is niet eenvoudig om een totaalbeeld te krijgen. In dertien vervoersgebieden wordt hoofdzakelijk met commerciële vervoerders gewerkt, maar er zijn belangrijke regionale verschillen. In Limburg wordt aangepast vervoer zo goed als enkel via commerciële vervoerders uit de taxisector aangeboden. Dat is ook zo in Oost-Vlaanderen, Gent en Roeselare, en vanaf 2018 ook in Aalst, Wetteren en Oudenaarde. In Vlaams-Brabant, Brussel en Antwerpen zijn ze veel minder aanwezig en zijn vooral de grote DAV's zeer actief. Als conclusie stelt Pierre Steenberghen dat ongeveer de helft van het doelgroepenvervoer – aangepast vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen – uitgevoerd wordt door privévervoerders.

5.1.3. Niet-doelgroepenvervoer op maat

Een ander luik is het niet-doelgroepenvervoer op maat. Tot op heden gebeurde dat via belbussen van De Lijn, maar daarvoor worden nu ook taxi's ingeschakeld. Sinds 2006 zijn er proefprojecten opgestart die ondertussen structureel zijn verdergezet, waarbij de belbusgebieden taxibusjes hebben ingeschakeld ter vervanging van belbussen. In Limburg bijvoorbeeld gaat het om een tiental busjes die 55.737 reizigers hebben vervoerd. Ook in West-Vlaanderen is dat fenomeen aanwezig. De toewijzing van de ritten is afhankelijk van de afstand tussen de exploitatiezetel van de vervoerder tot de belbuszone waar de rit moet worden uitgevoerd. Er is wel een sterke vermindering vast te stellen sinds ongeveer anderhalf jaar, waarschijnlijk als gevolg van de hervormingen bij de belbussen.

5.1.4. Taxidecreet en Mobiliteitscentrale

Pierre Steenberghen legt de link met het ontwerp van decreet betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, in de sector Taxidecreet genoemd. Daarin staat dat er een unieke vergunning komt voor alle diensten voor individueel be-

zoldigd personenvervoer met voertuigen tot negen plaatsen. Er zijn ook een paar subcategorieën: vervoer van personen met beperkte mobiliteit, ceremoniewagens en standplaatstaxi's in de steden. Maar het is een unieke vergunning voor dat type vervoer. In het Taxidecreet staat dat de voertuigen zullen worden ingeschakeld in het vervoersconcept basisbereikbaarheid. Nieuw is de categorie OV-taxi voor het OV-netwerk vervoer op maat. Dat is bedoeld voor personen die geen toegang hebben tot andere vervoerslagen. Het aanbod en de voorwaarden worden vastgelegd door de Mobiliteitscentrale op vraag van de vervoerregioraad.

De Mobiliteitscentrale zal in het Taxidecreet een sleutelrol vervullen in het netwerk voor vervoer op maat. Alles staat of valt met de werking van dat systeem, en ook met het geld. Dat de proefprojecten niets aan kennis hebben opgeleverd op het vlak van vervoer op maat, had te maken met het feit dat er nog geen Mobiliteitscentrale actief was. Die proefprojecten hebben dus voor het vervoer op maat nagenoeg geen betekenis gehad.

De Mobiliteitscentrale moet de vervoersaanvragen verzamelen en heeft ook als taak het plannen, boeken en betalen van ritten, vervoersoplossingen aanbieden via diverse exploitanten en, indien mogelijk, collectief vervoer inzetten.

In het ontwerp van decreet staat dat men een strikte scheiding wil tussen de regie en de uitvoering van het vervoer. Dat is een politieke beslissing die te maken heeft met de voorgeschiedenis in Vlaanderen. Men wil daarmee dat er geen directe of indirecte banden zouden zijn tussen de opdrachtgever en de vervoerder. De verdere werking van de Mobiliteitscentrale zou dan worden vastgelegd in het uitvoeringsbesluit van de Vlaamse Regering.

Als die scheiding er komt, dan is volgens de taxisector één centrale voor Vlaanderen te weinig, want dat zal niet efficiënt werken. Eén centrale per vervoerregio is waarschijnlijk te veel. Het zal moeilijk zijn om daar een oplossing voor te vinden. De taxisector gaat ervan uit dat een regiecentrale best privaat is en niet publiek, om efficiënt te kunnen functioneren. Daarbij is een goed partnerschap tussen de regie en de vervoerders zeer belangrijk. Indien de Mobiliteitscentrale(s) via een aanbesteding worden aangeduid, dan moet men absoluut voldoende de nadruk leggen op kwaliteit en niet enkel op de prijs, want de Mobiliteitscentrale zal een zeer belangrijke rol spelen in heel het systeem.

Er bestaan alternatieven voor de Mobiliteitscentrale, zoals de integratie van regie en vervoer, waar men in Nederland voor pleit. Als men regie en vervoer in dezelfde handen zou leggen, dan is het belangrijk om met voldoende grote spelers te werken om regie en vervoer kwaliteitsvol te kunnen aanbieden. De vervoerregio's in Vlaanderen zijn tamelijk groot. Je hebt een voldoende schaalgrootte nodig om regie en vervoer te kunnen organiseren.

In Nederland bestaat het Aanbestedingsinstituut Mobiliteit dat is opgericht door de sociale partners, de KNV Taxi en de verschillende vakbonden in Nederland. Het is het adviesorgaan voor aanbestedingen van de mobiliteitscentrales in Nederland. Zij zijn duidelijk geen voorstander van het splitsen van planning en vervoer in twee afzonderlijke aanbestedingen. Dit samen doen is veel beter voor de planning van het vervoer en dergelijke.

Pierre Steenberghen besluit met een opmerking over de uitspraak van de voorgaande spreekster dat zij misschien OV-taxi moeten zijn. Hij leest echter in de definities in het ontwerp van Taxidecreet dat het niet-commerciële vervoer geen deel uitmaakt van het Taxidecreet.

5.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Annick De Ridder zegt dat Pierre Steenberghen het in zijn presentatie heeft over de OV-taxi, voor het OV-netwerk, vervoer op maat, voor personen die geen toegang hebben tot andere vervoerslagen. De spreker interpreteert dat als volgt: voor personen met een specifieke vervoerszorg. Maar voor de N-VA-fractie mag het ruimer: het geen toegang hebben hangt niet enkel af van het behoren tot een bepaalde doelgroep, maar ook van locatie en plaats. Als er bijvoorbeeld een uithoek is waar het niet efficiënt is om met bussen te rijden, dan kan daar een bevraging gebeuren en een marktafspraak worden gemaakt met een bepaald taxibedrijf. De taxi's kunnen dan rijden als een openbaarvervoerauto. De doelstelling is in dat geval ruimer dan puur het doelgroepenvervoer op maat. Het is ieders betrachting om de taxi mee op te nemen in het verhaal van de basisbereikbaarheid en de proefregio's. Dat hoeft geen concurrentie te zijn, maar kan complementair zijn. Zo kan men tot beter en meer vraaggericht openbaar vervoer komen.

Marino Keulen richt zich tot Pierre Steenberghen. Met de scheiding van regie en vervoer wordt er voor een stuk gevolg gegeven aan Europese verordeningen. Op die manier wil men monopolievorming tegengaan. Hij sluit zich aan bij het betoog van Annick De Ridder. Er zijn voor de taxi's en ook voor het rollend materieel op het vlak van collectief vervoer nog heel wat kansen. Pierre Steenberghen verwees zelf naar de situatie in Nederland, die zo gegroeid is op een termijn van twintig jaar. Wellicht werd er daar twintig jaar geleden ook nog het nodige voorbehoud bij gemaakt.

5.3. Antwoorden van GTL-Taxi

Pierre Steenberghen vindt het een slecht idee om het aangepast vervoer uit het ontwerp van decreet te halen. Waarom heb je dan een decreet voor een netwerk van vervoer op maat nodig? Dat netwerk is gemaakt voor mensen die niet naar de halte kunnen gaan, voor mensen die absoluut een aangepast voertuig nodig hebben en voor mensen die geen halte in de buurt hebben. Hij vindt het beter om de verschillende systemen te integreren. Anders maak je het er niet gemakkelijker op. Daarom legt GTL-Taxi ook het accent op de voorwaarde van een goede Mobiliteitscentrale. Als je die hebt, dan kun je alles heel goed integreren. De spreker vindt het geen goed idee om een deel van het aangepast vervoer via bestaande MAV's te blijven aanbieden, en het andere deel van het vervoer voor mensen die met krukken lopen en niet naar hun halte kunnen gaan via de andere Mobiliteitscentrale aan te bieden. Dat is te complex.

6. TreinTramBus

6.1. Toelichting door TreinTramBus

Peter Meukens, actief vrijwilliger bij TreinTramBus, vraagt zich af voor welke uitdagingen de basisbereikbaarheid ons plaatst. Zijn het uitdagingen, zijn het valkuilen, zijn het risico's? Met zijn toelichting wil hij duidelijk maken welke kant het uitgaat. Hij wil zich beperken tot een vijftal problemen of uitdagingen: netwerksamenhang, budget, geïntegreerd tarief, geïntegreerde informatie en 'vergeet de reiziger niet'.

Het voorliggende ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid gaat over veel meer dan alleen maar het openbaar vervoer, maar dat is nu eenmaal de belangrijkste insteek van TreinTramBus. Vooraf wil Peter Meukens nog duidelijk stellen dat openbaar vervoer geen doel is maar een middel om deel te nemen aan het maatschappelijk leven. Het zal ook een middel zijn om de klimaatdoelstellingen te behalen, om de maatschappij ook in de toekomst leefbaar en duurzaam te organiseren.

6.1.1. Netwerksamenhang

Een openbaarvervoersnetwerk is veel meer dan een toevallige samenschooling van lijnen. Er is een samenhang, er zijn criteria die gelden voor dat netwerk. Zijn de burgemeesters verkozen met het vooruitzicht experts te moeten zijn in het organiseren van openbaar vervoer? Met alle respect voor hun inzicht, maar dat kan die mensen niet worden gevraagd, aldus de spreker. De vraag is wel hoeveel kennis er aanwezig is in de vervoerregioraad, wanneer die wordt samengesteld met mensen die bij het begin van een nieuwe legislatuur nog hun weg moeten zoeken en overdonderd worden door allerlei opdrachten en taken, zeker in de kleine gemeenten waar ze op minder omkadering kunnen terugvallen. Zijn er bedieningsnormen? Waar gaat men van uit bij het organiseren van openbaar vervoer? Dat is in een kort tijdsbestek niet uit te leggen, maar het is wel enorm belangrijk.

Een netwerk is zoals alles wat gepland wordt: alles hangt met elkaar samen. Peter Meukens vergelijkt het met het opstellen van een lessenrooster op school. Je moet altijd keuzes maken. Dat betekent dat in de vervoerregioraad wordt verwacht dat de burgemeesters en schepenen die daarin zitten de kwaliteit moeten hebben om het belang van hun eigen gemeente naar achteren te schuiven wanneer er, in het kader van het netwerk, in een andere gemeente iets moet gebeuren. Maar kan dat in alle omstandigheden van hen worden verwacht?

Er is binnen de vervoerregio netwerksamenhang nodig. Er zijn vier verschillende lagen. Wie gaat daar voor samenhang zorgen? Maar bovendien is die samenhang ook nodig over de vervoerregiogrenzen heen. Een lijn die door meerdere vervoerregio's loopt, wordt ambtelijk toegewezen aan één vervoerregio. Wie houdt de consistentie met de andere netten in het oog?

Op de klankbordgroep van de MORA van 6 februari 2109 stond basisbereikbaarheid ook op het programma. Daar viel een aantal keren de term 'witte vlekken'. Dat lijkt op een tropische ziekte. Peter Meukens hoopt dat het niet dat is wat we willen met het openbaarvervoersaanbod. De ervaring uit het verleden leert dat er overal grenzen zijn. Overal waar er grenzen zijn tussen netwerken bestaat het risico op tochtgaten. Dat was het geval tussen de vijf entiteiten van De Lijn. Dat werd bekeken, maar soms liep dat mis. Nu zijn er vijftien entiteiten, en er zijn nog veel meer grenzen.

Het overleg tussen de vervoerregio's is heel belangrijk, maar dat punt staat in het ontwerp van decreet heel vrijblijvend geformuleerd. Peter Meukens heeft recent vernomen dat de oplossing erin zou bestaan de voorzitter van een vervoerregioraad aanwezig te laten zijn tijdens de vergaderingen van een naburige vervoerregioraad.

Een ander punt in verband met de netwerksamenhang betreft een zwak punt dat ook al in het netmanagement naar boven is gekomen. Het treynet is de ruggengraat van het openbaar vervoer. De NMBS heeft echter geen plaats in de vervoerregioraad. Daar moet een oplossing voor te vinden zijn. Alle leden die expliciet in het ontwerp van decreet worden vermeld, zijn vaste leden met een stem. Er kunnen er anderen bij komen, maar zij hebben dan enkel een raadgevende stem. Dat is een van de problemen van het ontwerp van decreet: de ruggengraat van het systeem heeft enkel een adviserende stem. Vraag is wat hieraan kan worden gedaan. Hetzelfde geldt overigens voor de MIVB in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

6.1.2. Budget

De tweede uitdaging is het budget. Er is een gesloten enveloppe voor elke vervoerregio. Peter Meukens heeft uit de toelichting van Roger Kesteloot echter afgeleid dat een enveloppe gesloten is, maar kan worden geopend. Er verdwijnt dan iets uit

een andere enveloppe, die dan weer dichtgaat en opnieuw kan worden geopend. De budgetneutraliteit hangt af van de wijze waarop het wordt berekend. Het is niet zo duidelijk hoe gesloten een enveloppe is en wat er eigenlijk in zit.

De Lijn heeft eerst zeer zwaar moeten besparen. Nu moet De Lijn het doen – of zelfs nog beter doen – met wat er nu nog aan budget is. De vraag is of er nog geld zal overblijven voor het vervoer op maat. TreinTramBus heeft nooit gezegd dat de overheid de geldkraan moet openzetten en het geld maar moeten laten stromen om bussen te laten rijden. Koken kost echter geld en hier hoort natuurlijk een redelijk bedrag bij.

Wat de centen betreft, is er de verplichting tot consensus in de vervoerregio. Dat is echter niet zo evident. Bovendien hebben mensen van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken Peter Meukens recent gechoqueerd met de mededeling dat ze nog niet goed weten hoe ze die consensus willen aanpakken en dat ze nog moeten bespreken over welke meerderheid het moet gaan. Volgens hem betekent een consensus dat er één mening is en niet dat er een meerderheid is. Dat is iets heel anders.

Er zal het risico op na-ijver en concurrentie binnen een vervoerregio zijn. Dat is al gebleken tijdens de werken in de proefregio Mechelen. Het was de bedoeling het regionaal net te verbeteren en het stadsnet goed te houden. Algauw bleek dat die 'en' door 'of' kon worden vervangen. Peter Meukens is dan ook niet zeker dat dit allemaal goed zal verlopen.

Bovendien dreigen de besparingen tot een mattheuseffect te leiden. Wie heeft, zal krijgen en aan wie niet heeft, zal nog meer worden ontnomen. Dit dreigt te gebeuren, want het is volgens Peter Meukens duidelijk dat de besparingen niet in alle provincies identiek waren of hetzelfde effect hebben gehad.

6.1.3. *Uniform tarief*

De derde uitdaging betreft het uniforme tarief. In de huidige situatie is er een tarief voor treinverplaatsingen. De NMBS, een federale instantie, zorgt hiervoor. Er is een eenheidstarief voor het stads- en streekvervoer in Vlaanderen, met uitzonderingen voor specifieke doelgroepen. Eigenlijk is dat op zich al mooi, maar TreinTramBus zou graag een stapje verder willen gaan. Op het treinnet van de NMBS zal er een tarief voor treinverplaatsingen zijn. Het uniform tarief voor het kernnet en het aanvullend net kan ook nog lukken, maar het is niet duidelijk of dit voor heel Vlaanderen een eenheidstarief zal blijven. Voor het vervoer op maat mag de vervoerregioraad echter een eigen tarief uitwerken en dat maakt de situatie precair. Er zijn immers plaatsen waar er nu regulier vervoer of vraagafhankelijk vervoer is. Dat laatste kost iets meer, want de reiziger moet er eerst voor bellen. Het is mogelijk dat wat nu onder het regulier vervoer valt, in de toekomst vervoer op maat wordt. De vraag is of mensen dan meer moeten betalen voor een mindere bediening.

Bovendien bestaat het risico dat het vijftien verschillende tarieven worden. Een tariefversnippering maakt de zaken complex en creëert een hogere gebruiksdrempel. Mensen haken sneller af als ze geen inzicht in het tarief hebben. Een tariefversnippering staat dan ook haaks op wat TreinTramBus al tientallen jaren vraagt, namelijk een tariefintegratie.

Er moet minstens een tariefintegratie binnen een bepaalde vervoerregio komen. Enkele dagen eerder was er in Limburg een staking van de buschauffeurs. Iemand met een busabonnement om van Hasselt naar Genk te rijden, kon die dag de trein niet op. Als de trein wegens een ongeval niet rijdt, kan een reiziger met zijn treinabonnement niet op de bus van Hasselt naar Genk stappen. Dat is niet meer van deze tijd. De verkeersbelasting is toch ook geïntegreerd, hoewel er verschillende

wegbeheerders zijn. Niemand wil een chauffeur verkeersbelastingen voor een gemeenteweg laten betalen en hem dan apart laten betalen als hij op een provincieweg rijdt.

6.1.4. *Integratie van informatie*

De vierde uitdaging is de integratie van informatie. Er is in vijftien vervoerregio's een treinnet, een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. Bovendien komen er misschien meer exploitanten. TreinTramBus wil in elk geval dat alle informatie op één plek te vinden is. De Mobiliteitscentrale zou misschien voor die plek kunnen zorgen, maar het is nog niet duidelijk hoe die centrale zal worden georganiseerd. Het is eigenlijk niet eens duidelijk of het om een of meerdere mobiliteitscentrales zal gaan. De informatie over het aanbod, de dienstregeling en de tarieven moet op een centrale plek te vinden zijn. De reiziger wil gewoon van A naar B en het is niet de bedoeling dat hij een specialist is om dat systeem te gebruiken. Wordt de reiziger er beter van? Dat is een vraag waarover nagedacht moet worden.

6.1.5. *Vergeet de reiziger niet!*

Basisbereikbaarheid is vraaggestuurd: de vraag tot transport komt van wie vervoerd wil worden, en dat is de reiziger. Hoe komt het dan dat de reiziger niet vertegenwoordigd is in de vervoerregioraad? Die raad kiest zelf of de reiziger daarin zit, en dat is vreemd. TreinTramBus heeft in de loop van de jaren nochtans bewezen over enige expertise te beschikken.

6.1.6. *Slot*

Zijn het nu uitdagingen of valkuilen? In elk geval is het ontwerp van decreet vaag op vele vlakken. Dat bleek ook in de klankbordgroepen, waar de meest gehoorde antwoorden, ook bij de administratie zijn: "We weten het nog niet.", "We zoeken het uit." of "Het moet nog geregeld worden.". Dat maakt Peter Meukens een beetje ongerust. Een aantal zaken moeten nog worden geregeld door uitvoeringsbesluiten. In het ontwerp van decreet staat 35 keer dat de Vlaamse Regering kan bepalen of beslissen, maar het is niet omdat het kan dat het ook gebeurt. Er moet zekerheid zijn dat wat in die uitvoeringsbesluiten komt voldoende draagvlak heeft.

Hoe zit het met de democratische controle op de inhoud van die uitvoeringsbesluiten? Peter Meukens hoorde op 6 februari 2019 iemand van MOW op de MORA-klankbordgroep zeggen dat een decreet pas van kracht wordt als er uitvoeringsbesluiten zijn. Door de verkiezingen is daar niet genoeg tijd voor, dus zijn de uitvoeringsbesluiten voor de volgende regering. Het doel moet een beter openbaar vervoer zijn. Dat betekent niet dat het huidige slecht is, maar wel dat het beter kan en moet, zeker wanneer men die 'modal shift' wil realiseren om de klimaatdoelstellingen te halen. Vraag is of dat zal lukken met een zeer onrealistische timing.

Roger Kesteloot heeft gezegd dat er een jaar nodig is om het plan, zodra het vastligt, te implementeren. Zeker bij zulke grote wijzigingen moet er heel wat worden geregeld om ervoor te zorgen dat er voertuigen zijn, dat de halteborden in orde zijn enzovoort. Het zal half mei zijn wanneer het ontwerp van decreet is goedgekeurd en in werking kan treden. Intussen zijn die vervoerregioraden ook nog hun weg aan het zoeken, terwijl ze tegen het einde van het jaar een volledig nieuw openbaarvervoersplan moeten hebben. Peter Meukens verwijst naar de driejaarlijkse evaluatie bij de Lijn die men in die tijd nauwelijks rond krijgt. Gaat het in dit geval dan wel lukken?

Peter Meukens vraagt tot slot dat iedereen zou beseffen wat hij goedkeurt en daarbij denkt aan de reiziger.

6.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Annick De Ridder bevestigt dat De Lijn een efficiëntieoefening heeft moeten doorvoeren. Zij wijst erop dat Peter Meukens niet kan ontkennen dat er steeds meer en extra middelen komen en dat er uitbreidingen van de lijnen worden aangekondigd. Het openbaar vervoer wordt dus niet afgebouwd, maar efficiënter en vraaggerichter gemaakt. Ze begrijpt dat Peter Meukens de reizigers verdedigt en vertegenwoordigt. Dat is zijn job en hij doet dat met verve. Maar ze wil ook de nadruk leggen op de doelstelling van het ontwerp van decreet, namelijk tot een beter openbaar vervoer komen en tot uitbreidingen, daar waar die nuttig en nodig zijn.

Marino Keulen zat in 1995 samen met Peter Meukens in de werkgroep SOL, voor meer spoorverkeer in Limburg, onder leiding van de toenmalig gedeputeerde Frieda Brepoels. Samen hebben ze de schouders gezet onder het Spartacusplan, dat er nog altijd niet gerealiseerd is. Marino Keulen dacht dat het met basisbereikbaarheid wel zou lukken maar Peter Meukens had zijn twijfels al kenbaar gemaakt. Toch is men lot- en bondgenoot. Marino Keulen is ervan overtuigd dat er meer collectief vervoer moet komen in een samenleving die groeit, ook voor het klimaat. Men is vandaag op de grenzen van het huidige model gestoten, vandaar het voorgestelde decentrale model met meer subsidiariteit, net omdat men het openbaar vervoer een warm hart toedraagt. Marino Keulen benadrukt dat het een boodschap is pro openbaar vervoer. Hij wil de praktische problemen niet minimaliseren, maar er zijn veel verwachtingen en hoop bij de lokale besturen. Evaluatie en bijsturing zullen misschien nodig zijn.

Vlaanderen kan niet in een decreet inschrijven dat de NMBS erbij moet zijn, maar het lijkt Marino Keulen wel evident dat ze mee aan tafel moeten zitten.

6.3. Antwoorden van TreinTramBus

Peter Meukens reageert op de stelling van Annick De Ridder dat het doel van het ontwerp van decreet beter openbaar vervoer voor de reiziger is. Hij twijfelt niet aan dat doel, alleen is hij er niet zeker van dat dat doel met de huidige vorm van het ontwerp van decreet 100 procent wordt gediend. Dat er daarnaast sinds kort meer middelen voor het openbaar vervoer worden vrijgemaakt, heeft in wezen niets met basisbereikbaarheid te maken. Ook al voorziet de minister op een aantal plaatsen meer middelen, dat staat los van de basisbereikbaarheid als dusdanig.

Peter Meukens zegt tegen Marino Keulen dat hij niet tegen basisbereikbaarheid is. Hij heeft wel het cruciale gevoel dat dit een paradigmawisseling is. Het gaat niet over een detail of kleinigheid, maar het is een totaal ander systeem. Dan vindt hij het wel belangrijk, ook als er achteraf geëvalueerd of bijgestuurd kan worden, dat men zich bezint voor men begint en heel goed nadenkt over wat er komt. Hij vreest dat wat er op dit ogenblik voorligt, nog niet helemaal af is. Is het dan verstandig om het huidige meteen af te schaffen en te vervangen door iets waarvan men niet goed weet wat het wordt?

Hij begrijpt het constitutionele probleem rond de vertegenwoordiging van de NMBS in de vervoerregioraden, maar pleit ervoor om in dit land een manier te vinden om te doen wat men in een federaal land als Zwitserland ook doet. Daar is er één duidelijke regisseur die op een bepaald moment voor de vervoersmaatschappijen, exploitanten en andere betrokkenen de richting uitzet. In 1984 heeft de soeverein – en in Zwitserland is dat het volk – beslist om Bahn 2000 uit te voeren. Ze zijn er nog steeds mee bezig en doen dat stapsgewijs, maar ze weten met z'n allen wel waar ze naartoe moeten en geen enkele maatschappij kan zeggen dat ze niet meedoet.

Peter Meukens ziet bij de NMBS goodwill om samen te werken; dat ziet hij ook bij De Lijn ten opzichte van de NMBS. In dit dossier, dat zo ingrijpend is, kan men echter niet alles aan goodwill overlaten. Voor de reiziger telt immers maar één ding: die wil van A naar B. Die zal dat met meer maatschappijen doen, want het monopolie van De Lijn wordt doorbroken. Er zullen meer exploitanten komen en in het oorspronkelijke voorontwerp van decreet stond dat elke exploitant zijn eigen exploitatievoorwaarden mocht bekendmaken aan de reiziger. Dat is nu afgezwakt, maar begin er maar aan als reiziger. Het punt is dus: maak het niet te ingewikkeld, zet het nu helder op papier voor je eraan begint, want haast en spoed is zelden goed.

II. Hoorzitting van 28 februari 2019

1. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

1.1. Toelichting door Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken

1.1.1. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

Filip Boelaert maakt duidelijk dat basisbereikbaarheid over veel meer gaat dan enkel het openbaarvervoersmodel.

Basismobiliteit is een concept van eind jaren 90 en werd volop ingevoerd begin jaren 2000. Het vertrok van een aanbodfilosofie: iedere bewoner van een gebied had recht op een bepaalde bediening naargelang dat gebied gelegen was in een stedelijke of een meer lokale kern. Het concept heeft de verdienste dat het het openbaarvervoersnetwerk heeft uitgebreid. Er is een grotere bediening. Maar het heeft in de loop der jaren ook een aantal nadelen getoond. Die werden een vijftal jaar geleden vaak samengevat onder de boutade dat er vaak lege bussen rondrijden. Een van de gevolgen van basismobiliteit was ontegensprekelijk dat het ruime aanbod op een aantal lijnen leidde tot een lage kostenefficiëntie. Die bezorgdheid heeft er begin deze legislatuur toe geleid dat men wou nadenken over het aanbod openbaar vervoer en de reorganisatie ervan. Het concept basisbereikbaarheid was daar het gevolg van, en omvat veel meer dan enkel het openbaar vervoer.

Basisbereikbaarheid is een nieuwe integrale visie op het mobiliteitsbeleid, die gericht is op de combinatie van beschikbare vervoersstromen, combimobiliteit voor personen en synchromodaliteit voor goederen. Vanuit die basisfilosofie is men tot een missie gekomen: het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving, de belangrijke functies binnen onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem ten dienste van de economie en de maatschappij. De dualiteit van economie en maatschappij is zeer bewust gekozen omdat het niet alleen over personenvervoer gaat; het gaat ook om goederen die op de juiste plaats moeten geraken.

Daarbij gaat men uit van duurzaamheid, veiligheid en multimodaliteit. Aan die drie gekende begrippen, die al een tijdje meegaan, heeft men intelligentie toegevoegd omdat de voorbije tien à vijftien jaar technologie in het algemeen bijzonder sterk ontwikkeld is en ontzettend snel is vooruitgegaan. Ze biedt nieuwe mogelijkheden die vijf jaar geleden nog niet bestonden. Inzetten op die intelligentie wordt meegenomen in het kader van de basisbereikbaarheid. Het wordt uitgebouwd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

De missie heeft geleid tot een achttal doelstellingen: vraaggericht investeren in bereikbaarheid; vervoersnetwerken – dus ook de weg, de fiets, het water en zelfs de lucht – klaarmaken voor de toekomst; een multimodaal vervoerssysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe (stap-

pen, dan trappen, vervolgens openbaar vervoer en dan pas personenwagens); realiseren van een slachtoffervrij vervoerssysteem; verleiden tot andere vervoersmodi, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering; innovatie; integrale aanpak op regionaal niveau en tot slot het zorgen voor een vlotte doorstroming van elke verkeersmodus.

Bij de opstelling van het voorliggende ontwerp van decreet is van de gelegenheid gebruikgemaakt om een aantal decreten te vereenvoudigen en te consolideren. Meer concreet gaat het om het Oprichtingsdecreet van de Lijn van 31 juli 1990, het decreet Personenvervoer van 20 april 2001, het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid en het decreet Openbare dienstverplichting voor vervoer van personen met een handicap of beperkte mobiliteit van 21 december 2012.

Het huidige decreet Mobiliteitsbeleid wordt volledig opgeheven, met het oog op de consistentie van de regelgeving, het vermijden van lacunes ten gevolge van niet-parallelle wijzigingen aan de verschillende decreten en administratieve vereenvoudiging waar mogelijk. Aan de andere drie decreten worden door het ontwerp van decreet de noodzakelijke wijzigingen aangebracht om het concept van basisbereikbaarheid te implementeren.

1.1.2. Mobiliteitsplanning

De mobiliteitsplanning, een deel van het decreet Basisbereikbaarheid, zal zich in de toekomst op twee tot drie niveaus situeren. Bovenaan staat Vlaanderen met een Vlaamse mobiliteitsvisie die nog steeds moet worden vastgelegd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen en in meer actiegerichte plannen, zoals het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en het fietsbeleidsplan. Daarin kunnen bepaalde sectorale klemtonen worden gelegd. Het instrument van de regionale mobiliteitsplannen wordt ingevoerd. Tot slot blijft de mogelijkheid bestaan voor gemeenten om lokale mobiliteitsplannen op te stellen, ook al is dit geen verplichting meer.

Het is de bedoeling om van het Mobiliteitsplan Vlaanderen een richtinggevend kader te maken voor de andere mobiliteitsvisies en het eigen mobiliteitsbeleid. Daarbij zal nog meer worden uitgegaan van een strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling, eerder dan zeer in detail te bepalen wat er waar moet gebeuren. Het vertrekt van een multimodale of combimobiele visie op het mobiliteitssysteem. Om dat te bereiken behandelt het ook de connectiviteit en de categorisering van de verschillende vervoersnetwerken die minstens deel moeten uitmaken van dat mobiliteitsplan. Tot slot is er de vraag om van de inzet op innovatie een vast onderdeel te maken van het mobiliteitsbeleid.

Parallel aan het Mobiliteitsplan Vlaanderen is er werk gemaakt van een verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en een fietsbeleidsplan. Omdat dit bij iedereen voldoende bekend is, gaat de spreker er niet dieper op in.

De lokale mobiliteitsplannen, die tot voor kort een verplichting waren, worden nu facultatief. Het zal mogelijk worden om lokale mobiliteitsplannen op te stellen voor het geheel of voor een deel van het grondgebied van een of meer gemeenten. Elke gemeente moet die keuze maken in functie van lokale mobiliteitsproblemen. De Vlaamse overheid moedigt nog steeds aan om werk te maken van lokale mobiliteitsvisies, omdat het de bedoeling is om op regionaal niveau eerder strategisch te kijken naar welke richtingen het mobiliteitsbeleid voor een komende periode moet uitgaan. Een lokaal mobiliteitsplan kan lokale uitdagingen en de manier waarop die moeten worden aangepakt specificeren, steeds in het kader van de regionale plannen en het Vlaamse mobiliteitsplan.

1.1.3. Regionale mobiliteitsplannen

De regionale mobiliteitsplannen bepalen de mobiliteitsvisie voor een regio op strategisch niveau. Ze moeten invulling geven aan de missie en doelstellingen van het decreet, opnieuw uitgaand van de integrale benadering en de geïntegreerde visie op personenmobiliteit en goederenvervoer. Er is een planningshorizon van tien jaar en een doorkijk die gaat van tien tot dertig jaar. Dat is afhankelijk van de regio en de keuze die daarin wordt gemaakt.

Een regionaal mobiliteitsplan bestaat uit drie verschillende delen. Een eerste deel bevat de strategische visie op de gewenste mobiliteitsontwikkeling. Dat wordt dan vertaald in operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn en moet uitmonden in een actieplan.

Belangrijk en expliciet opgenomen in het ontwerp van decreet is het participatietraject dat gevoerd moet worden bij de opmaak van mobiliteitsplannen.

Een laatste belangrijk punt is de monitoring, de PDCA of 'plan, do, check and act', waarbij het gevolg van het gevoerde beleid wordt gemonitord. Er worden indicatoren bepaald die worden gemeten. Elk jaar of om de twee jaar wordt dan gekeken hoe die indicatoren evolueren. Dat kan dan dienen voor de bijsturing van het vervoerregioplan of de regionale mobiliteitsvisie.

Wat is de timing voor de regionale mobiliteitsplannen? In principe moeten de visie en het vervoersplan voor goedkeuring worden voorgelegd tegen het einde van 2019 of ten laatste tegen begin volgend jaar. Dat zal samenhangen met de dynamiek die zich ontwikkelt in een vervoerregio en de mate waarin tot een consensus wordt gekomen. Dan moet een infrastructuurplan worden voorgelegd tegen het einde van 2020.

1.1.4. Hoe basisbereikbaarheid realiseren?

Hoe zal de basisbereikbaarheid worden gerealiseerd? Ten eerste zijn er de vijftien vervoerregio's (zie slide 11). Verder is er het verhaal van de netwerken en knooppunten. Ten derde zijn er de vier lagen van het openbaarvervoerssysteem en tot slot zijn er de combimobiliteit, de synchromodaliteit en de mobipunten.

Het vaststellen van de vervoerregio's is het resultaat van een lang proces van workshops met betrokken actoren. De vervoerregio's zijn gevormd op basis van samenhang op vlak van vervoersstromen, ruimtelijke samenhang, intergemeentelijke samenwerking en clustering rond (centrum)steden. In een allereerste oefening kwam men uit bij negentien vervoerregio's. Dat bracht een grote versplintering teweeg en week sterk af van het gewenste regionale niveau. Na bijkomend overleg kwam men dan tot de vijftien vervoerregio's van begin vorig jaar.

Toen heeft de Vlaamse Regering aan de gouverneurs de opdracht gegeven om met grensgemeenten hierover te overleggen in die vervoerregio's. De grensgemeenten konden de keuze maken om al dan niet aan te sluiten bij een naastliggende vervoerregio. Op basis van de feedback uit die opdrachten aan de gouverneurs is men dan gekomen tot de afbakening van de vijftien verschillende vervoerregio's, die door de regering is beslist op 20 juli 2018. Uiteraard is daarbij rekening gehouden met gekende en doorgevoerde gemeentefusies.

De vervoerregio's zijn een vorm van interbestuurlijke samenwerking. Op regionaal niveau is er overleg tussen gemeenten onderling, maar ook tussen die gemeenten, de Vlaamse overheid en andere mogelijke belanghebbenden, zoals de NMBS en het Departement Omgeving. Het gaat om een samenwerking met die partners die belangrijk zijn om tot een gedragen strategische mobiliteitsvisie te kunnen komen.

Belangrijk is dat in die vijftien vervoerregio's in Vlaanderen telkens bestuurlijke vertegenwoordigers – schepen of burgemeester – worden afgevaardigd. De vervoerregio's moeten namelijk wel degelijk mee beslissingen nemen over de mobiliteitsvisie, maar ook over het openbaarvervoersnetwerk dat in de regio zal worden geïmplementeerd.

1.1.5. Netwerk openbaar vervoer

In het kader van die vervoerregioplannen en de werking van die vervoerregioraad worden ook netwerken en knooppunten bepaald: fiets, gemotoriseerd vervoer, watergebonden netwerken en uiteraard ook het openbaarvervoersnetwerk. Op de plaatsen waar die netwerken samenkomen of waar er heel belangrijke activiteiten zijn, is er sprake van knooppunten in die netwerken.

Voor de bepaling van het openbaarvervoersaanbod wordt vertrokken van het principe 'het juiste voertuig op de juiste plaats op het juiste ogenblik'. Dat openbaar vervoer wordt uitgewerkt op basis van de gekende potentiële vervoersvragen in een regio. Als basis worden de verplaatsingen genomen van de verkeersmodellen van de verplaatsingen tussen gemeenten. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen een globale en een lokale vervoersvraag. Dat element werd op de hoorzitting van 7 februari 2019 uitgebreid toegelicht door Roger Kesteloot, directeur-generaal van VVM De Lijn.

Er zijn vier lagen in het openbaarvervoersnetwerk. Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaarvervoersnetwerk. Het kernnet dient voor de verbindingen met een hoge vervoersvraag en is dus gericht op grotere aantallen passagiers. Het aanvullend net geeft aansluiting op dat kern- en treinnet en op de onderste laag, het vervoer op maat. Dat vervoer op maat is gericht op specifieke vragen van mensen die in de 'first and last mile' geen toegang hebben tot andere vervoerslagen.

Het kernnet vertrekt van grote assen en verbindingen, waar die vraag naar vervoer het hoogst is. Het verbindt typisch kernen met elkaar en bedient belangrijke centraal gelegen attractiepolen zoals gemeentehuizen, tewerkstellingspolen of winkelcentra.

Het aanvullend net voedt het kern- en treinnet en biedt openbaar vervoer aan kernen met een lagere vraag. Zo is dat net meer ontsluitend om toegang te geven tot het kernnetwerk en kan het gaan om een spitsbediening naar scholen of plaatsen met heel wat tewerkstelling.

De eerste voorstellen van kernnet en aanvullend net worden op dit moment afgewerkt voor een bespreking in de vervoerregioraden voorjaar 2019. De vervoerregioraad wordt dan gevraagd een advies te formuleren op dat kernnet. De uiteindelijke beslissing over de vastlegging van het kernnet gebeurt op Vlaams niveau. De vervoerregioraad beslist dan weer over het aanvullende net en organiseert het vervoer op maat.

Wat gebeurt er in de gebieden die niet onmiddellijk bediend zijn of waar er niet onmiddellijk een invloedssfeer is van een halte op dat kern- en aanvullend net? Om die vervoersvraag, die de 'first and last mile' wordt genoemd, op te vangen, kan elke vervoerregio het vervoer op maat uitwerken. Dat vervoer op maat is gericht op zowel open gebruikers als doelgroepen.

Een open gebruiker is een gebruiker die op elk moment vrij kan bepalen waar hij gaat of staat en op welke manier hij dat het best kan doen. Daarnaast zijn er de zogenaamde doelgroepen waartoe de minder mobiele en personen met een handicap horen. In dat vervoer op maat is veel mogelijk. Zo zijn er bijvoorbeeld de OV-taxi's, de inzet van personenwagens, bestelwagens, diensten aangepast vervoer,

deelsystemen enzovoort. De creativiteit van de vervoerregio's wordt daarin aangemoedigd. Zo kan men bijvoorbeeld een zwembadbus, waarvoor een chauffeur een hele week wordt betaald maar die maar een paar keer wordt gebruikt, inzetten in dat vervoer op maat.

Een ander voordeel van de vervoerregiowerking in het kader van vervoer op maat, is dat men, door het hogere niveau van benaderen, aanbieders van MaaS-oplossingen sneller geïnteresseerd kan krijgen. Nu is een aanbieder van zo'n slimme oplossing wellicht niet geïnteresseerd in de eerste de beste buitengemeente. De vraag voor die mensen is niet hoog genoeg en dat betekent dus dat er geen businessplan is om die initiatieven uit te rollen. Als er dertig gemeenten samenwerken, dan stijgt die vraag, die kritische massa, en wordt het ook voor die aanbieders interessanter om er misschien toch op in te spelen. De vraag is wie dat allemaal zal organiseren en wie daarover de regie zal voeren. Dat zal de Mobiliteitscentrale moeten doen.

Filip Boelaert geeft een kort voorbeeld van het verschil tussen de huidige en de toekomstige situatie (zie slide 16). In de bovenste figuur ziet men de huidige situatie, waarbij in twee lagen vervoer met een openbaar karakter wordt georganiseerd. In de bovenste laag van de bovenste figuur ziet men het ziekenhuisnetwerk dat operationeel is in de Westhoek en de Diensten Aangepast Vervoer. Die hebben elk hun eigen dynamiek, hun eigen centrale die dat dispatcht en organiseert. Die centrale staat volledig los van het openbaarvervoersnetwerk dat daaronder ligt, de rode lijn op de figuur bovenaan. In de onderste figuur staat hoe men erover denkt in de toekomst. De blauwe lijnen zijn de kernnetlijnen, die kunnen worden bediend door de volle rode lijn, met een aanvullende lijn. Daarbij ziet men nog altijd de mogelijkheden van de DAV's of MAV's, in het stippellijntje. De diverse mogelijkheden blijven dus bestaan, maar moeten in de toekomst beter op elkaar gaan aantakken.

Men kent ongetwijfeld ook de diverse soorten deelsystemen. Die hebben hun plaats binnen het vervoer op maat. Dat zijn de Blue-bikes, waarvan De Lijn sinds kort de grootste aandeelhouder is geworden en die dus ook meer kunnen worden uitgerold in heel Vlaanderen. Ook zijn er de bekende deelwagensystemen Poppy en Cambio, de Mobit-deelfietsen en de Bird-deelsteps. Dat zijn initiatieven die groeien, die minstens in de steden hun plaats krijgen in het straatbeeld. Het departement hoopt dat ook zij in vervoerregio's zullen kunnen worden ingezet.

Er is dus sprake van de Mobiliteitscentrale die het vervoer op maat moet organiseren. Aan de basis houdt dat in: het aannemen van een ritaanvraag; de beste mogelijkheid zoeken en die rit inplannen; ervoor zorgen dat die ook wordt uitgevoerd, dus de dispatching naar de vervoerder; instaan voor de facturatie. De Mobiliteitscentrale is echter meer dan dat. Er zijn nog een aantal andere taken en functies, die niet onbelangrijk zijn. Zo wordt van de Mobiliteitscentrale verwacht dat die ook een informatiecentrum is, dat informatie verschaft en advies verleent over hoe een reiziger zich kan verplaatsen, wat de alternatieven kunnen zijn en welk aanbod er op een bepaald moment beschikbaar is. Het departement wil dat ze dat doet via meerdere kanalen. Er is uiteraard de belbuscentrale, die vandaag zeer bekend is, maar het zou dom zijn om geen gebruik te maken van alle technologische mogelijkheden die er vandaag zijn: een website, een applicatie enzovoort. De Mobiliteitscentrale moet werken vanuit de filosofie van het aanbieden van duurzame oplossingen voor de gebruikers van het vervoer op maat, zowel voor die open gebruikers als voor het doelgroepenvervoer. Ze moet ook instaan voor het inplannen van die verscheidene ritten. Er is niet alleen het inplannen, organiseren en factureren, maar ook het monitoren, om op die basis monitoringrapporten te kunnen opmaken, aan een vervoerregio te rapporteren en zo eventueel de vervoerregio of vervoerregioplannen bij te sturen. Ze staat niet alleen in voor de facturatie, maar moet ook klantenreacties beheren: klachten, vragen enzovoort. Daarvoor moeten men in de toekomst terechtkunnen bij die Mobiliteitscentrale. Op basis van al die gegevens die ze heeft, kan ze een vervoerregio dus adviseren over

het huidige, maar ook het toekomstige aanbod en de wijze waarop dat al dan niet kan worden bijgestuurd.

Concreter, als een reiziger niet gerechtigd is om een beroep te doen op vervoer op maat, kan er worden doorverwezen naar het reguliere openbaar vervoer. Dat is de zogenaamde open gebruiker. Als men echter wel gerechtigd is om een beroep te doen op dat vervoer op maat, dan komt men terecht in die opdeling open gebruiker/doelgroep en zal de belbuscentrale dus zoeken naar de beste oplossing voor de karakteristieken van een bepaalde gebruiker. Voor de open gebruiker betekent dat nog altijd dat hij zal zich moeten begeven tot aan een bepaalde halte, stopplaats of dienstverlening. Voor de gesloten gebruiker blijft het betekenen dat die een beroep kan doen op vervoer waarbij hij van punt a naar punt b wordt gebracht.

Waar staat men momenteel met die Mobiliteitscentrales? Momenteel werkt het departement aan een selectiebestek voor de Mobiliteitscentrales, om dat in de markt te zetten. Om dat voor te bereiden, doet men ook een hele ronde van bedrijfsbezoeken bij mogelijke kandidaten die voor die regionol of als potentiële uitvoerder in aanmerking zouden komen. Men doet dat om een beter en volledig zicht te krijgen op wat er in de markt bestaat en leeft, op de mogelijkheden en onmogelijkheden die er zijn voor die marktpartijen ten aanzien van ontwikkelingen inzake vervoer op maat. Het departement heeft al ideeën opgedaan uit de vervoerregio's. Die worden daar uiteraard ook getoetst. Ook wil men een aantal zaken en aandachtspunten die vanuit de markt worden benoemd, kunnen bespreken.

Daarvoor is men onder meer bij De Lijn langsgegaan, die daar uiteraard ook wel een rol in te spelen heeft. Men gaat ook langs bij Transdev, Transvision, Hendriks, vzw Mobiel in Leuven en Minibus Leuven en MAV Vlaams-Brabant. Dat zijn allemaal bezoeken die al werden gedaan of nog worden gepland. De zo verzamelde informatie gebruikt men voor de opmaak van het selectiebestek en het latere geplande technisch bestek dat de geselecteerde kandidaten zullen ontvangen. Ook aan dat technisch bestek wordt momenteel gewerkt. Men werkt dus parallel aan zowel het selectiebestek als het technisch bestek.

1.1.6. Proefregio's

Men heeft in een aantal regio's dus al proefgedraaid en daar toch al een aantal ervaringen opgedaan. Dat is ook geëvalueerd op regeeringsniveau.

– Leerervaring inzake de vervoersplannen

Wat is de leerervaring inzake de vervoersplannen? Uit die evaluatie bleek ten eerste dat voorstellen van vervoersplannen wel degelijk vraaggericht kunnen worden opgesteld op basis van een aantal objectieve en feitelijke onderbouwingen. Er is de ruimtelijke toets die men kan maken op basis van objectieve data, zoals het aantal inwoners, arbeidsplaatsen of leerlingen. Er is het selecteren en definiëren van de maatschappelijke functies en het bereikbaar maken daarvan. Er is het krijgen van kwalitatieve input van belanghebbenden. In deze eerste fase waren dat vooral de lokale besturen. Er is de basis die je hebt met het treinnet als ruggengraat van het openbaarvervoerssysteem. Er is een analyse van de bekende en de verwachte toekomstige verplaatsingsstromen. Er is de mate waarin men het gebied dan ook helemaal dekt. Ook dat is bekeken in het kader van die vervoersplannen. Dit alles vertrekt vanuit een visie op die combimobiliteit, namelijk het zo veel mogelijk kunnen combineren van verplaatsingswijzen.

Ten tweede, door de onderbouwing van die lokale en globale vervoersvraag als vertrekpunt te nemen voor de netstructurering, verhogen de effectiviteit en de kostenefficiëntie, waardoor aan reizigers een kwaliteitsvoller openbaarvervoersmodel kan worden aangeboden. Uit die analyse blijkt dat het nieuwe voorgestelde open-

baarvervoersnet – kernnet en aanvullend net – een positieve impact kan hebben op de bereikbaarheid van de proefregio's. Dat is het resultaat van het afschaffen van een aantal minder efficiënte lijnen met een beperkt reizigerspotentieel en de vervanging daarvan door bijvoorbeeld een hogere frequentie van kernnetlijnen of een nieuwe lijn in het aanvullend net met een hoger reizigerspotentieel.

Een derde leerervaring is dat geen van de voorstellen voor het kernnet en aanvullend net gebiedsdekkend is voor de hele vervoerregio, zeker niet buiten de bedieningstijden van de functionele ritten en tijdens het weekend. Dat is geen verrassing: wanneer men zich richt op een hogere en betere vraag, dan betekent dit dat men op andere plekken minder moet voorzien. De gebiedsdekkingsanalyse maakt de zogenaamde witte vlekken zichtbaar waar geen geregeld openbaar vervoer is en waar het vervoer op maat een oplossing zal moeten uitwerken om ook die mensen toegang te geven tot de hogere lagen van het openbaarvervoersnetwerk. In de proefregio's is heel concreet nagedacht over de concrete invulling van vervoer op maat en wordt nog geëxperimenteerd met mogelijke oplossingen. Er werden echter nog geen samenhangende vervoersplannen goedgekeurd voor alle vervoerslagen samen. Wel is duidelijk dat het vervoer op maat cruciaal is om witte vlekken op te vullen waar geen geregeld openbaar vervoer wordt aangeboden. Het is precies die vervoerslaag die het meest nood heeft aan innovatie, waardoor een langer en traag adoptieproces nodig blijkt in elke regio. Dat bleek volgens Filip Boelaert in de verschillende proefregio's.

Ten vierde hielden de proefregio's naast de budgetneutraliteit ook rekening met de financiële tussenschotten. Er was een budget voor het kernnet, voor het aanvullend net en voor het vervoer op maat. Het was niet mogelijk om met die budgetten te schuiven. Dat betekent dat men in bepaalde regio's vaststelt dat er niet veel overblijft voor het vervoer op maat, en dan is de vraag hoe daar in de toekomst over zal worden gediscussieerd.

Ten vijfde werd vastgesteld dat het belang van vervoer op maat aanwezig is in elke proefregio, maar dat de behoefte daaraan varieert naargelang de ruimtelijke structuur. In bepaalde regio's is er weinig budget voor vervoer op maat maar in sommige regio's is daar ook weinig vraag naar omdat het vaak gaat over dense, bewoonde gebieden waar al meer kernnet is. Daarom was of is daar ook geen belbus: regulier openbaar vervoer had daar voldoende potentieel om te voorzien in een goede bediening. Het is dus geen of-ofverhaal. Filip Boelaert wijst erop dat goed moet worden nagegaan hoe die ruimtelijke structuur is opgebouwd en hoe dat kernnet daar vandaag al op inspeelt om te weten hoe men met dat vervoer op maat moet omgaan.

Het voorstel om elke plaats bereikbaar te houden, is ook geslaagd in de Westhoek, de regio waar het vervoer op maat de grootste rol speelde van de vier proefregio's. Daar is een systeem opgezet dat volgens de berekeningen wordt geschat op 275.000 ritten voor ongeveer 770.000 reizigers per jaar. Dat voorstel wordt nog verder uitgewerkt in de proefregio's die zich laten kenmerken door het bundelen van minstens bestaande initiatieven inzake vervoer op maat, en dat zowel voor de open gebruikers als voor de doelgroepen, het inzetten op een aantal voordelen van combimobiliteit, het uitbouwen van vervoersknooppunten met fietspunten, fietsdeelsystemen, autodeelsystemen en met aandacht om die toegankelijk te maken voor mensen met een mobiliteitsbeperking.

Een zesde leerervaring is dat het toewijzen van lijnen aan het kernnet of aanvullend net en het verder uitwerken van vervoer op maat niet altijd voldoende duidelijk zijn voor belanghebbenden, waaronder de lokale besturen. Daar ligt een opdracht voor de Vlaamse overheid om te ondersteunen en te adviseren over hoe men bepaalde ideeën kan implementeren en hoe dat vervoer op maat vorm kan krijgen.

De vervoersplannen zijn objectief en feitelijk onderbouwd, waarbij eveneens een aantal indicatoren zijn opgesteld om de doelstellingen van basisbereikbaarheid te meten en te volgen. Deze indicatoren beperken zich vandaag vooral tot het kern- en aanvullend net. Het meten van de impact van vervoer op maat is cruciaal om het volledig bereik in kaart te kunnen brengen. Dat is een zevende leerervaring.

Verder zijn de huidige regionale vervoersplannen, op Antwerpen na, beperkt tot het openbaar vervoer, zonder infrastructurele en flankerende maatregelen mee op te nemen. In de toekomst zullen mobiliteitsplannen, zoals nu al in de vervoerregio Antwerpen wordt uitgewerkt, deze componenten wel bevatten. De inbedding in het ruimtelijke kader is een cruciale voorwaarde om te komen tot gedragen en samenhangende mobiliteitsplannen. Een geïntegreerd mobiliteitsplan moet leiden tot geïntegreerde investeringsprogramma's.

Tot slot is het zo dat, hoewel er aanzetten zijn geleverd tot het concretiseren van vervoer op maat, het een wat onderbelichte vervoerslaag blijft. Vraag is hoe dat het best kan worden georganiseerd.

– Leerervaring inzake de werking van de vervoerregio's

Wat de leerervaringen inzake de werking van de vervoerregio's betreft, wijst Filip Boelaert erop dat die een duidelijk kader creëren waarin de lokale besturen en bovenlokale besturen of mobiliteitsactoren samen kunnen denken over lokale mobiliteit op een regionaal niveau. In deze werking krijgen lokale besturen meer zeggenschap over de uitrol van het vervoersnetwerk dan vroeger. Dit veronderstelt dat de lokale besturen op regionaal niveau nadenken over mobiliteit en het grotere plaatje proberen te zien.

Elke proefregio heeft een eigen invulling gegeven aan het beslissingsproces. In de ene is gekozen voor een consensusmodel, in de andere voor een gestemd model. In het consensusmodel verloopt de besluitvorming trager maar is er een groter draagvlak. In het geval van een stemming is er sneller een beslissing maar die kan leiden tot ontevredenheid.

Het covoorzitterschap wordt als een echte meerwaarde ervaren. Het departement en de bestuurder van de regio nemen telkens samen het voorzitterschap op. Zodra er een bestuurlijke vertegenwoordiger in het voorzitterschap zit, treedt het departement gedeeltelijk terug en is het aan de bestuurlijke voorzitter om in eerste instantie het trekkerschap op te nemen. Het departement biedt dan vooral ondersteuning. Het zorgt wel voor een sterkere link tussen het Vlaamse en lokale beleid en voor meer zeggenschap op het lokale niveau.

De samenstelling en schaal van de proefregio's laten toe om impactvolle resultaten te realiseren, garandeert een goede werkbaarheid en biedt coherentie binnen de vervoerregio, althans in de vier geobserveerde regio's. Niettemin stemt de samenstelling van de vervoerregio's niet altijd overeen met andere bovenlokale structuren, wat een aandachtspunt is.

In de proefregio's hebben alle lokale besturen deelgenomen aan het opstellen van de vervoersplannen. Alle gemeenten zijn dus meegestapt in het verhaal, en dat is een positieve zaak, omdat lokale besturen goed geplaatst zijn om lokale vragen te identificeren en om ze in te kantelen in een regionale visie. Hierdoor kunnen lokale besturen veel beter dan vandaag mee bepalen hoe het aanbod er in de toekomst moet gaan uitzien. Het zorgt ook voor een groter draagvlak voor de regionale mobiliteitsvisie en de inbedding van lokale vervoersvragen.

De proefregio's hebben elk een eigen invulling gegeven aan het beslissingsproces. Sommige, zoals de proefregio Aalst, werken aan de hand van consensus, andere,

zoals de proefregio Westhoek, werken met meerderheidsbeslissingen. In Antwerpen hebben ze ervoor gekozen om te vertrekken vanuit een consensus, maar een stemming is mogelijk als een consensus niet binnen handbereik ligt.

De bilaterale overlegmomenten, al dan niet geclusterd met enkele gemeenten, laten toe om bijkomende, gedetailleerde informatie te bezorgen aan en te verkrijgen van de gemeenten.

Het regelmatig samenvoegen van de ambtelijke en bestuurlijke vervoerregioraad heeft ook geleid tot een hoge participatiegraad van de lokale besturen en een betere informatiedoorstroom.

Vervoersplannen werden in de proefregio's opgesteld in het kader van budgetneutraliteit. Naargelang de vervoerslaag zijn er andere beslissingsnemers. De mogelijke herschikking van middelen over de vervoerslagen heen leidt tot een complexe besluitvorming om te komen tot één gedragen en samenhangend vervoersplan. Het is belangrijk dat de schotten tussen de verschillende lagen blijven bestaan, omdat het leidt tot creatieve oplossingen binnen elke laag.

Uit de evaluatie van de proefregio's is verder gebleken dat de betrokkenheid van belanghebbenden relatief beperkt bleef. Hierdoor beperkte het cocreatieve proces zich tot de bestuurlijke partners, en in sommige gevallen een selectie van belanghebbenden bij het opstellen van de vervoersplannen.

Filip Boelaert benadrukt dat de betrokkenheid van alle belanghebbenden gestimuleerd moet worden en daarvoor zijn ondersteuning, informatie-uitwisseling en kennisdoorstroom cruciaal. Het kan bovendien interessant zijn naast verenigingen van belanghebbenden ook burgers te betrekken in dit cocreatieve proces. De dynamiek binnen elke vervoerregio zal bepalen hoe dat in zijn werk zal gaan.

– Algemene leerervaringen

Naast bovenstaande lessen somt Filip Boelaert ook enkele algemene leerervaringen op. Hij geeft mee dat het departement niet echt vertrouwd was met de mogelijkheden van een regelluw kader en de houvast van een regelgevend kader initieel wat miste. Durf en vertrouwen zijn cruciaal gebleken om stappen vooruit te zetten.

Eveneens cruciaal was de wederzijdse informatie-uitwisseling tussen het beleid en de uitvoering ervan in de vervoerregio's. Het was heel duidelijk dat de vervoerregio's zelf heel kwalitatieve mobiliteitsplannen hebben kunnen opstellen.

De werking van de vervoerregio's impliceert wel nieuwe rollen en verantwoordelijkheden voor alle betrokken actoren, ook voor de lokale overheden.

Daarnaast is gebleken dat de lokale verkiezingen een impact hebben gehad. Het was niet altijd mogelijk om tot oplossingen te komen met de verkiezingen voor de deur.

Filip Boelaert merkt ook op dat het veel tijd vraagt om een eerste langetermijnvervoersplan op te stellen. Dat plan actualiseren gaat een stuk vlotter.

Het blijft ten slotte ook belangrijk om over de grenzen van de vervoerregio heen te overleggen. Mobiliteit stopt immers niet aan de grenzen van de vervoerregio's.

Filip Boelaert geeft vervolgens een stand van zaken van de vervoersplannen: in de proefregio Westhoek is het vervoersplan goedgekeurd en in de proefregio Aalst enkel het kernnet. In Mechelen is er geopteerd om de beslissing over de lokale verkiezingen heen te tillen, ook al was er nog maar weinig discussie over het plan.

In Antwerpen is er al gewerkt aan een mobiliteitsvisie, het routeplan 2030, en is er ook al een eerste bespreking geweest over vervoer op maat.

– Proefregio Antwerpen

Op het uitgetekende voorstel van Antwerpen staat het A-net afgebeeld en zijn ook de combipunten, en de park-and-ridezones aangeduid (zie slide 29). Daarnaast vindt men op het voorstel ook de snelle, frequente en comfortabele verbindingen die tot het kernnet van de vervoerregio Antwerpen moeten behoren. In het routeplan 2030 staat dat het A-net een kwaliteitsnetwerk is dat bestaat uit afgestemde regionale diensten van trein, tram en bus. Het garandeert vlotte en frequente verbindingen, zowel in de urbane zone als in het regionale netwerk. Binnen de vervoerregio is er behoefte aan een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, en daartoe werd het A-netwerk gedefinieerd. Het routeplan 2030 toont de hoogwaardige verbindingen op regionaal niveau binnen de hele vervoerregio.

Het A-net bedient het centrale, verstedelijkte gebied van de vervoerregio Antwerpen (zie slide 30). De kwaliteitseisen zijn gelijk aan de regionale laag. Het netwerk is hier aangepast aan de structuur van het verstedelijkt gebied, en is een stuk fijnmaziger – zowel wat de lijnen betreft, als wat de knooppunten betreft. Het voor- en natransport gebeurt in dit gebied via alternatieve modi. Aan de randen van het verstedelijkte gebied zou in randstedelijke park-and-rides worden voorzien.

De regionale laag heeft een meer radiale vorm, met een soort sternetwerk. De stedelijke laag heeft eerder de vorm van een raster – denk aan steden als New York – en gaat uit van hoogfrequente verbindingen of een overstapmodel. De kwaliteit en betrouwbaarheid van overstappunten en lijnen zijn hier opnieuw van groot belang, en men wil ook het aantal overstappunten beperken, aldus Filip Boelaert.

De uitgangspunten van het A-net, dat nog in ontwikkeling is, zijn hoogwaardige vervoersmiddelen. Denk daarbij aan de sneltram en de snelbus, maar ook aan de waterbus, die ook een rol kan spelen in het Antwerpse systeem. Met deze vervoersmiddelen wil men een kwaliteitsnetwerk garanderen, dat in vlotte en frequente verbindingen voorziet, zowel in de urbane zone als in het regionale netwerk. Het A-net bestaat dus niet alleen uit tram- en busverbindingen; het kan ook om snelbussen, treinen of vervoer over water gaan.

In Antwerpen werd een vervoersapp ontwikkeld die alle vervoersmodi bundelt: de Whim-app. Je kiest op welke manier je wilt reizen, en je kunt meteen ook de nodige vervoersbewijzen kopen. Dat is een goed voorbeeld van Mobility as a Service of vervoer op maat, omdat de app toegang geeft tot het juiste transportmiddel op het juiste moment. De app is te vinden via www.whimapp.com/be.

– Proefregio Aalst

Ook de vervoerregio Aalst is aan de slag gegaan met vervoer op maat. Daar loopt momenteel een proefproject om de bereikbaarheid van de culturele centra te verhogen, in samenwerking met vzw Mobar. Zo kunnen bezoekers van culturele centra aanduiden of ze voor of na de culturele activiteit opgehaald of afgezet willen worden. Dit proefproject loopt voor een periode van één jaar.

Een ander project in de vervoerregio Aalst is belbus Faluintjes. Zij gaan voor een herschikking van het belbussysteem, waarbij in eerste instantie de verplaatsingen van specifieke doelgroepen worden geïntegreerd. De open gebruiker boekt zijn verplaatsing van halte tot halte, maar de doelgroepgebruiker kan zijn verplaatsing van deur tot deur boeken, zoals het hoort. In een tweede fase zou het principe van de gelaagdheid worden toegepast binnen het gebied. Maar daarvoor moet

men wachten tot wanneer er alternatieven beschikbaar zijn van andere mobiliteitspartners.

Dit project is tot stand gekomen in samenwerking met het departement, met de diensten Mobiliteit en Cultuur van de stad, met het OCMW van de stad Aalst, en met de verantwoordelijken van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer van Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant.

– Proefregio Westhoek

Filip Boelaert merkt op dat er ook in de Westhoek al enkele concrete initiatieven werden genomen. Daar wil men combimobiliteit realiseren tussen bus en deelfiets, waarbij men een deelfiets kan reserveren aan een halte. Zo kan men de actieradius van de buslijn vergroten of belbussen uitsparen. Een tweede idee was een combinatie tussen bus en taxi, waarbij een private taxi de geweigerde belbusritten kan opvangen. Dan is er ten slotte ook de combinatie tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Daarbij wordt het bestaand privaat vervoer van maatwerkbedrijven gebruikt door open gebruikers, via de Mobiliteitscentrale.

Op het aanvullend net zou er een test gebeuren met twee grensoverschrijdende buslijnen vanuit Ieper en Poperinge. Het gaat hier over de uitvoering van een akkoord tussen Vlaanderen en Frankrijk, ter versterking van het grensoverschrijdend openbaar vervoer. De grote omslag is nog niet gebeurd, maar er werden wel al een aantal projecten opgezet rond vervoer op maat, zo stelt Filip Boelaert vast.

1.1.7. Mobipunten

In de opbouw van het mobiliteitsnetwerk spelen de mobipunten een cruciale rol. Mobipunten zijn vervoersknooppunten waar verschillende vervoersmodi samenkomen, zodat reizigers gemakkelijk kunnen overstappen. De meeste mobipunten hebben een halte van openbaar vervoer en parkeermogelijkheden voor personenwagens en fietsen, maar ook deelsystemen kunnen hierop aansluiten.

Op dit moment wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijke typologie voor deze knooppunten. Zo kan men een eenvormige aanpak voor heel Vlaanderen organiseren, en dat is belangrijk. Het idee is dat een gebruiker uit Limburg ook vlot kan gebruikmaken van een mobipunt in West-Vlaanderen.

Mobipunten worden opgebouwd vanuit een netwerklogica en vanuit een nabijheidslogica. De netwerklogica wordt gebruikt om knooppunten voor regionale en interregionale mobiliteit te bepalen. Dat zijn mobipunten met een hogere dynamiek; die liggen doorgaans in de buurt van treinstations, grote bushaltes, of knooppunten van wegen. Daar wil de Vlaamse overheid een hoogwaardige dienstverlening uitbouwen voor de verschillende vervoersmodi, en is de overstapkwaliteit essentieel. Het is de vervoerregio die de inplanting en uitrusting van die regionale knooppunten bepaalt.

Een tweede benadering gebeurt vanuit een nabijheidslogica. Hier gaat het om woonkernen of bedrijventerreinen, waar men gedeelde verplaatsingsmiddelen wil aanbieden in functie van de vraag. Waar mogelijk wordt dit gecombineerd met lokaal beschikbaar collectief vervoer. De lokale mobipunten worden gekozen door de gemeenten. Een studie rond die mobipunten wordt in een van de komende weken opgeleverd.

Het netwerk tussen Leuven en Diest is een voorbeeld van een regionaal netwerk: telkens gaat het om goed gekozen knooppunten op het vervoersnetwerk gaande van interregionale knooppunten met park-and-rides of vanuit de stadskernen, over regionale knooppunten aan bezoekerspolen tot regionale knooppunten aan een

openbaarvervoershalte in tussenliggende kernen. Dat verklaart de verschillende kleuren op slide 37. Een voorbeeld van een mobipunt vanuit de nabijheidslogica is te zien op slide 38: het gaat om Holsbeek met een eindhalte die wordt uitgebouwd tot een mobipunt voor lokaal vervoer om de 'first' of 'last mile' mee te organiseren.

1.1.8. Vervoerregioraad

De vervoerregioraad is samengesteld uit ten minste één politieke vertegenwoordiger uit elke gemeente. Dat is belangrijk omdat er ook effectief beslissingen moeten worden genomen. Het is aan de gemeenten om vervolgens in onderling overleg een voorzitter aan te duiden. Het departement ondersteunt de werking van de vervoerregio en treedt op als covoorzitter. De andere vervoersaanbieders maken uiteraard ook deel uit van de raad. Dat is dan minstens het Agentschap Wegen en Verkeer, in voorkomend geval De Vlaamse Waterweg en de exploitanten van het kern- en aanvullend net. Dat is VVM De Lijn. De provincie kan – gezien haar rol in het fietsbeleid – deel uitmaken van de raad. Alle Vlaamse vervoerregioraden vindt men terug via volgende link: <https://www.basisbereikbaarheid.be/vervoerregios>.

De vervoerregioraad heeft als taak de regionale mobiliteitsvisie op te maken, op te volgen en te evalueren. Als het regionaal mobiliteitsplan is goedgekeurd, volgen er nog andere taken: ontwerp van advies geven bij het geïntegreerd investeringsprogramma binnen de regio; bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat; advies geven over het trein- en kernnet; bepalen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt (de fietssnelwegen worden op Vlaams niveau bepaald); het bepalen en kiezen van de mobipunten; keuzes maken rond goederenvervoer; werken aan een programma rond verkeersveiligheid en doorstromingsmaatregelen.

Voor het kern- en aanvullend net bestaat de taak van de vervoerregioraad in het bepalen van het aanvullend net; advies geven over het trein- en het kernnet; en maatregelen inzake doorstroming en verkeersveiligheid te prioriteren, op te volgen en te evalueren. Men kan niet om een goed advies heen.

Voor het vervoer op maat is het aan de vervoerregioraad om dat uit te werken en te bepalen hoe dat eruit gaat zien en georganiseerd kan worden. De vervoerregioraad coördineert het tarievenbeleid en bepaalt de tarieven voor vervoer op maat.

Er wordt vaak gesproken over de regierol van het departement. Daar zijn heel veel vragen en twijfels rond. Vlaanderen kent heel veel uitdagingen op het gebied van mobiliteit en openbare werken. Het Departement MOW verbindt zich ertoe totaaloplossingen te zoeken en dat samen te doen. Het departement kijkt over de entiteitsgrenzen; de samenwerking is de voorbije jaren en maanden versterkt. MOW ontwikkelt beleidsplannen en maatregelen, voert die uit en volgt ze op vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. MOW heeft een missionstatement opgenomen: Vlaanderen in beweging.

Om te komen tot een aanbod van openbaar vervoer dat niet op zichzelf staat, maar deel uitmaakt van een totaal mobiliteitsnet, is er nood aan een overkoepelende regie, die bovendien nog eens onafhankelijk is. Dat kan het departement verzekeren. Het departement is onafhankelijk tegenover elke vervoersvorm. De strategische regie is en blijft dan ook in handen van de Vlaamse overheid en minister Weyts, maar is toevertrouwd aan het departement.

Elke vervoerregio wordt bijgestaan door een mobiliteitsbegeleider die het modus-neutrale departement kan gaan vertegenwoordigen en terugkoppelt naar het centrale niveau om coherentie over de regio's te behouden. Als er gekozen wordt voor lokale mobiliteitsplannen, kan de lokale mobiliteitsbegeleider een advies geven. Men kan die mensen vragen blijven stellen, ook al is dat niet meer verplicht.

Strategische regie door het departement betekent het bepalen, opvolgen en evalueren van het globale mobiliteitsbeleid, waaronder het bepalen en bewaken van indicatoren en servicelevels voor dat beleid. Dat is de ontwikkeling van die mobiliteitsvisie: het bepalen en evalueren van de optimale uitbouw en verdeling tussen het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat samen met de andere agentschappen. De regie betekent verder het opstellen van regelgeving rond het openbaar en collectief vervoer. Er is de beleidsvoorbereiding en -evaluatie in verband met dat vervoer, inclusief de beleidsmatige ondersteuning van operatoren. Er is verder de coördinatie van het investeringsbeleid, de financiering en budgettering inzake het openbaar en collectief vervoer, en nog andere investeringen. Er is de coördinatie van het tariefbeleid voor alle vervoerslagen; het mogelijk maken van tarief- en ticketintegratie in een heel nauwe samenwerking met De Lijn; het afstemmen van de vijftien regionale mobiliteitsplannen; het beleid inzake combimobiliteit en mobipunten; het strategisch beleid inzake Mobility as a Service.

Filip Boelaert benadrukt dat de belangrijkste en meest zichtbare taak de ondersteuning van de vervoerregio's blijft. Ook op het vlak van investeringen is er een belangrijke taak. Sinds twee jaar wordt er gewerkt met het geïntegreerd investeringsprogramma, waarin de gewestelijke infrastructurele investeringen worden opgenomen. De voorstellen in het mobiliteitsplan van een vervoerregio kunnen zo terechtkomen in dat geïntegreerd investeringsprogramma van het beleidsdomein. Er kan vanuit de vervoerregio's ook een advies worden gegeven op het ontwerp van geïntegreerd investeringsprogramma, waarna de minister daarover een beslissing neemt en die zal voorleggen aan het parlement. Vervolgens wordt de vervoerregio door het beleidsdomein geïnformeerd over de betrokken investeringen die in de regio plaats zullen vinden in de jaren daarop.

1.1.9. Planning

Wat de korte termijn betreft, zit men in de laatste rechte lijn om studiebureaus aan te duiden voor de opmaak van de verschillende mobiliteitsvisies in de regio's. Filip Boelaert geeft mee dat daarvoor eerst een raamovereenkomst in de markt is gezet, gevolgd door een uitvraag voor de verschillende regio's van de geselecteerden uit die raamovereenkomst. Er zijn vier groepen studiebureaus geselecteerd, die nu mogen meedingen naar de opdracht voor de vervoerregioplannen.

De spreker wijst erop dat er al stilaan wordt gestart met de eerste bestuurlijke vervoerregioraden. Het ontwerp van decreet is weliswaar nog niet goedgekeurd, maar men wil toch al voelen hoe het werkt. In de Vlaamse Rand is men al een eerste keer samengekomen. Er is heel veel wil om daarmee vooruit te gaan. Er zijn ook kritische vragen, waarmee men dan in de komende maanden aan de slag zal moeten. Om die werking al mogelijk te maken, stelt het beleidsdomein een omzendbrief op voor de vervoerregio's. Het blijft altijd aan de vervoerregio's zelf om te bepalen hoe ze gaan werken. Het Departement MOW hoopt op de goedkeuring van het ontwerp van decreet in het Vlaams Parlement in de komende maanden. Daarnaast is men bezig met de opmaak van het bestek voor de Mobiliteitscentrales.

Er is de voorbije jaren al heel wat gebeurd, maar Filip Boelaert beseft dat er nog ongelooflijk veel werk op de plank ligt. Het departement en het beleidsdomein zullen het onderste uit de kan moeten halen om dat allemaal mogelijk te maken. De spreker besluit: met basisbereikbaarheid gaat men naar meer inspraak en participatie, naar meer efficiëntie, naar een grotere bereikbaarheid, naar een betere integratie van mobiliteit en ruimte, naar meer combimobiliteit en synchromodaliteit – kortom, naar een mobiliteit 2.0, en misschien 3.0.

1.2. Vragen en opmerkingen van de leden

1.2.1. *Tussenkoms van Sas van Rouveroij*

Sas van Rouveroij is het eens met de doelstelling dat Vlaanderen een gangmaker moet zijn voor innovatie. De planningshorizon voor de regionale mobiliteitsplannen is tien jaar, met een doorkijk op dertig jaar. In die tijdspanne van dertig jaar zal het concept van de zelfrijdende auto zeker uitgerold zijn. In welke mate schat Filip Boelaert in dat een technologie als de zelfrijdende auto disruptief zal zijn voor dat gehele schema? Het is immers een technologie die iemand van deur tot deur brengt, zonder overstap, zonder moduswissel. En in welke mate kan Vlaanderen het zich vandaag permitteren om in die mobiliteitsplannen niet al een zekere voorafname te doen op die ontwikkeling, of minstens een aantal gedachten daarover te ontwikkelen?

In de vervoerregio wordt het consensusmodel gehanteerd. *Sas van Rouveroij* stelt vast dat er in de mondelinge toelichting ook sprake was van een stemmingsmodel. Wat houdt dat juist in? Hoe zijn de gewichten dan verdeeld bij de stemming?

De budgetten zijn hoog, maar gezien de omvang van de uitdagingen blijven de middelen schaars. *Sas van Rouveroij* besluit dat er bijgevolg keuzes moeten worden gemaakt. Vindt Filip Boelaert dan dat er een gebiedsdekkend mobiliteitssysteem moet worden uitgerold, en dat er dus nergens witte vlekken kunnen worden aanvaard? Of zal er hier en daar toch een zekere tolerantie moeten worden aanvaard voor het feit dat de bediening niet of bijna niet aanwezig is? Is dat ook niet rechtvaardig? Want ten eerste zijn de middelen schaars en ten tweede worden mensen op die manier op voorhand op de hoogte gebracht. Als ze een keuze maken om ergens te gaan wonen, dan weten ze heel goed dat bijvoorbeeld de ontsluiting qua openbaar vervoer in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid niet fundamenteel zal verbeteren. Zoals Filip Boelaert zei, zullen de kredieten voor vervoer op maat beperkt zijn. Zo heeft *Sas van Rouveroij* het toch begrepen. Hier en daar zullen de kernnetten wellicht voldoende zijn om het dan toch maar te laten zoals het vandaag werkt.

De bereidheid van de gemeenten om deel te nemen is zeer groot. Dat zegt iets over het verleden en over het feit dat gemeenten op hun honger zijn blijven zitten. Ze hebben decennialang gevraagd naar inspraak, onder meer bij De Lijn. Ze kregen die inspraak niet. Vandaag liggen de verwachtingen dus hoog. *Sas van Rouveroij* hoopt dat ze kunnen worden ingelost. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wacht een bijzonder zware taak om niet alleen te luisteren naar, maar ook af en toe te gehoorzamen aan, wat de lokale besturen willen.

1.2.2. *Tussenkoms van Karin Brouwers*

Karin Brouwers vond het een heel interessante en heldere uiteenzetting, maar heeft nog enkele vragen en opmerkingen. De MORA gaf al enkele adviezen en legt er de nadruk op dat de doelstellingen van het ontwerp van decreet nogal instrumenteel zijn, niet erg maatschappelijk, en dat een aantal principes die eigenlijk thuishoren in zo'n decreet, zoals het bestrijden van vervoersarmoede, daar niet in zitten. Wat is de mening van Filip Boelaert hierover?

De MORA pleit ook voor een stakeholdermanager om de participatie in goede banen te leiden. *Karin Brouwers* heeft uit de uiteenzetting van Filip Boelaert begrepen dat er nog wel wat werk was aan de participatie en dat dat niet goed gelopen was in de proefregio's. Wat vindt Filip Boelaert van zo'n stakeholdermanager? Kunnen de covoorzitters die functie opnemen of moet dat een aparte functie zijn? Kan daar meer rond gedaan worden, behalve misschien daarover iets opnemen in het ontwerp van decreet?

De MORA vraagt naar een MaaS-regulator. Filip Boelaert heeft daarover gesproken. Er is ook de Mobiliteitscentrale. Wat doet de ene en wat doet de andere? Bieden ze niet ongeveer dezelfde service?

Filip Boelaert is bezig met de bestekken voor de Mobiliteitscentrale. Hoe verhoudt die centrale zich tot de beslissingen van die vervoerregioraden? De Mobiliteitscentrale zal beslissingen moeten nemen. Dat zal voor een stuk digitaal gaan. Wie bepaalt welk vervoersmiddel eerst wordt aangeboden? Is dat het snelste, het goedkoopste? Is dat het vervoermiddel dat door Vlaanderen betaald en bepaald wordt of door het vervoer op maat? Stel dat er op een bepaald moment toch nog twee keuzemogelijkheden zijn, zit daar dan een logica in? Volgens Karin Brouwers moet dit vooral bekeken worden vanuit het standpunt van de reiziger. Worden er in dat bestek ook op dat vlak eisen gesteld om met een goed systeem te komen, zodat het voor de reiziger ook duidelijk is: hij wil van A naar B, hoe doet hij dat het best, het goedkoopst, het snelst?

Omdat Filip Boelaert het had over het al dan niet gerechtigd zijn om een beroep te doen op vervoer op maat, vraagt Karin Brouwers zich af of niet iedereen gerechtigd is om naar die Mobiliteitscentrale te bellen of te appen. Zijn bepaalde personen dan uitgesloten van dat vervoer op maat? Of doelt Filip Boelaert daarmee op mensen met een beperking, doelgroepenvervoer? Even later had Filip Boelaert het over de open gebruiker. Karin Brouwers neemt aan dat het systeem in principe toch open staat voor iedereen. Natuurlijk dient een DAV-busje in de eerste plaats voor iemand in een rolstoel. Welke beperkingen houdt dat 'gerechtigd zijn' dan in? Zal bijvoorbeeld afstand meetellen? Want dan moet de afstand tot een halte misschien toch weer opgenomen worden. Zo staat het nu in het huidige decreet en het was de bedoeling daarvan af te stappen. In welke mate speelt afstand een rol? Wie zal bepalen vanaf welke afstand welk vervoersmiddel aangewezen is?

Karin Brouwers vraagt hoe de Mobiliteitscentrale zich zal verhouden tot de bestaande mobiliteitscentrales. Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer, die werken met een specifieke doelgroep, kennen hun klanten op den duur. De telefoongesprekken gebeuren niet altijd even efficiënt en snel. In welke mate zal een Mobiliteitscentrale die vanuit Vlaanderen wordt aangestuurd, nog rekening houden met het menselijke aspect? Hebben de MAV's daarin nog hun plaats? Het lijkt de spreker logisch dat de grote Vlaamse Mobiliteitscentrale op een bepaald moment doorverwijst.

Filip Boelaert heeft gezegd dat er een discussie kan ontstaan over de tussenschotten, vooral budgettair. De proefregio's hadden maar een klein budget ter beschikking voor het vervoer op maat. Op de hoorzitting van 7 februari zei Roger Kesteloot van De Lijn dat er budgetneutraal gewerkt moet worden. Men is een voorstel tot een kernnet en een aanvullend net aan het opmaken. Als dat exact hetzelfde kost, is er niet veel geld over voor vervoer op maat. Dat wringt bij bepaalde burgemeesters. Op den duur zal iedereen zeggen dat het dan maar moet blijven zoals het is, en dat brengt niemand een stap verder. Hoe ziet de spreker dit? Voor CD&V moet alles tegelijk worden uitgerold. Mensen kunnen inderdaad beslissen waar ze gaan wonen, maar de meeste mensen wonen al ergens en rekenen op een zeker aanbod.

1.2.3. Tussenkoms van Björn Rzoska

Björn Rzoska vraagt wat de stand van zaken is met betrekking tot het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

1.2.4. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen vraagt in welke mate de gemeenten voldoende voorbereid zijn op de nieuwe ontwikkeling van de vervoerregioraden. Zal het departement zelf nog stap-

pen ondernemen om inhoudelijke steun te geven? Hoe evalueert het departement de eigen rol in de ontwikkeling van de vervoerregioraden?

1.2.5. *Tussenkoms van Dirk de Kort*

Dirk de Kort vindt het interessant om inzake de verschillende vormen van vervoer op maat eveneens na te denken over de ruimte. Er worden steeds meer deelsystemen ontwikkeld. Die krijgen niet steeds de juiste plaats in de ruimte en worden overal achtergelaten. Moet er niet nagedacht worden over een adequaat regelgevend kader en moet dit niet mee worden opgenomen in het ontwerp van decreet?

Op het vlak van vervoer op maat zullen er proefprojecten worden uitgewerkt. Op basis van welke criteria worden de proefprojecten beoordeeld? Zijn er milieu-criteria, sociale criteria of economische criteria waarop de proefprojecten worden beoordeeld? Welk budget is er voorhanden voor de proefprojecten?

Het Departement MOW werkt mee aan kennisopbouw op het gebied van mobiliteit en openbaar vervoer. Dat is van belang. Zal dit in de toekomst nog verder gebeuren? Zullen goede voorbeelden uit het buitenland onderzocht worden om hier geïmplementeerd te worden in de vervoerregio's? De spreker verwijst daarbij naar het georganiseerd liften in Frankrijk, dat blijkbaar een succes is.

Ten slotte heeft *Dirk de Kort* nog een vraag over het recente memorandum van De Lijn in verband met budgetten en steile ambities die men vooropstelt. Het valt hem op dat De Lijn niet enkel nadenkt over een bijkomende verhoging van bijdragen van de Vlaamse overheid, maar ook nieuwe financieringen onderzoekt, zoals groene obligaties. Denkt het Departement MOW daarover verder na?

1.3. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert antwoordt dat de zelfrijdende wagens een disruptief effect kunnen hebben maar het openbaar vervoer nooit overbodig zullen maken. Mensen zullen nooit zo efficiënt worden vervoerd als met meerderen tegelijk naar dezelfde bestemming. De zelfrijdende wagens zullen natuurlijk wel een effect hebben en de vraag is hoe de openbaarvervoersaanbieders daarop zullen inspelen. Bovendien neemt een zelfrijdende wagen nog evenveel plaats in als een wagen vandaag. Ook ruimtelijk is het dus geen oplossing. Wel is het zo dat men geen auto meer hoeft te bezitten om ervan gebruik te maken, en dat kan wel een disruptie zijn.

Het is niet omdat men met een consensusmodel werkt dat iedereen een vetorecht heeft. Er kunnen afspraken worden gemaakt dat, als een bepaald aantal van de mensen een consensus heeft, er een gekwalificeerde meerderheid is en dat dat ook als consensus wordt beschouwd. Iedere vervoerregio moet zelf haar manier van werken regelen. In Antwerpen wordt er uitgegaan van een consensusmodel. Maar als dat niet lukt, kan er toch tot een stemming worden overgegaan. Er zijn regels afgesproken binnen de vervoerregioraad van hoe men dat dan laat verlopen.

Op de vraag van *Sas van Rouveroy* wat die regel dan precies is, moet *Filip Boelaert* het antwoord schuldig blijven. Er is een reglement van orde opgesteld voor Antwerpen, dat aan de commissie kan worden bezorgd. Het wordt ter inspiratie meegenomen in de omzendbrief die het Departement MOW maakt voor de andere vervoerregio's. De lessen die het departement heeft getrokken uit de eerste vier proefprojecten, worden meegenomen in de opstelling van de omzendbrief.

De spreker gaat ervan uit dat er altijd witte vlekken zullen zijn in een vervoerssysteem. Zelfs het systeem basismobiliteit had witte vlekken. Het is onmogelijk om voor elke witte vlek openbaar vervoer te organiseren. Dat is niet kostenefficiënt,

het is gewoon niet haalbaar. Daarom wordt er ingezet op de grotere vraag en wordt er vervoer op maat georganiseerd voor die witte vlekken waar er meerdere mensen wonen.

Er staat inderdaad geen expliciete doelstelling in het ontwerp van decreet over vervoersarmoede. Maar het Departement MOW gaat wel uit van die integrale aanpak en op die manier is vervoersarmoede wel een focus.

Het stakeholdermanagement is een rol die moet worden opgenomen door het Departement MOW. Het heeft op dat vlak reeds ervaring opgedaan in het Antwerpse overleg rond het Toekomstverbond.

Filip Boelaert benadrukt dat de MaaS-regulator en de Mobiliteitscentrale twee verschillende zaken zijn. De Mobiliteitscentrale regelt het vervoer in een bepaalde regio of in Vlaanderen. De MaaS-regulator ziet erop toe dat mensen die een MaaS-initiatief ontwikkelen, dat binnen een bepaald reglementair kader doen. Hij maakt de vergelijking met het spoor, waar een regulator van de federale overheid nakijkt of het spoor aan bepaalde regels voldoet.

Hoe verhoudt de Mobiliteitscentrale zich tot de regio? De regio beslist over wat de Mobiliteitscentrale moet doen en hoe die dat moet doen. Wie bepaalt dan het aanbod? Er moeten regels worden afgesproken over welke keuzes zo'n Mobiliteitscentrale maakt. Dat maakt deel uit van de uitwerking van die Mobiliteitscentrales. De spreker kan daarover nu geen details geven. Het Departement MOW vergaart momenteel informatie om daarin nadien de juiste keuzes te kunnen maken.

Het gerechtigd zijn op vervoer op maat geldt alleen voor mensen met een handicap of voor mensen die een beroep kunnen doen op de Diensten Aangepast Vervoer. Iedereen is gerechtigd om in vervoer op maat te stappen. Maar sommige mensen hebben, vanwege hun achtergrond, een groter recht op vervoer van deur tot deur.

Afstand kan een rol spelen, maar het is aan de vervoerregio om te bepalen hoe ze omgaan met die witte vlek, hoe ze die wil invullen en ook welk budget er daarvoor beschikbaar is. Hoe meer men wilt doen, hoe meer het kost. Op een bepaald moment is het budget op en moet men keuzes maken.

De spreker ziet een verband met de discussie tussen de schotten. Er is vandaag een bepaald schot opgezet. Dat heeft het voordeel dat het voor iedereen duidelijk is wat er naar welke laag van het vervoersniveau gaat. En dat heeft het nadeel dat, indien men graag wat meer zou willen inzetten op een andere laag en wat minder op de ene laag, men dat niet kan doen.

Het lijkt Filip Boelaert evident dat men dat tegelijk moet uitrollen. Op het moment dat er gestart wordt met het hele systeem, is er in de vervoerregio's toch het best ook al een zicht op hoe dat vervoer op maat er kan uitzien.

Voor de stand van zaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen verwijst Filip Boelaert naar eerdere antwoorden in dit parlement. Er wordt absoluut naar gestreefd om dat nog af te ronden. Hij benadrukt dat er al focussen vanuit het mobiliteitsbeleid werden meegegeven. Zo bevat het Klimaatplan dat vorig jaar werd opgesteld al een aantal heel duidelijke mobiliteitsfocussen. Ook het Verkeersveiligheidsplan en het Fietsbeleidsplan zijn zaken die al een beetje vooruitlopen op dat Vlaams Mobiliteitsplan, en die daar op dit moment ook al uitvoering aan trachten te geven.

Filip Boelaert denkt niet dat iedere gemeente even goed is voorbereid, maar dat is ook niet erg, want net daarom is het departement er: om die vervoerregio's en gemeenten daarin te ondersteunen. Er wordt ook een samenwerking voorzien met de VVSG: samen met de VVSG kunnen gemeenten worden ondersteund in die

basisbereikbaarheid. Hij hoopt ter zake binnenkort op een goedkeuring te kunnen rekenen, maar dat is nog even afwachten. Het is ook eigen aan een nieuwe ontwikkeling dat men gaat verkennen hoe dat werkt en op welke manier men daar zaken uit kan halen die voor de eigen gemeente of regio het beste zijn.

Hij kan de vraag over het al dan niet opnemen van deelsystemen in het ontwerp van decreet niet plaatsen, dus kan hij moeilijk antwoorden op die vraag.

Het spreekt vanzelf dat het departement aan kennisopbouw doet, die ook breder gaat dan het openbaarvervoerssysteem en de basisbereikbaarheid zelf. Het kijkt naar buitenlandse voorbeelden. Voor de hele opzet van basisbereikbaarheid is men trouwens in het buitenland gaan kijken. Men heeft een benchmark gemaakt en zal dat ook de komende jaren blijven doen. Recent heeft het departement ook een heel traject inzake visievorming en toekomstvisie aanbesteed, waarbij het met een partner aan toekomstbeelden zal werken, en de manier waarop die toekomstbeelden kunnen worden uitgevoerd. Filip Boelaert benadrukt heel sterk dat het departement dat niet alleen doet. Het kan dat alleen maar doen samen met zijn collega's van de agentschappen, en daar gaat men ook zeer gericht mee te werk.

Ook wat het memorandum van De Lijn en de nieuwe vormen van financiering betreft, bekijkt het departement voortdurend welke nieuwe vormen van financiering mogelijk zijn. Het is ook de vraag van het departement dat ervoor wordt gezorgd dat er zo veel mogelijk budget naar het eigen beleidsdomein kan worden gehaald. Op dat vlak is er de voorbije jaren toch al een en ander gunstig geëvolueerd, maar er kan altijd wat meer bij, omdat de uitdagingen enorm zijn.

Het departement evalueert de eigen rol als een traject van vallen en opstaan, en van veel bijleren. Vroeger deed het alleen maar aan mobiliteitsbegeleiding, nu gaat het mee regio's ondersteunen, mee richting geven, moeten de collega's meer worden betrokken. Dat is een leertraject, een zeer boeiend traject. Intussen is men daarmee mee bezig. Dat heeft even tijd gekost, maar nu wil iedereen ten volle gaan voor deze werking, omdat ze er de voordelen van inzien.

1.4. Replieken

Sas van Rouveroy is het niet eens met het antwoord over het al dan niet disruptieve karakter van de zelfrijdende auto, maar dat is dan een discussie voor later.

Dirk de Kort verduidelijkt zijn vraag over de deelsystemen. Hij merkt dat er op dit moment aan deelsystemen, zoals deelfietsen, die ook een belangrijke vorm van vervoer op maat en openbaar vervoer zijn, dikwijls te weinig ruimte wordt gegeven in de publieke ruimte. Het is dus van belang om dat verder mee op te nemen, zodat daar ook in de toekomst veel aandacht aan kan worden gegeven. Er zijn immers dikwijls problemen met het uitrollen daarvan. Hij had ook geen antwoord gekregen op zijn vraag wat de criteria zijn op basis waarvan de proefprojecten worden beoordeeld en wat het budget daarvoor is.

Filip Boelaert moet de informatie over dat budget schuldig blijven. Hij zal dat opzoeken en bezorgen. Het criterium is natuurlijk de mate waarin men passagiers vervoert en ze op een vlotte manier van de ene naar de andere bestemming kunnen gaan. Dat is de algemene lijn, maar de details zullen ook aan de parlementsleden worden bezorgd.

De deelsystemen lijken eerder thuis te horen in een uitvoeringsbesluit, waarin men bijvoorbeeld voor die mobipunten kan bepalen waarin die allemaal moeten voorzien. Men vertrekt nu vanuit een visie inzake die mobipunten, waarbij men die gaat typologeren en die ook een karakter gaat geven. Daarbij gaat men ook zeggen wat men verwacht van welk mobipunt.

2. Voka

2.1. Toelichting door Voka

Goedele Sannen, senior adviseur Logistiek en Mobiliteit van Voka, wijst erop dat het al bijna vier jaar geleden is dat Voka de kans heeft gekregen om hier een aantal insteken mee te geven om na te denken over basisbereikbaarheid. Wat moet daar dan al dan niet in zitten? Vandaag is men uiteraard veel verder. Er ligt heel veel voor en er gebeurt heel veel. Dat is uiteraard een belangrijke verandering van het mobiliteitslandschap. Er komt heel veel bij kijken. Dat is natuurlijk goed, maar dat leidt er ook wel toe dat Voka toch wel een aantal vragen heeft. Zal een en ander op het terrein daadwerkelijk worden ingevuld zoals dat zou moeten?

2.1.1. Mobiliteit, bereikbaarheid en ruimte

Het uitgangspunt van basisbereikbaarheid is het bereikbaar maken of houden van Vlaanderen. Iedereen was en is het nog altijd eens over de ambitie of de visie binnen basisbereikbaarheid. Het gaat dan over het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van dat vraaggerichte systeem, met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen.

Goedele Sannen gaat dieper in op een van die belangrijke maatschappelijke functies, namelijk de economische functie en het mogelijk maken van de functie om te gaan werken. Dat blijft voor Voka een essentiële insteek waarvan nog niet helemaal zeker is of die voldoende wordt ingevuld.

Ze staat ook stil bij het element bereikbaarheid. Er is een evolutie van mobiliteit naar bereikbaarheid, wat veel meer is dan mobiliteit. Een punt van kritiek op het ontwerp van decreet is dat de link met ruimte daar vandaag onvoldoende in aanwezig is. Het is meer dan mobiliteit, namelijk geraak ik van A naar B, maar ook, geraak ik op een vlotte manier daar waar zich bepaalde functies bevinden? Dat wordt bepaald door een aantal factoren die niet nieuw zijn en die de insteek vormen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, en die vervat zullen zitten in de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Goedele Sannen wijst erop dat de link tussen ruimte en mobiliteit essentieel is. Om verplaatsingen mogelijk te maken, kan men ingrijpen op ruimte of op mobiliteit. Dit verhaal gaat vooral over mobiliteit, maar de link met ruimte mag niet worden vergeten.

Wonen en werken zijn vandaag nog vaak van elkaar gescheiden, en zorgen daarvoor voor een behoefte aan mobiliteit. In België is de gemiddelde woon-werkafstand verder dan in de buurlanden (zie slide 4), wat betekent dat de Belg zich zal moeten blijven verplaatsen. Voka gaat ervan uit dat die verplaatsingen mogelijk zullen blijven.

Het ideaalbeeld is om wonen en werken dicht bij elkaar te brengen. Dat kan door in te grijpen op de ruimte. Het ideaalbeeld bestaat erin alle functies optimaal samen te brengen: werken, wonen, winkelen, kinderopvang enzovoort. Het andere uiterste is het beeld van de vervuilende industrie waar niemand wil wonen. De realiteit ligt volgens Goedele Sannen ergens in het midden. Voka probeert maximaal en vooral in stedelijke omgevingen mooie zaken te ontwikkelen, maar er zullen altijd industriële activiteiten zijn die niet perfect verweefbaar zijn met andere functies, laat staan met wonen. Er zullen dus altijd verplaatsingen nodig zijn, en die verplaatsingen moeten maximaal worden ondersteund.

Dat zal niet alleen een rol zijn van collectief vervoer, er moet ook worden ingezet op de juiste mobiliteitskeuzes. Het ontwerp van decreet is ook meer dan enkel

openbaar vervoer. De vervoerregioraad krijgt heel veel bevoegdheden om over andere zaken te beslissen, en al die zaken hangen met elkaar samen: de rol van technologie bij vervoer op maat, de opmars van de fiets, de prijs van vervoer en de link met infrastructuur.

Het duurzaam maken van verplaatsingen, het ingrijpen op ons mobiliteitssysteem, de link met wonen en werken zijn essentieel, en daarvoor is meer nodig dan enkel een nieuwe rol voor het openbaar vervoer. Dat is ook het uitgangspunt van het ontwerp van decreet, maar wat vandaag in dat ontwerp staat, gaat wel heel sterk uit van dat openbaar vervoer terwijl de ambitie eigenlijk ruimer is en meer facetten moet bevatten, aldus Goedele Sannen. Het is belangrijk dat alles op de juiste manier met elkaar verweven is. Dat is zeer belangrijk om verplaatsingen mogelijk te houden, Vlaanderen bereikbaar te houden en moeilijk te bereiken plaatsen ook bereikbaar te maken. De basismaatschappelijke functies moeten bereikbaar zijn. Dat is ook de insteek van het ontwerp van decreet maar is er voldoende garantie dat dat ook zo zal zijn? Roger Kesteloot had het tijdens de hoorzitting van 7 februari 2019 over attractiepolen, waar dus voldoende vraag is. Wanneer daar voldoende arbeidsplaatsen zijn, kan die attractiepool of regio in aanmerking komen voor een kernnet en aanvullend net. Moeilijk bereikbare bedrijventerreinen krijgen dan een plaats in het vervoer op maat, maar hoe zal dat precies worden ingevuld?

2.1.2. Participatie

Een aantal facetten bieden vandaag nog onvoldoende zekerheid dat alles goed is geregeld, aldus Voka, dat wijst op het belang van participatie. De proefprojecten hebben aangetoond dat de betrokkenheid van belanghebbenden tot nu toe zeer beperkt bleef: het bleef veelal een eenrichtingsverkeer. Dat is natuurlijk niet zo vreemd, aangezien het om een nieuw concept gaat en men dus bepaalde zaken moet gaan uittesten, maar het bleek toch uit de evaluaties van de proefprojecten. Er zijn heel veel mogelijkheden tot participatie en cocreatie, maar dat vereist wel een andere manier van werken. Er moet niet alleen informatie-uitwisseling en communicatie zijn. Voka vreest dat de huidige invulling van de vervoerregio's te weinig kansen zal bieden om die betrokkenheid van belanghebbenden te stimuleren. Los van het verplichte openbaar onderzoek staat het iedere vervoerregio namelijk vrij om het concept betrokkenheid zelf in te vullen.

In de MORA heeft Voka daarom gepleit voor een stakeholdermanager. Dat maakt de opdracht niet per se gemakkelijker, maar het zorgt er wel voor dat er binnen de vervoerregioraad al zeker één stem is die de verschillende stakeholders vertegenwoordigt. De samenstelling van de vervoerregioraad zoals die is voorzien in het ontwerp van decreet, biedt sowieso de mogelijkheid om verschillende stakeholders te betrekken, maar er is geen zekerheid dat dat op de juiste manier zal gebeuren. Werkgevers en werknemers moeten absoluut inspraak hebben, zeker over de economische insteek en de link tussen wonen en werken.

Participatie, de betrokkenheid, is voor Voka dus een zeer belangrijk element. Er moeten garanties komen dat die goed georganiseerd zal worden.

Goedele Sannen merkt vervolgens op dat de vervoerregioraden een enorme verantwoordelijkheid hebben, wat nog maar eens het belang van participatie aantoonst. Het gaat immers over meer dan openbaar vervoer. Op zich is dat positief, want mobiliteit mag niet in een specifiek hokje geduwd worden, maar het maakt het natuurlijk niet gemakkelijker om juiste beslissingen te nemen en alle facetten in het oog te houden. Dat dat moeilijk is, blijkt uit het hele verhaal rond goederenvervoer. Dat is een van de luiken van basisbereikbaarheid, maar komt te weinig aan bod in het ontwerp van decreet. Het is niet duidelijk hoe dat onderdeel in het bredere verhaal geïncorporeerd zal worden.

2.1.3. *Budget, hiërarchie van plannen*

Budgetten zijn in dat opzicht zeer belangrijk. Zo zullen gemeenten voor afgelegen bedrijventerreinen of afgelegen zwembaden waarschijnlijk via vervoer op maat moeten werken. Bij afwegingen rond infrastructuur en investeringen zal dat zeker meespelen. Het is weliswaar goed dat vervoerregio's inspraak krijgen in het geïntegreerd investeringsprogramma, maar bij beperkte budgetten blijft de vraag of de juiste keuzes gemaakt zullen worden.

Goedele Sannen haalt ook de hiërarchie van de plannen aan. Vandaag is er in Vlaanderen geen algemeen mobiliteitsplan waarin een aantal basisvereisten met de mogelijke invulling ervan opgelijst staan. Zo'n plan zou meer zekerheid bieden omdat het een uitgangspunt en kader zou voorzien, onder andere voor die economische functies en de link wonen-werken. Het zou ook de noodzakelijke link kunnen leggen met andere plannen, zoals ruimtelijke plannen of het transportplan van de NMBS. Dat er geen mobiliteitsplan is in Vlaanderen zorgt dus voor enige onzekerheid op verschillende vlakken.

2.1.4. *Grensmobiliteit, vervoer op maat en ticketintegratie*

Voka is ook bezorgd over de grensoverschrijdende mobiliteit. De vervoerregio's stellen dan wel een plan op voor hun regio, maar moeten ook praten met hun buurregio's, de andere gewesten en de buurlanden. Het ontwerp van decreet voorziet daar wel de nodige middelen voor, maar die afstemming tussen de regio's onderling moet er zeker komen.

Het blijft ook onduidelijk hoe het vervoer op maat er gaat uitzien. Goedele Sannen krijgt de indruk dat velen het concept zien als een verderzetting van het huidige belbusmodel of het huidige model van aangepaste diensten voor specifieke doelgroepen, terwijl het ontwerp van decreet er een heel andere invulling aan geeft, met name die van de innovatieve schakel in het overstapmodel. Ook taxi's, deelsystemen en fietsen hebben een plaats in het nieuwe concept. Het blijft een vraagstuk hoe dat vervoer op maat uiteindelijk vorm zal krijgen. In stedelijke gebieden, waar schaalvoordelen spelen, zal er zich niet echt een probleem voordoen, maar het is niet zeker of het stedelijke model ook naar niet-stedelijke gebieden gekopieerd zal kunnen worden. Ook hier zullen budgetten een cruciale rol spelen. Het is essentieel dat de reiziger-pendelaar centraal blijft staan. Het moet voor de reiziger ook zeer eenvoudig blijven om van het nieuwe systeem gebruik te maken. Een ticketintegratie is dus absoluut noodzakelijk, aldus Goedele Sannen.

Er wordt een nieuw mobiliteitsverhaal geschreven in Vlaanderen; daar wordt ongetwijfeld hard aan gewerkt. Toch blijft Voka met een aantal vragen zitten: men wil economie en maatschappij blijven ondersteunen, maar de link met het goederenvervoer ontbreekt. Ook de bereikbaarheid van moeilijk bereikbare tewerkstellingszones blijft onzeker. Ten slotte moet er ook voldoende plaats zijn voor participatie in de vervoerregioraden.

3. **Werknemersvertegenwoordiging**

3.1. *Toelichting door de werknemersvertegenwoordiging*

Rita Coeck, federaal secretaris ACOD/TBM, namens de werknemersvertegenwoordigers, verdedigt het gemeenschappelijk standpunt dat werd bereikt tussen ACOD, ACV en de ACLVB.

3.1.1. *Kader*

Ze herinnert eraan dat de keuze voor een nieuw decreet een politieke keuze is. Voor de werknemersvertegenwoordigers bevatte het decreet Basismobiliteit een aantal belangrijke principes, waar zij ook vandaag nog achter staan. Er is eerst en vooral het afdwingbaar recht op mobiliteit en het sociale karakter ervan. Ook de buitengebieden werden bediend, waardoor De Lijn op het hele Vlaamse grondgebied op een gelijkwaardige wijze openbaar vervoer aanbood. Dat zijn twee belangrijke principes, die ook in het nieuwe decreet zouden moeten worden ingeschreven, aldus Rita Coeck.

De werknemersvertegenwoordigers blijven er voorstander van dat De Lijn de exclusieve rechten heeft op de exploitatie van het geregeld vervoer in Vlaanderen, en dat De Lijn ook in het vervoer op maat een rol kan spelen. Dit zou ook behouden moeten blijven in het nieuwe decreet. Bovendien vinden zij dit niet het geschikte moment om een oordeelkundige beslissing te nemen over het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid, omdat de resultaten van de proefprojecten nog niet beschikbaar zijn.

3.1.2. *Regierol*

Wat het ontwerp van decreet op zich betreft, staat het buiten kijf dat de regierol van het openbaar vervoer het best door VVM De Lijn kan worden opgenomen. Zij hebben immers de nodige expertise. Het kan beter niet worden overgeheveld naar het Departement MOW. De werknemersvertegenwoordigers zijn er sterk van overtuigd dat De Lijn en haar gespecialiseerd personeel de beste kans heeft om tot een performant en op elkaar afgestemd openbaarvervoersnet te komen.

Sinds het ontstaan van De Lijn zijn er binnen de onderneming van het hoogste tot het laagste niveau mobiliteitsdeskundigen aan het werk, die met hun kennis en hun ervaringen het best geplaatst zijn om nieuwe of andere mobiliteitsoplossingen uit te werken. De Lijn zou dan niet alleen een regierol spelen, maar zou vooral de rol van uitvoerder van het openbaar vervoer op zich nemen. Daarom pleit Rita Coeck nogmaals voor het behoud van het zogenaamde Vlaams model, waarbij de exploitatie van het geregeld vervoer wordt toevertrouwd aan De Lijn samen met haar partners, de privéautobusexploitanten.

In de toelichting bij het ontwerp van decreet wordt gesproken over twee andere regierollen: de tactische en de operationele regie. Wat de operationele regie voor het vervoer op maat betreft, wordt er in de toelichting duidelijk gesteld dat die aan de Mobiliteitscentrale toekomt. Er is sprake van één Mobiliteitscentrale voor alle vervoerregio's. De Mobiliteitscentrale stippelt het best mogelijke traject uit, en het zorgt voor de reservatie en de facturatie.

Wie die Mobiliteitscentrale gaat uitbaten, is kennelijk nog niet bepaald. De werknemersvertegenwoordigers vinden het belangrijk dat daar vooraf al een debat over wordt gevoerd, zodat men op voorhand weet wie de werking van de Mobiliteitscentrale op zich gaat nemen. Zij beschouwen De Lijn hiervoor als de meest geschikte partij.

Rond tactische regie blijft het ontwerp van decreet zeer vaag; het is niet duidelijk wat dit precies inhoudt. Rita Coeck citeert: "(...) zal het ontwerp van decreet eveneens uitvoering krijgen door middel van één of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering. Meer bepaald zal dit meer – doch niet uitsluitend – de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregio-raden (...), de procedures voor het opstellen en inhoud van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid, het infrastructuurbeleid en flankerende maatregelen, het tarievenbeleid voor het openbaar personenvervoer, het aandui-

den van de exploitanten en de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale en de concrete werking van de projectstuurgroep kunnen betreffen.”.

Voor de werknemersvertegenwoordiging zijn deze zaken te belangrijk om te worden doorgeschoven naar toekomstige uitvoeringsbesluiten. Hierdoor worden belangrijke politieke keuzes die nog moeten worden gemaakt, aan het maatschappelijke en parlementaire debat onttrokken. De omschrijving van de verschillende regiefuncties wordt opengelaten.

Om basisbereikbaarheid uit te werken zal de Vlaamse Regering daarom een regisseur van het openbaarvervoersnetwerk moeten aanstellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. Deze regisseur moet echter ook beschikken over een gedegen aantoonbare operationele kennis over de verschillende modi.

De werknemersvertegenwoordiging verwacht in het definitieve decreet Basisbereikbaarheid een omschrijving van de tactische regie van het kernnet en aanvullend net, die tevens de operationele expertise van De Lijn erkent. Rita Coeck is tevreden dat De Lijn als interne operator wordt aangeduid voor het kern- en het aanvullend net.

3.1.3. Financiering en afbakening van de netten

In het decreet moeten de financiële middelen voor deze netten worden verankerd. Daar staat of valt de rol van De Lijn als interne operator mee. In het decreet moet worden verankerd dat er geen financiële middelen naar het vervoer op maat worden overgedragen. Dat is voor de werknemersvertegenwoordiging heel duidelijk. Men weet blijkbaar nog niet waar de middelen naartoe moeten. De werknemersvertegenwoordiging vindt dat er geen overheveling mag gebeuren.

Er moeten bijkomende financiële middelen worden gezocht, anders is er sprake van kannibalisme: het aanvullend en kernnet moeten te veel afgeven ten voordele van het vervoer op maat.

De werknemersvertegenwoordiging vindt evenzeer dat er duidelijkheid moet zijn over de budgetten die ter beschikking gesteld worden van de vervoerregio's en hoe zij over de vijftien vervoerregio's zullen worden verdeeld. Men ziet al vanuit de verte aankomen dat er een interne strijd zal ontstaan om de meeste financiële middelen binnen te halen, een spel dat de reizigers niet ten goede zal komen. In een gelaagd vervoersmodel, met vier hiërarchische netten, is het echter ook zeer belangrijk dat duidelijk wordt aangegeven waar het ene net stopt en het andere begint. De werknemersvertegenwoordiging heeft de vraag al duizend keer gesteld.

Het is zeker belangrijk omdat ook andere operatoren op de verschillende netten actief zullen zijn. Met andere woorden: hoe zal het grensoverschrijdend verkeer tussen vervoerregio's worden afgestemd en geregeld? Hoe gaan de steden en gemeenten dit op een efficiënte manier kunnen organiseren? In het ontwerp van decreet dat nu voorligt wordt de afbakening van de netten alsook de financiering van dit gelaagd model zeer vaag gehouden. De werknemersvertegenwoordiging verwacht dat dit onderscheid duidelijk wordt gedefinieerd, en dan met name waar het aanvullend net stopt en het vervoer op maat begint. Dat is een cruciaal punt.

3.1.4. Gelijk speelveld

De werknemersvertegenwoordiging stelt vast dat De Lijn haar exclusieve rechten verliest op de exploitatie van het geregeld vervoer in Vlaanderen. De werknemersvertegenwoordiging vraagt dat deze exclusiviteit opnieuw decretaal wordt verzekerd. In dat verband betreurt zij dat de minister de deur reeds heeft opengezet,

waardoor via het internationaal geregeld vervoer nu ook binnenlands geregeld vervoer kan worden geëxploiteerd. Op deze manier kunnen private buitenlandse maatschappijen, zoals FlixBus gaan concurreren met de NMBS en De Lijn en is er op het vlak van loon- en arbeidsvoorwaarden geen gelijk speelveld, waardoor er sociale dumping kan volgen.

Dit is ook nadelig voor de Belgische privéautobusexploitanten die geregeld vervoer aanbieden. Het ontwerp van decreet definieert niet wat geldt als 'basis' in basisbereikbaarheid. Er wordt louter gesteld dat het doel van basisbereikbaarheid belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar maken is, maar verder worden die niet gedefinieerd. Dat is onvoldoende.

Er worden geen kwalitatieve bedieningsnormen van basisvoorzieningen vastgelegd voor heel Vlaanderen. Dit is een lacune en hypothekeert het sociale karakter van het openbaar vervoer. De werknemersvertegenwoordiging is van mening dat de rechten van de reiziger duidelijk moeten zijn en verankerd moeten worden in het nieuwe decreet, zodat basisbereikbaarheid, net zoals basismobiliteit, een openbaredienstverplichting is die door de Vlaamse overheid aan alle Vlaamse burgers wordt gegarandeerd.

In het ontwerp van decreet wordt gesteld dat de Vlaamse Regering de tarieven voor het kernnet en aanvullend net zal bepalen, en de vervoerregioraad die voor het vervoer op maat. De exploitanten van het vervoer op maat kunnen voorstellen voorleggen wat betreft het tarief. De Vlaamse Regering kan eventueel beslissen tot tariefdifferentiatie. Hier staat de werknemersvertegenwoordiging absoluut niet achter. Het risico bestaat dat men op deze manier naar tientallen verschillende tarieven in Vlaanderen evolueert. Gelijke diensten moeten eenzelfde tarief krijgen, ongeacht de vervoerregio. Bovendien pleit Rita Coeck voor een sociaal, rechtvaardig en geïntegreerd tariefbeleid dat rekening houdt met de minst kapitaalkrachtigen in de samenleving.

Het ontwerp van decreet beschrijft het vervoer op maat als de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer, georganiseerd door zowel publieke als private actoren. Ze verwijst daarbij naar buurtbussen en collectieve taxi's. Het vervoer moet bovendien inspelen op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen als gevolg van de doelgroep, de locatie of het tijdstip.

Elke vervoerregioraad mag zelf het vervoer op maat regelen. Het gaat dan onder meer over taxicheques, deelwagens, leerlingenvervoer. Voor de werknemersvertegenwoordiging moeten dezelfde criteria inzake opleiding en vakbekwaamheid gelden voor alle chauffeurs. Rita Coeck huivert van de te verwachten loons- en arbeidsvoorwaarden van dit soort van collectief personenvervoer. Ook hier pleit ze voor een gelijk speelveld. Ze wil geen concurrentievervalsing of enige vorm van sociale dumping.

Ze vindt het verder heel vreemd dat in het nieuwe ontwerp van decreet met geen woord wordt gerept over de samenwerking met de NMBS of Infrabel, alhoewel het spoor aanzien wordt als de ruggengraat van het toekomstig openbaar vervoer. Ze vindt niets terug over hoe beide vervoersmaatschappijen zich op goede wijze op elkaar kunnen afstemmen.

3.1.5. Conclusie

Wat is de conclusie? Wat de basisbereikbaarheid in de praktijk zal veranderen, blijft zeer onduidelijk. Het is een groot vraagteken of de reiziger er beter van wordt. Heel wat uitvoeringsbesluiten moeten nog worden uitgewerkt. De betrokkenheid van het middenveld in de proefprojecten was ruim onvoldoende. De bevolking werd

niet bevestigd en er vonden geen experimenten in de praktijk plaats. Het is geen goede evolutie om niet eerst af te wachten wat dit in de praktijk kan betekenen.

Indien het Vlaams Parlement toch verkiest om met dit ontwerp van decreet door te gaan, dan heeft de vakbond een aantal eisen. Men wil garanties dat De Lijn de interne operator blijft en de regierol kan blijven vervullen. Men wil garanties dat De Lijn de exclusieve rechten op het geregeld vervoer behoudt. Men wil garanties dat de financiële middelen voor De Lijn worden vastgeklemd voor de organisatie van het kernnet en aanvullend net. Men wil een gelijk speelveld voor het geregeld vervoer en het vervoer op maat. Dat gaat over criteria inzake opleiding, vakbekwaamheid en over gelijke loon- en arbeidsvoorwaarden. Men wil dat basisbereikbaarheid een openbaardienstverplichting is. Men wil eenduidige kwalitatieve bedieningsnormen voor heel Vlaanderen, transparante, geïntegreerde en sociale tarieven voor heel Vlaanderen en meer middelen voor het openbaar vervoer tout court. Als afsluiter pleit Rita Coeck voor blijvende participatie van het middenveld in elke vervoer-regio. Ze wijst ook nog op de maatschappelijke functie die De Lijn vandaag vervult en wil dat die ook in de toekomst wordt voortgezet om een grotere doelgroep te kunnen overtuigen de overstap naar collectief vervoer te maken.

3.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Bij monde van *Joris Vandenbroucke* schaarst sp.a zich volmondig achter het pleidooi voor het behoud van De Lijn als publieke dienstverlener van collectief vervoer. Publieke dienstverlening is cruciaal om ervoor te zorgen dat iedereen in Vlaanderen zijn recht op mobiliteit kan uitoefenen. Daarom schaarst hij zich ook achter de vraag voor uniforme tarieven.

Enerzijds is er het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid dat een belangrijke omslag vraagt in de rol en de werking van De Lijn. Er zijn nog altijd vraagtekens bij de toekomst van De Lijn als publiek bedrijf. Er is geen enkele garantie opgenomen dat De Lijn na 2020 haar rol als publieke dienstverlener kan blijven spelen. Daar zal de volgende Vlaamse Regering over beslissen. Anderzijds is er volop een interne reorganisatie bezig. De sociale rust kan er maar met moeite worden bewaard. Worden er initiatieven genomen binnen de organisatie van De Lijn om de werknemers uit te leggen wat het decreet Basisbereikbaarheid precies betekent en wat de mogelijke impact is? Is men zich ervan bewust dat het politieke niveau daarmee bezig is?

Annick De Ridder roept op om de ongerustheid niet aan te wakkeren. Het vervoer op maat verdwijnt niet, maar wordt op een andere manier georganiseerd. Er moet daarover op een correcte manier worden gecommuniceerd. Alle betrokkenen hebben dezelfde doelstelling: de bereikbaarheid en het openbaar vervoer verbeteren.

Karin Brouwers citeert artikel 34 uit het ontwerp van decreet: "Als de VMM De Lijn voldoet aan een benchmark als vermeld in het derde lid, wordt de VMM De Lijn aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net.". Vlaanderen moet nu eenmaal rekening houden met de Europese regelgeving. Door dit op te nemen in het ontwerp van decreet, geeft men aan dat De Lijn als de preferentiële interne operator wordt beschouwd. De Lijn weet dat ze aan die benchmark moet voldoen. Daarom komt die interne reorganisatie er ook. De vakbonden hebben natuurlijk het recht om daar opmerkingen bij te maken. Maar de spreker rekent op voldoende verantwoordelijkheidszin om dit tot een goed einde te brengen, zowel bij de directie van De Lijn als bij de vakbonden.

Verder heeft Karin Brouwers een opmerking over die financiële middelen. Ze verwijst naar wat Roger Kesteloot in de vorige hoorzitting zei. Er wordt een inventaris gemaakt van de investeringen die De Lijn momenteel in een bepaalde regio doet en de kosten daarvan. En daarnaast wordt er een nieuw kernnet en een aanvullend

net voorgesteld aan die regio's. Voor de spreker hoeft dat niet te betekenen dat die som gelijk is. Dat is voor haar niet wat budgetneutraal betekent. Budgetneutraal betekent volgens haar dat je dat budget binnen die regio houdt en dat, met de efficiëntieoefening die wordt gedaan door terug te plooiën naar een kernnet en een aanvullend net, misschien ook wat geld wordt bespaard. Zo houden de gemeenten eventueel, naast het geld voor de belbussen, nog wat extra middelen over om dat hele vervoer op maat op een deftige manier te organiseren.

3.3. Antwoorden van de werknemersvertegenwoordiging

Rita Coeck antwoordt dat de directie van De Lijn de chauffeurs probeert te informeren op ondernemingsraden. De vakbond heeft daarbij de taak om zo veel mogelijk te vertalen. Maar vele vragen blijven onbeantwoord. Het is dan ook moeilijk om aan de chauffeurs mee te delen wat er concreet zal gebeuren en wat de consequenties daarvan zullen zijn. De onwetendheid is in ieder geval groot. En dat het vervoer op maat verandert, dat een deel van de opdracht van De Lijn verdwijnt, zorgt natuurlijk voor ongerustheid bij de chauffeurs.

Ze verwijst verder naar het memorandum dat De Lijn op 27 februari 2019 voorstelde. Daarin riep Roger Kesteloot op om extra middelen te voorzien voor De Lijn. Er wordt reeds tien jaar bespaard. Er is weinig ruimte voor extra besparingen.

4. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

4.1. Toelichting door de VVSG

Erwin Debruyne, stafmedewerker Mobiliteit en Wegenbeheer van de VVSG, stelt dat het voor een aantal mensen in de zaal niet nieuw zal zijn wat hij hier zal vertellen, want dat is het advies dat de VVSG heeft gegeven bij het ontwerp van decreet en dat bij de parlementaire stukken zat die men heeft gekregen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/1, p. 129). Hier en daar zal hij echter een andere klemtoon leggen.

4.1.1. Vervoerregio(raad)

Het ontwerp van decreet heeft twee grote bedoelingen. Ten eerste wil het het openbaar vervoer en bij uitbreiding het mobiliteitslandschap wat hertekenen, in eerste instantie in functie van een efficiënter openbaar vervoer. Ten tweede wordt er een nieuw overlegplatform gecreëerd, met name de vervoerregioraad. Dat is voor de VVSG uiteraard ook belangrijk. Spreker meent dat dat nieuwe overlegplatform daadwerkelijk kansen biedt voor meer inspraak van de gemeenten. Dat is niet onbelangrijk want telkens als De Lijn een tevredenheidsenquête uitvoert bij de gemeenten blijken die, hoewel ze voor de rest relatief tevreden zijn, het meest ontevreden te zijn over het gebrek aan inspraak bij het uittekenen van het openbaarvervoersnet. Nu is er toch wel een mooie kans dat dat aanzienlijk kan veranderen. Het is iets helemaal anders dan een vijftal mensen van de Vlaamse overheid die nederdalen naar een gemeente, naar een schepen en een mobiliteitsambtenaar, waarbij de schepen dan eventjes wordt weggeroepen en de ambtenaar maar luistert naar wat de mensen van Vlaanderen te vertellen hebben. Nu zitten die vijf mensen van Vlaanderen in een kring met vijftien à twintig burgemeesters, wat toch een heel andere manier van overleggen is.

Niet alleen het openbaarvervoersnetwerk wordt voorgelegd in die vervoerregioraden, maar ook een lijst van de gewestelijke investeringsprojecten van de Vlaamse overheid. De VVSG kan ook daarmee alleen maar blij zijn. Hoewel AWV daar wel een inspanning voor levert, blijft de VVSG horen van gemeenten dat ze niet of nauwelijks op de hoogte zijn van sommige plannings van investeringsprojecten. Ze zullen dat dus op zijn minst al weten omdat dat wordt voorgelegd op de vervoer-

regioraad. Erwin Debruyne heeft ook gemerkt dat er op slide 46 van Filip Boelaert een pijltje stond van de vervoerregio naar de gewestelijke investeringsprojecten. Dat zal dus niet alleen een oplijsting zijn van wat Vlaanderen van plan is. Er zal ook een invloed zijn van wat men beslist in de vervoerregioraad voor de prioritering van de planning van het Vlaamse Gewest. Zo leest hij dat pijltje toch.

De VVSG vindt het wel een beetje spijtig dat er nog geen uitspraken worden gedaan over een correlatie met de rioleringsdossiers, want als men aan wegen werkt, komt men al snel aan eventuele koppelingen met rioleringswerken. Dat blijft al jaren een moeilijk punt. Men weet dat ook wel bij AWV en de VMM. Dat zal nog niet meteen worden voorgelegd, maar dat kan misschien groeien in de toekomst.

Wat men bij de VVSG een beetje bizar vindt, is de tijdshorizon van dergelijke gewestelijke investeringsprojecten. Gemeenten worden nu verplicht door de Vlaamse overheid om zes jaar ver te kijken: welke grote projecten zullen ze doen? Ze moeten hun boekhouding daarop afstemmen. Ze krijgen dan een lijst van een jaar ver met zekerheid en een indicatie voor drie jaar verder, dus is het in de tweede helft van de legislatuur een beetje blind varen. Daar zit ook eventueel een evolutie in. Binnen AWV heeft men een lijst waarbij al wat verder wordt gekeken. Toevallig deze week nog hoorde Erwin Debruyne dat zou worden bekeken of men in een volgende legislatuur op die vervoerregioraad ook geen lijst zou kunnen voorleggen waarbij men vijf jaar ver kijkt, en die daardoor natuurlijk nog iets onzekerder is. Over de vraag of dat dan daadwerkelijk vervoerregioraad per vervoerregioraad op heel het Vlaamse grondgebied zal worden afgewogen en er in vervoerregio X iets zal gebeuren, leest de VVSG niets als dusdanig in het ontwerp van decreet. Een enveloppe per regio zou dus meer zekerheid geven. Als men dan de oefening maakt om met gemeenten onderling overeen te komen over wat ze in die regio prioritair vinden, met eerst dat project in gemeente X en dan dat project in gemeente Y, dan zou men daadwerkelijk een zicht hebben op een enveloppe voor de regio. Zo kan er wel iets gebeuren qua investeringen in die regio als men daar samen advies over geeft.

De indeling van de vervoerregio's vindt de VVSG een goede indeling. Het is goed dat men dat heeft geënt op bestaande intergemeentelijke samenwerkingen. Als men de inspraak van gemeenten wil versterken, dan kan men dat maar beter doen aansluiten bij regio's waarin gemeenten het, zeker inzake streekmateries, al min of meer gewoon zijn om samen te werken, via hun streekintercommunales of burgemeestersoverleg. Als gemeenten merken dat ze misschien toch beter in een andere vervoerregio zitten, is het goed dat ze dan gemotiveerd kunnen overstappen naar die andere vervoerregio.

Inzake de werking van de vervoerregioraad is er sprake van een duovoorzitterschap. Ook dat vindt de VVSG een goede zaak. Dat is ook gebleken uit de evaluatie. Het is goed dat een burgemeester of een schepen inhoudelijk de zaak in goede banen leidt in de vervoerregioraad, en dat de voorzitter van het departement dan meer technische of procedurele materies kan toelichten, of kan bewaken dat alles goed verloopt.

Positief is ook dat de manier van werken binnen de vervoerregioraad niet vastligt. Als er binnen een bepaalde regio bepaalde geplogenheden zijn gegroeid qua overleg en stemming of consensus (of een andere manier), dan kan men in het inhoudelijk reglement op die manier verder blijven werken, uiteraard in overleg met de partners van de andere overheden die daar nu bijkomen. De ondersteunende deelname van streekintercommunales is ook mogelijk en staat in de memorie van toelichting. Er is al gevraagd of alle gemeenten voldoende uitgerust zijn. De VVSG heeft al gezien dat alle streekintercommunales inzetten op het aanwerven van medewerkers inzake mobiliteit om de gemeenten te ondersteunen in hun deelname aan de vervoerregioraad.

Wat de beslissingsprocedure betreft, is er een model van huishoudelijk reglement in de vervoerregioraden maar bepaalde paragrafen kunnen wel anders worden ingevuld.

Het regionaal mobiliteitsplan wordt goedgekeurd in de gemeenteraden. De vervoerregioraad is geen formeel orgaan. Het is de VVSG niet duidelijk wat er gebeurt in gemeenten die dit niet goedkeuren. Dat heeft gevolgen voor de subsidies in de samenwerkingsovereenkomst. Hoe dat precies zal werken, moet duidelijk worden in de uitvoeringsbesluiten.

Bij niet-consensus is er een bijkomende stap in vergelijking met de huidige Regionale Mobiliteitscommissie. In dat geval moet het departement een nieuw voorstel uitwerken en dat opnieuw voorleggen aan de vervoerregioraad. In die raad kan men tot een breed gedragen beslissing komen voor de stap wordt gezet naar de minister. Uitzondering daarop is het openbaar vervoer.

4.1.2. Mobiliteitsplannen

Er is nog geen Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar de VVSG gaat ervan uit dat dit nog deze legislatuur zal landen.

Het regionaal mobiliteitsplan is gestart als een regionaal openbaarvervoersplan. Bij vervoer op maat, wanneer het gaat over deelfietsen en deelauto's, wordt duidelijk dat het niet louter een openbaarvervoersplan kan zijn maar dat het een geïntegreerd mobiliteitsplan moet zijn. Dat staat ook in het ontwerp van decreet en wordt zo aangekondigd bij de opstart van de vervoerregioraden, zij het met een stapsgewijze timing. Vóór het eind van 2019 moet men het openbaarvervoersplan opmaken, voor de rest van het mobiliteitsplan krijgt men wat meer tijd.

Net als in de proefregio's zal er begeleiding zijn door een studiebureau. De VVSG vindt dat een noodzaak. Het blijft ook belangrijk te beklemtonen dat de vervoerregioraden en de gemeenten ook toegang moeten krijgen tot de studies over het mobiliteitsplan van die vervoerregio.

Een gemeentelijk mobiliteitsplan is niet langer verplicht, er zijn ook niet langer subsidies. Men kan het plan opmaken met de andere partners die advies kunnen geven in de projectstuurgroep die in de plaats komt van de Gemeentelijke Begeleidingscommissies. Volgens Filip Boelaert wil men gemeenten blijven stimuleren om een gemeentelijk mobiliteitsplan te maken, maar dan hoopt Erwin Debruyne dat dit in de verdere uitvoeringsbesluiten eerder stimulerend zal zijn en dat het niet gaat over een hoop regeltjes die eerder als last dan als ondersteuning worden beschouwd.

Een aantal passages in het ontwerp van decreet zijn niet zo duidelijk en daar is de vraag hoe een Vlaams of regionaal mobiliteitsplan zich verhoudt tot de gemeentelijke autonomie. Er staat dat alles wat strijdig is van rechtswege wordt opgeheven. Een GRUP dat een gemeente maakt met alle relevante Vlaamse partners, kan dus door de vervoerregioraad worden overruled. Wat moet er gebeuren wanneer een gemeente een stedenbouwkundige vergunning wil afleveren op basis van dat GRUP? Dat is niet duidelijk en dus voor Erwin Debruyne een punt van bezorgdheid.

In het kader van een regionaal mobiliteitsplan wordt verwezen naar parkeren, schoolomgevingen, trage wegen. Hierbij moet de grens tussen lokaal versus bovenlokaal en regionaal beleid worden verduidelijkt. Als het gaat over een park-and-ridezone aan een invalsweg naar een centrumstad, dan is het zeer relevant om daarover te overleggen binnen een vervoerregioraad. Als het echter gaat over een gemeentelijk of lokaal parkeerbeleidsplan, dan ligt de meerwaarde van de vervoerregioraad minder voor de hand. Hetzelfde geldt voor schoolomgevingen

en trage wegen. Om die reden vindt de VVSG het opportuun om in de desbetreffende passages toe te voegen dat vervoerregioraden het beleid omtrent parkings, schoolomgevingen en trage wegen kunnen bespreken voor zover ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben.

4.1.3. *Projecten*

Erwin Debruyne is verheugd dat de Gemeentelijke Begeleidingscommissies omgevormd worden tot projectstuurgroepen, omdat er vraag was naar een dergelijke procedurele vereenvoudiging. Door de verregaande vereenvoudiging is het niet zo duidelijk hoeveel beslissingskracht die stuurgroepen zullen hebben, al kan een uitvoeringsbesluit die onduidelijkheid wel wegwerken.

Ook positief is dat er in functie van de basisbereikbaarheid een breder gamma aan financierbare projecten zal komen. Ook doorstromingsprojecten op gemeentewegen zouden in aanmerking komen voor subsidies. Die projecten laten nu soms te wensen over en kunnen de extra stimulans dus wel gebruiken.

Dat de kwaliteitsadviseur wordt afgeschaft en de projectstuurgroep tegelijk zeer flexibel zal kunnen worden samengesteld, leidt tot enige ongerustheid bij mobiliteitsambtenaren, aldus Erwin Debruyne. Hij erkent dat kwaliteitsadviseurs, ondanks hun expertise, in GBC's niet altijd een meerwaarde bieden, omdat GBC's zijn samengesteld uit alle betrokkenen en er dus sowieso al heel wat expertise aanwezig is. In de projectstuurgroepen is dat niet automatisch het geval en dan kan een kwaliteitsadviseur wel nuttig zijn. De VVSG stelt daarom voor om toch de keuzemogelijkheid te behouden om te werken met een externe inhoudelijke bemiddelaar, een externe kwaliteitsadviseur dus.

Erwin Debruyne merkt ook op dat er zeker overgangsbepalingen moeten komen om onzekerheid te voorkomen en continuïteit te verzekeren.

Wat participatie betreft, vindt de VVSG de combinatie van een verplichte participatie en de vrije invulling daarvan positief. Die participatie zou in de vorm van klankbordgroepen kunnen, maar in de proefprojecten bleken die niet zo'n groot succes te zijn, al was de context natuurlijk niet optimaal: alles is nu eenmaal nieuw. Ook het voorstel van de MORA om met stakeholdermanagers te werken, is een optie. Zij zouden een weg kunnen uitstippelen om participatie echt te integreren in het nieuwe systeem. In de Westhoek is er een succesvol project rond service design geweest, want ook dat is een andere vorm van participatie.

Dan haalt de spreker een punt aan dat stelselmatig ondergesneeuwd raakt in de zoektocht naar meer efficiëntie en een groter potentieel. Hoe gaat men om met kansarme mensen met vervoersarmoede? Sinds 2001, toen hij startte bij de VVSG, heeft Erwin Debruyne het nog maar twee keer meegemaakt dat er iemand van een vereniging waarin armen het woord nemen, heeft deelgenomen aan het gesprek. Twee keer vielen al die knappe koppen met hun goede bedoelingen achterover. Hij wijst erop dat deze mensen bij de hoorzitting over de conceptnota werden uitgenodigd, maar nu men al een ronde verder staat, niet meer. De VVSG staat via de OCMW's op de eerste rij om die mensen verder te helpen. Extra aandacht voor hen kan dus zeker geen kwaad. De VVSG doet ook een voorstel over de monitoring zodat die niet alleen naar een oplossing van de vervoersstromen en vervoersvragen kijkt, maar ook naar vervoersarmoede.

4.1.4. *Gelaagd vervoersnet*

– Financiering

Dan komt de spreker bij het heikele punt van de financiering door de gemeenten. Zal het budget van het vervoer op maat voldoende zijn? Hoeveel zal het budget zijn? De Lijn doet intussen die oefening en laat die nu valideren door een extern bureau. Die vraag wordt dus op termijn ingevuld.

Ook het budget van het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs zal toegevoegd worden aan het budget voor het vervoer op maat. De VVSG vraagt zich af of men dit zomaar kan integreren per regio, want het vervoer op maat voor bijzonder onderwijs gaat nu vaak over de regio's heen omdat de school zich niet per se in de regio bevindt waar de leerling woont. Die situatie wijzigt ook elk jaar. Kan men die middelen dan gebruiken voor vervoer op maat en tegelijkertijd garanderen dat die leerlingen op een minstens even goede manier als nu in die school raken?

Hoe staat hij tegenover de bundeling of het rechte trekken van lijnen door De Lijn? Als men vaker recht van A naar B rijdt, dan betekent dat dat men voor de gemeenten en dorpen waar men vroeger wel langsreed, extra lastmilevervoer op maat moet voorzien. Kunnen die middelen die door de bundeling vrijkomen, dan door de vervoerregioraad worden ingezet voor die extra last miles? De VVSG denkt dat dat niet zo zal zijn, maar waar moeten die middelen dan wel vandaan komen? Als de gemeenten ook inspanningen doen voor grotere doorstromingsprojecten, zal er dan iets naar hen terugvloeien zodat de efficiëntiewinst van De Lijn terugvloeit naar de gemeenten die die inspanningen hebben gedaan?

Zal men een andere kostendekkingsgraad hanteren voor dunnere vervoersstromen of vervoer op maat of zal dat voor iedereen hetzelfde zijn, vraagt Erwin Debruyne zich af. Het is hem helemaal niet duidelijk hoe men de zin die Filip Boelaert in zijn presentatie daarover heeft opgenomen, moet invullen.

Wat met de middelen van zorginstellingen of het persoonsvolgend budget voor personen met een handicap? Erwin Debruyne meent uit de vorige hoorzitting te kunnen opmaken dat het aspect mobiliteit daarin niet vervat zit en dat instellingen niet langer middelen krijgen voor mobiliteit. Dat is een extra vraag voor het vervoer op maat.

Hij gaat ervan uit dat de reorganisatie tot een groter succes van De Lijn zal leiden, maar als De Lijn een extra lijn moet inleggen, betekent dat dan dat men op een andere plaats een lijn moet schrappen of zijn er dan extra middelen voor meer lijnen?

Hij geeft toe dat hij veel vraagtekens vanuit de huidige situatie stelt. Misschien schept de nieuwe situatie ook wel opportuniteiten, doordat bijvoorbeeld kleinere gemeenten de kans krijgen om deelauto's te introduceren. Of door mensen die een coöperatie voor deelauto's oprichten en een lager abonnementsgeld vragen voor mensen die het moeilijker kunnen betalen. Deze pistes kunnen tegemoetkomen aan de bezorgdheden over de financiering. Mensen moeten altijd de weg zoeken naar nieuwe systemen. Een soort degressieve opstartsubsidie voor innovatieve projecten zou zinvol zijn.

– Netwerk: vervoersarmoede en belendende regelgeving laten aansluiten

Het netwerk is vraaggericht en dit zal de efficiëntie ten goede komen. Toch mag de maatschappelijke rol, namelijk participatie aan de samenleving, niet uit het oog worden verloren. Vandaar het voorstel om bij de doelstellingen van het ontwerp van decreet als negende doelstelling het reduceren van vervoersarmoede op te nemen. Ook in andere beleidsdomeinen komt het vervoersvraagstuk aan bod.

De bedoeling van basisbereikbaarheid is ook om het aanbod uit belendende regelgeving – scholen, dagcentra, kinderopvang, ziekenhuizen – te integreren in het vervoersaanbod van de Mobiliteitscentrale. Dit is misschien een aandachtspunt voor een volgende legislatuur.

– Mobiliteitscentrale en tariefbeleid

Hoe kan het bestaande lokale aanbod of het aanbod van de belendende beleidsdomeinen worden geïntegreerd in de Mobiliteitscentrale? Filip Boelaert stelde dat dit geen probleem is, maar anderen zeggen dat het niet kan en enkel mogelijk is via een openbare aanbesteding. Hij ziet het echter nog niet gebeuren dat bijvoorbeeld zorg- of onderwijsinstellingen zullen deelnemen aan zo'n openbare aanbesteding.

Voldoende afstemming tussen de verschillende vervoersaanbieders is ook noodzakelijk, bijvoorbeeld één abonnement voor de verschillende aanbieders van deelauto's of deelfietsen. Hetzelfde geldt voor tariefintegratie. De Mobiliteitscentrale moet ook telefonisch bereikbaar zijn en best gratis.

De gemeenten hebben een stem in het tarievenbeleid van het vervoer op maat. De VVSG vindt het logisch dat voor een gelijk aanbod eenzelfde tarief geldt in heel Vlaanderen, al dan niet met een derde-betalerssysteem.

Bij De Lijn bestaat er nu een vervoersgarantieabonnement voor mensen die het minder breed hebben. Erwin Debruyne vraagt zich af wat er zal gebeuren indien de belbussen door iets anders worden vervangen en indien het nodig is gebruik te maken van andere vervoersaanbieders. Hij vraagt zich af of er dan een abonnementensysteem zal komen of dat iedereen per aanbieder zal moeten betalen. Indien iemand niet kan betalen, is de vraag vervolgens of het OCMW telkens tussenbeide zal moeten komen om die persoon in staat te stellen te gaan solliciteren en dergelijke. Het is een open vraag waar hij geen antwoord op heeft.

4.1.5. *Ruimtelijke ordening*

Erwin Debruyne wijst erop dat elke spreker heeft gewezen op het belang van de samenwerking tussen of de integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Een regionaal mobiliteitsplan kan overrulen wat met betrekking tot de ruimtelijke ordening in een gemeente is afgesproken. Eigenlijk zou dat niet mogen gebeuren, want in het ontwerp van decreet staat eveneens dat de mobiliteitsplannen zich op de bestaande plannen inzake ruimtelijke ordening moeten enten. Er mag dan ook worden verwacht dat mobiliteitsplannen niet vaak in de ruimtelijke plannen zouden mogen ingrijpen. Spreker hoopt in elk geval dat de betrokkenen sterk naar elkaar zullen kijken als ze plannen opmaken.

Erwin Debruyne vindt het een gemiste kans dat het Departement Omgeving niet in de samenstelling van de vervoerregioraad is opgenomen. Het is ondertussen geweten dat het Departement Omgeving en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken grondig nagaan hoe ze kunnen samenwerken. Dat loopt beter dan voorheen.

Hij vraagt zich af of het niet beter zou zijn een juridische basis te creëren, want die is er momenteel ook niet in de omgevingsvergunning. Als basis kunnen het dezelfde parameters zijn als om te bepalen wanneer een mobiliteitseffectenrapport moet worden opgemaakt. Dat kan vanaf een bepaald aantal wooneenheden, parkeerplaatsen of geschatte voertuigbewegingen in een nieuw project dat ergens wordt ingeplant. Indien uit een mobiliteitseffectenrapport blijkt dat openbaar vervoer nodig is, moet de exploitant zo lang de exploitatie duurt voor dat openbaar vervoer instaan of de aanbieder ervan betalen. Misschien zal dit het minder interessant maken om hogescholen of ziekenhuizen in uithoeken te bouwen. Het kan

een stimulans zijn om een aantal zaken opnieuw meer centraal in te planten. De voetbalstadions van een aantal grote Nederlandse voetbalploegen spreken tot de verbeelding omdat ze ongeveer bovenop een station zijn gelegen. Dit kan een stimulans zijn om dat pad ook hier wat meer in te slaan.

4.1.6. Conclusie

Volgens Erwin Debruyne biedt het ontwerp van decreet heel wat kansen met betrekking tot openbaar vervoer, mobiliteit en de inspraak van gemeenten in het regionaal mobiliteitsbeleid. Hij hoopt dat het verdere beleidsvoorbereidende proces ook met voldoende inspraak gebeurt en dat basisbereikbaarheid tot een grotere modal shift zal leiden. Indien hierdoor meer op openbaar vervoer zou worden ingezet, zal dat meer middelen vergen, maar dat is waarschijnlijk een discussie voor de volgende legislatuur.

Het ontwerp van decreet is op heel wat terreinen ingrijpend, zowel wat betreft het overleg als wat betreft het mobiliteitsbeleid. Het zal voor iedereen wat zoeken zijn en niets zal perfect lopen. Het is belangrijk kort op de bal te spelen en Erwin Debruyne vraagt zich af of het niet beter zou zijn in het ontwerp van decreet in te schrijven dat na drie jaar moet worden geëvalueerd wat moet worden bijgestuurd om alles vlotter te laten verlopen.

Tot slot houdt hij een pleidooi dat hij op zeer veel fora wil houden. Als iedereen wat zoekende is, hebben sommige administraties de neiging zich als houvast zeer letterlijk aan de teksten te houden. Dat staat net een pragmatische oplossing in de weg. Erwin Debruyne pleit er dan ook voor dit naar de geest van de wet toe te passen, zodat de zoektocht tot zo goed mogelijke resultaten kan leiden.

4.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Sas van Rouveroi herhaalt een vraag over de hiërarchie van plannen en regels die hij naar aanleiding van de vorige hoorzitting ook al heeft gesteld. Hoewel een regionaal mobiliteitsplan niet verordenend is, kan het toch onderliggende plannen overrulen. De vraag is of dit van rechtswege gebeurt. Hij verwijst naar de onrust die Erwin Debruyne hierover heeft uitgedrukt. Dit vormt een bedreiging van de autonomie van de gemeenten, zeker als het om ruimtelijke uitvoeringsplannen en om de bijbehorende participatie gaat. Op het einde van zijn uiteenzetting heeft Erwin Debruyne wel gezegd dat de regionale mobiliteitsplannen waarschijnlijk zullen worden opgesteld op een manier die niet in strijd is met de onderliggende ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar *Sas van Rouveroi* vindt dat niet geruststellend. Uiteindelijk kan een vervoerregioraad een mobiliteitsplan opstellen waarmee een gemeente dan moet worstelen indien blijkt dat dit een effect heeft op een regel of een uitvoeringsplan van die gemeente. Het ontwerp van decreet zegt "hindert". Erwin Debruyne weet dat het veranderd is maar weet niet welk werkwoord gebruikt wordt. Wat er ook van zij, *Sas van Rouveroi* is blij dat Erwin Debruyne bevestigt dat er nog geen volledige geruststelling is op dat vlak. Het is juridisch niet helemaal duidelijk hoe het daarmee zit.

Sas van Rouveroi is nog altijd bekommerd om die geëigende beslissingsprocedures binnen de vervoerregioraad. Men zou zelf een procedure mogen kiezen. Gaan de steden in die besluitvorming een zwaardere stem hebben dan de gemeenten? Kan dat? Vindt de VVSG dat wenselijk?

Karin Brouwers stelt dat het in het schriftelijk advies stond. Zullen de gemeenten in het nieuwe systeem meer middelen op tafel moeten leggen? Wat vindt de VVSG daarvan? Ze doen al heel wat in het kader van het derde-betalerssysteem. Sommige steden leggen bij voor bijvoorbeeld buslijnen naar industrieterreinen. Kan dat mee worden ingebracht? Laat de VVSG dat over aan de autonomie van de gemeenten?

Of bepaalt de VVSG dat er geen cent bijkomt? Niemand heeft het gemakkelijk, zeker nu bij het begin van een nieuwe legislatuur, want de meerjarenplannen moeten nog worden gemaakt. Karin Brouwers zou graag weten waar de gemeenten aan toe zijn. De financiering blijft een moeilijke kwestie.

4.3. Antwoorden van de VVSG

Erwin Debruyne heeft geen pasklaar antwoord inzake de beslissingsprocedure. Het is niet aan hem om daarover te beslissen. Hij verneemt dat zowel de centrumsteden als de gemeenten bezorgd zijn. Een stad wil niet dat een kleine gemeente de dingen komt bepalen; omgekeerd al evenmin. De waarheid ligt een beetje in het midden. De centrumsteden beseffen natuurlijk dat ze afhangen van de toevloed vanuit de randgemeenten waar ze niets aan te zeggen hebben. Ze gaan nu op zijn minst formeel samenzitten en zoeken naar een oplossing. Er is al een bestuurlijke vervoerregioraad geweest in Leuven. Men had daar ook zeer sterk die bekommernis. Die eerste raad is blijkbaar op een goede manier verlopen.

Erwin Debruyne heeft nog twee vervoerregioraden gevolgd en is daar soms aanwezig geweest. Vanuit negatieve ervaringen met de inspraak van gemeenten inzake openbaar vervoer in het verleden stapten ze schoorvoetend naar de vervoerregioraad. Ze veronderstelden dat ze hun wensen zwaar zouden moeten motiveren. Dat is voor iedereen een groeiproces. Gaandeweg kreeg men meer betrokkenheid en men is samen gegroeid. Men heeft ervaren dat het concept veranderd was. Erwin Debruyne vindt dat hij niet moet zeggen hoe men uiteindelijk moet beslissen. Men kan dat samen beslissen.

De VVSG gaat ervan uit dat er geen extra gemeentelijke middelen op tafel moeten komen. Erwin Debruyne denkt wel dat door de groeiende betrokkenheid van sommige steden en gemeenten in het proces ze geneigd zullen zijn om ideeën die ze hebben – bijvoorbeeld deelfietsen – nu toch willen uitvoeren omdat de vervoerregioraad een betere context biedt om zoiets te ondernemen. Dat is een meerkost, maar dat is iets heel anders dan ervan uitgaan dat de witte vlekken zullen worden opgevuld met extra middelen van gemeenten. Daar is de VVSG het niet mee eens.

5. Netwerk Duurzame Mobiliteit

5.1. Toelichting door Netwerk Duurzame Mobiliteit

5.1.1. Toelichting door *Els Van den Broeck*, projectmedewerker *Mobiël 21*

Els Van den Broeck spreekt namens heel veel mensen die haar de afgelopen jaren hebben verteld wat het betekent om mobiliteit als rem in hun leven te hebben. Zij werkt voor *Mobiël 21*, dat sinds 2012 werkt op het thema mobiliteitsarmoede. Zij kijkt er samen met de mensen achter haar op toe dat de parlementsleden ervoor zorgen dat het nieuwe decreet oplossingen kan faciliteren om wel van A naar B te geraken, wat de definitie is van mobiliteit. Zij vindt het zeer belangrijk dat het STOP-principe als basis in het ontwerp van decreet vervat zit.

Mobiël 21 is een organisatie voor duurzame mobiliteit. Duurzaam is gelijk aan beter. *Els Van den Broeck* wil onder andere beleidsmakers, automobilisten en 'combi-mobilisten' laten nadenken over hoe hun gedrag eruitziet en hoe het beter kan: veiliger, milieuvriendelijker, multimodaler, met minder files, minder ongelukken en minder stress. Dat betekent leefbaarder voor iedereen. Dat moet een uitgangspunt van het ontwerp van decreet zijn. Zij vindt dat terug in heel wat bepalingen.

Beter moet ook sociaal inclusiever betekenen. Voor een hele groep mensen betekent dat toegankelijker, rechtvaardiger, betaalbaarder en effectiever. *Els Van den Broeck* zegt bewust niet 'efficiënt' maar 'effectief', met de idee dat je ergens ge-

raakt, letterlijk en figuurlijk. Beter verplaatsingsgedrag betekent dat je er beter geraakt of dát je er geraakt. Het gaat om mensen die er op een bus of op een fiets moeten geraken, maar ook mensen die moeten durven leren fietsen of het openbaar vervoer moeten leren begrijpen. Dat is ook een 'challenge' in dit ontwerp van decreet.

In de gemiddelde verplaatsing van de Vlaming is er een verschil tussen hoogopgeleiden, met 3,41 verplaatsingen per dag, en de anderen, die zich minder verplaatsen, namelijk 2,25 verplaatsingen per dag (zie slide 4). Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag zegt dan dat er een stabiele relatie bestaat tussen hoogopgeleiden en hun mobiliteit. Maar wie zijn die mensen achter de cijfers? Hoe komt het dat één op tien Vlaamse gezinnen geen auto heeft om financiële redenen? Hoe komt het dat die dan nergens geraken? Veel mensen die niet zo mobiel zijn, zitten niet in de verkeersstatistieken. Zij tellen letterlijk en figuurlijk niet mee. Het risico is dat alles wat men wil doen met zijn beleid en zijn investeringen, terechtkomt bij mensen die al mobiel genoeg zijn.

Mobiliteitsarmoede ligt de spreekster na aan het hart. Mobiliteit moet op mensenmaat zijn want mobiliteit is voor heel veel mensen een onzichtbare rode draad in hun leven. De term mobiliteitsarmoede dekt beter de lading dan de term verkeersarmoede. Het gaat niet alleen over een gebrek aan vervoersmiddelen, zoals een auto, een fiets, een bus, maar ook over andere dingen, zoals het niet kunnen gebruiken ervan en er geen toegang toe hebben. Het verhaal dat mobiliteitsarmoede ook kan worden gedefinieerd als een ongelijke verdeling van mobiliteit en bereikbaarheid, is een 'challenge' die het decreet moet aanpakken.

Het verhaal van mobiliteitsarmoede is multidimensionaal. Els Van den Broeck toont een schema in de vorm van een ei (zie slide 6). Het gaat over het aanbod, de kostprijs, het durven, het kunnen en de bereikbaarheid van cruciale locaties. Het ei heeft een link met de kwaliteit van leven en het risico op sociale uitsluiting. Het decreet moet meewerken voor mensen die dat risico lopen en voor wie mobiliteit van kapitaal belang is. Het gaat dus over motiliteit. De parlementsleden hebben de keuze om werk te maken van de eerste dimensie van die motiliteit, namelijk de toegang, dus de keuzes en voorwaarden om eraan deel te nemen. Een eenvoudig voorbeeld: het is fijn dat er deelfietsen bestaan, maar het is spijtig dat men een kredietkaart nodig heeft om die te gebruiken. De digitale kloof bestaat nog altijd, ondanks alle innovaties. Het is goed dat die innovaties er zijn, maar iedereen moet mee zijn.

Dat wil ook zeggen dat de doelgroepen die het risico lopen op deze vorm van armoede, ook heel multi zijn. Het gaat over mensen in armoede, over mensen met een beperking – die vandaag gelukkig al wat zorg krijgen – maar ook gewoon over jongeren en ouderen op het platteland. Eind februari 2019 was er een bevraging in het Meetjesland, waar jongeren zeggen voor 70 procent van hun verplaatsingen afhankelijk te zijn van de ouders. Ook dat is een beperking van de vrijheid en de mobiliteit.

Er zijn dus veel doelgroepen. Voor mensen die zich afvragen hoe hiervoor oplossingen gevonden kunnen worden, is er een antwoord: op maat. Het kan helpen om te bekijken op welke plaatsen mensen niet geraken. Daar raakt het verhaal van Els Van den Broeck onder andere aan dat van Voka. Als in het onderzoek gevraagd werd op welke plaatsen mensen niet geraken, was de eerste bestemming die altijd en overal gegeven werd, werk (zie slide 7). Op de tweede plaats staan familie en vrienden. Men moet zich eens voorstellen waar men niet zou geraken als men geen auto zou hebben?

Els Van den Broeck gaat verder in op de bestemming 'werk', omdat het economische en het maatschappelijke elkaar daar raken en omdat werk een belangrijke

hefboom is in de strijd tegen armoede. Er wordt veel onderzoek uitgevoerd naar dat thema en er zijn extra cijfers hierover (zie slide 8). Geen rijbewijs? Dat geeft 70 procent meer kans om geen job te vinden. Een op de drie Limburgse werkzoekenden geeft aan dat het moeilijk is om aan een job te geraken wegens een beperkte mobiliteit. Iemand zonder rijbewijs is gemiddeld zes maanden langer werkloos. Iemand zonder internet – daar is alweer de digitale kloof – is gemiddeld veertien maanden langer werkloos. Els Van den Broeck hoopt dat de parlementsleden deze cijfers meenemen in de verdere debatten. In West-Vlaanderen heeft 44 procent van de werkzoekenden geen rijbewijs. Dan heeft een enorme impact.

Daar kan echter wel iets aan gedaan worden. Els Van den Broeck denkt namelijk dat de parlementsleden veel gelijkenissen vertonen met haar. Zij zetten ook mensen in beweging. Ze kunnen dat. Ze hebben alleen andere bevoegdheden dan de medewerkers van het Netwerk Duurzame Mobiliteit. Maar de redenen waarom moeten elkaar raken in het decreet. Het parlementair werk kan namelijk dingen in beweging zetten. Dat is ook wat heel veel mensen verwachten van de parlementsleden.

In het ontwerp van decreet wordt gewag gemaakt van de termen efficiënt, multimodaal en vraaggestuurd. Els Van den Broeck wil daarbij de vraag stellen voor wie dit allemaal gedaan wordt. Voor welke mensen? Voor welke gebruikers? Voor welke vragen? Voor diegenen die duurzamer willen worden? Of voor diegenen die er gewoon al minstens willen geraken?

Dan is het heel duidelijk dat er een doelstelling toegevoegd moet worden aan het ontwerp van decreet. Het artikel dat helemaal in het begin van het ontwerp van decreet staat, moet erkend worden, want daar start het mee. Mobiliteit gaat nog altijd over mensen die van A naar B moeten, willen en kunnen en die die vrijheid moeten hebben. Volgens het Netwerk Duurzame Mobiliteit en volgens heel veel mensen moet er daarom een negende doelstelling komen, namelijk werken aan sociale inclusieve mobiliteit. Zo kan in alle gesprekken, in het bijzonder die over vervoer op maat, dat sociaal-inclusieve meegenomen worden. Als Els Van den Broeck de acht doelstellingen bekijkt, ziet ze namelijk veel systemen maar weinig mensen. Ze hoopt dus dat de parlementsleden dat willen meenemen in hun verhaal.

Een aantal van de mensen die Els Van den Broeck vandaag vertegenwoordigt, durven het ook echt zeggen. Ze raadt aan om het filmpje in de presentatie te bekijken en te luisteren naar Mariette, José en Kamiel, naar hun uitdagingen om ergens te geraken. Ze vraagt om niet te aarzelen om hen mee te nemen in de overwegingen rond het sociale verhaal in basisbereikbaarheid.

5.1.2. Toelichting door Bram Seeuws, medewerker Autodelen.net

Bram Seeuws wil het – evenals zijn collega Johannes Rodenbach – hebben over gedeelde mobiliteit en mobipunten binnen het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid en hun visie daarop. Ze spreken namens Autodelen.net, het Vlaams Netwerk Autodelen. Ze willen de ecologische, sociale en economische voordelen van autodelen maximaliseren door de belangen van de autodeelgroepen en de autodeelorganisaties in Vlaanderen te bundelen en ook door een aantal pilootprojecten uit te voeren, zoals het project Mobipunten.

Autodelen.net moedigt een nieuw decreet Basisbereikbaarheid aan. Dat biedt heel veel opportuniteiten voor gedeelde mobiliteit in het algemeen. Bram Seeuws heeft wel een aantal opmerkingen en suggesties omtrent het ontwerp van decreet: enerzijds omtrent de definitie van combimobiliteit zoals die vandaag in het ontwerp van decreet staat, ook over de omschrijving van mobipunten, en ten slotte ook over de rol van gedeelde mobiliteit binnen de mobiliteitsplannen. Als laatste punt is er nog een actueel overzicht van het landschap gedeelde mobiliteit vandaag in België.

Vandaag gaat de definitie van combimobiliteit heel hard uit van ketenverplaatsing. Autodelen.net moedigt dat ook aan, maar voor hen is het meer dan dat. Een mobipunt kan een transferpunt zijn, waar van de ene modus wordt overgestapt op de andere, en waarbij het laatste stukje afgelegd wordt met een gedeelde fiets of een deelwagen. Dat schiet echter te kort op het moment dat men bijvoorbeeld wil gaan shoppen. Dan zal men geen ketenverplaatsingen doen, maar waarschijnlijk één modus gebruiken. Als het te laat is voor openbaar vervoer, is men eigenlijk verplicht om de eigen wagen te gebruiken en zal men ook minder aan ketendenken doen. Ook wanneer het snel moet gaan, is het soms gewoon gemakkelijker om één modus te gebruiken en niet om verschillende modi te combineren. Daarom pleiten ze ervoor om combimobiliteit niet enkel in tijd te zien maar ook in ruimte. Dat houdt in dat men vandaag kiest voor de deelwagen, dat men morgen de bus neemt en overmorgen de fiets.

Bram Seeuws stelt dat men op die manier een gebruiksvriendelijk alternatief creëert voor het privéautobezit en reflexief autogebruik. Hij wil daarmee niet zeggen dat ze antiprivéwagens zijn. In de stad is dat realistisch, maar op het platteland is het interessant om te focussen op de tweede en de derde wagen, zodat mensen deze niet meer moeten aankopen, maar wel via mobipunten of via combimobiliteit zich in tijd en ruimte kunnen behelpen.

De spreker geeft een kort overzicht wat mobipunten betreft. Ze hebben dit in september 2017 via de pers gelanceerd. Het was niet hun idee, maar ze hebben het gehaald in Bremen en Bergen, waarmee ze in het Europees project SHARE-North zitten. Sinds januari worden ze door de Vlaamse overheid ondersteund om het concept te verdiepen en een aantal gemeenten te begeleiden bij de inrichting van een mobipunt. Het eerste kwam er een jaar geleden in Deinze, maar ook in Brasschaat is er ondertussen al een mobipunt gekomen. Vandaag zijn het er al een zestal, maar het worden er natuurlijk veel meer. In Vlaanderen zijn er nu een zestigtal gemeenten die echt interesse hebben en ermee aan de slag willen gaan, liever vandaag dan morgen zelfs. Er is daar dus heel veel potentieel.

Volgens Bram Seeuws is dit voor hen belangrijk omdat zij mobipunten zien als de infrastructuur voor Mobility as a Service. Men kan wel heel hard inzetten op de digitale component, maar men heeft natuurlijk de infrastructuur nodig om die ten volle te laten bloeien. Voor hen is het inzetten op de 'bricks', zijnde de mobipunten, en de 'bytes', het MaaS-systeem, zeer belangrijk.

In het ontwerp van decreet is de definitie van een mobipunt redelijk breed opgevat, aldus de spreker. Bijna alle knooppunten vallen vandaag binnen die definitie. In de visievorming die voorbereid wordt door het Departement MOW en waar de studie gebeurd is door BUUR en The New Drive, werden toch een aantal andere accenten gelegd, die de definitie nog zouden kunnen aanvullen. Zo is er bijvoorbeeld de herkenbare plek: die uniformiteit en herkenbaarheid over heel Vlaanderen is toch heel belangrijk. Andere aanvullingen zijn extra diensten, en zeer belangrijk is de link met de ruimtelijke component, die vandaag ook niet in de definitie zit. Nog een element waar heel erg de klemtoon op gelegd wordt, is dat het enerzijds toegang tot en anderzijds overstappen tussen verschillende modi is. Dit vinden ze ook belangrijk, en Bram Seeuws verwijst hier ook naar hun definitie van combimobiliteit.

De spreker zegt dat zij het advies volgen dat de vervoerregioraad de grotere mobipunten, de regionale en interregionale dus, gaat uitwerken, maar dat de lokale overheid nog altijd zelf buurtmobipunten of kleinere mobipunten kan inrichten.

Een laatste suggestie gaat over de mobiliteitsplannen. Hij vindt het essentieel om daar ook gedeelde mobiliteit in op te nemen, zeker als het gaat over tien jaar. Autodelen.net ondersteunt vandaag al lokale overheden en regio's bij het opstellen van actieplannen rond gedeelde mobiliteit, met bijvoorbeeld heel concrete acties

om gedeelde mobiliteit mainstream te maken tegen 2024. Volgens hen is dit ook heel belangrijk, zowel binnen de regionale, de Vlaamse als de lokale mobiliteitsplannen.

Wat vervoer op maat betreft, geloven zij dat gedeelde mobiliteit hier ook een belangrijke schakel is. Er zijn vandaag in Vlaanderen al heel wat initiatieven. Er zijn een 35-tal lokale overheden die hun eigen wagenpark delen na de uren, en dat aantal groeit maand na maand. Er zijn al heel wat OCMW's die rolstoelvriendelijke wagens delen met de bevolking. Ook dat is een initiatief dat verder ondersteund moet worden, aldus de spreker. Er is ook de Minder Mobielen Centrale. Zelf vindt hij het volgende een heel mooi voorbeeld van vervoer op maat: in Mese en Heuveland deelt de organisatie Solidariteit voor het Gezin samen met Partago en de lokale overheid twee dienstwagens. Er is niet alleen dat, maar de inwoners kunnen ook een vrijwilliger inschakelen die met hen boodschappen doet, maar evengoed in de toekomst naar een mobipunt rijdt, zodat ze verder kunnen. Hij treedt de VVSG ten volle bij in het inzetten op dat soort projecten, en eventueel in het voorzien van een degressieve opstartsubsidie om dat verder uit te werken.

Hij wil nog een overzicht geven van wat er vandaag rond autodelen is. Enerzijds is er het roundtrip autodelen, waar men publieke ruimte voorziet voor vaste standplaatsen voor autodelen, en anderzijds het free floating of oneway autodelen, waar vandaag een drietal spelers actief zijn in België.

Er zijn ook heel wat aanbieders in het delen van het privéwagenpark. Dit zijn platformen die helpen om privéwagens te delen. De spreker vindt dit ook heel belangrijk, zeker om in landelijke gebieden autodelen ook van start te laten gaan. Ook qua ritedelen zijn er vandaag heel wat mogelijkheden. Er is carpool.be, Commuty, maar in het kader van vervoer op maat zou men ook projecten kunnen ondersteunen die het transport van mobipunt naar mobipunt, of van een kleiner naar een groter mobipunt, verzorgen. Bram Seeuws denkt dat dit zeer interessant is, omdat men dan mensen niet meer alleen in de wagen heeft, maar de capaciteit verhoogt.

De tak die de laatste twee jaar het snelst gegroeid is, is het fietsdelen. Daar zijn er heel wat systemen. De sterkste groeier is het free floating step- en scooter-delen. In Brussel zijn er ondertussen zes. Autodelen.net moedigt aan om daar toch ergens een visie rond te ontwikkelen, hoe men die ruimtelijk gaat inplannen. De link met de mobipunten is daar dat men zegt dat men aan een mobipunt in een stad zijn steps of fietsen kwijt kan. Dat is ook de visie die de stad Leuven recent uitgestippeld heeft: ze willen geen free floating, maar 'oneway with poolstations', zoals dat in vaktermen heet.

5.2. Vragen en opmerkingen van de leden

Sas van Rouveroy meent dat Els Van den Broeck wat bedenkingen had bij het verhaal van Autodelen.net. In welke mate speelt Autodelen.net voldoende in op een of meerdere pijnpunten die Els Van den Broeck heeft aangehaald?

Sas van Rouveroy merkt vervolgens op dat Autodelen.net bijzonder nuttig werk levert, omdat het een soort antidotum is voor de verslaving van de gemiddelde Vlaming aan autobezit. In de toekomst zal de zelfrijdende auto het autobezit naar alle waarschijnlijkheid disruptief onnodig maken. In welke mate speelt Autodelen.net daar nu al op in? Gaat het gehanteerde businessplan al in enige mate in die richting?

Tot slot vindt *Sas van Rouveroy* dat er niet langer over een fietsbeleidsplan moet worden gesproken, maar over een 'tweewielersbeleidsplan'. Het gaat immers niet meer alleen over fietsen. Je hebt ook steps en scooters. De vlag moet de lading dekken.

Marino Keulen meent dat voor het verhaal van de mobipunten de uitdaging erin bestaat om die kennis zo veel mogelijk te delen met de lokale besturen. Het ligt immers in lijn met de tijdgeest: beschikbaarheid is belangrijker dan bezit. Veel lokale besturen ontberen echter de kennis ter zake. Er bestaat nochtans veel belangstelling voor, aldus de spreker. Uit welke hoek het ook komt: als het werkt en als het voldoet aan een behoefte, zijn lokale besturen bereid om dat te omarmen.

Voorts denkt *Marino Keulen* dat met de regelingen voor de last mile die nu in het verschiep liggen, er meer mogelijkheden zijn voor het publiek van Mobiel 21. De Lijn is immers op heel veel plaatsen in Vlaanderen niet meer beschikbaar tussen de woon-schooltijden en de woon-werktijden. Mensen met vervoersarmoede zouden zich buiten die klassieke uren moeten kunnen verplaatsen. Die blijven daar vandaag compleet van verstoken, en zij zouden kunnen worden geholpen met een taxi, een elektrische fiets of welke alternatieven ook, die er vandaag niet zijn.

Björn Rzoska gebruikt zelf een aantal van die deelplatformen, maar op den duur is het moeilijk om het bos nog door de bomen te zien. Hoe zien de sprekers de integratie van alle systemen op één fysiek punt?

5.3. Antwoorden namens Netwerk Duurzame Mobiliteit

Brams Seeuws volgt die bekommernis. Mensen moeten vijftien apps op hun telefoon hebben om al die systemen te gebruiken. Op het vlak van fietsdelen weet hij dat er stappen worden gezet, ook al is hij daar minder van op de hoogte. Inzake autodelen zal het Vlaams Netwerk Autodelen het komende anderhalf jaar met alle 'stationbased' aanbieders een interoperabele tool ontwikkelen. Het is de bedoeling om een platform te hebben waar een derde mee aan de slag kan.

De zelfrijdende wagen zal zonder twijfel een gedeelde wagen moeten zijn omdat er veel extra verplaatsingen mee kunnen gebeuren. Een twaalfjarige bijvoorbeeld die naar de tekens moet, kan dan in zo'n wagen stappen, wat veel meer mobiliteit zal genereren. Die wagen moet gedeeld zijn. Ook daar is de link met de mobipunten relevant. Uber bijvoorbeeld vindt het economisch al interessanter om te werken met vaste standplaatsen. Er zou ook kunnen worden afgesproken op een mobipunt waar de zelfrijdende wagen mensen oppikt en ze op een ander punt afzet.

Bram Seeuws antwoordt *Marino Keulen* tot slot dat ze al ten volle aan kennisdelen doen. Ze krijgen zeer veel vragen van lokale en regionale overheden over autodelen en mobipunten, waarmee ze dan hun kennis dan delen.

Els Van den Broeck wijst erop dat voor mensen die niet zo mobiel zijn als ze zouden willen, de betaalbaarheid van mobiliteit de belangrijkste factor is. Met deelauto's en deelfietsen kom je daar gedeeltelijk aan tegemoet. Er blijken in de praktijk wel nog wat drempels te zijn voor die mensen om te gaan delen. Nu wordt het gebruikt door hipsters en stadsmensen, maar de andere doelgroep voelt zich in veel gevallen niet aangesproken. De vraag is er dus zeker, maar er moet nog aan die drempels gewerkt worden om het toegankelijker te maken. Wat de auto betreft, gaat het dan ook over het rijbewijs. Het is mooi dat er deelauto's staan, maar als je geen rijbewijs hebt, stopt het verhaal. Voor het delen van de fiets leert men volwassenen fietsen want velen kunnen dat nog niet. Op het vlak van vaardigheden en toegankelijkheid zijn er nog drempels, maar het komt uiteraard tegemoet aan de nood.

Els Van den Broeck meent dat het ontwerp van decreet potentieel bevat om met meer of betere oplossingen te komen dan vandaag. Ze vindt wel dat er te weinig garanties zijn. Er zijn altijd grenzen van budgetten, en argumenten zoals efficiëntie en belangrijke locaties waar mensen moeten geraken. Ze vreest dat kansen-

groepen daardoor gemakkelijk zullen ondersneeuwen onder andere argumenten en terechte bezorgdheden.

6. Belgische Federatie van Autocar en Autobus Ondernemers

6.1. Toelichting door de FBAA

Luc Jullet bespreekt namens de FBAA de problematiek van het geregeld vervoer. Hij voelde zich wat ongemakkelijk over het feit dat hij heel veel vragen heeft bij het ontwerp van decreet en minder antwoorden, maar hij merkt dat dit bij de vorige sprekers ook het geval is.

6.1.1. Uitgangspunten

De sector van het personenvervoer over de weg kan zich zeker inschrijven in de basisdoelstellingen van het ontwerp van decreet, maar er zijn onduidelijkheden.

Zo heeft *Luc Jullet* een vraag bij het feit dat de vervoerregio als dusdanig geen rechtspersoonlijkheid heeft. Op welke manier worden de eventuele contracten dan gegund aan de uitvoerders van de vervoersopdrachten? Aangezien *Filip Boelaert* liet verstaan dat dat via het Departement MOW zou gebeuren, werd die vraag eigenlijk al beantwoord.

Verder had de FBAA wat vragen bij de besluitvorming en het consensusmodel, maar ook daarover is al voldoende toelichting gegeven.

De belangrijkste opmerking die de FBAA op dat vlak heeft, betreft de actieve participatie. De FBAA staat daar volledig achter, maar heeft vastgesteld dat dat overleg bij de reeds georganiseerde stakeholdersvergaderingen in de proefprojecten en in de proefregio's niet echt optimaal verloopt, maar iets te breed. Het middenveld mag daar zeker vertegenwoordigd zijn, maar het is zo breed dat onder meer de FBAA, de vervoerders, het gevoel hadden daar niet meteen aan bod te komen. Daarom stelt *Luc Jullet* voor om dat in de toekomst op een iets andere manier te organiseren. Kan er een specifiek overleg worden georganiseerd waarop de operatoren worden samengebracht en waarop er dan eerder technische en vervoers-technische aspecten worden besproken? En kan er dan worden gezocht naar oplossingen die kunnen worden geformuleerd aan de hand van de mobiliteitsvragen die uit de vervoerregio's en de vervoerregioraad voortvloeien?

De FBAA betreurt dat er geen concrete testen werden uitgevoerd in de proefregio's. Er is inderdaad een evaluatie gebeurd, maar dat is slechts een evaluatie op papier, aangezien er geen reële testen werden uitgevoerd.

6.1.2. Vlaams openbaarvervoersmodel

Luc Jullet herhaalt wat hij in de hoorzitting over de conceptnota heeft verklaard: de FBAA is voorstander van een gereguleerde openbaarvervoersmarkt. Daarbij kan De Lijn de rol van interne operator opnemen. Maar een gedeelte van de operaties, van de exploitatie van dat openbaar vervoer, wordt het best aan privéoperatoren toegekend. Zo kan er een bijna voortdurende benchmark zijn tussen de prestaties die langs de ene kant door De Lijn in regie worden verzekerd en langs de andere kant door andere bedrijven worden verzekerd.

De FBAA heeft een aantal vragen bij de benchmark en probeert daarop een antwoord te formuleren. Ten eerste, wat de timing betreft, denkt de FBAA dat die benchmark dit jaar zal moeten worden uitgevoerd en dat ook de conclusies dit jaar zullen moeten worden getrokken. Want naar het einde van het jaar toe zal de Vlaamse Regering moeten beslissen of het interne operatorschap van De Lijn wordt

voortgezet. Een tweede vraag is wie dat zal doen? De FBAA pleit zeer duidelijk voor een onafhankelijk organisme. Ten derde vraagt de FBAA met wie er dan wordt gebenchmarkt? Misschien met wat de FBAA realiseert als prestatie op het vlak van dienstverlening, kwaliteit en prijs, met de Vlaamse privéoperatoren?

Wat tot slot de methodologie betreft, pleit de FBAA ervoor om zeker rekening te houden met twee elementen. Langs de ene kant pleit de FBAA ervoor dat De Lijn, als men vergelijkt op kostenvlak en op organisatorisch vlak, een aantal taken op zich neemt die ook betrekking hebben op de privéoperatoren. En langs de andere kant pleit de FBAA er ook voor om zeker rekening te houden met de specifieke exploitatiekenmerken bij de privéoperatoren, gelet op het feit dat ze overwegend – maar niet uitsluitend – actief zijn in het aanvullend net, terwijl De Lijn eerder actief is in het kernnet. Die exploitatieomstandigheden en -kenmerken zijn anders en beïnvloeden dus ook de benchmark.

De FBAA is overwegend, of toch in redelijk grote mate, actief op wat nu het aanvullend net zal heten. De FBAA pleit ervoor – en vraagt uitdrukkelijk om het woord 'eisen' niet te gebruiken – om volop een rol te kunnen spelen in de verzekering van het kernnet en daarin een kwalitatieve dienstverlening te kunnen geven. En aangezien de FBAA een rol wil spelen in dat kernnet, wil ze als privéoperator bij de vergroeningproblematiek worden betrokken.

Wat het aandeel van de FBAA betreft, pleit ze ervoor om de intentie van de Vlaamse Regering, de 50/50-verhouding, te behouden en te verankeren. Ook pleit Luc Jullet ervoor te trachten om, aangezien op dit moment de verhouding niet 50/50 maar 40/60 is, door het schrappen van het leerlingenvervoer en het vervoer op maat uit de opdracht van De Lijn, tegen het einde van de huidige beheersovereenkomst in 2020, dat evenwicht te herstellen en opnieuw die 50/50-verhouding te realiseren. Hij laat dan nog in het midden of men daar tramkilometers bij moet betrekken of niet.

Een element dat ook al ter sprake is gekomen, is het beperkte verlies van de exclusiviteitssituatie van De Lijn en de mogelijkheid om geregelde vervoersdiensten aan te bieden daar waar De Lijn dat niet doet. Luc Jullet ziet dat wel als een opportuniteit, maar wil duidelijk stellen dat dat niet louter het FlixBusmodel of andere dergelijke dienstverlening moet oproepen. Hij denkt dat dat ook een oplossing zou kunnen zijn om in bepaalde situaties de fameuze witte vlekken, onder meer op het vlak van het functionele vervoer, te kunnen oplossen. Meer in detail gaat hij daar niet op in.

6.1.3. Financiering en timing

Een element dat ook al vaak ter sprake is gekomen, is dat van de tussenschotten in het netwerk. Luc Jullet maakt zich ook daar wel wat zorgen over. Hoe zullen die schotten verdwijnen? Hoe zal de verdeling van de budgetten verlopen? Er is heel veel gesproken over het vervoer op maat, maar welke budgetten staan daartegenover? Hij wil daarom verwijzen naar een mogelijkheid en een uitdaging. De kilometerheffing is in een van de presentaties ook genoemd. Hij stelt uitdrukkelijk daar een voorstander van te zijn. Het doel van een maatregel als de kilometerheffing moet volgens hem zijn dat er meer reizigers naar het openbaar vervoer worden geduwd, niet gelokt. Hij is ervan overtuigd dat er af en toe eens moet worden gelokt, maar dat er ook eens een duwtje moet worden gegeven in de goede richting. Als die kilometerheffing er komt, zou die zeker gelijktijdig moeten worden ingevoerd voor personenwagens en voor ander vervoer, met name voor de grote voertuigen en dus ook voor de voertuigen waarmee men bij de FBAA opereert. Het beste zou zijn dat het openbaar vervoer wordt vrijgesteld, of dat de kilometerheffing alleszins lager is dan voor personenwagens, en dat de opbrengsten die daaruit voortvloeien, dan ook in openbaar vervoer worden geïnvesteerd.

Wat vergroening betreft, breekt Luc Jullet er een lans voor dat ook zijn bedrijven worden betrokken. Via de media verneemt zijn organisatie wat de visie en de toekomstperspectieven zijn die De Lijn voor zichzelf heeft uitgetekend, en dat wordt ook met De Lijn besproken, maar ondertussen zitten de privébedrijven van de FBAA in een situatie dat ze jaarlijks volop moeten investeren in de vernieuwing van hun wagenpark zonder dat ze eigenlijk weten in welke richting ze moeten evolueren. Dat is echt een probleem. Voorzichtig geraamd investeren die bedrijven jaarlijks samen minimaal 25 miljoen euro in rollend materieel, waar men normaal gezien ongeveer vijftien jaar mee zouden moeten kunnen rijden. Maar op dit moment weet men helemaal niet welke technische eisen aan die voertuigen zullen worden gesteld, binnenkort in de lage-emissiezones of verder met de nieuwe klimaatvereisten. Hij pleit er dus voor, ook ten aanzien van de parlementsleden, om een duidelijk kader te krijgen, duidelijke doelstellingen te krijgen en de tijdslijn die daarnaartoe moet leiden. Dan kan men zich als ondernemer daaraan aanpassen, maar zonder doelstellingen en tijdslijn is het moeilijk om dat te realiseren.

De vooropgestelde timing voor de invoering van basisbereikbaarheid is 2020. Daar heeft hij nog wel wat vragen bij.

6.1.4. *Vervoer op maat*

Redgy Deschacht gaat in op het vervoer op maat. Een aantal punten werden reeds aangehaald door de andere sprekers. Hij zit met dezelfde vraagtekens, ten eerste nopens het functioneren van de Mobiliteitscentrale. Er is vandaag heel veel onduidelijkheid. Bij MOW heeft men beslist om een Request For Information uit te schrijven, wat er op wijst dat men niet echt weet welke richting het allemaal uit moet gaan.

Een ander probleem met betrekking tot de Mobiliteitscentrale is dat het ontwerp van decreet bepaalt dat er een absolute scheiding is tussen de mobiliteitscentralist en de operator. Hij vraagt zich af op welke manier dat straks zal worden gerealiseerd, in de wetenschap dat de echte knowhow op het terrein vandaag vooral bij de operatoren aanwezig is. Het verbaast hem dan ook niet dat er op dit moment reeds geruchten de ronde doen dat De Lijn ook ambities heeft om als mobiliteitscentralist op te treden. Hoe zal dat straks verlopen? Zullen die Mobiliteitscentrales daadwerkelijk werkzaam zijn op vervoerregionaal vlak, of wordt dat één grote Mobiliteitscentrale in Vlaanderen? Persoonlijk acht hij dat laatste absoluut niet haalbaar. Het is en blijft dus een heel groot vraagstuk.

Redgy Deschacht vermoedt dat een gedegen organisatie van het vervoer op maat het budget ruim zal overstijgen. Er sippelt niet veel door na de oefeningen die zijn gebeurd met betrekking tot het aanvullend net en het kernnet, en de vraag is dan ook hoe men dat zal organiseren. Het is niet de bedoeling dat de klant alleen die middelen moet ophoesten. Ook daar blijven er dus nog veel vraagtekens.

Bij de opstart van het project basisbereikbaarheid was voorzien in een uitrol in de verschillende testregio's, maar die heeft niet plaatsgevonden. Er is dus vandaag geen enkele ervaring waarop men kan terugvallen. *Redgy Deschacht* heeft dan ook grote twijfels bij de haalbaarheid van het opstarten van het hele project vervoer op maat in 2020.

Een ander heikel punt, dat ook de VVSG al heeft vermeld, is het probleem van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Een aantal jaren geleden, bij de opstart van het project, was er al sprake van dat het budget zou terugvallen op het niveau van vervoer op maat. Vandaag zal dat budget integraal worden toegewezen op het niveau van vervoer op maat. Dit type vervoer met 1600 voertuigen waarmee dagelijks 40.000 leerlingen worden vervoerd, is heel specifiek aangepast vervoer dat geenszins compatibel is met wat beoogd wordt met het vervoer op maat. De

FBAA vervoert kinderen uit de zwaardere onderwijstypes (types 2, 4, 6, 7 en 9). Er is ook geen enkele link tussen de organisatie van de vervoerregio's en het zonaal vervoer buitengewoon onderwijs zoals dat vandaag bestaat. De FBAA vraagt dan ook om dat budget volledig gescheiden te houden van het budget vervoer op maat.

Verder is de vraag wie straks de opdrachtgever wordt. Vandaag is dat De Lijn. Twintig jaar geleden is het budget leerlingenvervoer overgegaan van het Departement Onderwijs en Vorming naar De Lijn. Wordt dat straks MOW, de Mobiliteitscentrale? Redgy Deschacht ziet niet op welke manier de vervoerregioraad het organisatorische aspect van dat verhaal op zich zal nemen. Daarover zijn er vandaag heel veel vragen in de sector en het zou fijn zijn daar een afdoend antwoord op te krijgen.

Wat heeft de FBAA als sector zelf aan te bieden bij het vervoer op maat? Redgy Deschacht pleit ervoor om de belbus niet zomaar overboord te gooien. In het betoog van Filip Boelaert hoorde hij dat men door het afbouwen van de belbussen extra budget wil creëren. De belbussen zijn echter ontstaan in het kader van een efficiëntieoefening door De Lijn. De meeste belbussen moesten een aantal reguliere onrendabele lijnen vervangen, dus ze zijn vandaag inderdaad efficiënt. De spreker verwijst daarbij onder andere naar de Westhoek en de meer rurale gebieden. Hij geeft toe dat er ongetwijfeld wel een aantal zijn die men in vraag kan stellen, maar en masse zijn de belbussen nog altijd een heel goed en efficiënt vervoersmiddel. Daarom mag men ze niet zomaar overboord gooien. Er moet goed over nagedacht worden, want zijn er wel betere alternatieven dan de belbussen?

Wat biedt de sector nog? 1600 bussen voor de organisatie van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Die bussen staan hiervoor 180 dagen per jaar paraat op de piekuren en zijn dus beschikbaar buiten die piekuren en ook op de 185 andere dagen. Dat potentieel is her en der verspreid over Vlaanderen. Dat is precies wat er ook door het vervoer op maat wordt gevraagd. Redgy Deschacht vraagt de aanwezigen om daar de nodige aandacht aan te besteden. Die voertuigen staan ter beschikking tegen een marginale kost, omdat ze contractueel vervat zitten in het budget voor leerlingen van het buitengewoon onderwijs. Dat houdt in dat er een heel arsenaal aan voertuigen klaarstaat dat ingezet kan worden op een economisch efficiënte manier. Vooral op lokaal vlak kan dat betekenisvol zijn. Tijdens de piekuren wordt het weliswaar moeilijk om die voertuigen in te zetten, maar tussen de piekuren, op weekenddagen en tijdens vakanties staan ze wel beschikbaar. Op die momenten is er dus heel wat potentieel, zeker wat vervoer op maat betreft.

Met de sector en de sociale partners heeft de FBAA al een aanzet gegeven. Beide partijen zien de optie als een volwaardig alternatief en denken tot een professionele dienstverlening te kunnen komen, met respect voor de sociale voorwaarden van de mensen die ingezet worden. Dat lijkt Redgy Deschacht een belangrijk uitgangspunt. Over de concrete invulling is er nog niet nagedacht, omdat het nog niet duidelijk is voor welk type diensten de voertuigen zouden worden ingezet. Die discussie ligt dus nog open en de FBAA wil die graag aangaan. Daarom vraagt de federatie ook om uitgenodigd te worden in de hoedanigheid van mobiliteitsprovider wanneer de verschillende alternatieven op vervoerregionaal gebied ontplooid worden, zodat ze dan kan nagaan hoe ze haar steentje kan bijdragen.

6.2. Vragen en opmerkingen van de leden en antwoorden van de FBAA

Björn Rzoska vraagt zich af of de federatie voor uitstel van het ontwerp van decreet pleit, gezien de vragen rond de timing. *Luc Jullet* ontkent dat de FBAA voor uitstel pleit, maar vraagt zich wel af of alles haalbaar is.

Karin Brouwers haalt aan dat Vlaanderen een klimaatbeleidsplan goedgekeurd heeft. In dat plan zit ook een timing vervat voor de vergroening van het openbaar

vervoer. Ze vraagt zich af of de Vlaamse overheid voldoende gecommuniceerd heeft naar de FBAA over die timing. Als De Lijn immers moet vergroenen, dan zal de FBAA, gezien haar overeenkomsten met De Lijn, waarschijnlijk moeten volgen. De Lijn zal voor die vergroening voor een stuk kunnen rekenen op middelen uit het Klimaatfonds, maar voor de FBAA zal dat niet het geval zijn, ook al neemt ze ongeveer de helft van het openbaar vervoer voor haar rekening. Is de FBAA vragende partij om ook gebruik te kunnen maken van subsidies uit het Klimaatfonds? Zo ja, zal de Europese Commissie dat dan niet zien als een vorm van verdoken staatssteun?

Daarnaast vraagt Karin Brouwers zich af wat er tijdens schoolvakanties gebeurt met de bussen die voor leerlingenvervoer worden ingezet. Zet de FBAA die bussen bijvoorbeeld in om kinderen naar kampen te brengen?

Luc Jullet bevestigt dat de FBAA op de hoogte is van de vergroening en de vooropgestelde timing ervoor. Er is wel meer informatie nodig, bijvoorbeeld rond het vereiste type technologie. De FBAA werkt voor aankopen met een technisch lastenboek en toetst contracten op basis van dat lastenboek regelmatig af aan de markt. Op dit moment is er echter nog geen technisch lastenboek wat de nieuwe aandrijfmogelijkheden betreft, waardoor er nu twee mogelijke richtingen zijn. Ofwel komen er emissienormen, maar blijft de keuze van technologie vrij. Ofwel legt de overheid een bepaalde technologie op. Op dit moment is het niet duidelijk welke richting de voorkeur geniet, al zal De Lijn waarschijnlijk voor elektrische voertuigen kiezen, al dan niet met laadinfrastructuur op het netwerk. Of de federatie die keuze moet volgen dan wel of het haar vrij staat zelf een richting te kiezen, dat is nu nog een vraagteken.

Ook de budgettaire impact is een belangrijk gegeven. De FBAA heeft nu nog een aantal contracten lopen en die zijn opgemaakt en ingediend op basis van de traditionele dieselloze voertuigen die nu rondrijden. Het is niet de bedoeling, aldus *Luc Jullet*, om de discussie te voeren over de echte kost van elektrische voertuigen ten opzichte van dieselloze voertuigen, maar hij betwijfelt dat die nu al gelijk ligt. Dat kan in de toekomst natuurlijk evolueren. Als De Lijn zegt dat ze tegen 2024 925 nieuwe elektrische voertuigen in dienst neemt, hoe zit het dan met de voertuigen van de FBAA? Zij regelen immers de helft van het vervoer; zij hebben 1400 bussen in dienst in Vlaanderen. Daar botst de FBAA inderdaad op een probleem: De Lijn kan putten uit kapitaalsubsidies, terwijl de investeringskost van de FBAA 100 procent in het exploitatiebudget van De Lijn zit. Haar totale kost zit in het exploitatiebudget van De Lijn, investeringen inbegrepen. De FBAA zou heel tevreden zijn mocht daar een oplossing voor komen.

De sector is absoluut voorstander van vergroening. Men wil hier ook in meegaan en kennis opdoen, bijvoorbeeld door middel van experimenten. Maar dat is op dit moment zeer moeilijk. Dit zijn vragen waar men snel een antwoord op moet vinden, want de tijd loopt: tegen 2025 zouden de centrumsteden emissieloos moeten zijn.

Wat het busschoolvervoer in het buitengewoon onderwijs betreft, bevestigt *Redgy Deschacht* dat zeven of acht op de tien voertuigen in de zomerperiode en in de vakanties niet worden gebruikt. Dat vormt ook de basis van hun contracten, want men baseert zich effectief op het aantal gebruiksdagen voor die voertuigen, en die zijn dus beperkt tot de schoolperiode. Daarom zouden zij ook met een economisch vrij gunstig model kunnen werken. Bovendien is ruwweg 50 procent van het complete wagenpark uitgerust voor rolwagens. Dat is toch ook een niet gering voordeel.

Marino Keulen wil af van de tegenstelling 'wie gaan we wat afpakken'. Er is zoveel nood aan collectief vervoer, dat alles en iedereen zal nodig zijn. Als mensen horen dat dat wagenpark de helft van het jaar niet wordt gebruikt, terwijl ze in hun eigen

wijk amper een bus zien, dan zorgt dat voor ergernissen. We moeten af van een aantal beperkingen die er enkel toe dienen om andere spelers weg te houden. Iedereen is een bondgenoot van elkaar.

Sas van Rouveroy merkt op dat het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs allicht zonaal wordt georganiseerd, en dat het gecentreerd is rond de scholen waar buitengewoon onderwijs wordt gegeven. Dat spoort wellicht niet met de vervoerregio's die hier worden afgebakend. Als men volhardt, dan zou dat betekenen dat men de vervoerregio's minstens moet synchroniseren met de zonering die men bij buitengewoon onderwijs gebruikt.

Redgy Deschacht bevestigt dat het leerlingenvervoer enkel gebaseerd is op de ligging van de scholen. Het staat inderdaad los van de vervoerregio's, en de grenzen komen vandaag helemaal ook niet overeen. Dat wordt dus een heel moeilijk debat.

Lies JANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ACLVB	Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België
ACOD	Algemene Centrale der Openbare Diensten
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
CEO	chief executive officer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
M-decreet	decreet betreffende maatregelen voor leerlingen met specifieke onderwijsbehoeften
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
ODAV	Overlegplatform Diensten Aangepast Vervoer
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OV	openbaar vervoer
PDCA	plan do check act
PVB	persoonsvolgend budget
RIZIV	Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
TBM	Tram Bus Metro
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij
VN	Verenigde Naties
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
VVP	Vereniging van de Vlaamse Provincies
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning (in Nederland)