



Vlaams
Parlement

ingediend op **472** (2014-2015) – Nr. 1
18 september 2015 (2014-2015)

Verslag van de hoorzittingen

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

over de omschakeling van het principe
van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid
in het openbaar vervoer

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

I.	Buitenlandse voorbeelden	6
1.	Uiteenzetting door Paul Van Doninck, Jernhusen, Zweden	6
1.1.	Jernhusen	6
1.2.	Demografische invloed op het openbaar vervoer	7
1.3.	Zweden, vrije markt voor openbaar vervoer	8
1.4.	Het Zweedse openbaar vervoer in cijfers	9
1.5.	Regionaal openbaarvervoersprogramma	9
2.	Uiteenzetting door Finn Kock Sørensen, FlexDanmark, Denemarken	10
2.1.	FlexDanmark.....	10
2.2.	De basisgegevens van het Deense openbaar vervoer.....	11
2.3.	Vraaggestuurd vervoer in Denemarken.....	11
2.4.	Het Deense model.....	12
2.5.	Voordelen en eigenschappen	13
2.6.	Vereisten en aanbevelingen.....	14
3.	Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Paul Van Doninck en Finn Kock Sørensen.....	15
3.1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	15
3.2.	Antwoorden van de sprekers	18
3.3.	Aanvullende vragen en antwoorden.....	24
II.	Standpunten van de gebruikers van het openbaar vervoer.....	24
1.	Uiteenzetting door Frank Van Thillo, Mobiliteitsraad van Vlaanderen	24
1.1.	Evaluatie basismobiliteit	25
1.2.	Maatschappelijke definitie 'basisbereikbaarheid'.....	25
1.3.	Maatschappelijke uitgangspunten.....	25
1.4.	Bouwstenen basisbereikbaarheid	25
2.	Uiteenzetting door Jan Coolbrandt, vertegenwoordiger van de vakbonden	26
2.1.	Inleiding	26
2.2.	Gemeenschappelijk standpunt	27
2.3.	Basismobiliteit versus basisbereikbaarheid	27
2.4.	Het concept 'basisbereikbaarheid'	27
2.5.	Een middelendebat?	27
2.6.	Een debat over de rol of privatisering van De Lijn?.....	28
2.7.	Conclusie	29
3.	Uiteenzetting door Goedele Sannen, vertegenwoordiger van de werkgevers	29
3.1.	Bereikbaarheid binnen duurzame mobiliteit	29
3.2.	Voorgestelde maatregelen.....	30
3.3.	Efficiënte inzet van overheidsmiddelen	30
3.4.	Bijkomende randvoorwaarden voor basisbereikbaarheid	31

4. Uiteenzetting door Miguel Vertriest en Bert D'Hont, vertegenwoordigers van de Supporters van het Openbaar Vervoer	31
4.1. Gewenste functies van openbaar vervoer	31
4.2. Exit basismobiliteit?	32
4.3. Definitie 'basisbereikbaarheid'	33
4.4. Uitgangspunten basisbereikbaarheid	33
4.5. De wensen van de Supporters van het Openbaar Vervoer	33
5. Uiteenzetting door Jacques Peeters, vertegenwoordiger van TreinTramBus	34
5.1. Duidelijke normen	34
5.2. Netmanagement	34
5.3. Overleg met De Lijn	34
6. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Frank Van Thillo, Jan Coolbrandt, Miguel Vertriest en Bert D'Hondt, en Jacques Peeters	35
7. Uiteenzetting door Jan Vermeulen, vertegenwoordiger van de VVSG	43
8. Uiteenzetting door Frans De Wachter, vertegenwoordiger van de Landelijke Gilden	45
8.1. Basisbereikbaarheid	45
8.2. Vijf constructieve voorstellen	46
9. Uiteenzetting door Peter Heirman en Ariane De Meyer, vertegenwoordigers van het Netwerk tegen Armoede	46
9.1. Vervoersarmoede	47
9.2. Basisbereikbaarheid	47
9.3. Conclusies	48
10. Uiteenzetting door Johan Van Reeth, van bureau voor urbanisme BUUR	48
10.1. Ruimtelijke (wan)orde oorzaak van ons mobiliteitsprobleem	49
10.2. Vier speerpunten voor een duurzame mobiliteit	49
10.3. Conclusies	50
11. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Jan Vermeulen, Frans De Wachter, Ariane De Meyer en Peter Heirman, en Johan Van Reeth...	50
III. Standpunten van de aanbieders van openbaar vervoer	57
1. Uiteenzetting door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn	57
1.1. Terugblik decreet Personenvervoer	57
1.2. Definitie 'basisbereikbaarheid'	57
1.3. Normering	58
1.4. Alternatieven	58
1.5. Proeftuinen	59
2. Uiteenzetting door Luc Jullet, vertegenwoordiger van de busfederatie FBAA	59
2.1. De private partners van het openbaar vervoer	59
2.2. Basisbereikbaarheid	59
2.3. Het aandeel van de privéoperators	60
2.4. Twee concrete dossiers	60

3. Uiteenzetting door Pierre Steenberghen, secretaris-generaal van de taxifederatie GTL	60
3.1. De taxireglementering	60
3.2. De taximarkt	61
3.3. De taxisector	61
3.4. De mogelijkheden van de taxisector	61
3.5. Bestaande initiatieven	62
3.6. De regie	62
4. Uiteenzetting door Sven Huysmans, directeur van Blue-mobility	63
4.1. Blue-bike	63
4.2. De fiets in het openbaar vervoer	63
4.3. Hoe het OV faciliteren?	64
4.4. Regie	64
5. Uiteenzetting door Mieke Broeders, directeur van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, Enter vzw	65
5.1. Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid	65
5.2. Een toegankelijk Vlaams vervoerssysteem	65
5.3. Onderzoek vervoersnoden personen met een beperking	65
5.4. MAV's	66
5.5. Beleidsaanbevelingen	66
6. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen door Roger Kesteloot, Luc Jullet, Pierre Steenberghen, Sven Huysmans en Mieke Broeders	67
Gebruikte afkortingen	75
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 30 april en 7 mei 2015 een hoorzitting in de vorm van rondetafels over de omschakeling van het principe van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid in het openbaar vervoer. Met de term 'rondetafel' wilde de commissie duidelijk maken dat de sprekers zich niet hoefden te beperken tot het geven van een uiteenzetting en het beantwoorden van vragen van leden maar dat zij ook konden deelnemen aan het debat.

Aan de rondetafels werd deelgenomen op 30 april 2015 door de buitenlandse experts Paul Van Doninck (Jernhusen, Zweden) en Finn Kock Sørensen (FlexDanmark, Denemarken), door vertegenwoordigers van de gebruikers Frank Van Thillo (MORA), Jan Coolbrandt (vakbonden), Goedele Sannen (werkgevers), Miguel Vertriest en Bert D'Hondt (Supporters van het Openbaar Vervoer), Jacques Peeters (TreinTramBus), en op 7 mei 2015 door Jan Vermeulen en Erwin Debruyne (VVSG), Frans De Wachter (Landelijke Gilden), Ariane De Meyer en Peter Heirman (Netwerk tegen Armoede) en Johan Van Reeth (bureau voor urbanisme BUUR), en door vertegenwoordigers van de aanbieders Roger Kesteloot (De Lijn), Luc Jullet (FBAA), Pierre Steenberghen (Taxifederatie GTL), Sven Huysmans (Blue-mobility) en Mieke Broeders (Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid Enter vzw).

De presentaties van de verschillende sprekers en de Visietekst van de Supporters van het Openbaar Vervoer zijn te raadplegen op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

I. Buitenlandse voorbeelden

1. Uiteenzetting door Paul Van Doninck, Jernhusen, Zweden (met presentatie)

1.1. Jernhusen

Paul Van Doninck is bij de onderneming Jernhusen in Zweden verantwoordelijk voor business development en strategie. Hij geeft kort tekst en uitleg bij het staatsbedrijf, dat de voormalige vastgoeddivisie is van de Zweedse spoorwegen. In 2001 werd het er volledig van afgescheiden om de opening van de markt op het spoor te vereenvoudigen. Nieuwe potentiële operatoren op de Zweedse sporen moesten op een concurrentiëneutrale manier toegang krijgen tot infrastructuur, stations en depots voor onderhoud. De winsten, gerealiseerd in het beheer van het vastgoed, mochten niet onbillijk in handen komen van de oude operator.

Het bedrijf is voor honderd percent eigendom van het ministerie van Financiën en behoort in geen geval tot een ander ministerie zoals Transport of Infrastructuur. Het opereert onder zuiver commerciële voorwaarden, met andere woorden het dient jaarlijks winst te boeken die deels als dividend uitgekeerd wordt en deels als geherinvesteerde middelen in het bedrijf wordt ingezet. Het doel is meer mensen duurzame verplaatsingsmogelijkheden te bieden en meer goederen op een groene manier door Zweden te transporteren. Een van de vier activiteiten behelst het ontwikkelen van gronden in eigendom langs de spoorwegen. Stationsbuurten doet men heropleven, vooral met het oog op de urbaniserings-trend die zich in Zweden doorzet. Er ontstaat zo een meer dichte stad rond het openbaar vervoer.

Belangrijk is het onderscheid te maken tussen wat als aangelegenheid de nationale overheid toekomt en ook van daaruit gefinancierd wordt met belastinggeld en wat van de Zweedse vervoersinfrastructuur toebehoort aan andere actoren. Dat kunnen zowel bedrijven zijn zoals Jernhusen, dat eigendom

is van de staat, maar net zo goed privébedrijven die met eigen middelen financieren. Het 'hoofdsysteem' van het Zweeds openbaar vervoer bestaat uit sporen en perrons. De rest is het 'zijsysteem' en dat is volledig geliberaliseerd. Iedereen kan opereren op het systeem in een volkomen vrije markt. De toegang is volledig vrijgemaakt, ook op het hoofdsysteem. Er bestaat in Zweden geen enkel monopolie meer op spoor, weg, lokaal of regionaal en interregionaal vervoer.

Jernhusen opereert in het zijsysteem. De stations, depots voor onderhoud, busterminals, parkings, vrachtterminals zijn commercieel gefinancierd. Er zijn veel van dergelijke eigenaars van infrastructuur. Wat betreft stations en busterminals is er een beperking opgelegd bij wet, zoals in de meeste andere landen, met name over het plafond van debitering voor het gebruik van gemeenschappelijke diensten. Die zijn geplafonneerd volgens het 'self-cost principle'. Zo worden de kosten voor het gebruik van wachtzalen, zoals verwarming, elektriciteit, water enzovoort, gefactureerd aan alle actoren die gebruikmaken van de infrastructuur: zowel de commerciële bedrijven, het nationale spoorwegbedrijf SJ, maar ook aan de regionale vervoersmaatschappijen met eigen treinoperaties en zij die via aanbesteding rijden in opdracht van de openbare vervoermaatschappij of de commerciële actoren. Iedereen betaalt voor het gebruik van de infrastructuur, wat maakt dat die multimodaal is en ook als dusdanig gefinancierd wordt.

Voor wat betreft het openbaar vervoer over de weg is er geen wettelijke bepaling. In Zweden is er wel een zeer brede overeenkomst tussen alle partijen, met name kopers, gebruikers, busoperatoren, taxiverbond, treinoperatoren, het verbond van steden en gemeenten, de provincies enzovoort. Er zijn gezamenlijk principes uitgewerkt die de wetgeving die voor het spoor is vastgelegd, verbreden naar alle andere transportmodi. Voor financiering van de multimodale verkeersinfrastructuur hanteert men derhalve dezelfde principes, maar dat op vrijwillige basis. Er is een gemeenschappelijke richtlijn opgesteld en die is doorgestuurd naar alle betrokkenen: gemeenten en privé-vastgoedbedrijven die infrastructuur beheren.

Jernhusen maakt winst. Die wordt geherinvesteerd in de Zweedse infrastructuur. Sinds de stichting in 2001 is 11 miljard kroon of ongeveer 115 miljoen euro opnieuw ingezet ten behoeve van de infrastructuur: stations, depots en dergelijke. Er komt geen financiering met belastinggeld aan te pas. Een derde van de nettowinst wordt aan het ministerie van Financiën uitgekeerd als dividend. Voor 2014 is op de aandeelhoudersvergadering opdracht gegeven om 113 miljoen kroon door te storten naar het ministerie. De rest van de winst, zowat 300 miljoen kroon, wordt geherinvesteerd.

1.2. Demografische invloed op het openbaar vervoer

De demografische ontwikkeling in Zweden beïnvloedt het openbaar vervoer. Er wordt een prognose getoond van de Zweedse nationale transportadministratie (Trafikverket) voor de evolutie van de bevolking in Zweedse gemeenten. Van 2006 tot 2030 wordt er gerekend. Alles wat een tint in de range van geel over oranje naar rood heeft, kent een bevolkingsafname. De heel sterke urbaniseringstrend in Zweden maakt dat het noorden van het land ontvolkt, en het zuiden van het land, rond Stockholm aan de oostkust en Göteborg aan de westkust, met de regio rond Malmö, Lund en de Öresund-regio, die dicht bij Kopenhagen en Denemarken ligt, een bevolkingstoename kent. Zweden is geografisch groot. De afstanden die men dient te overbruggen zijn dan ook enorm, vele honderden kilometers. Ook mensen die in de meer afgelegen gebieden wonen, hebben deels een recht op openbaar vervoer, maar het is een uitdaging om dat te ontplooiën.

De bevolking zou blijven groeien en mensen leven alsmaar langer. Ook dat vergt aanpassing van het gebruik en de infrastructuur van het openbaar vervoer. 70 percent van de bevolkingsaangroei vindt plaats rond de drie grote steden.

Het marktaandeel van het gemotoriseerd openbaar vervoer in Zweden – trein, tram, bus en taxi – in verhouding tot het personenvervoer per wagen, motorfiets en bromfiets, ligt nationaal gemiddeld op ongeveer 27 percent. In Stockholm is er een uitschieter met 51 percent. Dat is grotendeels te verklaren door het metronet dat daar ligt en waarmee heel veel mensen korte afstanden overbruggen. De regio rond Göteborg komt op 28 percent en Skåne, de regio rond Malmö, zit op 26 percent. Het cijfer van gebruik van openbaar vervoer zakt bijzonder snel in de andere regio's.

Zweden kent geen nationaal veralgemeende richtlijn voor het openbaar vervoer. Dat is niet mogelijk omdat de uitdagingen en condities heel verschillend zijn. Een dichtbevolkte stad die problemen ervaart met verkeersinfarcten en tekort aan parkeerplaatsen, moet anders aangepakt worden dan een dunbevolkte zone met grote afstanden naar de dichtstbijzijnde steden, werkplekken en ziekenhuizen of scholen. Daar is de behoefte aan een auto groter. Dat doet ook verschillende soorten beleid ontwikkelen.

De spreker toont in twee grafieken de evolutie in de tijd aan van het gebruik van het openbaar vervoer. Er tekent zich groei af, wat de spreker zeer positief noemt. Ook andere vormen van duurzame mobiliteit, zoals fietsen, worden opgenomen in een cijfer met een andere verdeling. Uit een grafiek blijkt dat toch nog de helft van alle verplaatsingen met de auto gebeurt.

1.3. Zweden, vrije markt voor openbaar vervoer

Sinds 1 januari 2012 kent Zweden een volkomen open markt voor het openbaar vervoer. Eenieder kan daarvoor een onderneming starten. Al wat moet gebeuren, is de vooropgestelde uurtabel in een nationale database invoeren opdat men die kan publiceren in de publieke reizigersgidsen. Een initiatief van openbaar vervoer moet 21 dagen op voorhand aangemeld worden – er is geen toestemming nodig. Dat is de kortste termijn die kan gehanteerd worden. Eenmaal zover, kan men een buslijn inleggen van punt A naar B en gebruikmaken van de bushaltes die op die routes liggen. Hetzelfde principe geldt ook voor alle andere modi van openbaar vervoer.

De doelstelling van de aangepaste wetgeving was een breder en nieuw aanbod van openbaar vervoer voor reizigers te laten ontstaan. Het uitgangspunt was dat ongeveer een kwart van de mensen het openbaar vervoer gebruikt en dus drie kwart of zeker meer dan de helft niet. Dat zou aantonen dat het bestaande aanbod van openbaar vervoer onaangepast is. Daarvoor kunnen dan weer diverse redenen aangevoerd worden: te duur, niet comfortabel, niet attractief of niet de punten aandoend die men wenst te bereiken enzovoort. De openstelling van de markt bood behalve een vernieuwd aanbod ook mogelijkheden voor commerciële initiatieven. Als infrastructuurhouder moet Jernhusen er dan voor zorgen dat alle partijen op een eerlijke manier een plaats krijgen in de infrastructuur en dat er businessmodellen zijn om de debitering en financiering van de infrastructuur correct te laten verlopen.

Het laatst afgeschafte vervoersmonopolie was dat op het intraregionaal openbaar vervoer, dat binnen de provincie nog altijd in handen van de openbaarvervoersmaatschappij was. Na die afschaffing werd ook de ontkoppeling van het strategische en het operationele luik van het openbaar vervoer een feit. Op 1 januari 2012 werden 21 regionale vervoersoverheden opgericht, politieke fora waarin beslissingen worden genomen over visie, doelstellingen en strategie voor

het openbaar vervoer op de lange termijn. Dat alles wordt samengevat in een regionaal vervoersprogramma dat elke regio publiceert. Volgens de wet moet het geregeld worden herzien en aangepast.

Er wordt een duidelijke en zuivere politieke verantwoordelijkheid gelegd voor het strategische aspect. Dat kan uitmonden in een operationele opdracht voor de bestaande regionale openbaarvervoersmaatschappij om bepaalde trajecten in eigen regie uit te voeren dan wel via aanbesteding aan te kopen bij een aanbieder. Men kan in de fora ook beslissen om niet langer vanuit openbare financiering bepaalde trajecten aan te bieden maar die in de markt van commerciële actoren te laten. Dan oordeelt men dat er geen behoefte is aan subsidies, omdat er voldoende publiek is en een traject zelfdragend kan zijn. Men gaat ervan uit dat commerciële aanbieders op eigen kost en risico de lijn zullen opnemen. De openbare middelen kunnen dan aangewend worden voor andere nuttige voorzieningen zoals ziekenhuizen of om andere initiatieven inzake openbaar vervoer te steunen.

1.4. Het Zweedse openbaar vervoer in cijfers

Paul Van Doninck toont een grafiek met het aantal reizen per inwoner per onderdeel van het openbaar vervoer voor 2013. Er is over de hele lijn een stijging te noteren van 3 percent. In Stockholm maakt men zowat 355 openbaarvervoersreizen per jaar per inwoner. In Norrbotten, Västerbotten en Jämtsländ, provincies in het noorden, noordwesten en noordoosten van Zweden, ligt dat aantal veel lager. Ook de gemiddelde afstand van de reizen is aangegeven. In de dichtbevolkte regio's is de reis doorgaans veel korter dan in dunbevolkte.

De kosten voor openbaar vervoer zijn ook in Zweden fel gestegen, en wel meer dan de inkomsten. De kostendekkingsgraad per reis is berekend. Die over de hele lijn voor het hele land blijkt rond 50 percent te liggen. Dat betekent dat 50 percent van de totale kost van openbaar vervoer gedragen wordt met openbaar geld van gemeenten en provincies en in mindere mate van de staat. De inkomstenbelasting in Zweden wordt geïnd door de gemeenten en daar bevindt zich dan ook het gros van de middelen.

1.5. Regionaal openbaarvervoersprogramma

Het regionale openbaarvervoersprogramma is een stuurdocument voor het plannen en uitvoeren van het openbaar vervoer en voor communicatie aan burgers en de sector. Het 'Regionalt Trafikförsörjningsprogram' zoals dat heet, of TP, is de basis van het openbaarvervoerbeleid. Het beschrijft doelstellingen en richting van het regionaal openbaar vervoer, met name alle openbaar vervoer dat plaatsvindt binnen een regio en met omliggende regio's wat betreft dagelijkse reizen zoals woon-werkverkeer, school- of ziekenhuisverkeer. Voor verkeer dat de grens van de provincie overschrijdt moet het programma bekijken hoe de provincie met de betrokken burens overleg heeft gepleegd. Het document is sterk gelinkt aan de verdere regionale ontwikkelingsplanning en ruimtelijke ordening. Zo wordt heel erg rekening gehouden met waar men jobs wil creëren en waar mensen in de toekomst willen wonen of waar er kan worden ingezet op onderwijs of werkgelegenheid.

Het TP wordt een stuurdocument naast andere op provinciaal en regionaal niveau die dan op lokaal gemeentelijk niveau uitwerking krijgen. De wet schrijft tevens een dialoog met burgers en overige belanghebbenden voor, vooraleer het programma gepubliceerd wordt. Alle ideeën moeten gecondenseerd worden in het document dat nog wordt rondgestuurd voor finale commentaren. De provinciale openbaarvervoerscommissie beslist uiteindelijk over het document,

waarin ook mogelijkheden voor commerciële uitbating zijn opgenomen. Het is een strategisch document over openbaarvervoerbeleid in de regio en het beschrijft de hele markt. Die beschrijving moet eventuele beslissingen over 'public service obligation' kracht bijzetten.

In de regionale commissie worden beslissingen getroffen over bepaalde trajecten die men wil subsidiëren. Daarvoor wordt dan beslist een openbare aanbesteding uit te schrijven. Ook die beslissing moet gemotiveerd worden. Dat document kan dan ook sterk verschillen van regio tot regio, naargelang van de omstandigheden.

De spreker maakte deel uit van een groep die het TP heeft opgesteld. Dat wordt kortelings gepubliceerd. Er is een update gebeurd van de eerste programma's die in 2011-2012 zijn geschreven. De eerste versie verschilde nogal van kwaliteit, van heel geavanceerde denksporen naar een puur beschrijvend document dat stelde dat de openbaarvervoersmaatschappij gisteren, vandaag en morgen zou doen wat ze al deed. De update van de handleiding voor de 21 regionale overheden is een gids geworden die aangeeft welke vragen er gesteld kunnen worden en hoe er kan geredeneerd worden om tot een goed programma te komen. De inhoud van de nieuwe programma's moet dan meer gelijklopend worden.

Het document zal dan een situatieomschrijving bevatten, een behoefteanalyse met zicht op demografie, bebouwingsstructuur, marktbeeld en -ontwikkeling, externe factoren zoals eventueel een brug naar Denemarken enzovoort. Daarbij hoort ook een visie voor de regio, waarmee het document een complement wordt bij de andere ontwikkelingsdocumenten van een regio. Ook de doelstellingen op lange termijn en de rol van het openbaar vervoer in het totaalperspectief worden erin geformuleerd. De vervoerspolitieke doelstellingen inzake milieu, veiligheid, en andere worden erin behandeld, zoals opgesteld op nationaal niveau. Een ander aspect is de vraag hoe het openbaar vervoer de burgerrechten kan ondersteunen. In Zweden is de Antidiscriminatiewet onlangs aangepast. Toegankelijkheid voor mensen met fysieke beperkingen maakt er nu deel van uit. Voorts worden er strategische keuzes over al dan niet subsidiëring van trajecten toegelicht. Het document wordt dan publiek bediscussieerd.

Paul Van Doninck illustreert met een voorbeeld uit de regio Skåne, die het aantal reizen in 2020 verdubbeld ziet tegenover 2006. Het marktaandeel van het openbaar vervoer moet in 2030 op 40 percent liggen. Voor tevredenheid van de inwoners mikt de regio op 80 percent. Wat betreft basisbereikbaarheid moet 91,5 percent van alle inwoners minstens tien dagelijkse reismogelijkheden hebben naar een van de groeimotoren die gedefinieerd zijn in weer andere ontwikkelingsdocumenten voor de regio. Aanvullend stelt het bewuste programma dan dat die groeimotoren ook bereikbaar moeten zijn, met bijhorende cijfers. Een strategische keuze kan zijn dat commerciële operators mogelijkheden creëren, wat dan in detail gemotiveerd wordt.

2. Uiteenzetting door Finn Kock Sørensen, FlexDanmark, Denemarken (met presentatie)

2.1. FlexDanmark

Finn Kock Sørensen, Deens openbaarvervoerexpert, licht toe hoe men vraagafhankelijke mobiliteit (demand responsive mobility) hanteert om de uitdagingen voor het openbaar vervoer in Denemarken aan te pakken. De spreker stelt graag bereid te zijn tot verdere contacten indien men dat wenst. Hij is werkzaam bij de onderneming FlexDanmark, in eigendom van de Deense openbaarvervoersorganisaties (Public Transport Organisations).

FlexDanmark werkt alleen voor de PTO's en beheert niet alleen het IT-systeem, maar staat ook in voor de evaluatie van het openbaarvervoergebruik en de noden. De onderneming onderzoekt hoe het systeem geoptimaliseerd kan worden, hoe middelen bij privé-operatoren terecht kunnen komen en houdt zich ook bezig met de financiële ondersteuning vanuit de Deense overheden.

De missie van FlexDanmark spitst zich toe op het verlagen van de uitgaven voor de belastingbetaler, het optimaliseren van het verkeer en het nastreven van een kwalitatief hoogstaand niveau door onder meer de eigen activiteiten en de service steeds te verbeteren terwijl de kosten steeds meer worden beperkt. In 2014 bedroeg de nationale omzet ongeveer 150 miljoen euro en werden meer dan 6 miljoen trajecten behandeld en beheerd.

De spreker gaat in op de context waarin wordt gewerkt en op DRT of vraagafhankelijk vervoer als mobiliteitsoplossing. Het behelst een openbaarvervoersysteem zonder dienstregeling, maar gestoeld op een aanbod van taxi's en minibusjes die op verzoek rijden. Voorts zal Finn Kock Sørensen iets meer vertellen over het 'call business model' en de specificaties en voordelen van het Deense model. Ook de vereisten om een dergelijk systeem uit te bouwen, worden behandeld.

2.2. De basisgegevens van het Deense openbaar vervoer

Denemarken telt 5,6 miljoen inwoners die verdeeld zijn over net geen honderd gemeenten. Er is een hoge mate van decentralisatie en de helft van de belastinginkomsten gaat ook naar die gemeenten, die het basisniveau zijn van de openbare sector.

Tussen staat en gemeenten staan vijf regio's, die zich voornamelijk toeleggen op economische ontwikkeling en ondernemingsactiviteiten en -initiatieven naast het aansturen van ziekenhuiswerking. Op het niveau van de regio's zijn ook de Deense PTO's, de public transport organisations, georganiseerd, die samen FlexDanmark hebben opgericht. Er is één PTO per regio.

2.3. Vraaggestuurd vervoer in Denemarken

De PTO's zijn verantwoordelijk voor de regionale en lokale spoorwegen, buslijnen en vraagafhankelijk vervoer. Ze beschikken niet zelf over bussen, taxi's of andere wegtransportmiddelen, maar soms wel over treinen. De diensten worden geleverd door privé-aanbieders met wie contracten worden afgesloten.

Het zijn de PTO's die deze contracten afsluiten met toeleveranciers van busverbindingen en taxi's, die de dispatching en het vervoersmanagement op zich nemen, en die ingaan op de nood aan vraagafhankelijk vervoer (demand responsive traffic). Voor software, instrumenten en procesbeheer doen zij een beroep op FlexDanmark.

Wie betaalt het vraagafhankelijk vervoer? In het Deense model betalen de gemeenten voor het transport van inwoners naar gezondheidsinstellingen. Het gaat dan vooral om ouderen die niet met eigen vervoer of conventioneel openbaar vervoer de verplaatsing kunnen maken. Er zijn ook landelijke omgevingen waar er weinig of geen aanbod van openbaar vervoer met dienstregeling is. De gebruiker kan dan gebruikmaken van vraaggestuurd openbaar vervoer waarvoor hij een klein deel betaalt, maar het meeste betalen de gemeenten. Voor gebruikers met een beperking voor wie bus- en taxigebbruik niet gewoon kan, dragen de gemeenten de kost van de dienstverlening, net als schoolvervoer voor kinderen met specifieke behoeften.

De regio's beheren de ziekenhuizen en staan dan ook in voor het heen- en terugvervoer van inwoners die er gebruik van maken, als ze niet in staat zijn dat vervoer zelf te regelen met het openbaar vervoer. Denemarken kent geen traditie van vrijwilligersnetwerken voor vervoer zoals Vlaanderen die wel heeft. Ook transport op grond van verzekeringscontracten is vrij ongekend in Denemarken. Het meeste vervoer wordt aangepakt door openbare diensten als dienst aan de belastingbetaler.

2.4. Het Deense model

Finn Kock Sørensen legt cijfermateriaal voor over het aantal verplaatsingen per jaar. Dat toont aan dat het cijfer jaarlijks toeneemt. In de zomer is er steeds een terugval. In 2014 werden zowat 6 miljoen verplaatsingen geregistreerd. Met het stijgende cijfer, neemt ook het budget toe dat de regio's en gemeenten besteden.

DRT of vraagafhankelijk vervoer is in Denemarken nauw verbonden met het openbaarvervoerbeleid. Met DRT worden mobiliteitsbehoeften aangepakt die niet met traditioneel openbaar vervoer kunnen gelenigd worden. Dat zijn dus niet alleen de transportbehoeften van mensen met verminderde mobiliteit, of oudere mensen die geen toegang hebben tot een bereikbaar openbaar vervoer, maar ook de behoeften in landelijk gebied waar nagenoeg geen openbaar vervoer rijdt.

Wat is het basisidee van het Deense model en hoe speelt FlexDanmark als coördinator daarin mee? Het doel is elke verplaatsing te optimaliseren, gebaseerd op de beschikbare informatie over de behoefte van de betrokken inwoner en wat de overheidsinstanties daarover weten en aan diensten willen toekennen. Er wordt ook ingecalculeerd welke ongemakken de betrokken gebruikers ondergaan als er sprake is van omweg of extra reistijd. Het zijn onvermijdelijke gevolgen van een geoptimaliseerd gemeenschappelijk vervoer maar er worden beperkingen aan gesteld en men probeert met het flexibele systeem een degelijke dienstverlening te leveren. Wat ook meespeelt, is hoeveel de overheidsinstanties, die de verantwoordelijkheid dragen voor de verplaatsing, betalen voor de dienstverlening die wordt gevraagd.

Voor de coördinatie van dat DRT biedt FlexDanmark een nationaal IT-systeem aan. Elke PTO kan van het systeem gebruikmaken. Drie PTO's hebben zich verenigd om een schaalvoordeel te realiseren. Elke regio en gemeente kan zijn aandeel hebben in dat gedeelde coördinatiesysteem. De inwoners registreren zich in het systeem. Elke gemeentelijke dienst en elk ziekenhuis heeft toegang tot het IT-systeem en de informatie erin.

De spreker noemt de mogelijkheid om het vervoeraanbod van verschillende overheden dooreen te mengen de succesfactor in de optimalisatie van het openbaar vervoer. In het systeem worden alle verplaatsingsbehoeften opgenomen, en daarvoor wordt een plan opgesteld dat de invulling van die behoeften verdeelt over taxi's, minibussen en DRT-busjes. De uiteenlopende vraag voor verplaatsingen van overheden en instanties wordt op een gestandaardiseerde manier bijeengebracht, ook al zijn ze zeker niet gelijkaardig (vervoer naar gezondheidsinstellingen, vervoer van mensen met een handicap, schoolvervoer en patiëntenvervoer).

FlexDanmark combineert uiteenlopende trips op vraag van tal van verschillende overheden. Daarbij zijn de vervoerbehoeften van de inwoners niet uniform; zij hebben nood aan een aangepaste dienstverlening. Het Flex Concept brengt die verschillende vragen samen. Elke rit wordt beschreven met al de vereiste bijzondere behoeften. De deelnemende overheden kunnen de graad van flexibiliteit (in tijd en dienstverlening) aanpassen om het gebruik van het vervoer te laten toenemen of afnemen.

Het doel van dat systeem is alle verplaatsingen zo optimaal en efficiënt mogelijk te organiseren. De spreker vergelijkt het Flex Concept met het spel Tetris, waarbij het de bedoeling is de blokjes zoveel mogelijk bij elkaar te brengen zonder gaten. Men probeert alles zo te laten verlopen dat er geen hiaten zijn en de verspilling van middelen zo minimaal mogelijk blijft. Er wordt ingezet op zo weinig mogelijk rijminuten per opdracht. De verschillende verplaatsingsblokken worden dagelijks opgesplitst om de kostprijs te berekenen per rit en inwoner. De respectieve instanties worden ingelicht over de details zodat ze aan maximale budgetcontrole kunnen doen.

Interessant aan het Deense systeem vindt de spreker dat het mogelijk maakt dat de kost van het aangevraagde transport gelieerd wordt aan de instantie of dienst, ziekenhuisafdeling, school of ouderenzorgcentrum, en zelfs rechtstreeks aan het departement of de afdeling daarbinnen en het respectieve budget daarvan. Daardoor kiest men alleen voor een zeer hoog niveau van dienstverlening als dat werkelijk nodig is. Er wordt uitgegaan van de reële behoefte omdat de transportvraag ingrijpt op budgetten die aan andere noodzakelijke elementen van dienstverlening kunnen worden gespendeerd. Verplaatsing van en naar een ziekenhuis is geen kerntaak van de openbare sector, maar een louter ondersteunend gegeven en de uitgaven daarvoor moeten derhalve zo laag mogelijk blijven.

2.5. Voordelen en eigenschappen

Finn Kock Sørensen wijst erop dat het DRT-model een uniek model is van gunning van overheidsopdrachten van vervoerdiensten, compatibel met de Europese richtlijn betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten (2014). Er zijn twee opties. In het ene geval kan men opteren voor plaatsgebonden voertuigen: een eenheidsprijs per voertuiguur is dan afgesproken bij de bieding (elk jaar) en die prijs wordt dan elke keer toegepast wanneer een voertuig wordt ingezet op het vastgelegde traject. De andere formule werkt met vaste voertuigen en een gegarandeerde minimale beschikbaarheid. Die contracten worden voor twee tot vier jaar afgesloten.

De spreker benadrukt dat die aanpak een grote mate van concurrentie biedt, wat de prijzen drukt. Bovendien kan elk bedrijf, groot of klein, zich toegang verschaffen tot die vervoeropdrachten. In 2014 dienden vijfhonderd bedrijven offertes in. Het ging zowel om eenmanstaxibedrijfjes met een of twee voertuigen of heel grote ondernemingen met tweehonderd of driehonderd voertuigen en eenmans-minibusmaatschappijtjes. Het model is reeds voldragen en beproefd, aangezien het al een vijftiental jaar in gebruik is. De mensen kennen de voorwaarden en weten waarom er bepaalde voorkeuren zijn voor een voertuig.

Dat het werkt, heeft alles te maken met het feit dat elk van de zes miljoen verplaatsingen grondig geanalyseerd en dan geoptimaliseerd wordt. Van elk voertuig weet men waar het zich bevindt op elk ogenblik, hoe dicht dat zich bij een inwoner met verplaatsingsbehoefte bevindt, en waar die heen moet. Ook de kosten zijn gekend, net als de faciliteiten van het voertuig en of die aan de speciale behoeften van een klant tegemoetkomen. In het systeem kan men zelfs de kwaliteit van dienstverlening invoeren bij voorgaande dienstverlening. Aan de hand daarvan kan men een bedrijf bevoordelen.

Waarom kiest men voor een groot volume aan verplaatsingspotentieel? Men beoogt heel diverse soorten van verplaatsingen. 's Ochtends en in de namiddag sluiten de ritten van en naar ziekenhuizen en scholen perfect aan op de vrijetijdsverplaatsingen gedurende de dag. Het is zinvol een goede en maximale mix van verplaatsingen te hebben. De mix van verplaatsingen sturen en poolen van verplaatsingsbehoeften is een goed idee, onderstreept de spreker. Het beperkt het aantal lege ritten en optimaliseert de behoefte-invulling.

Alles gebeurt in realtime: boeking zowel als sturing van de verplaatsingen. Er zijn slechts een vijf tot tien minuten voor vertrek nodig en nieuwe verplaatsingen worden ook pas dan ingeboekt. Dat heeft niets te maken met beperkingen van het systeem, maar wel met de menselijke factor. De taxichauffeur moet overzicht behouden over nieuwe opdrachten en moet tijd hebben om de rit op te nemen. Het dispatchingproces is volledig geautomatiseerd. Het personeel van de call-centers komt alleen uitzonderlijk tussen en bij problemen.

Ten aanzien van de aanbieders van vervoerdiensten hanteert men een hoge mate van transparantie. Zij moeten inzicht hebben in de werking van het systeem en de redenen voor de gemaakte keuzes om met vertrouwen te kunnen werken. Dat brengt met zich mee dat ook de betalingen duidelijk zijn. Ze zien ook de boekingsvooruitzichten.

FlexDanmark werkt met 'reverse-invoice', wat impliceert dat zij bepalen wat er volgens de regels betaald wordt voor een rit van A naar B, gebaseerd op gps-posities van het voertuig, a rato van een signaal per minuut. Ze hebben miljoenen metingen van het verkeer ter beschikking en weten waar en wanneer de spits zich situeert. Dat alles wordt in rekening gebracht. De rekening is derhalve direct aan de reële en exacte feiten van de verplaatsing gelinkt en de berekening klopt als dusdanig. Voor de taxibedrijven zelf betekent die werkwijze een aanzienlijke reductie van de administratieve last. Ook dat maakt het makkelijker voor kleinere bedrijfjes om in het systeem te stappen.

Met de website voorziet men in een grote flexibiliteit. Elke chauffeur kan van uur tot uur en van dag tot dag alles volgen en aangeven dat hij in een bepaald blok niet beschikbaar is, bijvoorbeeld omdat er dan een verplaatsing voorzien is met een zakenman die naar de luchthaven moet. Het systeem registreert dat en onthoudt dat de taxi dan niet beschikbaar zal zijn vanuit zijn standplaats maar wel bij de luchthaven. De kans bestaat dan dat die taxi vanuit het systeem een verplaatsing aangeboden krijgt aan de luchthaven. Dat is win-win: de taxi hoeft niet leeg terug te keren en FlexDanmark heeft geld bespaard omdat de afstand naar de luchthaven voor een rit niet mee hoeft te worden betaald.

Het reverse-invoiceprincipe gaat uit van tijd in minuten en bij berekening van wat er betaald moet worden, kan zo ook eventuele begeleiding tot aan de deur van woonst of ziekenhuis door de chauffeur mee in rekening worden gebracht.

Ook ten aanzien van de belastingbetaler is er een hoge mate van transparantie door de grote hoeveelheid informatie die aan de regio geleverd wordt en die kan ingevoerd worden in de eigen datasystemen. Ze krijgen eveneens benchmarking-gegevens, bijvoorbeeld van kostprijs, van andere regio's en gemeenten.

Het voordeel van het systeem voor de gemeenten is de kostenbeperking. De Deense regering liet door Deloitte berekenen dat, als het marktaandeel niet 25 percent maar 100 percent van het publiek zou zijn, en dus alle vervoer vraagafhankelijk zou aangepakt worden en zou aangeboden worden door de gemeenten via de PTO's, men jaarlijks maar liefst 56 miljoen euro zou kunnen besparen.

2.6. Vereisten en aanbevelingen

Een voldoende groot volume aan verplaatsingen is noodzakelijk om de kost te verminderen; er moet iets te coördineren vallen. Lange rijafstanden zijn beter te optimaliseren dan kortere. Daar zijn de taxibedrijven beter in. Alle verplaatsingen van twintig minuten of langer, kan FlexDanmark optimaal invullen. Lange wachttijden zijn soms niet te vermijden en de klanten moeten bereid zijn om te wachten. De wachttijd wordt vermeld bij boeking. Kan dat voor de klant niet, dan

moet hij zelf een taxi bellen om een betere dienstverlening te krijgen. Bijvoorbeeld ziekenhuispersoneel moet dus zeer verantwoord met de dienstverlening omgaan.

Met het geld van de belastingbetaler wint niet iedereen in het systeem. Sommigen zullen de dienstverlening krijgen die ze nodig hebben, maar daarom niet de goede dienstverlening die ze eerder hadden. Er zijn omwegen, langere wachttijden en ze rijden niet alleen. De verwachtingen van de burgers dienen dus enigszins te worden bijgesteld.

Als het Vlaamse OV-model wil leren van het Deense, heeft Finn Kock Sørensen volgende aanbevelingen. Werk nauw samen met alle betrokkenen. Neem de tijd om experts in te schakelen met uiteenlopende expertise. Verzeker u ervan dat gebruikers en aanbieders geen overtrokken verwachtingen koesteren wat de dienstverlening, de wachttijden enzovoort betreft. Ten slotte herinnert de spreker aan de geest van de Drie Muskietiers en raadt hij aan nuchter te blijven als het spannend wordt: minder duur betekent dat de dienstverlening minder zal zijn of dat iemand minder zal verdienen.

3. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Paul Van Doninck en Finn Kock Sørensen

3.1. Vragen en opmerkingen van de leden

Karin Brouwers vindt het goed om ervaringen uit het buitenland te delen. In eerste instantie wil ze van Paul Van Doninck weten wat die regionale vervoers-overheden eigenlijk zijn. Gaat het echt om een overheidsinstantie of veeleer een overheidsbedrijf als De Lijn? Kan er duidelijkheid geboden worden over wat er precies in het hoofd- en zijstelsel vervat zit? Wie betaalt de gemeenschappelijke voorzieningen: de overheid of gaat dat met bijdragen? Hoe werkt het systeem in de dunner bevolkte gebieden? Is er nog wel een garantie op vervoer als men daar bijvoorbeeld ziekenhuistransport nodig heeft? Verschillen de tarieven tussen stad en platteland?

Van Finn Kock Sørensen vraagt het lid om het PTO-concept verder toe te lichten. Wie betaalt de overheid? Hoe zijn die PTO's georganiseerd en wie is daarbij betrokken? Worden mensen die een beroep doen op het taxisysteem thuis opgehaald of geldt dat alleen voor minder mobiele mensen? Of zijn er haltes voorzien? Hoe liggen de tarieven? Karin Brouwers begrijpt dat de ritten efficiënter kunnen worden gemaakt door ze maximaal in te vullen en zo minder lege verplaatsingen te realiseren, maar is er nog sprake van subsidiëring? De prijzen moeten volgens haar toch verschillen voor een reguliere busrit en een taxirit in het systeem.

De technologie lijkt het lid bijzonder geavanceerd, en ook nog eens volledig geautomatiseerd. Om welke technologie gaat het? Zijn er ook apps? Werkt het taxisysteem ook in dunner bevolkte gebieden? Is het daar dan duurder of niet? Is er subsidiëring voorzien? De gemiddelde wachttijd nadat iemand een oproep plaatst zou tien minuten zijn, maar geldt dat ook in landelijk gebied?

Karin Brouwers was in elk geval onder de indruk van het Deense systeem. Het doet denken aan de plannen in Vlaanderen voor de mobiliteitscentrales aangepast vervoer, al gaat het Deense systeem breder dan alleen minder mobiele gebruikers.

Marino Keulen ziet een boeiende insteek omdat Vlaanderen een top-down-bediening gewoon is, alles georganiseerd vanuit de overheid als het om openbaar vervoer gaat. In het Zweedse systeem springt men zeer flexibel om met de

aanbieders. En ook in Denemarken vertrekt men vanuit het reizigersperspectief. Daar is de omslag alvast gemaakt. Heeft de gebruiker in Zweden dan een keuze tussen een overheids- en een privé-aanbod? Spoort dat en stoppen de verschillende bussen dan aan dezelfde haltes? Werkt dat de hele dag, ook in dalmomenten? Kan iemand op zondagmorgen om acht uur naar het bejaardentehuis van zijn grootmoeder?

Wat zijn de tarieven in Zweden, en zijn ze aanvaardbaar voor de reiziger? Ook Marino Keulen wil weten of de ingeschakelde taxi's van deur tot deur gaan of van halte tot halte. In landelijke regio's zijn busverbindingen heel schaars en hij ziet in de flex-taxi een complementaire aanbadoptie.

Annick De Ridder vindt het aangenaam om een verfrissend nieuwe aanpak voorgesteld te krijgen. In Zweden kan eenieder binnen 21 dagen een aanbod opstarten. Er lijken geen minima voor bediening vastgesteld zoals in Vlaanderen bij de basismobiliteit het geval was met bediening elke 500 of 750 meter. Hoe wil men dan de landelijke en dunbevolkte gebieden ontsluiten? Dat is voor Vlaanderen belangrijk, stelt het lid.

Er is nergens sprake van het betrekken van de taxisector, wat in Denemarken wel al flink is uitgebouwd. Is er ten aanzien van de landelijke gebieden een samenwerking zoals in Denemarken waar er een verschil wordt gemaakt tussen verplaatsingen met dienstregeling en die op aanvraag? Hoe komt het dat het aandeel openbaar vervoer in plattelandsgebieden niet toeneemt? Of zou het zonder een dergelijk systeem juist erger zijn en zou er dan geen openbaar vervoer zijn? Zitten die parameters vervat in de aanbestedingen? Met een volledig geliberaliseerd systeem riskeert men dat op bepaalde interessante gebieden gefocust wordt en andere buiten beschouwing worden gelaten.

Is het mogelijk om ook de bevolkingsaantallen in Zweden en Denemarken te krijgen, ter vergelijking met de Vlaamse regio voor het aandeel openbaar vervoer?

Het gemengde systeem in Denemarken weet te charmeren, maar vanaf wanneer stapt men over van het scheduled transport naar individueel gevarieerd transport? Gaat men af op afstanden? Rijden reguliere bussen in de buurt van kernnettransportlijnen of in de buurt van bepaalde attractiepolen en is on-demand-vervoer dan meer gereserveerd voor verder verwijderde gebieden? Of stoelt de verdeling op een analyse van het aantal reizigers? Vlaanderen houdt het op een minimum van acht reizigers per lijn om af te stappen van regulier vervoer en over te gaan naar vraaggestuurd vervoer.

Kunnen de aandelen van het openbaar vervoer per regio voor Denemarken ook gegeven worden? Werkt men in het geliberaliseerde marktaandeel ook met minimale vereisten voor potentiële aanbieders? Dat moet de liberalisering corrigeren en ervoor zorgen dat er niet alleen financiële sturing is, maar vooral dienstverleningsgerichte.

Joris Vandenbroucke gaat in op openbaar vervoer op de weg. Zweden kent een heel andere ruimtelijke ordening dan Vlaanderen, met andere bevolkingsconcentraties. Er zijn 21 verschillende regio's en het aanbod van collectief vervoer over de weg is volledig vrijgemaakt. Komt het voor dat in één regio verscheidene aanbieders dat openbaar vervoer organiseren? Of valt elke aanbieder samen met een andere regio? Wie zijn die aanbieders? Zijn het de grote Europese zoals Keolis en Arriva of zijn het vooral Zweedse bedrijven?

Wat kost dat openbaar vervoer aan de Zweden? Zijn de tarieven in de verschillende regio's vergelijkbaar of niet? Zijn er sociale correcties voor doelgroepen?

Een aantal routes wordt gesubsidieerd: welk aandeel van het totale netwerk beslaat dat? Is er een verschil tussen de regio's onderling en waarom?

Wat Denemarken betreft, wil het lid weten of de PTO's zuiver publiek overheidsorgaan zijn of niet? Zijn dat overheidsbedrijven?

Is het Deense systeem vergelijkbaar met het Kutsuplusconcept in Finland dat ook werkt met vraagafhankelijk vervoer, vrij grote regio's, snelle busjes, snelle responstijd, diverse aanvraagkanalen en vrij lage prijzen, een soort van semi-collectief systeem?

Björn Rzoska vraagt aan Paul Van Doninck enig inzicht in de tariefstructuren. Hoe is het tarief gerelateerd aan het aantal gereden kilometers? Is het afhankelijk van de regio? Hoe probeert de overheid daarop in te grijpen?

Wat garandeert de overheid? Wordt een aanbieder die na 21 dagen een aantal haltes begint aan te doen ook verplicht minder bevolkte gebieden mee te nemen of niet? Hoe zorgt de Zweedse overheid ervoor dat ook daar openbaar vervoer aanwezig is?

Welk aandeel neemt het openbaar vervoer in de totaliteit van de verplaatsingen in Zweden in? Blijft Zweden vooral gericht op autogebruik, zeker in de dunbevolkte gebieden? Het lid meent dat te hebben begrepen: vooral autovervoer in dunbevolkte gebieden en meer openbaar vervoer in de drie stedelijke zones. Door het taxeren van auto's die de stad binnenkomen naast het robuuste openbaarvervoernetwerk in Stockholm zelf, lijkt een overstap van vervoersmodus om de stad binnen te komen vanzelfsprekend. In dunbevolkte gebieden lijkt dat minder evident. Hoe zit het daar met de verplaatsingen. Welke modus is dominant?

Van Finn Kock Sørensen wil hij graag weten in hoeverre de overheid met middelen betrokken is bij de PTO's. Of haalt men middelen uit het systeem zelf, door de prijzen die schommelen voor de vervoermaatschappijen die van het FlexDanmark-systeem gebruikmaken?

Wat kost het openbaar vervoer in Denemarken voor de consument? Wat is het aandeel van de overheid of komt die helemaal niet tussen? Zijn er sociale correcties voor wie het financieel moeilijker heeft?

Hoe garandeert de Deense overheid openbaar vervoer in dunbevolkte regio's? Ook Björn Rzoska kan zich indenken dat vervoermaatschappijen vooral in de dichtbevolkte zones geïnteresseerd zijn. Of ligt in dunbevolkte gebieden het autogebruik qua aandeel veel hoger?

Dirk de Kort refereert aan het onderhoud van de commissie met de vertegenwoordiger van de OESO, die de mobiliteit in Vlaanderen onder de loep nam¹. Jens-Christian Høj vond Vlaanderen kampioen in het subsidiëren van die mobiliteit, zowel inzake spoor, als voor bussen en wegvervoer, met inbegrip van de bedrijfswagens. Welke belastingmiddelen worden in Zweden en Denemarken

¹ Gedachtewisseling over het rapport van de OESO 'Economic surveys – Belgium 2013'. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Karin Brouwers (*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2459/1).

ingezet op het vlak van openbaar vervoer? Hoe wordt de auto fiscaal behandeld? Het lid hoopt iets te leren over mogelijk betere aanwending van belastinggeld.

Het verbaast het lid niet dat Denemarken en Zweden zijn uitgekozen om over openbaar vervoer te praten, aangezien beide zeer goed scoren wat betreft spoorvervoer in een studie van de Boston Consulting Group², op respectievelijk de derde en tweede plaats.

Het lijkt er volgens Dirk de Kort wel op dat De Lijn denkt aan gemakkelijke besparingen door te snoeien in de dienstverlening in landelijke gebieden, waarvan men dan de opbrengsten kan inzetten in de stedelijke gebieden en randgemeenten. Daarom wil hij weten hoe het openbaar vervoer in die gebieden van Denemarken en Zweden georganiseerd is. Wat kost het? Wordt alleen vervoer aangeboden met een collectieve taxi tot aan de dichtstbijzijnde bushalte? Wordt er bijgepast door lokale overheden via een derdebetalersysteem?

3.2. Antwoorden van de sprekers

Paul Van Doninck licht de regionale vervoersoverheden nader toe. De bedoelde regionale vervoersbedrijven waren ooit traditioneel regionaal. De provincie Stockholm had een eigen vervoerbedrijf, met vervoer in eigen regie. Het waren provincies en gemeenten die over eigen vervoerbedrijven en eigen chauffeurs beschikten. Dat is geëvolueerd naar een systeem waarbij men dat vervoer nog wel organiseerde en waarvoor nog een deel infrastructuur in eigendom was, maar waarbij het uitvoerende aspect uitbesteed werd aan andere actoren, in eerste instantie lokale actoren maar nadien ook grote spelers zoals Arriva en Keolis. Tegelijk bleef het openbaarvervoerbedrijf in Stockholm en de provincies bestaan met een monopolie. Dat is in 2012 afgeschaft.

Hier legt de spreker de link naar de Vlaamse situatie. De openbaarvervoersmaatschappij in Stockholm – denk aan De Lijn in Vlaanderen – had een politiek samengestelde raad van bestuur, met politici, verkozen binnen de provincie. Die raad van bestuur besliste zowel over strategische als over operationele zaken. Het creëren van de regionale vervoersoverheden in 2012 betekende een clean cut met als restant een afscheiding tussen de raad van bestuur en het vervoerbedrijf. Wat overblijft is een zuiver politiek orgaan met verkozenen dat zich alleen bezighoudt met de strategische beslissingen. Op basis van die strategische beslissingen worden in het andere deel van het systeem operationele beslissingen genomen zoals het uitbesteden van een strategisch bepaald aandeel van het openbaar vervoer. Dat orgaan beslist ook om bepaalde routes niet te outsourcen of los te laten. Openbaarvervoerbeleid en openbaarvervoerbedrijf zijn losgekoppeld en het is het politieke orgaan dat de regionale vervoeroverheid uitmaakt.

In sommige regio's is het moeilijk een onderscheid te zien, omdat het om dezelfde mensen gaat met andere titels. Elders is het verschil wezenlijk groot en ligt het zelfs op heel andere bestuursniveaus. Het openbaarvervoerbedrijf van Västajotten län is helemaal losgekoppeld van de regio Västajotten län. De openbarevervoersautoriteit behandelt het openbaarvervoerbedrijf als een van de vervoerbedrijven, dus naast tien commerciële aanbieders van openbaar vervoer. Dat blijkt geen pijnloze operatie te zijn, erkent de spreker. Het systeem is nog nieuw en vond nog niet absoluut ingang, waardoor vroegere beslissingen nog overheersen.

² The 2015 European Railway Performance Index. Exploring the Link Between Performance and Public Cost.

https://www.bcgperspectives.com/content/articles/transportation_travel_tourism_public_sector_european_railway_performance_index.

Wie zijn de mensen in de openbaarvervoersoverheid? Vaak is er in het provinciale bestuur een commissie voor openbaar vervoer of een commissie voor regionale ontwikkeling. Typisch zijn dat de organen die zo een openbaarvervoersoverheid vormen. Dat orgaan staat dus wel volkomen los van elke operationele beslissing: dat is een opdracht van de openbaarvervoersbedrijven.

Het hoofdsysteem voor de sporen behelst rails, elektriciteit die nodig is om erop te rijden, de verkeersleiding op de rails, de perrons en de toegang tot de perrons – lift of roltrap. Dat systeem wordt gefinancierd met belastinggeld dat uit het nationale budget wordt toegekend aan de nationale transportadministratie. Zij laten de spoorbedrijven een bepaald tarief opstellen, gebaseerd op de marginal cost om op de sporen te rijden en niet op de actual cost of selfcost. De spoorbedrijven betalen bijzonder weinig voor toegang tot en gebruik van de sporen.

Wat de nevenactiviteiten betreft, neemt Jernhusen die over vanaf het punt waar genoemde lift of roltrap uitkomt. Dat is vaak een gebouw van Jernhusen zelf. Vanaf daar moeten er centen op tafel komen, stelt de spreker. Het staatsbedrijf wordt immers op geen enkele andere manier dan met die huurgelden voor infrastructuur gevoed. Jernhusen heeft geen andere inkomsten en krijgt geen geld van de overheid.

De gemeenschappelijke diensten worden heel transparant aangeboden. Een station is 4000 vierkante meter, waarvan 1000 vierkante meter wachtzaal met banken en uurtabellen. De 3000 overige vierkante meter zijn retailgebied en kantoren, restaurants, toiletten enzovoort. De nettokost van de 1000 vierkante meter gemeenschappelijke dienst en het netto van het aandeel dat aanzien wordt als noodzakelijk voor de gemeenschappelijke dienst – water, verwarming, bewaking, energie enzovoort – wordt netto gedebiteerd en naar verhouding over elk van de gebruikers van dat station verdeeld.

De nationale spoorwegmaatschappij SJ, die commercieel opereert, en het concurrerende commerciële MTR uit Hong Kong, met hogesnelheidstreinen tussen Stockholm en Göteborg, gebruiken de stations en dragen een deel. De regionale vervoermaatschappijen die instaan voor de pendeltrafieken op het spoor doen dat ook. Jernhusen wordt ook betaald voor de regiobussen en stadsbussen die aan de buitenkant van het station komen, net als voor de taxi's die van de zone gebruikmaken. En ook de commerciële busmaatschappijen doen hun duit in hetzelfde zakje. Er is een proportionele verdeling.

De tarieven van het openbaar vervoer zijn niet algemeen geregeld voor het hele land. Ze zijn regionaal en worden bepaald door elk van de vervoermaatschappijen. Voor het gedeelte van het openbaar vervoer dat met openbare aanbesteding wordt georganiseerd, dus het gesubsidieerde, bepaalt vooral de regionale vervoersoverheid een maximale kost. De tarieven en de graad van subsidie verschillen. Zo kost een maandabonnement in de regio van zowat 100 kilometer ten noorden van Stockholm tot ongeveer 120 kilometer ten zuiden van Stockholm en zowat 200 kilometer langs de kust, voor al het openbaar vervoer dat door de regionale overheid georganiseerd wordt, 790 kroon of 85 euro. De gemiddelde inwoner van de regio Stockholm maakt 355 verplaatsingen per jaar.

De gemeente Kiruna in Lapland, waar zich de grootste ijzerertsmin te wereld bevindt, heeft de oppervlakte van België en telt ongeveer 35.000 inwoners. Zowat 20.000 mensen wonen rond de mijn en de rest in de toendra. Een jaarabonnement voor het openbaar vervoer kost er 10 euro. Dat moet ervoor zorgen dat men ook echt gebruikmaakt van dat openbaar vervoer als het dan eens kan. In dergelijke gebieden is openbaar vervoer geen optie. Alleen de basisbehoeften zoals naar school geraken, of ziekenvervoer of vervoer voor

ouderen moeten bediend worden. Dat doet de gemeente, met andere systemen: taxicheques, gesubsidieerde taxireizen, schoolvervoer enzovoort.

Een ticket enkele reis kost doorgaans ongeveer 3 euro in Zweden. De inkomsten per rit bedragen gemiddeld 14,33 kroon, of anderhalve euro, uit alle types vervoerbewijzen: abonnementen, losse tickets enzovoort. Alles bij elkaar geteld komt men uit op een subsidiëeringsgraad van ongeveer 50 percent.

Kan de reiziger kiezen? Ja, als er aanbod is, stelt de spreker. De systemen staan volkomen los van elkaar. De regionale overheid hanteert een strategiedocument dat getransformeerd wordt in een vervoernetwerk met openbare aanbesteding. Dat levert een uitvoerder op en die biedt dan het vervoer aan in de infrastructuur die wordt aangeboden door Jernhusen en de gemeente die eigenaar is van de straat of door de nationale vervoersadministratie die eigenaar is van het nationale wegennet waarop ook stopplaatsen liggen.

Het speelveld is opengesteld voor iedereen. Wie beslist om te starten met openbaar vervoer, kan na 21 dagen aan al die haltes ook stoppen, maar er is geen verplichting om dat te doen. Men hoeft dus niet alle haltes aan te doen. De zuiver commerciële aanbieders stoppen zeker waar ze dat zinvol achten. Dat kan leiden tot cherry picking, maar dat heeft nog niet geleid tot grote problemen.

Als men busritten aanbiedt, moet 100 percent van de kost gedekt geraken met de inkomsten. De geafficheerde tarieven kunnen niet veel hoger liggen dan die van de concurrentie die door de regionale overheid georganiseerd is en op ongeveer 50 percent subsidiëring kan rekenen. Het businessmodel moet sterk zijn om ook nog winst te maken. De aanbieders werken daardoor heel complementair. Er is heel weinig rechtstreekse concurrentie, omdat de commerciële actor dat nooit kan winnen. In Zweden springen commerciële operatoren bijvoorbeeld in het gat waar een directe lijn ontbreekt tussen een woonplaats ten noorden van Stockholm waar veel werknemers in de IT-sector rustig wonen en hun werkplek vol grote IT-bedrijven ten zuiden van Stockholm. Men betaalt graag voor die directe verbinding en daar is geen subsidie voor nodig.

Uit schrik voor de nieuwe wetgeving van 2012 hebben de meeste grote regionale openbaarvervoerbedrijven nog snel contracten verlengd met 10, 12 tot 20 jaar voor het hele netwerk waarover ze tot en met 31 december het monopolie hadden. Daardoor is het voor commerciële actoren onmogelijk om zomaar een groot deel van het systeem over te nemen.

Nu de gemoederen wat bedaard zijn, begint men zich te bezinnen over betere oplossingen omdat men enerzijds doet wat men eigenlijk niet behoort te doen en er anderzijds gemopperd wordt over te weinig inkomsten. De eerste voorbeelden van goede samenwerking beginnen zichtbaar te worden, bijvoorbeeld in Göteborg. Daar wordt de verbinding tussen stad en luchthaven verzorgd door een commerciële actor. De reiziger op die lijn mag evenwel zijn abonnement gebruiken van het openbaarvervoerbedrijf en hoeft dus geen apart ticket te kopen. Wie op de luchthaven landt, kan die bus nemen naar de stad en krijgt bovendien een extra kaartje om verder te reizen met de lokale bus of tram in Göteborg.

Er worden al samenwerkingsakkoorden gesloten waarbij capaciteit wordt ingekocht op elkaars vervoernetwerken. De keuze ligt uiteindelijk bij de reiziger. Het motto luidt "men stemt met de voeten": wie niet tevreden is, vertrekt. Er is geen overkoepelend abonnement.

Er is een minimumbediening, regionaal bepaald. Er wordt expliciet nagegaan welke de doelgroep is en wat de behoefte inhoudt, zoals naar school gaan. In het strategisch document wordt expliciet bekeken welke trajecten er bediend worden en hoe. Er zit verschil op. Sommige regio's zetten sterk in op veel vervoer en aanbod op bepaalde wegen en in zekere buurten. Men legt dan bijvoorbeeld fietspaden aan om tot daar te raken. Of er komt een pendelparking. In andere gebieden opteert men voor een soort van belbusoplossing.

Taxi wordt in Zweden beschouwd als deel van het openbaar vervoer, omdat iedereen daarin kan starten met 21 dagen wachttijd en er nergens beschreven is aan welke specificaties een auto of vervoermiddel moet voldoen. In onderbedienende wijken ziet zo altijd wel iemand een commerciële mogelijkheid, en dat kan dan met de auto net zo goed.

Annick De Ridder wil weten of daarvoor enige subsidiëeringsmechanismen zijn uitgewerkt. Dat blijkt niet zo te zijn. *Paul Van Doninck* stelt dat men moet uitmaken wat men zelf als taxibedrijf wil aanbieden. Het is een zuiver commerciële operatie.

Annick De Ridder vraagt of er dan ook een systeem van minimale tarieven bestaat of dat de taxivoorzieningen vrij hun tarief bepalen, volgens de wet van vraag en aanbod.

Paul Van Doninck legt uit dat de enige regeling voor taxi's een vereiste minimale kwaliteit betreft, met name inzake de certificering van de chauffeurs. Prijs en aanbod zijn volledig geliberaliseerd. De spreker wijst erop dat dat ook een groot nadeel heeft. Zo is er in Stockholm en andere steden een enorm probleem met vrije taxi's die welk tarief ook toepassen en zich specialiseren in het bedriegen van toeristen die van de bus stappen in Stockholm en 300 euro aangerekend krijgen voor een rit van vijf kilometer naar het hotel. Als beheerder van stations gaat Jernhusen daartegen in: tot de stations hebben enkel taxibedrijven toegang met tarieven die Jernhusen goedkeurt en die aan bepaalde kwaliteitscriteria voldoen.

De nieuwste aanbestedingen omvatten incentives voor de uitvoerende bedrijven. Ze krijgen een heel grote invloed op waar er wordt gereden en met welke soort van rollend materieel, of met welke frequentie. Het marktelement, service en kostenefficiëntie komen meer in beeld. Keolis heeft zo in Stockholm min of meer beslist waar ze met bussen rijden en met welke frequentie. Ze worden betaald per reiziger en niet voor de totale dienstverlening.

Verschillende aanbieders zijn inderdaad grote Europese spelers zoals Keolis en Arriva, maar ook Nobina, een grote Zweedse actor. Het kan iedereen zijn en in bepaalde regio's halen de lokale busbedrijven de aanbestedingen binnen. Ze zijn vaak heel flexibel en sterk lokaal aangepast, wat goed is in een minder dicht bevolkt gebied: de lokale actor kent de weg en de mensen en kan met zowel grote als kleine voertuigen aan de behoefte beantwoorden.

Er zijn sociale correcties, bijvoorbeeld voor studenten en ouderen, die ongeveer 20 tot 30 percent minder betalen dan het gewone tarief.

Het aandeel van de gesubsidieerde routes tegenover wat zuiver commercieel loopt, is ongeveer 95 percent tegenover 5 percent, door de reeds vermelde verlenging van contracten. Over vijf of zes jaar verwacht men een aandeelverhouding 80/20.

Wat garandeert de overheid? Nationaal niks, stelt de spreker. Het is een regionale bevoegdheid, waarvoor enkele nationale vereisten zijn ingeschreven in

de politieke doelstellingen. Bepaalde routes worden wel op grond van de public service obligation door de staat georganiseerd. Dat is vervoer over lange afstanden dat nooit commercieel gedragen kan worden.

Het aandeel van het openbaar vervoer, van de gemotoriseerde reizen, bedraagt 27 percent. Iets meer dan 50 percent gebeurt met de auto.

In Zweden is een bedrijfswagen niet zomaar een gegeerd voordeel. In veel gevallen is het zelfs niet interessant. Een gebruiker ervan wordt vaak belast omdat hij er toegang toe heeft en bij het belastbaar inkomen worden alle privé-kilometers gevoegd die men rijdt. Er moet een logboek bijgehouden worden over alle gereden kilometers en dan wordt een bedrijfskost berekend. De volledige kost die dan als belastbaar inkomen voor de werknemer geldt, vormt ook de basis voor de sociale loonlast die de werkgever moet betalen over dat gedeelte. Een bedrijfswagen is alleen interessant als men zelf heel weinig met de auto rijdt en heel veel voor het werk. Leningen zijn in Zweden aftrekbaar van de belastingen en dus is zelf een auto kopen beter. Men probeert ook het gebruik van de eigen wagen voor woon-werkverkeer te ontmoedigen. Het ter beschikking stellen van een parkeerplaats bij het werk is er een belastbaar voordeel. In Zweden denkt men twee keer na vooraleer de auto te nemen.

Finn Kock Sørensen legt uit dat elke regio bij wet een PTO moet hebben. De PTO moet bestaan uit vertegenwoordigers van elke gemeente en de regio. Het zijn derhalve lokale politici die er zitting in hebben.

De verdeling van de kosten is een heikele kwestie. Toch gaat enigszins hetzelfde op voor zowel DRT-vervoer als voor busvervoer: als een busroute binnen de gemeentegrenzen loopt, dan staat de gemeente er ook financieel 100 percent voor in. Overschrijdt de busroute gemeentegrenzen dan wordt de kost verdeeld op basis van opstap- en afstapplaatsen van passagiers. Het is een complex systeem, maar de verdeling gebeurt onder gemeenten en de regio's.

Wat met het niveau van dienstverlening? Tot aan de deur of met haltes? Er zijn verschillende types van dienstverlening. De gemeenten en regio's beslissen over hoever de service gaat en wat er aangeboden wordt. Denemarken kent een hoge mate van decentralisatie in die zin. Noodzakelijk vervoer, bijvoorbeeld van en naar school en voor personen met speciale behoeften, wordt georganiseerd met belastinggeld. Als men daarvan gebruik wil maken, kan dat alleen als de persoon in kwestie echt niet zelf in staat is om die verplaatsing te maken of te regelen. De wet schrijft voor dat men die verplaatsingen zelf moet doen als dat kan.

Voor het vervoer dat in landelijke gebieden instaat voor de bediening in plaats van bussen, wordt van de reiziger een bijdrage gevraagd. Die is variabel. De gemeente beslist over de prijszetting. Die start bij 0,50 cent en kan gaan tot 1,50 euro per kilometer. Inwoners betalen per kilometer het traject van A naar B, zonder de mogelijke omwegen in te calculeren. Chauffeurs worden per minuut en per uur betaald. Ook in dat verband speelt de flexibiliteit en is er sprake van decentralisatie. De gemeente en de regio beslissen over het serviceniveau en de prijszetting. Deur tot deur kan dus.

Er kan enige dienstverlening zijn in landelijke gebieden. Men kan bijvoorbeeld routes toestaan van landelijk gebied naar landelijk gebied, van landelijke zone naar de stad, maar niet van een punt in de stad naar een ander punt in de stad omdat daar busverbinding actief moet zijn. De service in landelijk gebied, flextrafic genoemd, moet de busverbindingen vervangen maar niet de taxi's. Het wordt dan ook niet toegepast in de stad.

Kan het belastinggeld beter besteed worden met een goede mix van gemengd vervoer? De spreker meent van wel, en dan vooral door een betere aansluiting van trein, bus en taxiverbindingen. Er worden nieuwe projecten ontwikkeld die gelanceerd in 2016 in pilootversie van start gaan en uitgerold moeten worden begin 2017. Het nieuwe concept noemt men 'connected journey', aaneengesloten ritten, en moet het vraagafhankelijk vervoer en het vervoer op dienstregeling coördineren. Dat zou de dienstverlening ook moeten verbeteren. Het is de bedoeling geen taxi's te laten rijden waar er al busverbindingen zijn. Hoewel dat geen enorm praktisch probleem is, komt het politiek gezien en qua imago niet goed over. Vanuit landelijke gebieden kan dan een rit naar de busstations leiden, waar dan aansluitend de bus de reiziger naar zijn uiteindelijke bestemming kan brengen.

Het zijn ook de gemeentelijke politici die beslissen om busroutes op te heffen en ze te vervangen door landelijke DRT-service. Als ze dat doen, kunnen ze de prijzen ook verhogen of verlagen.

Het IT-systeem is complex. Sinds een jaar is er een mooie selfservice-app gelanceerd. Die functioneerde niet meteen optimaal en er werd een gebruikers-toename genoteerd van ongeveer 1 percent. De app is intussen verbeterd en het gaat in stijgende lijn tot 10 percent aanvragen. Het verlaagt ook de administratieve last. Op dat vlak probeert men ook steeds meer stappen te zetten. De spreker is ervan overtuigd dat de administratieve kost nog omlaag kan. Dat maakt geld vrij om in te zetten op de weg of in ziekenhuizen.

Over de tien minuten wachttijd was Finn Kock Sørensen niet duidelijk. Aan klanten in landelijke gebieden vraagt men steeds om één tot twee uur vooraf een aanvraag te doen. De tienminutenregel geldt bij ziekenhuizen. Er wordt geen taxiservice aangeboden als het systeem stelt dat dat niet kan, bijvoorbeeld als er geen in de buurt is.

Er is wel degelijk een bottom-upgroei geweest bij de ontwikkeling van het systeem. Dat heeft veeleer historische redenen. Toen het bedrijf werd gestart, probeerde men een IT-systeem te implementeren om het handmatig plannen en uitgeven van routes te vereenvoudigen. Dat was begin jaren negentig. Een van de PTO's kreeg de kans om aan te tonen hoe dat slimmer kon. Zo werd alles bottom-up uitgebouwd en groeide het systeem langzaam maar zeker in die eerste jaren.

De lokale politici bepalen behalve het serviceniveau, of er een dienstverlening moet zijn en hoe duur of goedkoop dat wordt.

Aan welke minimumnorm moet een nieuwe taxiaanbieder voldoen om in te stappen in de aanbesteding? Er zijn eigenlijk niet zoveel vereisten. Men moet kunnen bewijzen dat er een geldig rijbewijs is en de nodige papieren en certificering om met een taxi te rijden. Men mag geen schulden hebben openstaan bij de openbare diensten. De chauffeur moet over enige vaardigheden beschikken zoals EHBO en het systeem kennen. Het is evenwel mogelijk bij aanvang te verklaren dat de chauffeurs binnen zes maanden aan die voorwaarden zullen voldoen. Er zijn regels, maar de aanbestedingsprocedure staat open voor iedereen. Alleen wat betreft de openstaande schulden zijn geen compromissen mogelijk. Onderhandelen over de andere factoren kan wel.

Over het Finse DRT-systeem weet de spreker niets. Het lijkt hem zinvol ook dat nader te onderzoeken ter inspiratie.

Het principe van aaneengesloten ritten of 'connected journey' moet een nog efficiëntere aanwending van belastinggeld mogelijk maken door geen taxiservice

in te zetten als er bussen voorhanden zijn. In landelijk gebied zal men weten dat een openbare taxi mensen naar het station kan brengen die daar dan bijvoorbeeld de trein nemen om de rit voort te zetten. Het aanbod wordt er beter door. De heffingen en tarieven in bussen liggen lager dan de 1,50 euro per kilometer. Daarnaast zou er beter geïnformeerd worden over treinvertragingen en de rest van de verplaatsing kan worden aangepast. De DRT-taxi komt dan gewoon later. Men verwacht veel van de connected journey.

3.3. Aanvullende vragen en antwoorden

Lode Ceyssens pikt in op het feit dat in Zweden de taxi's ook het fijnmazige netwerk vormen in het buitengebied. Ze brengen de reiziger naar de bushalte. In Vlaanderen ontbreken juist daar de taxi's. Die zijn gevestigd in de stedelijke kern. Het lid ziet heel wat innovatieve ideeën in het kader van peer-to-peer en de deeleconomie. Hoe zien de sprekers dat functioneren in het openbaarvervoeraanbod? Hoe gaat men in dat kader met de kwaliteitsgarantie om?

Paul Van Doninck stelt dat taxi's behalve voor een aantal speciale transporten zoals schoolvervoer, gehandicaptenvervoer enzovoort, op zuiver commerciële basis opereren. Het zijn lokale mensen die dat als job doen en in de zeer dun bevolkte gebieden zijn het ook nog een speciaal type mensen: taxichauffeur van 7 tot 9 uur, daarna houthakker en dan nog de car wash in. Het is een overlevingsstrategie.

Wat peer-to-peer en deeleconomie betreft, beweegt er ook in Zweden wat. Men staat er enerzijds wel heel positief tegenover. De vervoerbedrijven hebben samen een bedrijf dat zich bezig houdt met de ontwikkeling van reistechnologie, apps en ticketingwebsites en dergelijke. Jaarlijks organiseert men daar een soort van travel lab waar alle mogelijke ontwikkelaars samenkomen om 48 uur lang te discussiëren en programmeren om nieuwe toepassingen te ontwikkelen. Daar komen die peer-to-peerprojecten op tafel. Het gaat dan wel om vrijwilligersinitiatieven. Technologie is een toegang.

Uber deed ook in Zweden zijn intrede en was er onderwerp van debat. De traditionele taxi-industrie is er fel tegen gekant, maar men kan ze niet stoppen op de openbare weg. Als beheerder heeft Jernhusen vooralsnog ervoor gekozen ze niet toe te laten in hun stations omdat ze geen garantie kunnen bieden voor de vaardigheden en licentie van de chauffeurs, de veiligheid van het voertuig, de tarieven en de achtergrond van de chauffeurs.

II. Standpunten van de gebruikers van het openbaar vervoer

1. Uiteenzetting door Frank Van Thillo, Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Frank Van Thillo, secretaris van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, licht het advies van de MORA³ toe.

Hij stelt dat de raad de omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid meteen als belangrijke koerswijziging in het personenvervoer heeft beschouwd. Het maatschappelijke debat gaat vaak over het operationele aspect en het vervoersmodel. Het maatschappelijke middenveld speelde een belangrijke rol. De discussie over wat bereikbaarheid inhoudt, of dat een recht is en of dat dan ook verankerd moet worden door de Vlaamse of een andere overheid en welke rol iedereen daarbij speelt, doorkruist geregeld het debat over het operationele.

³ <http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-basisbereikbaarheid>.

1.1. Evaluatie basismobiliteit

In het Vlaamse regeerakkoord leest de MORA dat de Vlaamse Regering de basismobiliteit wil evalueren en op basis hiervan wil evolueren naar basisbereikbaarheid.

De evaluatie van de basismobiliteit bleek vooral te zijn gebeurd op basis van operationele elementen en ging veel minder in op de maatschappelijke vragen erbij. Hoe heeft basismobiliteit bijgedragen aan oplossingen voor vervoersarmoede, aan de doelstellingen van ViA en Pact 2020? Wat met de verduurzaming van het woon-werkverkeer? Zijn de maatschappelijke kosten tegen de baten afgezet?

De Mobiliteitsraad meent dat juist dat debat eerst nog moet gevoerd worden vooraleer de stap van maatschappelijke conceptualisering en concretisering van het begrip 'basisbereikbaarheid' te zetten. Een nieuw uitgangspunt is de nood aan bereikbaarheid van bepaalde functies. Welke zijn belangrijk en welke noodzakelijk om de burger volwaardig te laten participeren? Aan bepaalde perspectieven blijkt men nogal snel voorbij te gaan.

1.2. Maatschappelijke definitie 'basisbereikbaarheid'

Vervolgens heeft de MORA geprobeerd tot een definitie te komen van basisbereikbaarheid, wat meer inhoudt dan louter een model voor het openbaar vervoer. Het impliceert een ruimtelijke dimensie die minstens even belangrijk is als de mobiliteitsdimensie.

1.3. Maatschappelijke uitgangspunten

Over de maatschappelijke uitgangspunten bestond consensus bij alle leden. Basisbereikbaarheid behelst de nood van een inwoner van Vlaanderen aan bereikbaarheid van basisfuncties die nodig zijn om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. De MORA is het er unaniem over eens dat dat meer inhoudt dan alleen maar het economische.

Dat recht moet decretaal verankerd worden, volgens alle MORA-leden. Het debat in dat verband zal moeten gaan over meer concrete criteria voor een openbaarvervoersnetwerk zoals afstand, tijd, frequentie, duur enzovoort.

Ook het ruimtelijke beleid heeft een belangrijke plaats in het realiseren van basisbereikbaarheid. De bundeling van functies en kernversterking zijn sleutelementen. De principes van nabijheid en verdichting moeten de vertrekpunten zijn voor een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Zo niet, klikt het niet met het integrale concept van de basisbereikbaarheid.

Er zijn enkele belangrijke maatschappelijke randvoorwaarden. Zo moet basisbereikbaarheid een maatschappelijk efficiënt concept worden, waarbij in het advies van de MORA al aangestipt wordt dat juist dat kan verschillen van regio tot regio. Het geheel moet bovendien in een integrale mobiliteitsvisie gekaderd worden, en zowel inclusief als sociaal rechtvaardig zijn.

1.4. Bouwstenen basisbereikbaarheid

De MORA reikt enkele bouwstenen aan voor het nieuwe concept.

Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid voor de volledige Vlaamse Regering. Die heeft recent besloten het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen aan elkaar te koppelen om een parallel te realiseren tussen beide op basis van de begrippen 'kernversterking' en

'nabijheid'. Dat verheugt de MORA. De minister liet ook weten dat hij een maatschappelijk aspect ziet aan de afwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Die uitdaging gaat de MORA graag aan. De raad zal erover waken dat de ruimtelijke en de mobiliteitsinvalshoek voor alle beleidsvelden van de Vlaamse Regering gelijklopen.

De MORA pleit voor een geïntegreerd openbaarvervoersnetwerk. Dat houdt in dat alle niveaus worden meegenomen. Het federale niveau vormt de ruggengraat maar ook lokale besturen wil de adviesraad graag volwaardig als stakeholder in het debat betrokken zien.

Een geïntegreerd openbaarvervoerssysteem beschouwt de raad als een openbardienstverplichting. Niet alleen de openbare dienstverlening van de openbaarvervoersmaatschappij valt onder die noemer. De criteria van die openbardienstverplichting moeten onderwerp van uitgebreid debat vormen.

Het openbaarvervoerssysteem moet de ruggengraat zijn voor de ruimtelijke ordening, voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Die is er vooralsnog niet.

Er zijn diverse vormen van regie mogelijk. De MORA is het er unaniem over eens dat er in elk geval een regisseur moet zijn. Welke instantie dat moet zijn, daarover is men er niet uit geraakt, maar over de rol van die regisseur is wel een duidelijke visie ontwikkeld. Die moet de decretaal verankerde criteria controleren en toezicht houden op de toepassing ervan door wie in het vervoersmodel daarvoor verantwoordelijkheid krijgt. Een optimale afstemming van de dienstverleningen is nodig. Ook dat moet de regisseur controleren. Bovendien moet er een aanspreekpunt zijn voor gebruikers. De spreker refereert aan Mobiliteitsrapport 2014 en voorgaande aanbevelingen en stelt dat er ook toen al is op aangedrongen om de volledige hervorming te bekijken vanuit het perspectief van de reiziger en dat aspect voorrang te geven.

2. Uiteenzetting door Jan Coolbrandt, vertegenwoordiger van de vakbonden

Jan Coolbrandt, nationaal secretaris ACV Openbare Diensten, verantwoordelijk voor Autobus en Autocar, spreekt voor de drie vakorganisaties algemeen maar ook gesteund door de huisvakbonden van De Lijn en de vakbonden die de privé-exploitanten vertegenwoordigen. Dat is opmerkelijk te noemen, stelt de spreker.

2.1. Inleiding

Om het beleid om te schakelen naar die basisbereikbaarheid en als men daarbij wil uitgaan van de burger en de reiziger, is een maatschappelijk debat nodig. Een hoorzitting in het parlement alleen kan niet volstaan om naast de economische en financiële invalshoeken van het openbaar vervoer ook problemen zoals de bediening van landelijke gebieden uit te diepen. Dat maatschappelijke debat moet gevoerd worden buiten het parlement.

De vakbonden hebben geprobeerd dat alvast op gang te brengen en zij vinden het belangrijk dat de nieuwe visie over het openbaar vervoer gedragen wordt door de burgers. De Lijn zou met haar stakeholders ook een debat voeren op een forum. Dat zou niet doorgaan en de vakbonden vinden dat jammer, omdat dat een moment bij uitstek zou kunnen zijn om het advies van alle betrokkenen in te winnen.

De vakorganisaties hadden ook gehoopt te kunnen beschikken over een discussietekst, teneinde van gedachten te kunnen wisselen en enig weerwerk te bieden. Het ontbreken daarvan acht men betreurenswaardig.

2.2. Gemeenschappelijk standpunt

De drie vakbonden hebben een gemeenschappelijke tekst opgesteld. Er is ook hard gewerkt aan de visietekst van de Supporters van het Openbaar Vervoer. Over een periode van zes maanden is men erin geslaagd heel wat organisaties achter die visietekst te scharen. Dat was een moeilijk debat maar men is eruit geraakt en dat mag naar waarde geschat worden, stelt de spreker. Hij nodigt het parlement dan ook uit de tekst ernstig te nemen (zie bijlage: Visietekst Supporters van het Openbaar Vervoer).

Men gaat ermee door en probeert ook het operationele luik af te werken. Het gaat erom de burger en reiziger mee te krijgen en ook de lokale kernen van bewegingswerk mee te nemen in het verhaal. In de MORA is men het niet eens geraakt over de rol van De Lijn. Dat is evenwel wel uitgeklaard in de visietekst van de Supporters van het Openbaar Vervoer. Voor de vakorganisaties moet De Lijn de rol van regisseur blijven opnemen.

2.3. Basismobiliteit versus basisbereikbaarheid

In eerste instantie is het een debat van basismobiliteit tegenover basisbereikbaarheid geworden. De vakbonden betreuren vooral dat het concept 'basismobiliteit' niet is behouden in het regeerakkoord zonder dat er een sterke objectieve analyse is gemaakt over de sterke en zwakke punten van basismobiliteit. Men vreest daarmee een aantal goede aspecten overboord gegooid te zien.

Er zijn nieuwe concepten ontwikkeld waarvan lang niet zeker is of die ook beter aansluiten op de behoeften van de burger. Een sterk punt van het decreet Basismobiliteit was onder meer het feit dat het om een afdwingbaar recht ging, stelt Jan Coolbrandt. Over normering kan gepraat worden, maar de inschrijving als basisrecht met normering was belangrijk. Ook de vervoersgarantie noemt de spreker een fundamenteel punt.

2.4. Het concept 'basisbereikbaarheid'

In het debat over het nieuwe decreet rond basisbereikbaarheid acht men vooral de decretale verankering essentieel. Het moet blijven gaan om een individueel basisrecht dat afdwingbaar is vanuit de positie van de burger. Bovendien mag het geen louter economisch verhaal worden. Er moet sprake zijn van een inclusief beleid dat rekening houdt met alle aspecten van openbaar vervoer en mobiliteit, zeker in landelijke gebieden en dat niet alleen sociaal-recreatief. Het ontwikkelen van een nieuw concept moet tegen sociale uitsluiting gericht zijn. Normen inzake kwaliteit, beschikbaarheid, toegankelijkheid enzovoort zijn voor de vakbonden een evidentie.

In het hele concept blijft het punt van de professionele chauffeur belangrijk. Het gevoel leeft dat er te zeer wordt van uitgegaan dat iemand met een rijbewijs een auto kan besturen en dus ook met taxi of bus kan rijden. De vakbonden gaan uit van een professionalisering door opleiding en van een goede verloning.

2.5. Een middelendebat?

Openbaar vervoer heeft een cruciale rol te vervullen, onder meer gezien het dagelijkse fileleed. De economische kostprijs van de files wordt nooit in rekening gebracht, maar de factuur van openbaar vervoer wordt microscopisch doorgelicht en opgeklopt, stelt de spreker. Het integrale concept moet betaalbaar blijven voor de reiziger. De systemen die zijn toegelicht, zijn voor de vakbonden niet haalbaar of betaalbaar. Van sociale tarieven is al helemaal geen sprake.

Men vreest voor een puur middelendebat waarbij een alternatief moet worden ontwikkeld, terwijl men moet roeien met de riemen die men heeft. Het zou een doekje voor het bloeden kunnen worden waarvan men weet dat het op een aantal plaatsen wel kan werken, maar zonder garanties. Dat zou betekenen dat in landelijke gebieden opnieuw of nog meer vervoersarmoede wordt gecreëerd.

Meer investeren in openbaar vervoer kan voor de vakbonden alsnog lonen, onder meer door een betere doorstroming. Dat verhoogt het comfort van de reiziger en van de chauffeur en zorgt voor een lagere factuur ten laste van de belastingbetaler. Al jaren ziet men met lede ogen hoe doorstroming maar geen prioriteit wordt. De zittende Vlaamse Regering zal nog moeten laten zien hoe ze daar tegenover staat, maar het budget dat is vrijgemaakt, blijkt niet te zijn verhoogd. Steden en gemeenten maken evenmin aanstalten om vrije busbanen aan te leggen. Om de verschuiving van privévervoer naar openbaar vervoer te realiseren, is werken aan doorstroming volgens de vakbonden noodzakelijk.

2.6. Een debat over de rol of privatisering van De Lijn?

Ook een debat over de rol of de privatisering van De Lijn lijkt in de maak. Het wordt alvast in de media gegooid, waar de werknemers van De Lijn maar ook van de privé-exploitanten er vrij brutaal mee geconfronteerd worden, klaagt de heer Coolbrandt aan. Voor de vakorganisaties blijft De Lijn regisseur van het geheel als grootste operator op de Vlaamse markt die de kennis in huis heeft. De Lijn neemt deel aan heel wat veel ruimere initiatieven. Het lijkt onzinnig te zoeken naar een potentieel andere regie als er een speler is die de aantoonbare operationele expertise kan leveren. Of moet er nog een nieuwe bestuursentiteit worden opgericht, vragen de vakbonden zich af.

De Lijn blijft interne operator als het van de vakbonden afhangt. Dat is een groot punt van interne discussie. Er leeft een grote bezorgdheid bij het personeel van De Lijn. De vakbonden gaan er alvast vanuit dat de Vlaamse overheid haar eigen overheidsbedrijf als interne operator zal aanduiden. Achtduizend medewerkers wachten op duidelijkheid ter zake en vrezen voor hun job.

In 1992 is gekozen voor een Vlaams model met enerzijds een sterke interne operator, een sterk overheidsbedrijf en anderzijds inbreng van privé-partners/exploitanten. Dat waren allemaal kmo's, al is dat nu niet meer het geval. Welke conclusie daaruit getrokken wordt, laat de spreker buiten beschouwing, maar er is wel een duidelijke keuze gemaakt door de politieke overheid, stelt hij. Die optie om een Vlaams model uit te bouwen, gestoeld op die twee pijlers, is genomen in eenstemmigheid met de stakeholders en de SERV. De privé-exploitanten waren eerder goed voor een aandeel van 33 percent van de ritten. Intussen is dat al ongeveer 50 percent. Er zijn dus stappen in de goede richting gezet, menen de vakbonden.

Een overheidsbedrijf moet getriggerd worden, ook volgens Europa. Dat niveau stelt niet dat er geen interne operator mag worden aangeduid, maar wel dat er sprake moet zijn van een concurrentiële omgeving. Daar is al aan gewerkt, stelt Jan Coolbrandt, al ziet ook hij misschien nog ruimte voor verbetering.

De Lijn heeft in zijn nieuwe bestek de nadruk nog eens gelegd op de kleine en middelgrote ondernemingen. De vakbonden sluiten zich aan bij de bezorgdheid die daaromtrent wordt geuit. Er moet over gewaakt worden dat de grote spelers geen monopoliepositie kunnen innemen in bepaalde gebieden, stelt de spreker. Dat lijkt de vakbonden bijzonder ongezonder en zou betekenen dat Vlaanderen een overheidsmonopolie vervangt door een privémonopolie. De vakbonden houden derhalve vast aan het Vlaamse model.

Wordt het goedkoper? Bij die vraag dient zich een debat aan over de rol en de privatisering. Voorbeelden uit het buitenland wijzen uit dat de eerste aanbesteding nog altijd de goedkoopste is. Daarna blijkt de kost alsmaar te stijgen. Privatisering is niet de facto een garantie voor kostenbesparing.

Is er een alternatief? In landelijke gebieden lijken vooralsnog geen taxibedrijven actief. Welk businessmodel die sector dan zou opstellen om daar voor bediening in te staan, weet men niet. Ook Uber heeft al laten weten niet geïnteresseerd te zijn. Dat wil enkel de grote steden bedienen. Taxi als alternatief voor de landelijke gebieden lijkt de vakbonden te gemakkelijk.

Als het de bedoeling zou zijn sociale dumping te organiseren of mini-jobs te creëren, dan kan men uiteraard het openbaar vervoer veel goedkoper maken. Dan moeten chauffeurs van zowel De Lijn als de privé-exploitanten naast hun taak daar ook nog wat andere jobs erbij nemen om aan een degelijk loon te raken. Als men daarbij ook nog de paritaire comités openbreekt, lukt dat zeker. Of Vlaanderen die weg op moet? Men hoopt van niet. In de verandering wil men meestappen, maar niet op de rug van de werknemers. Zij zijn niet verantwoordelijk voor het beleid dat is gevoerd.

De vakbonden wensen nog te onderstrepen dat het om een sector gaat van meer dan 11.000 werknemers bij De Lijn en de pachters samen. Elk van hen vraagt zich af of zijn job veilig is. Of hebben ze morgen een andere job, minder betaald en tegen andere voorwaarden? Die discussie mag wel gevoerd worden in een politiek forum als het parlement, besluit Jan Coolbrandt.

2.7. Conclusie

De vakbonden verklaren zich zeker bereid om constructief aan de nieuwe beleidslijn mee te werken, in zoverre er een dialoog ontstaat en dat er plaats is voor hun uitgangspunten. Het is mogelijk om eruit te raken, zo is gebleken, en dan kan het maatschappelijke draagvlak ook groter worden.

Er ontbreekt vooralsnog een perspectief om aan de sector te bieden. Bij de mobiliteitsvisie op lange termijn hoopt men het alvast ook over meer dan alleen een decreet rond basisbereikbaarheid te hebben. Wat met de Mobiliteitsvisie 2020? Neemt men die mee? Het debat aangaan is moeilijk zonder heldere uitgangspunten en zonder zicht op de lange termijn, stelt men. De vakbonden ACV, ACLVB en ABVV hopen samen met De Lijn en de privé-exploitanten bij het debat betrokken te blijven.

3. Uiteenzetting door Goedele Sannen, vertegenwoordiger van de werkgevers

3.1. Bereikbaarheid binnen duurzame mobiliteit

Goedele Sannen, van het Voka-Kenniscentrum, brengt namens Voka en Unizo een aantal inzichten aan. Het lijkt in eerste instantie zinvol om het begrip 'bereikbaarheid' te onderstrepen. Het is een essentieel element van duurzame mobiliteit: doelen moeten bereikbaar zijn en verplaatsingen mogelijk. Daarnaast zijn betaalbaarheid voor gebruiker en overheid, het ecologisch verantwoord zijn, de veiligheid, maar ook rechtvaardigheid andere belangrijke factoren.

Voka benadrukt dat Vlaanderen nog amper bereikbaar is. Het fileprobleem lijkt onoverkomelijk. Dat moet opgelost worden en daarvoor is een waaier van coherente maatregelen nodig. Het moet een en-en-verhaal worden, zo stelt de spreekster.

3.2. Voorgestelde maatregelen

Er moet in elk geval een aantal knelpunten in de infrastructuur aangepakt worden, gecombineerd met slimme oplossingen en alternatieven van multimodaliteit.

Dat we te veel in de auto zitten en zo files veroorzaken, klopt, maar het feit dat de infrastructuur nog niet overal is zoals ze zou moeten zijn, is daarvoor mede verantwoordelijk, haalt mevrouw Sannen aan. Ze verwijst niet alleen naar wegen, maar ook naar waterwegen en het spoor.

In slimme oplossingen zoals dynamisch verkeersmanagement, intelligente transportsystemen en doorstroomverbetering, ook voor het openbaar vervoer, en slimme verkeersborden kan men zich vinden. Het linken aan mobiliteitsfiscaliteit vindt men minstens even belangrijk. Daarbij denken de werkgevers onder meer aan een mobiliteitsbudget. In die zin zien Voka en Unizo graag dat andere verkeersmodi even aantrekkelijk worden gemaakt als de bedrijfswagen. Daarvoor is een aangepast wettelijk fiscaal kader nodig. Het verruimt alvast de mobiliteitsopties voor de werknemer.

Een ander element is voor beide organisaties de invoering van de slimme kilometerheffing, niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens. Zo betaalt elke gebruiker en kan er sprake zijn van slimme sturing naar plaats en tijd. Dat zal gevolgen hebben voor het openbaar vervoer.

Voorts dient te worden ingezet op alternatieven, met name het collectief vervoer. In de memoranda van Unizo en Voka staat de facto dat de kostendekkingsgraad hoger moet. Dat kan door bijsturing van het aanbod of van tarieven. Er is vraag naar een vraaggericht aanbod, met focus op een kwalitatief en aantrekkelijk openbaar vervoer, en gericht op tewerkstellingspolen en kerngebieden. Het verhaal van comodaliteit en multimodaliteit moet daarin meegenomen worden.

Daarnaast is er een sterk geloof in partnerschappen tussen de diverse actoren: steden, gemeenten, publieke en private actoren. Integratie van het vervoersaanbod tussen de regio's en het federale niveau noemt men noodzakelijk.

De bijsturing van de tariefpolitiek is al ingezet, stelt de spreekster, met bijvoorbeeld de afschaffing van het gratis rijden. Het verhogen van tarieven en tariefdifferentiatie wil men bespreekbaar gemaakt zien. Uiteraard is er vraag om aandacht voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, eventueel via privé-collectief vervoer dat op een of andere manier ondersteund wordt.

3.3. Efficiënte inzet van overheidsmiddelen

Dat er heel veel geld naar het openbaar vervoer gaat, is op zich niet zo markant, stelt Goedele Sannen, maar de vraag is wat men ervoor terugkrijgt. De waar voor het geld, blijkt te gering. Jaarlijks ontvangt De Lijn maar liefst een derde van het totale budget van het Departement MOW in exploitatie en investerings-toelage. Het aandeel in de modale verdeling van het personenvervoer bedraagt slechts 3,5 tot 4 percent. Voka en Unizo menen dat er dus een en ander moet veranderen.

Efficiëntiewinst ligt volgens hen in een vraaggestuurd aanbod. Dat moet de sleutel zijn in de overstap van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Er is nog geen kadernota maar alleen een visietekst van De Lijn en het advies van de MORA. Er is een rode draad. De Lijn wil basisbereikbaarheid opbouwen met lijndiensten in en naar gebieden met voldoende vervoerpotentieel met daaromheen alternatieve vervoersoplossingen in gebieden met onvoldoende

vraag. De MORA stelt dat de ruggengraat van het openbaarvervoersnetwerk een ruimtelijk structureel netwerk moet zijn van trein, metro, tram en bus dat inzet op verknoopte corridors die frequent bediend worden. Die knooppunten worden dan bediend door vele vervoersmiddelen, ruimer dan bus en tram, multimodaal dus, met taxi en gedeelde taxidiensten enzovoort.

In de MORA is men het erover eens dat er een neutrale regisseur nodig is. Neutraal betekent dan dat die regisseur op een voldoende strategisch niveau moet kunnen regie voeren. Ontkoppeling van strategie en uitvoering lijkt de spreekster een interessant denkspoor.

De overheid legt het kader en de parameters vast inzake noden van doelgroepen, welke doelgroepen specifieke aandacht krijgen en welke bestemmingen welk gewicht krijgen. Ook de servicelevels worden daar bepaald: kwaliteit, frequentie, en andere. Het budget ligt vanzelfsprekend in handen van de overheid.

Goedele Sannen stelt dat de grote hubverbindingen over alle ingrediënten beschikken om snel en efficiënt te werken: grote assen met dikke stromen en voldoende vervoerspotentieel. Grote schaal en aantrekkelijkheid zijn sleutelwoorden.

Daarnaast zit de toevoer naar die hubs, wat op een innovatieve manier ingevuld dient, met aanbestedingen door de overheid waarop de markt inspeelt met een gepast vervoersaanbod en dat met het oog op vervoerspotentieel en de ingestelde parameters. Multimodaal nadenken en samenwerken is de boodschap van Voka en Unizo.

3.4. Bijkomende randvoorwaarden voor basisbereikbaarheid

Wat betreft specifieke doelgroepen en bestemmingen, zien Voka en Unizo een cruciale randvoorwaarde. De woon-werkverplaatsingen en de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, dus aandacht voor jobbereikbaarheid, staan voor hen liefst mee centraal in het ontwikkelde kader.

Tegelijk is het nodig een effectief en duurzaam mobiliteitssysteem te ontwikkelen waarin het mobiliteitsbudget en de link met een kilometerheffing voor vracht- en personenwagens centrale elementen zijn. Dat mobiliteitsbudget is een instrument om de woon-werkverplaatsingen te financieren of te ondersteunen.

4. Uiteenzetting door Miguel Vertriest en Bert D'Hont, vertegenwoordigers van de Supporters van het Openbaar Vervoer

Miguel Vertriest van Supporters van het Openbaar Vervoer stelt te spreken namens een zeer brede groep van 25 middenveldorganisaties en een groot scala van burgers te vertegenwoordigen uit alle lagen van de bevolking en met specifieke karakteristieken.

De organisatie stelt een visietekst Basisbereikbaarheid voor. Basisbereikbaarheid bestaat voor hen ook uit twee componenten, met in eerste instantie een ruimtelijke component, waarbij vooral de nabijheid van functies centraal staat. Als organisatie vindt men ook een andere component belangrijk: de verplaatsing van mensen en specifiek de rol van het openbaar vervoer daarin.

4.1. Gewenste functies van openbaar vervoer

Bert D'Hondt gaat in op de functies van openbaar vervoer. De bereikbaarheid van werk en tewerkstellingsplaats is belangrijk, maar naast de economische factoren moeten ook andere functies van openbaar vervoer in acht genomen worden. Zo

is er een ecologische functie. Dat Vlaanderen de files subsidieert, zou in het buitenland volgens de spreker menige wenkbrauw doen fronsen. Bovenal heeft het openbaar vervoer een sociale functie. Het gaat dan over de verplaatsingsmogelijkheden van ouderen, mensen met een handicap, over een bezoek brengen aan anderen, over ziekenhuisbezoek en vrijetijdsbesteding, waarmee bovendien ook heel wat economisch gerichte activiteit gepaard gaat.

Het gaat voorts over de bereikbaarheid van de maatschappelijke diensten, op de gemeente, aan de gevangenis en vooral over mensen in armoede, die niet over de middelen beschikken om een eigen wagen aan te schaffen. Ook zij hebben recht op mobiliteit. In De Standaard las de spreker dat naar schatting 19 percent van Vlaanderen vervoersarm is. Dat tikt aan tot ongeveer 45.000 Vlaamse gezinnen.

De cijfers liggen altijd ver uit elkaar. Er is weinig degelijk onderzoeksmateriaal, stelt Bert D'Hondt. Een aantal mensen van het Netwerk tegen Armoede en van Mobiel 21 hebben zelf wat onderzoek verricht. Twee belangrijke conclusies zijn daaruit mee te nemen. Van mensen in armoede die meer landelijk wonen, vermeldt 84 percent de bus als hun vervoermiddel. Op de vraag waarin zij zich beperkt voelen door het probleem van de vervoersmogelijkheden, antwoordt 67 percent dat zij hun kansen op werk bedreigd zien. 46 percent vindt ook zijn kansen op vrijetijdsbesteding ingeperkt en 36 percent heeft het over boodschappen doen.

Mobiliteit blijkt de sleutel tot participatie voor vele en belangrijke groepen. Vervoersarmoede heeft ook een invloed op andere aspecten van het Vlaamse beleid en haalt die onderuit. Als het in de commissie Armoede over de Uitpas gaat, dan moet men daarbij ook bedenken dat mensen die ervan gebruik kunnen maken het fantastisch vinden dat ze voor één euro naar het cultureel centrum kunnen, maar tegelijk moeten ze vaststellen dat ze nooit thuis raken met de bus na een voorstelling. Mantelzorg stimuleren is fantastisch, maar ook daar is mobiliteit essentieel. Diensten zoals de Werkwinkel van VDAB hebben juist de nood aan mobiliteit verhoogd en de mobiliteit moet volgen met basisbereikbaarheid.

4.2. Exit basismobiliteit?

Miguel Vertriest verklaart dat basismobiliteit al aan een aantal aspecten tegemoet kon komen, maar er zijn nog knelpunten. De Supporters van het Openbaar Vervoer zijn dus niet blind voor de tekortkomingen van die basismobiliteit. De gehanteerde normen naar halte, afstand, frequentie en amplitude zijn te rigide. Het invullen van de maatschappelijke rol van het openbaar vervoer ziet de organisatie alleen mogelijk met maatwerk. Het mag niet de bedoeling zijn een zogenaamde spaghettiknoop van openbaar vervoer te creëren.

Basismobiliteit vertrekt vanuit woonzones en niet vanuit de noden van mensen. Een goed openbaar vervoer is afgestemd op bestemmingen, zoals onderwijs, werk, winkelen, recreatie en wonen. Door het invoeren van basismobiliteit was het minder noodzakelijk om in te zetten op de bereikbaarheid van die faciliteiten. Het werd ook minder nodig om in te zetten op een goed locatiebeleid en een degelijke ruimtelijke ordening. Dat resulteerde in het feit dat winkels, diensten en scholen verderaf kwamen te liggen.

Nog een tekortkoming van basismobiliteit noemt de spreker het feit dat er geen regulerend karakter was voor nieuwe vormen van mobiliteit. Heel wat nieuwe concepten hebben een mogelijke meerwaarde, zolang ze op een kwaliteitsvolle manier ingebed worden in het reguliere openbaarvervoeraanbod. In het kader

van de basisbereikbaarheid moeten al die aspecten sterk aan bod komen, menen de Supporters van het Openbaar Vervoer.

4.3. Definitie 'basisbereikbaarheid'

Bert D'Hondt stelt dat 'basisbereikbaarheid' gedefinieerd moet worden. Dat was liefst nog gebeurd vooraleer men begon lijnen te schrappen en besparingen door te voeren, stelt de spreker, maar er moet in elk geval snel werk van gemaakt worden.

De noden en behoeften van mensen om volwaardig aan de samenleving te kunnen participeren, vormen voor de organisatie de sleutelfactoren, de bereikbaarheidseisen. Dat gaat verder dan de economische factor.

4.4. Uitgangspunten basisbereikbaarheid

Vanuit die gedachte, dient ook aandacht besteed te worden aan de verschillende noden van verschillende doelgroepen. Uitgaand van het potentieel aan bestaande openbaarvervoersmodi, moet onderzocht waar dat moet en kan aangevuld worden. Dat is ook een kwestie van ruimtelijke ordening, maar dat is niet meteen drastisch te wijzigen, stelt de spreker.

Basisbereikbaarheid moet sociale uitsluiting tegengaan en is essentieel, vooral ook in landelijk gebied. Toegankelijkheid van openbaar vervoer en de informatie-verstrekking zijn van belang. Bert D'Hondt ziet wel mogelijkheden in wat door de buitenlandse gastsprekers is toegelicht. Mensen in landelijk gebied betalen de facto al meer voor een ticket, als ze een telefoontje eraan koppelen en zij moeten vaak heel wat stappen doorlopen vooraleer ze de juiste informatie over hun traject hebben. Dat is al helemaal zo voor wie niet internetgeletterd is of niet over internet kan beschikken.

Openbaar vervoer moet ook betaalbaar blijven. De tarieven in Stockholm vindt de spreker schrikbarend hoog in vergelijking met Brussel, maar De Lijn blijkt dan weer wat goedkoper dan de MIVB. In elk geval zou de factuur wel eens danig kunnen stijgen en daarover dient gewaakt te worden, stelt Bert D'Hondt.

Voor de Supporters van het Openbaar Vervoer is ook een betere onderlinge afstemming in het kader van de basisbereikbaarheid essentieel. Afstemming in de vervoersbewijzen met één ticket van begin tot eindpunt is een goede stap. Ook afstemming met andere operatoren is nodig, binnen- en buitenlandse en met andere mobiliteitsaanbieders zoals Cambio en Blue-bike en dergelijke. Daarnaast is goed overleg met lokale besturen cruciaal. Zij moeten de partner bij uitstek zijn van de bedoelde regisseur van het openbaar vervoer, met het oog op het locatiebeleid en doorstroming.

4.5. De wensen van de Supporters van het Openbaar Vervoer

Afsluitend overloopt *Miguel Vertriest* vijf vragen die de Supporters van het Openbaar Vervoer aan de Vlaamse Regering willen stellen.

Ten eerste willen ze graag een grondige evaluatie van het decreet Basismobiliteit, net als de MORA. Ten tweede vragen ze een decretale regeling voor de basisbereikbaarheid, met individueel afdwingbare rechten voor de gebruikers. Dat moet gebeuren vooraleer er in het aanbod gesnoeid wordt, stelt de spreker, wat inhoudt dat men al te laat is.

Ten derde willen ze dat een participatietraject wordt ontwikkeld voor de totstandkoming van het bedoelde decreet. Iedereen kan dan gehoord worden. De

organisatie zelf wil alvast in dialoog treden met de auteurs van dat decreet. Het stakeholdersoverleg met De Lijn is afgelast, wat men zeer betreurt. Ten vierde zou de Vlaamse Regering normen moeten bepalen voor elk bereikbaarheidsprofiel dat nodig blijkt om vanuit een bepaalde locatie de bestemming volgens behoefte te bereiken. Dan denkt de spreker aan de taxi's die in het buitenland blijkbaar kinderen naar school brengen of vervoer van zieken enzovoort.

Tot slot was de regierol voor De Lijn ook onder de Supporters van het Openbaar Vervoer een zwaar discussiepunt. De conclusie luidde dat men voorlopig geen potentiële kandidaat ziet om die regierol op een goede manier in te vullen. Daarom wil men dan toch opteren voor De Lijn. Er wordt in het advies van de MORA verwezen naar de nood aan voldoende operationele kennis bij de regisseur en het voldoende hoog niveau waarop die de rol moet kunnen vervullen. Ook in die zin lijkt De Lijn de enige optie.

5. Uiteenzetting door Jacques Peeters, vertegenwoordiger van TreinTramBus

Jacques Peeters sluit aan namens de reizigersvereniging TreinTramBus.

5.1. Duidelijke normen

Er is met betrekking tot basisbereikbaarheid sprake van normen inzake kwaliteit, bedieningsniveau enzovoort. De vereniging dringt er sterk op aan dat die grondig uitgewerkt worden. Bij onduidelijkheid of niet-afdwingbaarheid zullen namelijk ooit mensen naar de rechterlijke macht stappen, die dan de normen zal bepalen in plaats van de decreetgever. Men wil bovendien vermijden dat bij gebrek aan normen er ruzies ontstaan binnen gemeenten en tussen gemeenten onderling over bedieningsniveaus. Duidelijke normen maken duidelijke afspraken mogelijk.

TreinTramBus wil te allen prijze vermijden dat vervoersbedrijven een blanco cheque krijgen. Als er duidelijke normen zijn, gekoppeld aan de mogelijkheid om een systeem te exploiteren met een groot bedrag van de overheid in handen, dan zal men ook inspanningen moeten leveren om de normen te halen. Dan weet de overheid wat ze krijgt voor het bedrag dat ze aan openbaar vervoer besteedt. De normen moeten behalve zeer duidelijk, vooral ook klantvriendelijk zijn.

5.2. Netmanagement

Er is nog altijd een besluit inzake netmanagement dat men een goede aanzet vindt om het nieuwe netwerk erop te ontwikkelen. Een bedenking daarbij is dat reizigers ertegen opzien om over te stappen. Dat doen ze alleen graag als aansluiting verzekerd en frequent is en als de aansluiting comfortabel kan gebeuren. Die voorwaarden zijn nog lang niet vervuld.

Het vraagafhankelijke vervoer wordt deels gebruikt om schoolvervoer te organiseren. Leerlingen die geacht worden op een zeker tijdstip op school aan te komen, worden zo afhankelijk van dat vervoer en het al dan niet bestaande aanbod. Dat is een zwakte in het bestaande systeem, meent TreinTramBus.

Ook voor TreinTramBus betekent basisbereikbaarheid meer dan school- en woon-werkverkeer. Het moet een volledige deelname aan het maatschappelijke leven mogelijk maken.

5.3. Overleg met De Lijn

In 2014 waren er bij de Vlaamse ombudsman 35.000 klachten over De Lijn. De algemene klantentevredenheid is volgens de eigen metingen van De Lijn de

voorbije jaren gedaald van 74 naar 63 percent. De reizigersverenigingen zouden meer betrokken moeten worden bij het beleid van De Lijn. De vroegere adviesraden bij de verschillende entiteiten van De Lijn zijn een stille dood gestorven. Er is alleen nog twee keer per jaar een stakeholderoverleg waar De Lijn aankondigt wat er zal gebeuren. De reizigersverenigingen verkiezen een meer constructieve aanpak, die ze vooraf kunnen voorbereiden. Zo kan men voorkomen dat er achteraf klachten komen.

6. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Frank Van Thillo, Jan Coolbrandt, Miguel Vertriest en Bert D'Hondt, en Jacques Peeters

Lode Ceyssens vraagt aan de Supporters van het Openbaar Vervoer of de lokale besturen mee moeten betalen voor de basisbereikbaarheid. Ze hebben namelijk geen overschotten om daarin te investeren.

Hij erkent dat taxi's een oplossing kunnen bieden op het platteland. Er zijn echter nauwelijks taxibedrijven op het platteland. Hoe zien de werkgevers het ondernemerschap voor een taxibedrijf? Volstaat het om de regelgeving te versoepelen om dat businessmodel haalbaar te maken? Of moet de overheid inspanningen doen om mensen naar de bushalte te krijgen?

Björn Rzoska benadrukt dat mobiliteit een probleem is dat iedereen concreet aanbelangt. Hij is het ermee eens dat men het bestaande niet kan afschaffen zonder een voorafgaandelijke evaluatie van het decreet Basismobiliteit.

Hij erkent dat het belangrijk is om openbaar vervoer en ruimtelijke ordening aan elkaar te koppelen. Dat betekent zeker niet dat hij stad en platteland tegen elkaar wil uitspelen.

Van onderuit zijn er bepaalde alternatieven aan het ontstaan, onder meer Blablacar. Kunnen die flexibele systemen in bepaalde omstandigheden de zaak overnemen of spelen ze alleen een aanvullende rol?

De werkgevers willen de files bestrijden met een combinatie van maatregelen, waaronder niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens een slimme kilometerheffing, waarbij ook de elementen tijd en plaats in het systeem ingebouwd zijn. Hij is van oordeel dat de fiscaliteit met betrekking tot bedrijfswagens in dit debat ter sprake zou moeten komen, ook al is dat een federale bevoegdheid.

Annick De Ridder stelt vast dat de MORA een strategisch advies geformuleerd heeft dat nog geen rekening houdt met de operationalisering. Ze vraagt zich af waarom er niet gefocust wordt op bepaalde verknopingspunten zoals het woon-werk-schoolverkeer. Heeft dat te maken met een gebrek aan consensus of met een keuze voor een ruime invulling van het openbaar vervoer? Het advies blijft ook vaag over de regie van het openbaar vervoer. Het zegt niet expliciet dat het moet gaan over een neutrale regisseur. Wil men die rol bij De Lijn laten? Zo ja, is dat een positieve keuze of ziet men geen andere mogelijkheid?

Jan Coolbrandt is van oordeel dat de Vlaamse Regering geen visie heeft. Annick De Ridder denkt dat de Vlaamse Regering de visie van alle stakeholders wil horen vooraleer ze het eigen standpunt bekend maakt. Het omgekeerde zou zeker niet gewaardeerd worden. Er wordt geen stakeholdersdebat georganiseerd door De Lijn. Het is de bedoeling om in het parlement een openbaar debat te voeren.

Jan Coolbrandt hield een blinde verdediging van het verleden en breekt alle mogelijke nieuwe pistes af. De andere sprekers verduidelijken waar de basismobiliteit tekortschiet en formuleren verbetervoorstellen. Ze heeft wel

begrip voor zijn pleidooi voor een sterk openbaar vervoer en voor zijn vraag om respect voor het werk van de chauffeurs. Ze stelt echter vast dat de middelen de voorbije vijftien jaar verdrievoudigd zijn, terwijl het aandeel van het openbaar vervoer hetzelfde gebleven is. Dat moet veranderen. Haar fractie wil het openbaar vervoer versterken. De dienstverlening aan de reiziger moet centraal staan.

Hoe kijkt het ACV aan tegen het probleem van de laatste kilometer? Kan De Lijn optreden als regisseur of is er een afzonderlijke regisseur nodig? Moet men de taxisector daarbij betrekken? Moet men meer inzetten op initiatieven zoals de belbussen van de Minder Mobielen Centrale? Misschien pleit de vakbond voor een grotere frequentie op de hoofdassen om dan fijnmazig te werken op de andere assen? Of wil hij liever de frequentie verhogen binnen een bepaalde straal vanaf bepaalde verknopingspunten? Of wil hij zich baseren op het aantal reizigers op een bepaalde lijn, waarbij er regulier openbaar vervoer georganiseerd wordt vanaf een bepaald aantal reizigers en daaronder een fijnmaziger systeem met een vraaggerichte aanpak, georganiseerd in callcenters, zoals dat in Zweden en in Denemarken het geval is? Heeft de vakbond voorstellen voor een betere doorstroming? Door de gebrekkige doorstroming staan de rij- en rusttijden van de chauffeurs namelijk onder druk, wat het beroep moeilijker maakt.

De toelichtingen van Voka en Unizo waren voor haar duidelijk. De discussies over de uitbreiding van het rekeningrijden en over het mobiliteitsbudget horen niet thuis binnen dit debat. De Supporters van het Openbaar Vervoer vragen aandacht voor pijnpunten en doelgroepen. Ze merkt op dat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor zwakkere groepen een belangrijk aandachtspunt was voor deze meerderheid. Ze denkt dat men de ongerustheid wel grotendeels heeft kunnen wegnemen met het abonnement van vijftig euro per jaar. Ze stelt vast dat de fans van het openbaar vervoer beseffen dat de basismobiliteit niet houdbaar is. Ze wil weten of de groepering het ziet zitten om de taxisector daarbij te betrekken.

De reizigersvereniging TreinTramBus pleit voor een eenticketsysteem. In Stockholm kan men bijvoorbeeld met eenzelfde ticket trein, tram en bus gebruiken. In Vlaanderen kan men echter met een enkel ticket van De Lijn van De Panne tot Zuid-Limburg. Ze veronderstelt dat ReTiBo op dat vlak voor vooruitgang zal kunnen zorgen.

Ze heeft vragen bij de opmerking dat slechts vier percent van de middelen voor doorstroming gebruikt zou zijn. Ze weet alleen dat de budgetten voor doorstroming gevrijwaard zijn en dat men meer wil inzetten op het aanleggen van vrije busbanen en op het beïnvloeden van verkeerslichten.

Hoe staat TreinTramBus tegenover het betrekken van de taxisector? Ze veronderstelt dat ze het vooral belangrijk vinden dat de bereikbaarheid gegarandeerd blijft, op een betaalbare manier, en dat ze minder wakker liggen van de manier waarop dat gerealiseerd wordt.

Ze wil ook weten hoe ze de regierol bekijken.

Joris Vandenbroucke vindt dit een eigenaardig debat. Het regeerakkoord kondigt aan dat men de basismobiliteit wil evalueren en wil laten evolueren tot basisbereikbaarheid. De basismobiliteit werd echter niet geëvalueerd. Er is alleen een studie van Timenco waarvan de minister expliciet zegt dat het geen evaluatie is. De Vlaamse Regering verduidelijkt evenmin wat ze bedoelt met de term 'basisbereikbaarheid'. Ze wil eerst luisteren naar de stakeholders, stelt Annick De Ridder. De belangrijkste vraag is echter of de Vlaamse Regering het stads- en streekvervoer in Vlaanderen wil liberaliseren of niet. Hij kan zich niet voorstellen

dat het debat in deze commissie zou beschouwd worden als het stakeholders-overleg. In de kranten heeft hij wel al diverse opiniestukken gelezen van leden van de meerderheidspartijen. Deze opiniestukken, die niet noodzakelijk onderling compatibel zijn, hebben maar een ding met elkaar gemeen, namelijk de vraag hoe men een deel van de dienstverlening van De Lijn kan overlaten aan derden. Dat kunnen OCMW's zijn, gemeenten, dorpsauto's, dorpstaxi's, al dan niet bestuurd door vrijwilligers, de taxisector, desnoods Uber, uiteraard met een wetgevend kader.

Hij benadrukt dat hij inderdaad gelooft dat De Lijn goed geplaatst is om de belangrijkste operator te zijn van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Er worden buslijnen aangehaald met gefantaseerde extreem lage kostendekkingsgraden om toch maar te kunnen bewijzen wat voor een geldverslindend overheidsbedrijf De Lijn is. De overheadkost van De Lijn bedraagt gemiddeld 2,8 percent, terwijl het Vlaamse gemiddelde 7,5 percent bedraagt. Uit een benchmarkstudie is gebleken dat de kostprijs per kilometer van een bus in regie van De Lijn nagenoeg dezelfde is als die van zijn pachters. Uit een internationale benchmark blijkt dan weer dat de kostprijs in Vlaanderen niet hoger ligt dan in het buitenland. In Vlaanderen kost het openbaar vervoer wel meer aan de belastingbetaler omdat in het verleden de politieke keuze is gemaakt om het openbaar vervoer betaalbaar te houden. In Zweden moet men duizend euro per jaar betalen om in één regio het openbaar vervoer te kunnen gebruiken, en dan nog niet eens van alle aanbieders. Voor een dergelijk model past sp.a.

De MORA heeft een evenwichtig advies neergelegd. Hij hoopt dat de regering er rekening zal mee houden. De raad heeft een consensus bereikt rond een aantal verstreckende voorstellen. Hij blijft uitgaan van mobiliteit als een afdwingbaar recht. De vraag is natuurlijk hoe men dat moet realiseren. Het inschrijven van rigide normen in het decreet zou niet de beste werkwijze zijn. De raad wil uitgaan van een correct kosten-batendebat. Daarbij zouden de baten niet alleen in begrotingstermen worden geanalyseerd. Ook de baten inzake sociale inclusie, vermeden kosten en reductie van externe kosten zouden in rekening worden gebracht.

Hij vindt het positief dat de MORA het openbaar vervoer blijft beschouwen als een instrument om belangrijke knooppunten op een efficiënte manier met elkaar te verbinden, wat belangrijk is voor de jobbereikbaarheid. De raad is ook niet blind voor de sociale en de ecologische functie van het openbaar vervoer. Hij heeft wel een vraag bij de in te schrijven passage over de openbardienstverplichting. Binnen de MORA is er geen consensus bereikt over de regisseur en de hoofdoperator. De raad zegt wel dat de Vlaamse overheid een aantal criteria inzake afstand, snelheid, frequentie, tijdsduur, veiligheid, betaalbaarheid, toegankelijkheid, betrouwbaarheid en comfort decretaal moet vastleggen. Als er zoveel zaken decretaal vastgelegd worden, welk nut heeft het dan om de uitvoering aan derden uit te besteden?

Voka is vertegenwoordigd in de MORA. Toch klinken bepaalde interessante elementen van het advies van de MORA minder door in het verhaal van mevrouw Sannen. Zij gaat uit van de stelling dat de overheidsmiddelen vandaag niet efficiënt worden ingezet. Ze geeft een tabel waaruit moet blijken dat het openbaar vervoer goed is voor tachtig percent van het budget, terwijl het amper tien percent van de verplaatsingen vertegenwoordigt. In die tabel is de 4,5 miljard euro voor salarismotors echter niet meegerekend. De investeringen van de lokale overheden in het wegnnet zijn evenmin opgenomen, hoewel dat 64.000 kilometer telt, tegen 6000 kilometer voor het Vlaamse wegnnet. Als die middelen mee opgenomen worden in de tabel, dan bedraagt het aandeel van het openbaar vervoer in het budget nog hooguit 20 of 25 percent.

Hij ziet wel iets in het hub-and-spokesconcept dat een zekere gelaagdheid in het netwerk impliceert. Hij stapt liever eens vaker over dan dat hij de lange en kronkelende buslijnen van De Lijn zou volgen. Hij vraagt zich af waarom TreinTramBus zich daarover minder duidelijk heeft uitgesproken. Het netwerk van De Lijn heeft het voordeel dat het gebiedsdekkend is en dat het een aantal rechten garandeert. De functionaliteit is de laatste jaren echter onder druk komen te staan door het feit dat de basismobiliteit is uitgevoerd, maar het netmanagement niet. Door de besparingen zijn er ook een aantal buslijnen verdwenen.

Hij kan akkoord gaan met de opmerking van de Supporters van het Openbaar Vervoer dat het recht op mobiliteit gegarandeerd moet blijven. Tegelijkertijd wijzen ze echter op de rigiditeit van een aantal normen in het besluit Basismobiliteit. Hoe willen ze een afdwingbaar recht realiseren zonder rigide normen in te schrijven?

Karin Brouwers denkt dat er nodeloos kritiek wordt geleverd op dit debat. Het Vlaams Parlement doet wat het zou moeten doen: het geeft een aftrap. De wedstrijd is echter nog niet gespeeld. Ook de regering zal een standpunt moeten innemen. De stakeholders zullen daarop kunnen blijven reageren. Er zijn ook nog adviesprocedures. Binnenkort zal het Vlaams Parlement ook een insteek moeten doen voor de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn.

Een eventueel nieuw vervoersysteem moet efficiënter zijn en interessanter voor de reiziger. Binnen een hub and spokes-systeem zou het basisnet, waar de frequenties heel hoog liggen, eventueel in handen kunnen blijven van De Lijn. Welke voorstellen hebben de vakbonden dan voor de gebieden die in dat scenario niet meer bediend zouden worden door De Lijn? Hoe kan men dat zo efficiënt en zo betaalbaar mogelijk aanpakken? De vakbonden hebben namelijk het advies van de MORA onderschreven dat andere vervoersaanbieders een rol kunnen spelen. Men hoeft nu nog niet te preciseren wie die aanbieders moeten zijn. Die hoeven ook niet voor heel Vlaanderen dezelfde te zijn. Kunnen de vakbonden meegaan in het voorstel om meer nadruk te leggen op de hoofdassen en om een deel van het geld te besteden aan andere vervoersaanbieders, bijvoorbeeld door de subsidiëring van taxi's?

Waar wordt het netwerk het best uitgetekend? Moet De Lijn dat centraal aanpakken of gebeurt dat beter op provinciaal, regionaal of lokaal niveau? Misschien kunnen de adviesorganen voor gebruikers daarbij een rol spelen.

De regie is nog een andere zaak. Ze denkt dat De Lijn op dat vlak een rol te spelen heeft. Dat zou dan moeten gebeuren in samenwerking met de andere actoren die de dienstverlening verzorgen in de gebieden waar De Lijn niet meer komt. Er moet namelijk een goede afstemming gebeuren tussen de hoofdassen en de witte vlekken die op een andere manier zouden worden ontsloten.

De vakbond stelde voor dat De Lijn interne operator zou blijven. Ze veronderstelt dat dit past binnen de discussie over een eventuele liberalisering. Ze had de indruk dat de vakbonden vinden dat de rol van De Lijn gewoon behouden moet blijven. Zijzelf acht het echter perfect mogelijk dat bepaalde zaken niet langer door De Lijn zouden worden opgenomen.

Dirk de Kort denkt dat men het openbaar vervoer moet versterken met de overheidsmiddelen die men daaraan wil besteden. Er zijn tijden geweest dat er in het Vlaams Parlement vooral discussie was over de besteding van de bijkomende middelen. Toen was het ook gemakkelijk om extra middelen toe te kennen aan het openbaar vervoer. Op dit moment is de financiële situatie echter een stuk

moeilijker. Daarom zou het goed zijn om het gebruik van de overheidsmiddelen te evalueren.

Vroegere regeerakkoorden impliceerden dat men niet mocht nadenken over het openbaar vervoer, ook niet over de tarifiering. Men mocht ook niet vraaggestuurd werken. Als de bussen overvol zitten, dan mag men geen bijkomende bussen inzetten. Alle bussen zijn immers nodig voor het realiseren van de basismobiliteit. Het huidige regeerakkoord laat wel de nodige ruimte voor reflectie. Men kan bijvoorbeeld nadenken over de vraag waarvoor men het openbaar vervoer eigenlijk nodig heeft. Dat kan zijn voor het werk of om te kunnen participeren aan de samenleving. Men kan ook stellen dat financieel sterkere gebruikers van het openbaar vervoer gerust wat meer mogen betalen om het voor de sociaal zwakkeren betaalbaar te houden. Zijn fractie heeft zich altijd verzet tegen het gratisverhaal omdat dat op termijn de leefbaarheid van het openbaar vervoer ondergraaft.

Zijn fractie is dus voorstander van een voortzetting van de discussie over mobiliteit. Het is de opdracht van het Vlaams Parlement om hierover gedachte-wisselingen te organiseren, ook met externe sprekers. Dat betekent niet dat andere overlegfora geen rol meer kunnen spelen.

Dirk de Kort is ook heel tevreden over de tussenkomst van Voka. Het is belangrijk dat het budgettaire aspect deel uitmaakt van de discussie. Bij het getoonde taartdiagram maakte hijzelf ook de bedenking dat er geen rekening werd gehouden met de middelen die verband houden met de bedrijfswagens. Sommige sprekers hebben opgemerkt dat men met die middelen ook het openbaar vervoer zou kunnen versterken. Van de sprekers wil hij graag concrete aanbevelingen voor de doorstroming van het openbaar vervoer. De doorstroming heeft te maken met verschillende factoren, onder meer de aanleg van de infrastructuur en de verkeerslichten. Men moet ook de vraag durven te stellen of men wel de juiste keuzes heeft gemaakt. In het buitenland heeft hij bijvoorbeeld vastgesteld dat trambussen een goed alternatief kunnen zijn voor bepaalde vervoersassen.

Frank Van Thillo benadrukt dat het advies van de MORA, zoals het regeerakkoord, focust op de jobbereikbaarheid en de schoolbereikbaarheid. Het concept 'basisbereikbaarheid' is echter breder. Het advies benoemt ook een sociaal-culturele, een publieke en een commerciële functie. Dat moet men samen lezen met de later geformuleerde randvoorwaarden betreffende de maatschappelijke efficiëntie. Het debat gaat dus over de maatschappelijke kosten en baten. Dat is breder dan het louter economische.

Er is bij de MORA consensus over de regierol. Het advies omschrijft de opdracht van de regisseur, bepaalt dat die zich op een strategisch niveau moet bevinden. De regisseur moet ook voldoende operationele kennis hebben. Het advies zegt echter niet welke actor aan die voorwaarden voldoet.

Men zal ook nog de openbardienstverplichtingen moeten omschrijven. Dat betekent niet dat men niet voor een ander model kan kiezen. In een open markt zal men dat moeten operationaliseren als service levels, in een meer gesloten markt zoals nu moet dat opgenomen worden in een beheerscontract.

Jan Coolbrandt merkt op dat ACV deel uitmaakt van de MORA en van de Supporters van het Openbaar Vervoer. De vakbond heeft het unaniem advies van de MORA en de visietekst van de vakbonden mee onderschreven. ACV is dus wel degelijk bereid om mee na te denken over de bestaande problemen. Men kan dus niet beweren dat ACV niet bereid is om te veranderen. Die twee visieteksten vormen een goede basis voor het debat. Het gaat echter niet op om aan de

vakbonden te vragen dat ze dit ook operationaliseren. Er zijn gewoon nog geen operationele ideeën over de laatste kilometer of over de ruggengraat van het openbaar vervoer. De steden en gemeenten vragen zich af wie dat allemaal moet financieren.

ACV is van oordeel dat het huidige model goede elementen bevat. De vakbond betwijfelt of men De Lijn, die momenteel de ruggengraat is van het openbaar vervoer, moet afbouwen. De Lijn zal 250 miljoen euro besparen tegen 2017.

ACV vraagt dat De Lijn, gezien haar deskundigheid, interne operator zou worden. Betekent dat dan dat ACV conservatief is? Als er een visie geformuleerd is, waarvan de concrete betekenis voor de reiziger en voor de werknemer duidelijk is, dan is er misschien een akkoord mogelijk. Vandaag is dat echter niet het geval. Momenteel wordt de helft van de buskilometers gereden door tachtig privé-exploitanten.

Wil men ook de vakbondsmening kennen over het inschakelen van de taxisector of van vrijwilligersvervoer? Als men verandering wil organiseren samen met de betrokken actoren, dan moet men hen ook wat perspectief bieden. ACV is bereid om deel te nemen aan een constructief debat, maar het kan geen akkoord toezeggen zolang er onvoldoende informatie is over het basisnet of over de rol van De Lijn.

Goedele Sannen stelt vast dat iedereen het erover eens is dat er efficiëntiewinsten mogelijk zijn voor de dikke stromen. Het moeilijkste probleem is echter het vinden van een operationele oplossing voor de last mile. Het MORA-advies heeft wel aangegeven dat men dit multimodaal zou moeten aanpakken. Met een aangepaste wetgeving kan men misschien innovatie aanmoedigen. De overheid heeft echter een rol te spelen voor specifieke doelgroepen of bestemmingen. Zo niet komt men terecht in een situatie zoals in Zweden waar er in bepaalde regio's helemaal geen aanbod is. De vraag is hoe men dat op de meest efficiënte manier kan aanpakken.

Het getoonde taartmodel houdt inderdaad geen rekening met de zogenaamde subsidiëring van de bedrijfswagens. In feite worden de bedrijfswagens natuurlijk niet gesubsidieerd, maar het gaat om fiscale minderinkomsten. Ze erkent dat de bedrijfswagens een impact hebben op de mobiliteit. Tegelijk stelt ze vast dat die vraag altijd aan de werkgevers gesteld wordt. Eigenlijk zou men ze ook aan de werknemers moeten stellen. Hierbij zou men trouwens ook de discussie over de loonlasten moeten betrekken. En om logisch te zijn zou men dan ook de externe kosten moeten meerekenen.

Voka zegt niet dat er minder geld moet gaan naar het openbaar en het collectief vervoer. Het zegt wel dat het gaat om een groot bedrag, zeker als men rekening houdt met de verdeling tussen de modi. Op die manier lukt het niet om het woon-werkverkeer op een efficiënte en duurzame manier te organiseren.

Miguel Vertriest gaat eerst in op de vraag van Lode Ceyssens over de rol van steden en gemeenten. In Zweden en Denemarken nemen zij een zware verantwoordelijkheid op, maar daar krijgen ze ook het merendeel van de belastingen binnen. Dat is in Vlaanderen niet het geval. Hier is er wel een systeem van gemeentelijke mobiliteitsplannen. In functie daarvan komt de gemeentelijke begeleidingscommissie samen waarin, behalve De Lijn, ook alle lokale actoren betrokken zijn. Voor bepaalde diensten van openbaar vervoer bestaat er een systeem van samenwerkings- en subsidieovereenkomsten waarvoor de gemeenten geld krijgen van de Vlaamse overheid. Zo kunnen de gemeenten zoeken naar een oplossing op maat.

De grafiek van Voka toont alleen de Vlaamse uitgaven voor mobiliteit. Ook de gemeenten besteden echter veel geld aan mobiliteit, meer bepaald aan het onderhoud van de wegen. Het is dus niet zo onlogisch dat ze ook een zekere verantwoordelijkheid zouden opnemen voor het openbaar vervoer.

Bert D'Hondt bevestigt dat de Supporters van het Openbaar Vervoer denken aan andere mogelijkheden zoals taxi's, Blue-bike, Cambio en andere van onderuit gegroeide vervoerswijzen. Als hij zich moet verplaatsen, dan wil hij echter niet eerst een taxichauffeur contacteren om hem naar een halte van De Lijn te brengen, om dan met de bus naar een andere plaats te rijden, waar hij dan een beroep moet doen op een buurtbusje. Er moet een regisseur zijn die de informatie bundelt, die zorgt voor de hele verplaatsing met het openbaar vervoer. Dat vergt een integratie van de vervoersbewijzen. Men moet ook voorkomen dat de verplaatsing van de reiziger in het gedrang komt omdat een vrijwilliger plots niet komt opdagen. Het gaat om openbare dienstverlening die aan bepaalde voorwaarden moet voldoen. Dat moet decretaal verankerd worden.

Op de vraag van Joris Vandenbroucke antwoordt hij dat de normen momenteel inderdaad heel rigide en heel abstract zijn. Men zou de normen niet mogen afstemmen op een paar willekeurig gekozen afstanden en gebieden. Het grootste deel van Vlaanderen is buitengebied en daar zou men om de 750 meter een bushalte moeten vinden. Eigenlijk zou men het aanbod moeten afstemmen op de mensen, bijvoorbeeld kinderen die naar school moeten of mensen die naar het ziekenhuis moeten. Dat kan misschien aan bod komen in het beleidsplan Ruimte en in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Binnen de gemeentelijke mobiliteitsplanning kunnen de gemeenten dan zoeken naar goede oplossingen op lokaal niveau. Hij hoopt dat er daarover in de komende weken verder nagedacht wordt.

Jacques Peeters is blij met deze hoorzittingen. De kritiek van TreinTramBus was eigenlijk dat er al buslijnen geschrapt zijn zonder enige voorafgaandelijke discussie.

De Lijn is een actor binnen het openbaar vervoer. Het is mogelijk om dat te combineren met een regisseursrol, maar dat vergt wel bijzondere aandacht.

Hij ziet mogelijkheden om andere actoren in te schakelen, bijvoorbeeld de taxisector. Men moet echter goed nadenken over de mogelijke nadelen. Zelforganisatie kan goed zijn, maar is minder geschikt voor kansengroepen. Als niemand in de kennissenkring een auto heeft, kan men geen auto delen. Minder Mobielen Centrales werken goed in sommige gemeenten, maar in andere gemeenten kampen ze met een gebrek aan vrijwilligers. Vrijwilligers kunnen zorgen voor extra ondersteuning, maar men mag de openbardienstverplichting niet laten afhangen van de beschikbaarheid van vrijwilligers. Ook de gereguleerde taxisector kan een rol spelen. Regulering is belangrijk om zwartwerk te voorkomen.

Men moet bovendien een prijsbeleid voeren. Het gaat niet op dat men in de ene gemeente voor een gelijkaardig traject meer betaalt dan in een andere gemeente. De reizigers moeten vooraf kunnen weten wat het traject hen zal kosten. Met een systeem zoals Uber is dat niet het geval. In Molenbeek is het duurder om een Ubertaxi te bestellen dan in Elsene. Dat heeft te maken met vraag en aanbod. Dergelijke systemen zijn duurder als de vraag groot is of het aanbod klein. De betaalbaarheid en de beschikbaarheid zijn dus niet gegarandeerd.

Jacques Peeters stelt vast dat Annick De Ridder een koppeling maakt tussen het geïntegreerde ticket en ReTiBo. ReTiBo is een registratiesysteem, terwijl het eengemaakte ticket een politieke beslissing is. Men moet vooral tot een akkoord

komen, in de eerste plaats over de inkomstenverdeling. Vlaanderen heeft in de jaren 1970 een eengemaakt ticket gehad, namelijk de AAA-kaart. Daarmee kon men in de hele regio Antwerpen de trein, de bus en de tram gebruiken. Dat was dus mogelijk lang voor er computers waren.

Minister Ben Weyts heeft op een parlementaire vraag van Joris Vandenbroucke geantwoord hoeveel geld er de voorbije vijf jaar besteed is aan doorstroming. In 2010 had het Agentschap Wegen en Verkeer daarvoor ongeveer 16 miljoen euro, in 2014 nog ongeveer 15 miljoen euro. De Lijn beschikte in 2010 nog over ruim 10 miljoen euro, in 2014 nog over 664.000 euro. De taskforce die dat geld moest verdelen, is in 2010 nog vijf keer bijeengekomen, en in 2014 geen enkele keer. De MORA weet niet hoe dat geld gebruikt werd.

Het MORA-advies stelt dat de regisseur op een voldoende hoog en strategisch niveau moet zitten om een aantal probleempunten te kunnen regisseren. In Zweden zijn er blijkbaar 21 regionale bureaucratieën die elk voor hun eigen regio bepalen wat er gereden wordt en tegen welke tarieven. Dat is geen goed voorbeeld.

Men spreekt al meer dan tien jaar over experimenten om de belbussen in bepaalde gebieden te vervangen door taxivervoer. Daarover heeft hij nooit duidelijke conclusies gehoord. Als klant heeft hij geen bezwaar tegen transport in een comfortabele taxi. Hij denkt dat onderzoek moet aantonen wat de meest interessante formules zijn.

Snelheid en stiptheid, de twee belangrijkste elementen voor de reiziger, zijn op dit ogenblik binnen het openbaar vervoer niet gegarandeerd, onder meer door de gebrekkige doorstroming. Dat zal ook niet het geval zijn binnen een hub-and-spokesnetwerk. Als de reiziger vaker moet overstappen en zijn aansluiting mist, dan is hij slechter af dan met een bus die een kronkelend parcours volgt. Dan zal het openbaar vervoer een systeem blijven dat veel kost en dat relatief weinig mensen aantrekt.

Karin Brouwers vroeg welke actor het best geplaatst is om het netwerk uit te tekenen. De Lijn kreeg in 2001 de opdracht om het systeem van de basismobiliteit uit te werken en heeft bewezen dat ze het kan. Daarom denkt hij dat De Lijn ook het nieuwe concept van de basisbereikbaarheid kan realiseren. TreinTramBus wil voldoende betrokken worden bij experimenten rond de first of last mile en bij andere nieuwigheden.

Annick De Ridder zegt dat het antwoord van Jan Coolbrandt voor haar niet voldoende is. Zijn vragen en opmerkingen bieden weinig meerwaarde bovenop het advies dat hij mee heeft goedgekeurd.

Haar fractie zou willen dat ReTiBo een opstap is om met de MOBIB-kaart te evolueren naar een eengemaakt ticket, maar dat is niet evident. Het systeem van de vroegere AAA-kaart mag wat haar betreft in heel Vlaanderen ingevoerd worden. De samenwerking tussen de diverse actoren moet verbeteren, of het nu gaat over de afstemming van de dienstregelingen, om de tickets of om de prijzen. Dat is echter niet eenvoudig.

De 17 miljoen euro voor doorstroming zat volledig bij AWV en het Vlaams Infrastructuurfonds. De 500.000 euro die uitgevoerd is bij De Lijn mag niet tegen dat bedrag afgezet worden. Een adviseur van het kabinet vertelde haar dat er van die 17 miljoen euro 15 miljoen euro is uitgevoerd.

De sprekers hebben, op een uitzondering na, niet gezegd dat aanpassingen aan de basismobiliteit niet nodig zijn. Ze vindt dat men een kans moet geven aan

nieuwe spelers, op voorwaarde dat ze zich aan de regelgeving houden. Niemand heeft gepleit voor zwartwerk of voor dumpingpraktijken. Er werd een voorstel van resolutie⁴ ingediend om te vragen naar een aanpassing van de regelgeving. De regelgeving is namelijk niet aangepast aan de nieuwe initiatieven. Als men de taxitarieven loslaat, dan zullen de prijzen hoger zijn in de landelijke gebieden waar de taxi's meer kilometers moeten rijden met minder reizigers. Vermits het hier gaat over openbaar vervoer, zal er ook een subsidiëring noodzakelijk zijn.

Ze hoopt dat de debatten op een constructieve manier kunnen worden voortgezet en dat men aldus een versterkt en meer vraaggericht openbaar vervoer zal kunnen realiseren.

Björn Rzoska vindt dit debat heel verrijkend. Ook Jan Coolbrandt heeft de inhoudelijke punten en de vernieuwingen volmondig onderschreven. Alle sprekers beschouwen zichzelf als stakeholders van De Lijn en van het openbaar vervoer. Hij zal aan Roger Kesteloot van De Lijn vragen om het stakeholdersoverleg, dat blijkbaar geschrapt is, opnieuw te activeren.

Joris Vandenbroucke krijgt de indruk dat Dirk de Kort spijt heeft dat hij zijn handtekening heeft gezet onder het regeerakkoord. Joris Vandenbroucke heeft nog geen resultaat gezien van het denkwerk van de regering. Hij heeft namens sp.a een conceptnota neergelegd waarin hij een antwoord probeert te geven op de discussiepunten die vandaag werden toegelicht. Hij hoopt dat hij de kans krijgt om die conceptnota toe te lichten⁵.

Dirk de Kort denkt dat dit debat helpt om invulling te geven aan het begrip 'basisbereikbaarheid'. Nu is het mogelijk om hierover van gedachten te wisselen. Binnen het concept 'basismobiliteit' kregen bepaalde mensen niet de kans om op een kwalitatieve manier gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Karin Brouwers benadrukt dat haar fractie geen problemen had met de vastberaden manier waarop Jan Coolbrandt zijn zaak verdedigt. Het is vooral belangrijk om te kunnen nadenken over de invulling van de last mile, eventueel door het inschakelen van innovatieve vervoerstechnieken.

7. Uiteenzetting door Jan Vermeulen, vertegenwoordiger van de VVSG

Jan Vermeulen, burgemeester van Deinze, verklaart dat de VVSG de impact op steden en gemeenten van de toenemende vraag naar een betere mobiliteit ten volle beseft. De vereniging ondersteunt het STOP-principe en de aanpassing van infrastructuur en dienstverlening daaraan. Hij schetst hoe een kleine stad als Deinze haar inwoners helpt om zich te verplaatsen van en naar de stad zelf, deelgemeenten, Brussel en het buitenland.

Een belangrijke troef is het spoorwegstation, dat niet alleen te voet goed bereikbaar is, maar ook langs een aan belang winnende fietssnelweg, waar men een gemiddelde afstand van meer dan 18 km blijkt af te leggen tegen meer dan 20km/u. De opkomst van de elektrische fiets is daaraan wellicht niet vreemd. Nodig zijn voorts een goede halteaccommodatie voor De Lijn en parkeerplaatsen, maar bovenal moeten stations aantrekkelijke plekken zijn zoals in Malmö, waar alle functies onder een goed uitgerust station midden in de stad zitten. Ze moeten ook efficiënt zijn, met hoge perrons, goede (bak)fietsenstallingen en lockers, of zelfs douches.

⁴ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 301/1-4.

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 335/1-2.

Volgens de spreker moet Vlaanderen vanaf een bepaald aantal gebruikers steden en gemeenten overtuigen om een masterplan voor de stationsomgeving te hebben. Het gewest wordt daarin alvast betrokken door De Lijn. Daarnaast vragen kleine steden meer treinen, in zijn geval bijvoorbeeld naar Antwerpen. Tevens zet hij in op een hogere woondensiteit van de stationsomgeving, waarvan de bewoners de kosten van eigen autobezit kunnen uitsparen.

Het is duidelijk dat een goed uitgebouwd treinstation hand in hand gaat met een fietscultuur zoals in Nederland, die niet samenvalt met de Vlaamse koerscultuur, merkt hij op, al kunnen ze elkaar wel versterken. Basismobiliteit vereist veilige fietspaden langs gewestwegen, maar op dat vlak zijn er nog heel wat gevaarlijke punten en ontbrekende verbindingen.

Toch zijn er ook mensen die met de auto blijven rijden omdat ze verwachten dat de problemen wel vanzelf zullen opgelost raken met zelfrijdende en elektrische auto's. Ze zien niet dat ook die te veel plaats in beslag nemen in een kleine stad, hoewel ze efficiënt en belangrijk kunnen zijn in landelijke gebieden.

Meer mensen doen kiezen voor openbaar vervoer vereist niet alleen goede dienstverlening maar ook een aantrekkelijke inrichting. In een masterplan voor een station vraagt De Lijn heel veel ruimte, waarmee men ook andere dingen zou kunnen doen. Wat de halteaccommodatie betreft, is het thans zo dat zij een relatief zware financiële last vormt voor gemeenten in vergelijking met grote steden, die dankzij de CIM-cijfers mooie contracten binnenhalen. Nochtans hebben die er belang bij dat ook de inwoners van de landelijke omgeving met de bus naar hen komen, en die keuze wordt mee bepaald door de aantrekkelijkheid van de landelijke stopplaatsen. De spreker dringt aan op een debat over de verdeling van deze kosten.

In het buitenland zijn mooie voorbeelden te zien van transferia zoals de Mobilpunkte in Bremen, die erin slagen één deelauto twaalf auto's te doen vervangen in de stad door naast bus en tram verschillende types van auto's aan te bieden. Meteen is er meer ruimte voor voet- en fietspaden. Voor steden die niet over een mooi uitgebouwd treinstation beschikken, kan een trambus zoals in Malmö of Metz een alternatief vormen voor een afstand als Kortrijk-Gent, naar analogie met de kusttram. De spreker merkt in dit verband op dat AWV-ontwerpers al te autogericht denken en bijvoorbeeld overgangen voor fietsers over het hoofd zien. Ook in het conflict tussen auto- en busbanen kiest AWV te vaak de kant van de auto.

In verband met de last mile, is fietsdelen interessant. In de periode waarin de afrit van de snelweg een tijdlang was afgesloten stapte Deinze in het derde-betalersysteem van Blue-bike. Inmiddels worden in deze stad met 30.000 inwoners 20.000 ritten per jaar uitgevoerd met 125 deelfietsen. Alle leefloners hebben een gratis abonnement, maar ook scholieren en leerkrachten kunnen er gebruik van maken. Heel wat inwoners van buurgemeenten of gebruikers van het industriepark doen dat eveneens. Het rendement is zeer hoog, mede door de versnelde aanleg van fietssnelwegen in samenwerking met de provincie. Er is eenvoudig niet genoeg plaats voor al die auto's in een kleine stad, besluit de spreker.

Niet zonder belang is dat de leden van het stadsbestuur van Deinze geen bedrijfswagen krijgen maar een elektrische fiets ter beschikking hebben. Ze zijn zichtbaar in het straatbeeld als fietsers of op de bus en maken daardoor zelf kennis met problemen van reizigers. Ook de raadsleden fietsen. Wat de verschillende modi betreft, merkt hij op dat één goed werkende MOBIB-kaart voor de diverse systemen handig zou zijn. Hij suggereert nog om bij incidenten op autosnelwegen het verkeer niet door de stad te leiden maar alternatieven te

zoeken, en steden de mogelijkheid te geven om van koerierdiensten als Bpost af te dwingen dat ze met bakfietsen in de plaats van bestelwagens leveren in de stad. Deinze sloot daartoe al een vrijwillige overeenkomst met GLS, die de klachtenstroom deed opdrogen.

Tot slot attendeert hij op de enorme moeite die het gekost heeft om van de Vlaamse administratie de invoering van een tonnagebeperking op een scholenas te verkrijgen, en op de afwijzing door AWW van de nochtans federaal toegestane mogelijkheid voor fietsers om rechts af te slaan bij rood. Ruimtelijke ordening behoort overigens ook tot de kern van het probleem.

8. Uiteenzetting door Frans De Wachter, vertegenwoordiger van de Landelijke Gilden

Frans De Wachter waardeert dat de commissie het onderwerp ook door de bril van het buitengebied bekijkt.

8.1. Basisbereikbaarheid

Hij onderstreept dat mobiliteitsbeleid in de eerste plaats over ruimtelijke ordening gaat en pas in de tweede over mobiliteit zelf. Ter illustratie toont hij een krantenartikel waarin drie kaartjes de bebouwing van Vlaanderen in 1976, vandaag en 2050 vergelijken. Zonder grondige bijsturing zal het mobiliteitsdebat tegen dan nog veel minder eenvoudig zijn dan vandaag. Daarop presenteert hij enkele tabellen die de vergrijzing becijferen. In 2030 zal 1 op 3 bewoners van het platteland ouder zijn dan 60. De evolutie gaat heel snel, want thans is dat nog maar 1 op 4. Een grafiek toont dat de vervoersarmoede op het platteland 19% bedraagt.

Landelijke Gilden beveelt op grond daarvan aan dat de overheid op alle niveaus haar ruimtelijkeorderingsbeleid aanpast en stopt met het opofferen van groene en open ruimte. Ze moet inzetten op kernversterking, een dorpenbeleid, leefbare woonkernen met een doordachte spreiding van sociale, economische en bestuurlijke voorzieningen, en passende mobiliteit. Door het stimuleren van innovatieve mogelijkheden als een café met postpunt of een parochiezaal waar een gemeentelijk ambtenaar of bankadviseur consultaties houdt, kan de overheid kosten besparen.

Landelijke Gilden staat fundamenteel positief tegenover basisbereikbaarheid. Het decreet Basismobiliteit heeft de toegang tot openbaar vervoer verbeterd, maar in het buitengebied is het gebruik soms problematisch door de autooverslaving van de plattelandsbewoner maar ook door onvoldoende beleidsfocus op de reële mobiliteitsbehoefte. De verschuiving naar een vraaggericht beleid is positief, net als de focus op woon-werk- en woon-schoolverkeer, al moeten daarbij sociale, economische en bestuurlijke voorzieningen in het mobiliteitsbeleid worden opgenomen. Dat moet gebaseerd zijn op de reële behoeften in een bepaald gebied, eerder dan op algemene, conceptuele normen.

Zijn organisatie heeft begrip voor de vraag naar kostenefficiëntie en erkent dat 21 euro per passagier de belbus enorm duur maakt. Hij waarschuwt wel dat men uit de onderbenutting ervan niet mag afleiden dat er geen reële mobiliteitsvraag is. Dat mensen het systeem niet gebruiken, komt doordat het niet aansluit op hun behoeften. Een beperking van het reguliere aanbod in het buitengebied kan alleen als er geïnvesteerd wordt in alternatieven op maat evenals snelheids- en frequentieverhoging van woonkernverbindende buslijnen, ook buiten de stad. Die moeten operationeel zijn voor het aanbod wordt afgebouwd, anders dan de huidige schrapping van belbuslijnen. Tot slot zijn transparante rendabiliteitscriteria nodig, die overal op dezelfde manier worden toegepast.

8.2. Vijf constructieve voorstellen

Daarop overloopt hij vijf constructieve voorstellen van Landelijke Gilden.

8.2.1. *Maatoplossingen in samenwerking met private spelers*

Hoe dan ook moet de oplossing toegankelijk zijn voor iedere Vlaming – hoe dunbevolkt zijn streek ook is –, aansluiten bij een reële behoefte, snel, flexibel, efficiënt, gebruiksvriendelijk en betaalbaar zijn. Om te beginnen moet men minstens onderzoeken of oplossingen op maat mogelijk zijn in samenwerking met private spelers. Misschien is de bus van De Lijn niet de enige modus om heel Vlaanderen te dekken en is privaat aanbod in dunbevolkte streken goedkoper. Met een openbare aanbesteding kan men prijs en service garanderen. Een deurhalteservice pikt mensen thuis op en voert ze naar een goed uitgeruste hoofdhalte. Het is denkbaar dat de gemiddelde plattelandsbewoner – buiten de kansengroepen – een hogere prijs wil betalen voor een dergelijke verhoging van flexibiliteit en comfort. Dat geld kan dan ingezet worden in frequentieverhoging van de genoemde woonkernverbindingen.

8.2.2. *Installeer een mobiliteitsregisseur*

Het tweede advies is de installatie van een onafhankelijk mobiliteitsregisseur, die samen met lokale actoren de reële behoeften in kaart brengt, die vertaalt naar een gebiedsgericht aanbod samen met alle aanbieders, en de kwaliteitseisen bewaakt. Voor Landelijke Gilden kan De Lijn die rol opnemen maar essentieel is dan wel dat de rollen van regisseur en actor strikt gescheiden worden in decreet en beheersovereenkomst.

8.2.3. *Verankerde procedures*

Derde aanbeveling is dat de procedure om de mobiliteitsbehoefte in kaart te brengen, in voorstellen te vertalen en te operationaliseren, bij decreet vastgelegd wordt. Dat is essentiëler dan de formulering van streefnormen. Pas na het doorlopen van de hele procedure mag het reguliere aanbod terugged Schroefd worden indien wenselijk. Het voordeel is dat de normen van basismobiliteit blijven gelden tot die van basisbereikbaarheid gegarandeerd zijn.

8.2.4. *Geïntegreerd planningssysteem*

In zijn vierde voorstel pleit Landelijke Gilden voor een geïntegreerd planningssysteem. De regisseur integreert alle modi in een centraal systeem waarin klanten zowel plannen, boeken als betalen. Die verhoging van comfort en efficiëntie vormt voor de gemiddelde plattelandsbewoners een grotere drijfveer om voor het openbaar vervoer te kiezen dan de ticketprijs.

8.2.5. *Aandacht voor kansengroepen*

Een laatste aanbeveling is aandacht voor kansengroepen zoals mensen in armoede, jongeren en senioren. Men moet daarbij het onderscheid maken tussen autoverslaafden en vervoersarmen. Mogelijkheden worden gevormd door een aangepast tariefsysteem en een bevraging tijdens de genoemde procedure.

9. Uiteenzetting door Peter Heirman en Ariane De Meyer, vertegenwoordigers van het Netwerk tegen Armoede

Peter Heirman acht het belangrijk dat ook de kennis en ervaring van mensen in armoede worden meegenomen. Netwerk tegen Armoede brengt zestig verenigingen samen waarin armen op alle niveaus het woord nemen bij het

bepalen van standpunten en acties. Het is een gesprekspartner van de Vlaamse overheid in haar armoedebelaid. Daarop toont hij een dia met tien verenigingen die de afgelopen jaren rond mobiliteit werkten. Hun spreiding illustreert dat vervoersarmoede niet beperkt is tot het buitengebied.

9.1. Vervoersarmoede

Mobikansen leert dat vervoersarmoede een belangrijke factor is bij het vinden van werk. Zeven op tien geeft aan dat een gebrek aan mobiliteitskansen op dat vlak problemen veroorzaakt. In www.ikgeraakerniet.be belicht het netwerk samen met Mobiel 21 en Welzijnsschakels dat vervoersarmoede raakt aan tien sociale grondrechten. Naast werk noemt hij gezondheid en participatie. Basisbereikbaarheid moet de toegang tot die rechten garanderen en haar normering moet daarop gebaseerd zijn.

Ariane De Meyer uit Werken vertelt haar ervaring met vervoersarmoede. Zij is vrijwilliger in vereniging 't Schoederkloptje, Zarren (Kortemark). Op dertig passen van haar huis staat een paal van de belbus, die helaas onzichtbaar wordt gemaakt door fraai gebladerte. Als ze belt, krijgt ze te horen dat ze te ver woont of dat er geen chauffeur is. Door rugproblemen kan ze niet fietsen. Om in Zarren of Kortemark te raken moet ze een beroep doen op andere vrijwilligers. Bovendien zijn de tarieven van de belbus ondertussen te hoog geworden. De reistijd naar een ziekenhuisconsultatie van een kwartier met belbus, trein en bus bedraagt meer dan anderhalf uur.

In haar collectieve schuldenregeling ontvangt zij slechts 370 euro per maand, waarvan ze met haar dochter moet leven. Het openbaar vervoer is voor hen te duur. Voor boodschappenhulp van het OCMW moet ze de verplaatsingskosten van de vrijwilligers betalen. Als ze naar Brugge moet, rekent het ziekenvervoer van CM haar 48 euro voor een heen- en terugreis. Uiteindelijk blijft er niets anders over dan thuis te blijven. Na een operatie in Roeselare raakte ze met de bus niet verder dan Zarren. Tijdens de voettocht naar huis ging de wonde van haar dochter letterlijk weer open.

Voor een belbus moet men twee uur van tevoren telefoneren zonder garantie dat hij ook komt. Als men telefoneert waarom hij niet kwam, krijgt men te horen dat er geen chauffeur was en dat men zichzelf maar moet redden. Uiteindelijk gaat een kwart van haar maandloon naar openbaar vervoer. Rijlessen voor haar dochter, die op school een tijdelijk rijbewijs behaalde, kan zij zich niet permitteren, laat staan een auto. Nochtans willen ook zij zich kunnen verplaatsen.

Peter Heirman vult nog aan dat de vrijwilligers van 't Schoederkloptje zelf mensen thuis gaan ophalen voor hun voedselbedeling omdat ze er anders niet geraken. Daarnaast trekken door centralisering ook veel andere (welzijns)diensten zich terug, vaak op plaatsen met verminderd openbaar vervoer. Het gevolg van de fysieke afstand is dat men ook psychologisch minder geneigd is om er een beroep op te doen. Hij geeft werkwinkels en OCMW-loketten als voorbeelden. Vervoersarmoede bemoeilijkt ook de uitbouw van een sociaal netwerk en verhoogt het isolement. De spreker onderstreept dat dit een verantwoordelijkheid is van de hele Vlaamse Regering en niet alleen van de minister van Mobiliteit.

9.2. Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid biedt zeker kansen met haar aanvullende modi. De keuze voor vraagsturing is zeer positief, maar dat betekent niet dat men basismobiliteit zomaar moet afvoeren, gezien haar verdienste in de garantie van een genor-

meer recht op mobiliteit. Basisbereikbaarheid moet de toegang tot de grondrechten blijven garanderen. Het netwerk vindt de invulling ook breed en vaag. De vrees dat zij zal gebruikt worden om te besparen, wordt bevestigd door de aan de gang zijnde schrapping van belbuslijnen zonder alternatief.

Net daarom zijn mensen in bepaalde gebieden op de belbus aangewezen. Positief is dat die belbussen door professionele chauffeurs bestuurd worden en de tarieven dezelfde zijn, al betreurt het netwerk wel de stijging daarvan, die, ook al is ze licht, bovenop de andere besparingen komt die mensen in armoede treffen. Problemen zijn wel het betalende nummer om te reserveren en de soms enorm lange reistijden voor korte afstanden. De belbus mag herdacht worden maar niet afgevoerd zonder alternatief.

De buurtbus heeft als positieve eigenschappen de vaste dienstregeling en de vraagsturing. De vrijwilligheid van de chauffeurs doet wel vragen rijzen over veiligheid en kwaliteit, terwijl men beter kansen zou bieden aan mensen uit kansengroepen in het kader van de sociale economie. In elk geval is een professioneel kader nodig.

Positief aan de collectieve taxi's zijn de flexibiliteit en de toegankelijkheid voor mindermobielen, maar het netwerk is bezorgd over de reserveringskosten en de tarieven.

Met de dorpsauto en de mindermobielen centrale hebben heel wat verenigingen al ervaring. Zij noemen de persoonlijke service positief maar door de vrijwilligheid zijn er weinig beschikbare chauffeurs in het weekend. Reserveren moet lang vooraf en is meestal beperkt tot de kantooruren. Bovendien verschillen de tarieven tussen gemeenten. Het netwerk vraagt dat ze betaalbaar blijven.

Daarnaast bieden fietsvoorzieningen kansen, maar daarvoor is meer nodig dan een fietspunt. Migranten uit een herkomstland zonder fietscultuur hebben lessen nodig. Bovendien vallen tarieven voor Blue-bike en stadsfietsen duur uit voor mensen in armoede. De fietsen van 't Lampeke in Leuven, die één euro per dag kosten, worden wel degelijk gebruikt, voor boodschappen, opleiding of sollicitatie. Voorts is veilige fietsinfrastructuur nodig en aansluiting op het openbaarvervoernet. Helaas bouwt de VDAB zijn fiets- en bromfietspunten af.

9.3. Conclusies

De spreker besluit dat mensen in armoede bang zijn voor een wirwar van systemen, die nu al ingewikkeld en ontoegankelijk overkomen. Heldere communicatie, mede over tarieven, is aangewezen. Een gratis telefoonnummer voor persoonlijk reisadvies is belangrijk, zoals dat nu al bestaat voor mensen met een handicap.

Het aanvullende aanbod mag niet duurder worden dan De Lijn.

Professionele chauffeurs vervangen door vrijwilligers, in de plaats van de sociale economie in te schakelen, is tot slot een vreemd signaal in tijden van activering.

10. Uiteenzetting door Johan Van Reeth, van bureau voor urbanisme BUUR

Johan Van Reeth licht het perspectief van basisbereikbaarheid toe vanuit het project Regionet Leuven, dat onderdeel is van een academisch onderzoek naar de relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening, dat ondertussen zelf een nieuwe fase ingaat als beleidsproject.

10.1. Ruimtelijke (wan)orde oorzaak van ons mobiliteitsprobleem

Het onderzoeksgebied van het project, Vlaams-Brabant ten oosten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, is representatief voor Vlaanderen. Van de 600.000 inwoners woont een kwart in de steden, de helft in dorpskernen en ongeveer een kwart in linten, woonparken of 'op den buiten', wat in belangrijke mate het huidige autoprobleem verklaart.

De automobilititeit maakte ons onafhankelijk om overal te werken, wonen en recreëren maar maakte ons tegelijk autoafhankelijk, wat voor een neerwaartse spiraal zorgt waarin openbaar vervoer en fiets het moeilijker krijgen. De spreker toont een figuur die het diffuse verplaatsingspatroon dat daarvan het gevolg is, illustreert. Alleen de auto kan vandaag een antwoord geven op die diffuse vraag omdat het niet economisch verantwoord met collectief vervoer te organiseren is. Naast mobiliteitsproblemen veroorzaakt het gebrek aan ruimtelijke ordening nog andere problemen zoals de teloorgang van lokale voorzieningen, die zelf weer voor een nieuw mobiliteitsprobleem zorgt.

Om te beantwoorden aan de vereisten van het decreet Basismobilititeit bouwde De Lijn een openbaarvervoernetwerk uit dat wel overal geraakt, maar door de beperktheid van de beschikbare middelen te weinig performant is voor mensen die voor de auto kunnen kiezen. Het resultaat is een relatief inefficiënt netwerk met een zeer hoge kostprijs. De spreker presenteert een kaart met de bouwreserves in de regio, die net als overal in Vlaanderen volstaan voor de woonbehoefte, maar meer dan de helft is gelegen op plaatsen die nefast zijn voor de mobiliteit. Als men niets doet aan de ruimtelijke ordening, zal het mobiliteitsprobleem in de volgende decennia alleen maar toenemen, voorspelt hij, tot op het punt van de onoplosbaarheid. Vandaag is het één voor twaalf.

10.2. Vier speerpunten voor een duurzame mobiliteit

Hij ziet vier speerpunten voor een duurzame mobiliteit: meer openbaar vervoer, meer fietsgebruik, minder facilitering van de auto en een bijsturing van de ruimtelijke ordening. Op dat laatste vlak is een terugkeer nodig naar de nabijheidslogica van de afgelopen eeuwen, waarin nieuwe functies worden geconcentreerd op bereikbare plaatsen, met name de centra van steden en dorpen. In plaats van verdere periferisering en verlinting moet men de woonkernen versterken. Daardoor wordt de kritische massa daar opnieuw voldoende groot voor de uitbouw van voorzieningen en vergroot het aantal korte verplaatsingen. Op grotere afstanden worden de diffuse verplaatsingen opnieuw gebundeld, waardoor ze economisch verantwoord met hoogwaardig collectief vervoer kunnen georganiseerd worden.

In de plaats van te proberen overal te geraken met rechtstreekse bediening vertrekt men voortaan beter van een beperkt aantal stamlijnen die steden, dorpen en economische knooppunten verbinden. De hogere concentratie van de verplaatsingsbehoefte maakt een hogere performantie en kwaliteit mogelijk. De spreker noemt frequentie, comfort, snelheid en stiptheid cruciale factoren om voor het openbaar vervoer te kiezen als alternatief voor de auto. Zeker in congestiegevoelige gebieden is een eigen bedding onvermijdelijk. De spreker geeft de klokvastе verbindingen in Zürich als voorbeeld en toont een dia met foto's die de beschikbare technologie illustreren. Het komt erop aan de verschillende modi te verknopen ongeacht de aanbieder tot een samenhangend netwerk.

De onderzoekers ontworpen een dergelijk netwerk voor de Leuvense regio, dat een samenspel is van trein-, tram- en buslijnen, dat vandaag al meer dan de helft van de mensen zou bedienen met hoogwaardig openbaar vervoer op minder

dan 2 km van hun woning. De aansluiting van de resterende 45% kan met een ondersteunend netwerk van lokale busdiensten, die dorpen verbinden en aansluiten op het netwerk, zonder zelf diep in de steden door te dringen: reguliere waar de vervoersvraag voldoende substantieel is en andere vormen elders. Tevens is een netwerk van fietsroutes nodig om de toegang tot de haltes te verbeteren. Volgens de onderzoekers is de combinatie van een stamlijnnennetwerk met flexibele en kostenbewuste, vraagafhankelijke, lokale oplossingen economisch haalbaarder.

Wat de ruimtelijke ordening betreft, komt daarbij dat er op minder dan 1 km van de haltes voldoende ruimte beschikbaar is om in de behoeften van wonen en economie van de komende veertig jaar te voorzien. Een nieuw beleid, gericht op duurzame mobiliteit is dus vandaag perfect mogelijk. In het Leuvense project wordt de groei geconcentreerd in uitgeruste corridors en wordt elders het landelijk karakter versterkt met het oog op voedselproductie, energie, natuur en recreatie. Het werd door minister Joke Schauvliege erkend als strategisch ruimtelijk project. De spreker toont een dia met de deelnemers aan de interbestuurlijke samenwerking, die enkele maanden geleden begon en waarmee de verregaande verkokering wordt doorbroken.

10.3. Conclusies

De spreker concludeert dat hoogwaardig openbaar vervoer een reëel alternatief kan zijn voor autoverplaatsingen en het dagelijks toenemende fileprobleem. Door de vervoervraag te bundelen op stamlijnen en die te integreren in een samenhangend netwerk, kan men niet het hele grondgebied dekken – daarvoor is de spreiding veel te groot – maar wel bijdragen tot basisbereikbaarheid omdat de vraag wordt gereduceerd tot hoe men mensen toegang kan verlenen tot dat netwerk.

Het antwoord daarop zal verschillen van context tot context, maar is economisch en organisatorisch van een andere orde dan de huidige opdracht om conform het decreet Basismobiliteit een gigantisch netwerk uit te bouwen.

Tot slot verzekert de spreker nogmaals dat er geen alternatief is voor het aanpakken van de ruimtelijke ordening en nieuwe activiteiten voortaan rond de haltes te clusteren. Op termijn zal een dergelijk beleid de vervoerarmoede juist verminderen door de toename van nabijheidsvoorzieningen en doordat steeds minder mensen op moeilijk bereikbare plaatsen wonen.

11. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen van Jan Vermeulen, Frans De Wachter, Ariane De Meyer en Peter Heirman, en Johan Van Reeth

Joris Vandenbroucke kan zich vinden in de multimodale benadering van Jan Vermeulen maar is wel verbaasd over diens bezwaar tegen de vele ruimte die De Lijn aan treinstations vraagt. Vormen zij niet de plaats voor bussen om de treinreiziger op te wachten voor een overstap? Hoe moeten de andere woonkernen van een kleine stad als Deinze ontsloten worden?

Ook in de sterkte-zwakteanalyse van de basismobiliteit door Frans De Wachter kan het lid zich in sterke mate vinden. Het klopt dat vraagafhankelijk en gebiedsgericht openbaar vervoer de zwaktes – gedeeltelijk – kan compenseren. Belbussen zijn inderdaad veel duurder dan reguliere, maar dat is ook in het buitenland het geval, en dat geldt evenzeer voor het verspreide, landelijke vervoer door andere aanbieders. Economisch is er geen verschil in kostprijs en dus is de vraag politiek, met name hoeveel van die kosten wil de overheid zelf vergoeden uit algemene middelen en hoeveel vraagt zij aan de gebruiker als bijdrage. Hij erkent wel dat de belbus beter moet georganiseerd worden dan het

huidige lappendeken van 119 gebieden. Vormen de reguliere verbindingen tussen dorpskernen, die Landelijke Gilden wil behouden, niet juist het probleem van de basismobiliteit? Is het niet beter om in landelijke gebieden een kleiner busje te sturen wanneer erom gevraagd wordt?

Voorts feliciteert hij Ariane De Meyer voor haar getuigenis over de kostprijs voor mensen in armoede. Hij pleit er dan ook voor consequent de armoedetoets toe te passen op beleidsbeslissingen als prijsverhogingen. Het lid heeft begrepen dat de huidige belbus niet het meest gebruiksvriendelijke systeem is en dat het netwerk pleit voor een gegarandeerd en genormeerd recht tegen dezelfde tarieven als het reguliere vervoer. Haar getuigenis voedt zijn vrees dat de vervanging van De Lijn in landelijke gebieden door private spelers en collectief vervoer met vrijwilligers mobiliteit tot een luxe maakt in de plaats van een basisrecht.

Het concept van Buur noemt hij zeer sterk. Het klopt dat onze ruimtelijke ordening dramatisch is voor de organisatie van mobiliteit. Hij steunt dan ook de ambitie van de Vlaamse Regering om het Mobiliteitsplan en het beleidsplan Ruimte meer af te stemmen. Het lid gelooft in het pleidooi voor een gelaagd netwerk met verbindende en ontsluitende lijnen. Berekenden de onderzoekers voor de regio Leuven hoeveel vrije banen, die een noodzakelijke succesvoorwaarde vormen, zouden kosten? Welke infrastructuur is er al en welke middelen zijn nodig om het plan uit te voeren tegen het einde van de legislatuur?

Marino Keulen vraagt bij het bevlogen betoog van zijn collega-burgemeester uit Deinze hoe steden en gemeenten nauwer kunnen betrokken worden bij het opstellen van de dienstregeling van de aanbieders. Op dit moment worden wijzigingen gewoon van bovenaf meegedeeld. De lokale besturen van onderuit een rol laten spelen in een vraaggestuurd model lijkt hem een uitdaging voor de VVSG.

Autoverslaving zal wel bestaan, maar in veel landelijke gebied wordt 30 tot 40% van de dorpskernen bewoond door 60-plussers die op een bus wachten die er niet meer is buiten de spitsuren noch in het weekend. Dat probleem is er ook voor mensen in armoede. Om die en nog andere zoals ecologische redenen is het nodig om het draagvlak van het collectief vervoer te vergroten, want met private spelers zal het niet lukken in landelijke gebieden. Daartoe moet men het aanbod goed organiseren in de praktijk, waarin De Lijn nu met 1 miljard euro alleen op papier slaagt. De haltes zijn er wel maar er is onvoldoende aanbod op de weg, met alle leed van dien. Dat is niet alleen een kwestie van geld, onderstreept hij. Het concept moet anders. Het lid gewaagt van een systeemfout.

Het verhaal van Johan Van Reeth is zeer mooi maar het wordt geconfronteerd met de historische lintbebouwing. De omslag zal veel tijd kosten, minstens een generatie en misschien wel een eeuw. Hij is echter wel al bezig, merkt hijzelf als hij een woonuitbreidingsgebied wil realiseren.

Karin Brouwers denkt dat alle bijdragen zullen helpen om het politiek nog niet gedefinieerde idee van basisbereikbaarheid uit het regeerakkoord concreter te maken. Welke verantwoordelijkheid willen steden en gemeenten op zich nemen om de basisbereikbaarheid te organiseren in de gebieden die als witte vlekken op de openbaarvervoerkaart achterblijven, als men ervan uitgaat dat die voor andere zaken zoals halte- of parkeerinfrastructuur bij De Lijn gelegd wordt? Zou inspraak in de regie van de rijschema's een winstpunt vormen?

Landelijke Gilden stelt zich sociaal op in zijn aanvaarding van een licht verhoogd tarief maar niet voor kansengroepen en pleit terecht voor een geleidelijke afschaffing van de belbus naarmate er alternatieven komen. Daarmee moet volgens het lid rekening gehouden worden in de volgende beheersovereenkomst

of in een wijziging van het decreet. Ziet men de onafhankelijke regie als een consortium van alle spelers samen of moet ze uitbesteed worden aan een extern bureau? Eén centrale die het best aangepaste vervoer suggereert uit de huidige wirwar van systemen zou het inderdaad eenvoudiger maken voor de gebruiker, treedt ze bij.

Annick De Ridder vindt de inbreng van de sprekers zeer nuttig voor het belangrijke openbaarvervoerdebat, waarin haar fractie niet alleen wil inzetten op sterke hoofdassen van De Lijn maar ook op andere spelers voor de last mile. Kan volgens de VVSG de taxisector daarin een rol spelen? Hoe moet een en ander geregisseerd worden? Welke rol moet De Lijn daarin spelen? Hoe ziet de VVSG de huidige samenwerking met De Lijn? Hoe kan zij verbeterd worden? Ook zij dankt Ariane De Meyer voor haar moedige getuigenis.

Vanaf welk punt wil men de andere, kleinere modi inzetten en vraaggericht werken? Vanaf een bepaalde afstand of onder een bepaalde bezettingsgraad? Hebben de onderzoekers suggesties voor deze overstap tussen stamlijnen en vraagafhankelijk collectief vervoer? Tot slot vindt ook haar fractie de aandacht voor de ruimtelijke ordening terecht.

Björn Rzoska ziet stilaan een rode draad, die wordt gevormd door vraagsturing en de band met ruimtelijke ordening. Hij herinnert aan de les uit Stockholm, waar men bij de planning begint met de ontsluiting door openbaar vervoer en pas daarna de functies daarrond invult, terwijl dat in Vlaanderen omgekeerd is met alle gevolgen van dien. Het lid gelooft met Johan Van Reeth dat men binnen tien jaar met onoplosbare problemen zit als men vandaag het kantelmoment negeert.

De Lijn klaagt vaak over de obstakels voor de doorstroming in steden en gemeenten, die leiden tot vertragingen. Op dat vlak valt nog veel winst te boeken. Hoe kijkt de VVSG daar tegenaan? Ondersteunt zij lokale besturen die zich meer en meer bereid tonen om als partner mee openbaar vervoer te organiseren?

Hij onderschrijft het pleidooi van Landelijke Gilden. Hoe staat men tegenover het sterke plan dat Johan Van Reeth presenteerde voor het oosten van Vlaams-Brabant? Doelen zij met de gewenste, fijnmazige systemen op iets als de Nederlandse vervoersregio's, waarin bewoners van het landelijke gebied rond een stad als Utrecht binnen het uur een oplossing voor hun vervoersvraag krijgen, onafhankelijk van de aanbieders?

Ook hij dankt voor de getuigenis. Een paal in de buurt volstaat inderdaad niet voor een antwoord op maat op de vervoersvraag. Het plan van Johan Van Reeth lijkt zeer gedreven en het is goed dat nu ook overheidspartners erin meegaan. Het lid hoopt op een versneld inzicht dat het huidige beleid inzake ruimtelijke ordening een nieuwe wind behoeft.

Dirk de Kort sluit zich aan bij de bedenking dat het openbaar vervoer in Vlaanderen voortaan anders moet worden georganiseerd, waarin de frequentie op de stamlijnen wordt verhoogd en de invulling in landelijke gebieden herdacht. Hij noemt de aanbevelingen van Landelijke Gilden op dat vlak verdienen. Hij roept wel de vraag op naar de financiering. Gebeurt die uit het budget dat vandaag naar De Lijn gaat of uit bijkomende bronnen? In dat verband is het van belang dat de VVSG verduidelijkt welke rol de lokale besturen wensen te vervullen, wat nu erg versnipperd gebeurt. Heeft de VVSG beleidsaanbevelingen over de fiets? Hoe ziet Johan Van Reeth de lokale mobiliteitsplannen, die alle worden goedgekeurd maar blijkbaar weinig impact hebben?

Lode Ceyssens is blij dat het platteland uitgebreid aan de orde komt. Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn onlosmakelijk verbonden, waarbij de bestaande situatie echter gegeven is. Hij onderstreept dat kernverbindingen niet volstaan voor de last mile. Veel plattelandsbewoners wonen immers verder van de dorpskern. In dat verband dankt ook hij *Ariane De Meyer* voor haar moedige getuigenis. Het zijn echter ook de plattelandsgemeentes, die de open ruimte bewaken, waarvan de kas niet bepaald boordevol zit. Als zij zelf openbaar vervoer moeten betalen, moeten zij hun belastingen zodanig verhogen dat alleen de rijken er blijven wonen en dat kan niet de bedoeling zijn.

Wat de belbus betreft, merkt hij op dat hij tenminste bestaat, ook al rijzen er vragen over zijn performante karakter. Het is maar de vraag of het bedrag van 40 miljoen euro voor de ontsluiting van het platteland niet efficiënter kan ingezet worden. Gaat het alternatief van *Frans De Wachter* vanaf de woning of vanaf een halte? Hoeveel groter wordt de vervoersarmoede als de belbus wordt afgeschaft? Vindt het netwerk dat alle tarieven laag moeten blijven of mogen ze integendeel iets hoger maar met sociale correcties?

Jan Vermeulen stelde niet in vraag dat overstappen op bussen van De Lijn beter aan een treinstation georganiseerd wordt, maar wel of de inrichting van de publieke ruimte niet anders kan. In het kader van het masterplan Station Deinze vroeg de vervoermaatschappij niet minder dan acht perrons, twee wachtruimtes en een apart toilet (omdat het de exploitatie door Fietspunt afwees). Men hoeft perrons bijvoorbeeld niet noodzakelijk naast elkaar te plaatsen, maar men kan ze ook in de lengte opstellen en daardoor tegelijk de dynamiek verhogen en de impact op de publieke ruimte beperken, waardoor de kwaliteit van de stationsomgeving kan verbeteren.

Voor de ontsluiting van deelgemeenten gaat hij voor de aanleg van vrij liggende fietspaden langs gewestwegen. De lintbebouwing maakt nodig dat de onteigeningsprocedure versneld wordt. De meeste mensen gaan immers akkoord met de aanleg. Er is nog wel werk aan de multimodale ontsluiting. Hij is ervan overtuigd dat de accommodatie aan bushaltes kan versterkt worden, voor scholieren, senioren en kansengroepen, zoals in Bremen met de deelfietsen en dergelijke.

De rijschema's vormen een permanente uitdaging. De burgemeester ervaart die problematiek aan den lijve want hij heeft al jaren geen auto meer. Hij leerde dat die kwestie moet besproken worden in het kader van het masterplan voor een stationsomgeving. Zelf maakte hij daarbij de fout de gemeenten zonder treinstation niet te betrekken. Een stadsregio staat tegenover de NMBS nochtans sterker dan één lokaal bestuur.

Op verzoek van *Marino Keulen* vult *Jan Vermeulen* aan dat De Lijn op de vraag om meer bussen antwoordt dat zij moet besparen. Het gemeentebestuur heeft geen impact en zoekt daarom andere oplossingen. Hij treedt bij dat de VVSG over die uitdaging moet overleggen. De oplossing van Buur zou voor zijn stad en regio alvast geschikt zijn. Misschien zijn er veel praktische bezwaren, maar er is geen alternatief. De gewestwegen zijn al jaren oververzadigd. De noodzakelijke mentaliteitswijziging bij lokale bestuurders merkt hij pas sinds deze bestuursperiode. Zijn voorganger vond nog dat autobussen in de weg reden.

De halte-infrastructuur is een groot debat waard, want hij heeft er vragen bij of een stad als Gent spontaan bereid zal zijn een deel van het sponsorgeld voor zijn bushaltes af te staan. Maar moet men de – volgens hem grote – toekomst van de infrastructuur laten bepalen door bedrijven als JC Decaux en Clear Channel? Men kan er bijvoorbeeld ook afhaalpunten of kluisjes in onderbrengen.

De doorstroming van De Lijn is inderdaad een heel groot probleem. De reistijden moeten beter, in de uitbouw van een regionet, dat kiest voor vrije busbanen. Daarnaast moeten de vervoermiddelen zelf comfortabeler en aantrekkelijker worden. Hij verzekert dat steden en gemeenten absoluut bereid zijn mee te investeren als partner. Misschien moeten ze daartoe ook meer middelen en mogelijkheden krijgen, bijvoorbeeld wat het wegbeheer betreft.

De fietsproblematiek is heel groot. Steden die sneller willen gaan in de aanleg van fietspaden botsen op administraties als AWV, waar het fietsverhaal nog niet is doorgedrongen. De samenwerking met de provincie voor de aanleg van een fietssnelweg vroeg minder tijd dan AWV nodig heeft voor eenvoudig onderhoud. Automobilisten zouden dergelijke putten nooit accepteren. De gemeenten zoeken oplossingen en partners die hen daarbij vooruithelpen, vat hij samen. Hij waardeert wel dat Vlaanderen het fietsberaad ondersteunt, evenals de extra euro voor Blue-bikes.

Wat de autooverslaving betreft, pleit hij ervoor dat publieke mandatarissen zich zodanig organiseren dat ze de auto wat vaker aan de kant kunnen laten. Taxibedrijven komen zelfs naar kleinere steden als men hun infrastructuur aanbiedt. Zij zijn ook in steden met een fietsbeleid zoals Kopenhagen belangrijke partners en kunnen een grote rol spelen in de uitbouw van de minder-mobielen centrales.

Erwin Debruyne, VVSG, wijst erop dat niet veel gemeenten noch een taxi noch een verhuurvoertuig met bestuurder hebben, dat ze in elk geval in een buurgemeente te vinden zijn, en dat iets kan gedaan worden om ook de laatste witte vlekken te doen verdwijnen. De mogelijkheden van collectieve taxi's moeten goed bekeken worden.

Drie jaar geleden leerde een enquête van De Lijn bij de gemeenten dat de vervoermaatschappij goed scoort voor praktische samenwerking (halte-accommodatie en derde betaler) maar vrij slecht voor inspraak in het net. Zij bracht ondertussen in de gebiedsgerichte evaluatie consultatie van de gemeenten in, maar perfect is het nog niet, al wordt er aan gewerkt.

Een plan met drie niveaus zoals dat voor het Leuvense lijkt hem nuttig als basis voor elke regio. De Lijn is volgens hem goed geplaatst om het potentieel van de hoofdassen te bepalen. Op het tussenniveau wordt de rol van de gemeenten groter en in de last mile het grootst. Misschien is er voor die laatste nog een derde criterium naast afstand en aantal: de beste organisatie, die van gebied tot gebied kan verschillen.

De bijdrage van de gemeenten is nu al zeer divers, gaande van vergunningen over derdebetalersregelingen tot eigen organisatie. Hen bij decreet nog bijkomende, structurele opdrachten geven, zou op protest stuiten en is voor veel van hen ook te zwaar. Hij geeft er de voorkeur aan die kans open te laten. Tot slot pleit hij ervoor ook buiten Mobiliteit te kijken, naar Ruimtelijke Ordening en Sociale Economie.

Frans De Wachter weet niet of het klopt dat private spelers niet goedkoper kunnen zijn dan De Lijn, maar dat is ook niet de essentie. Hij pleit niet tegen overheidsinvesteringen in openbaar vervoer, wel voor de lokale samenwerking met private spelers, waaronder – maar niet uitsluitend – taxidiensten, die snellere en meer flexibele en klantvriendelijke systemen kunnen aanbieden. Of het daarmee veel goedkoper wordt, kan hij echter moeilijk beoordelen. Hij preciseert wat dat betreft dat Landelijke Gilden niet pleit voor hogere tarieven op het platteland, wel dat een lichte verhoging voor voldoende klantgerichte en

flexibele afhaling thuis logisch is, al blijven de huidige tarieven een absoluut maximum voor kansengroepen.

De spreker legt uit dat Landelijke Gilden 666 afdelingen telt en hij realiseert zich dat de problematiek niet beperkt is tot afgelegen gehuchten in Haspengouw of de Westhoek. Anderzijds vraagt hij niet dat in elke woonkern een bus passeert, ongeacht of er iemand op stapt of niet. Verdichting van het woonlandschap is aangewezen, al wil hij geen elitair, onbetaalbaar platteland. Hoewel hij de groei van dorpen niet afwijst, mag men niet onbeperkt open ruimte blijven opofferen. Ook in dorpen is kernverdichting nodig. Hij merkt in dat verband op dat senioren zo lang mogelijk in hun eigen, ruime huizen blijven wonen, terwijl het eigenlijk niet zozeer om de huizen als om de omgeving te doen is, en de leefbaarheid van de dorpen zou kunnen gestimuleerd worden door jonge gezinnen. De spreker pleit voor slimme investeringen in voor senioren aangepaste woningen op dorpsniveau. Daardoor zal in het merendeel van de woonkernen de vervoerbehoefte reëel zijn en kan er dus een bus stoppen. Alternatieve systemen om ook de kleinere woonkernen en het stedelijk gebied te verbinden van deur tot deur of van deur tot halte, lijken hem een minimum.

Hij bevestigt de vergrijzingscijfers van Marino Keulen. Zij representeren de mensen die niet autoverslaafd zijn maar het openbaar vervoer nodig hebben om op hun bestemming te raken. Hij pleit voor leefbare dorpen, die de voorzieningen hebben waar vraag naar is, met een lokale economie en dienstverlening. Het klopt dat niet alles met taxi's en dergelijke op te vangen is. Men moet dat zeer gebiedsgericht bekijken. De regisseur kijkt samen met de burgemeester en de lokale actoren wat de mobiliteitsbehoefte is. Er zijn veel verschillende antwoorden mogelijk.

Het beeld van een platteland waar uitsluitend autoverslaafde tweeverdieners wonen, klopt niet. Hij aanvaardt niet dat de kostprijs voor een al decennia falend beleid inzake ruimtelijke ordening naar de plattelandsbewoner wordt doorgeschoven met duurdere buskaartjes, energietarieven en dergelijke. In de plaats moet men dat beleid stap voor stap bijsturen.

Voor de regierol heeft hij geen concreet model voor ogen. Eerst moet gedefinieerd worden wat de regisseur moet gaan doen, waarna men erover kan discussiëren wie daarvoor het best geplaatst is. Onafhankelijkheid en een sterk mandaat zijn essentieel, evenals de betrokkenheid van lokale besturen en belangenverenigingen. Dat betekent echter niet dat de factuur van basisbereikbaarheid naar de plattelandsgemeenten wordt doorgeschoven, onderstreept hij. Hun fiscale draagvlak is zeer beperkt en ze staan al bijzonder onder druk.

Naar de rol van de taxidiensten kijkt hij uit, want de gemiddelde 2,96 reizigers voor een belbus kunnen ook in een auto. In 80% van de gevallen zitten niet meer dan vijf mensen op de belbus. Proefprojecten om een zakenmodel op te zetten, lijken aangewezen, waarin de overheid op basis van een openbare aanbesteding investeert in samenwerking met de taxisector.

Onderzoeksprojecten als die over Oost-Brabant, waarin ruimtelijke ordening en mobiliteit samen worden bekeken, zijn essentieel voor de visieontwikkeling. Wel mogen individuele mensen nooit het slachtoffer worden van hun keuze om in een dorp te wonen. Wat Utrecht betreft, is de essentie dat het voor de gebruiker niet uitmaakt hoe de gewenste verbinding tot stand wordt gebracht. Met deur-halteverbinding bedoelt hij wel degelijk vanaf de woning naar een hoofdhalt, waar een werkelijk snelle verbinding naar de bestemming ter beschikking staat.

Peter Heirman stelt vast dat de huidige belbus niet efficiënt aan de mobiliteitsvraag beantwoordt. Misschien kan het systeem verbeterd worden met grotere

regio's en een betere afstemming daartussen. Het moet wel betaalbaar blijven. Wie regisseert, maakt voor het netwerk niet zoveel uit. Belangrijk is wat over tarieven, dienstverlening en informatie in de beheersovereenkomst staat. Wat de last mile betreft, wijst hij erop dat het voor mensen als Ariane ook over de eerste mijl gaat en al die ertussen: zij heeft geen mogelijkheid om zich te verplaatsen. De strijd tegen vervoersarmoede en voor sociale correcties in tijden van besparing noemt hij een politieke keuze. Men moet die financiering breed zien, onder meer in relatie met de belasting op autoverkeer.

Johan Van Reeth begroot de directe en indirecte infrastructuurkosten van het regionet Leuven op 500 miljoen euro, de kosten van het Brabantnet, dat De Lijn nu al aan het ontwikkelen is, niet inbegrepen. Daartoe volstaat dat gedurende vijftien jaar een bijdrage wordt doorgerekend aan nieuwe huisvestings- en werkgelegenheidsprojecten, die maar een kwart bedraagt van dezelfde heffing voor de auto. Het probleem is dus beperkt tot prefinanciering. De kosten van de vertramming bedragen ongeveer het dubbele.

De ruimte is beschikbaar op veel gewestwegen buiten de bebouwde kom. Infrastructuraanleg voor openbaar vervoer parallel aan bestaande gewestwegen is driemaal goedkoper dan heraanleg van de hele weg. In de hele regio is daar plaats voor, waarbij in veel gevallen gebruikgemaakt kan worden van lokale wegen, zeker als die parallel lopen. In het aanbieden van plaats spelen de gemeenten een belangrijke rol, terwijl zij vandaag vaak niet bereid zijn het openbaar vervoer vrije doortocht te geven, hoewel dat in hun macht ligt en hun dat geen geld kost. Daarmee sturen ze dan ook al meteen de helft van het netwerk van De Lijn. De gemeenten bepalen met hun lokale beleid van ruimtelijke ordening sterk de autoafhankelijkheid, besluit hij.

Het regionet ambieert een verdubbeling tot verdrievoudiging tegen 2030 van fiets en openbaar vervoer. Dat levert voor dezelfde exploitatiekosten veel hogere inkomsten op.

Erwin De Bruyne merkt op dit punt op dat de VVSG en De Lijn al lang vragen dat het doorstromingsfonds voor de gewestwegen ook van toepassing wordt gemaakt voor gemeentewegen, zeker voor de genoemde hoofdas en voor de parallelle wegen, naar analogie met de module 12-subsidie voor fietspaden.

Johan Van Reeth onderstreept dat er op lange termijn veel investeringen moeten gemaakt worden, maar dat het op korte termijn over het maken van keuzes gaat, zoals sluiptwegen afsluiten, wat goedkoop is en een groot effect heeft. De gegarandeerde doorstroming komt trouwens niet alleen de gebruiker ten goede, maar levert ook een kostenbesparing op tot 25% op bepaalde trajecten.

De onderzoekers stellen niet voor de bestaande lintbebouwing onmiddellijk op te heffen, maar de toekomstige groei van 20 tot 25% van het aantal inwoners en hopelijk ook van de werkgelegenheid gedurende de volgende vier decennia te sturen. De huidige, juridisch vergunde bouwgronden volstaan daarvoor, zonder woonuitbreidingsgebieden.

Een rol voor de taxibedrijven is principieel mogelijk, maar hij heeft op dit moment geen idee hoe dat in de onderzoeksregio kan worden georganiseerd. Dat is immers maatwerk, waaraan men bezig is.

Wat de instrumenten betreft, moeten er heel wat ernstig in vraag gesteld worden. Lokale structuur- en mobiliteitsplannen zijn erg relatief omdat driekwart van de verplaatsingen intergemeentelijk is. Ze moeten in eerste instantie bovenlokaal opgesteld worden zoals in Frankrijk, Nederland en Zwitserland. De hoofdlijnen worden daar stadsregionaal vastgelegd en niet andersom.

Joris Vandenbroucke blijft erbij dat, als de tarieven in landelijke gebieden kunnen afwijken van die in stedelijke, men een deel van de factuur doorschuift naar de plattelandsbewoners, die dan verplicht worden om meer te betalen voor weliswaar meer kwaliteit. Dat is het gevolg van tariefdifferentiatie volgens het aanbod.

Frans De Wachter spreekt dat tegen. Landelijke Gilden pleit voor een gebiedsgerichte benadering. Er blijven bussen rijden op het platteland, tegen dezelfde tarieven. Daarnaast zijn er gebieden waar openbaar vervoer thans niet gebruikt wordt of bestaat omdat de vraag onvoldoende is. Daar moet men investeren in een comfortabel en gebruiksvriendelijk gebiedsdekkend systeem dat mensen van hun deur naar een hoofdhalte brengt. Die factuur kan men in beperkte mate doorschuiven naar de gebruiker, met de eerder genoemde beperking.

III. Standpunten van de aanbieders van openbaar vervoer

1. Uiteenzetting door Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn

Roger Kesteloot, directeur-generaal De Lijn, merkt vooraf op dat zijn presentatie dezelfde is als degene die reeds ter beschikking werd gesteld van de commissieleden, en dat het een voorstel van de eigen diensten en het management betreft, waarover het debat in zijn raad van bestuur nog niet is afgesloten.

1.1. Terugblik decreet Personenvervoer

Hij herinnert er bij het begin van zijn toelichting aan dat in het decreet Personenvervoer uit 2001 niet alleen sprake was van basismobiliteit maar ook van netmanagement. In een besluit uit 2002 over dat laatste is sprake van vraagsturing en bereikbaarheid, terwijl het eerste aanbodgericht is vanuit de herkomst in woonzones. In dat besluit worden de verplicht of aanvullend te bedienen attractiepolen zeer gedetailleerd gedefinieerd. Ook op dat vlak is het Vlaamse openbaar vervoer een van de meest gereguleerde in Europa, besluit hij.

Terwijl basismobiliteit voor 90% uitgevoerd is in 2000-2006, kwam netmanagement in 2007-2009 aan de beurt. Het eerste kostte 15 miljoen euro minder dan geraamd. Het tweede is slechts voor de helft uitgevoerd (meer bepaald via de convenantprocedure), omdat de bijkomende financiering in 2009 werd stilgelegd.

Denken in termen van vraagsturing is dus niet nieuw voor De Lijn, concludeert de spreker, al stelt het nieuwe model bereikbaarheid nog centraler.

1.2. Definitie 'basisbereikbaarheid'

Roger Kesteloot laat een dia lezen met volgende definitie van basisbereikbaarheid: "Bij basisbereikbaarheid staat het kunnen bereiken van bestemmingen centraal. Het is gericht op het bereikbaar maken van bestemmingen in steden en kernen voor een zo groot mogelijk aantal daadwerkelijke reizigers met een optimale inzet van middelen. Het gaat om centraal gelegen tewerkstellingsplaatsen, scholen, winkels, ziekenhuizen en andere attractiepolen voor het publiek."

Belangrijk is dat die opdracht niet de exclusieve verantwoordelijkheid is van De Lijn. Hij onderschrijft wat al is gezegd over het effect van de ruimtelijke ordening. Voorts noemt hij het wegtrekken van basisvoorzieningen uit dunbevolkte gebieden zoals het postkantoor, de bakker en de kruidenier. De factuur daarvoor wordt naar de mobiliteit doorgeschoven.

Bereikbaarheid gaat ook over de fiets en andere vormen van openbaar en collectief vervoer. De elektrische fiets vergroot het bereik. Ook taxicheques bieden mogelijkheden. Hoe meer nabijheid men creëert, hoe goedkoper het wordt om aan de mobiliteitsbehoefte te voldoen.

Daarop overloopt hij hoe De Lijn haar eigen net ziet in dit kader, waarbij hij zich aansluit bij de door Johan Van Reeth van Buur geschetste basisprincipes. In de plaats van een hybride systeem van verbinding en ontsluiting is een gelaagd systeem nodig, waarbij men de weerstand tegen overstappen kan overwinnen door meer snelheid, comfort en betrouwbaarheid aan te bieden. De bovenste laag is het kernnet, versterkt met een functioneel net (bijvoorbeeld schoolbussen), gevoed door een aanvullend net, en tot slot alternatieve, combineerbare vervoeroplossingen die geen lijndiensten zijn.

Het huidige kernnet voldoet nog niet aan alle kwaliteitseisen op het vlak van snelheid, betrouwbaarheid en capaciteit, beseft de spreker. Hij geeft de spitscapaciteit in sommige kleine en grote steden als voorbeeld. Investeringsen zijn nodig. De spreker onderstreept op dat punt dat hij basisbereikbaarheid niet ziet als een pure besparingsoperatie maar als een oefening in efficiëntie. Het doel is de bereikbaarheid van kernen en attractiepolen te vergroten en zowel het aanvullend net als de alternatieven goed aan te takken. De directeur-generaal verklaart nadrukkelijk dat hij ook van de spoorbediening door de NMBS uitgaat om de ruggengraat vorm te geven. Absoluut belangrijk voor de kwaliteit is maximale doorstroming, zoals Johan Van Reeth correct analyseerde. In dat verband treedt hij de VVSG bij dat de gemeenten moeten gestimuleerd worden om daarop in te zetten.

1.3. Normering

Het discussiepunt is of basisbereikbaarheid net als basismobiliteit een individueel, afdwingbaar recht is. Wordt zij bij decreet of besluit vastgelegd of in een beheersovereenkomst?

1.4. Alternatieven

Zelfs met het voorgestelde net zullen er witte vlekken op de kaart blijven. De bediening daarvan moet creatiever kunnen dan in de huidige basismobiliteit, vindt De Lijn. Partnerschappen vormen een basiselement. Daarop toont de spreker een schema met een aantal concepten uit duurzame internationale voorbeelden, die een passend juridisch kader vereisen (dia 27). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen halte-halte, halte-deur en deur-deur, tussen bezoldigde en vrijwillige uitvoering en tussen vaste en vraagafhankelijke diensten.

De verschillende vormen roepen vragen op over de inzet van personeel, de mogelijke bijdrage van een openbaarvervoermaatschappij als De Lijn, en de omgang met de tarieven. De spreker noemt de buurtbus (de buurtbus legt volgens een bepaalde dienstregeling een vast traject af), de dorpsauto (de dorpsauto is een vraagafhankelijke invulling van de buurtbus) en de collectieve taxi (een centrale verzorgt de reservatie en planning en sluit contracten met aanbieders van taxidiensten. De collectieve taxi biedt halte-deurvervoer aan voor reizigers zonder mobiliteitsbeperking en deur-deurvervoer voor doelgroepen.).

Wat de ontwikkeling van een en ander betreft, voelt De Lijn zich, naast de gelaagde corridorbenadering van Buur, nogal aangetrokken door het Deense model, waarin de verschillende thans naast elkaar bestaande systemen worden geïntegreerd. Hij is ervan overtuigd dat dit winst oplevert voor kwaliteit, bezetting en kostprijs, en bepleit om het grondig te bekijken.

Daarnaast is De Lijn absoluut voorstander van een complementair fietsnetwerk voor de last mile en van een mobiliteitsbudget om occasionele gebruikers aan te zetten tot duurzame, collectieve vervoermiddelen.

1.5. Proeftuinen

Hij stelt voor om in overleg met lokale besturen en andere partners proeftuinen op te zetten. Op dit moment wordt er een besproken met het burgemeesters-overleg Pajottenland. De Westhoek en de Noorderkempen vormen andere mogelijkheden, op voorwaarde dat de regelgeving wordt aangepast.

Tot slot klopt het dat internationale voorbeelden met vrijwilligers werken. Dergelijke initiatieven moeten geïntegreerd worden in basisbereikbaarheid maar volgens hem blijft professionele uitvoering een voorwaarde van duurzaamheid en kwaliteit, anders dan bij Uber het geval is.

2. Uiteenzetting door Luc Jullet, vertegenwoordiger van de busfederatie FBAA

2.1. De private partners van het openbaar vervoer

Luc Jullet roept in herinnering dat in België en Vlaanderen al bijna honderd jaar en op vrij grote schaal private partners worden ingezet in het openbaar vervoer. De samenwerking in het autobusaanbod bestaat al sinds het interbellum, eerst door familiebedrijven op eigen risico, later met contracten van onbepaalde duur en sinds 2002 met aanbestedingen. De Lijn heeft op dit moment 88 contractanten. Kleinere en middelgrote familiale bedrijven zorgen voor de helft van wat De Lijn uitbesteedt, enkele grotere familiale groepen voor de rest samen met twee grote nationale of internationale groepen.

De relatie met De Lijn wordt beheerd volgens een bestek dat de marktaandelen beperkt om marktmonopolies te vermijden. De sector biedt werk aan 2700 professionele chauffeurs en zet dagelijks 1400 bussen in, die goed zijn voor een jaarlijkse vervangingsinvestering van ongeveer 25 miljoen euro. Zij verzorgen 44% van de openbare autobuskilometers, wat De Lijn ongeveer 278 miljoen euro kost. Het percentage loopt op tot 50% als men het leerlingenvervoer toevoegt, waarin dagelijks 1600 voertuigen worden ingezet.

2.2. Basisbereikbaarheid

Het regeerakkoord vormt een belangrijk uitgangspunt, waarin het belang van geïntegreerde dienstverlening en tarieven wordt benadrukt. Ook hij wijst op de band met ruimtelijke ordening. Basisbereikbaarheid moet een visie op lange termijn ondersteunen en geen middel voor besparingen zijn op korte termijn. Niet alleen economische maar ook socioculturele en recreatieve bestemmingen moeten erin opgenomen worden. Alle oplossingen moeten veilig, betrouwbaar en kostenefficiënt zijn. Voor de FBAA is het ook noodzakelijk dat de regeling bij decreet wordt vastgelegd.

Wat de vier niveaus betreft die De Lijn voorstelt, vraagt de spreker bijzondere aandacht voor de overstapregeling. Zijn terreinkennis en internationale voorbeelden leren dat zonder kwaliteit op dat punt de reizigers afhaken. De aanwijzing van een coördinator of regisseur acht hij noodzakelijk voor een gestroomlijnde inpassing van alternatieven. De spreker wijst op de gemengde resultaten van buitenlandse voorbeelden waarin de privé-inbreng groter is: er zijn successen bij maar ook mislukkingen.

2.3. Het aandeel van de privéoperators

Hij waarschuwt voor de verwarring van begrippen als privatisering, liberalisering en deregulering. Wat in Vlaanderen plaatsvindt, noemt hij gedeeltelijke privatisering in een gereguleerd kader. De genoemde grotere privé-inbreng kan een oligopolie doen ontstaan, terwijl in Vlaanderen tot nu toe kmo's en grote groepen een gelijke kans krijgen.

In de beoordeling van de offertes weegt het economische criterium voor 84% en kwaliteit voor 16%, maar er is ook een sociaal aspect, want het is ook belangrijk dat de werkgevers correct met hun personeel omgaan. Voor de busmaatschappijen is het vrij logisch dat De Lijn haar regierol behoudt. Zij kent het terrein en heeft ervaring in de samenwerking met andere partners. Wel vindt hij dat het aandeel van de privéoperators in de exploitatie kan worden uitgebreid. De sector heeft de ambitie om actief te zijn op alle vier niveaus.

Goede dienstverlening kent enkele basisprincipes: professionele en goed opgeleide chauffeurs, gecontroleerde kwaliteit, veilige voertuigen en beroepsken-nis bij de operator. Niet alle sporen die in dit debat worden gevolgd, voldoen daaraan. Toch zou dat moeten bij de beoordeling van een openbaar-vervoerprestatie meent de spreker. Vervolgens vat hij alles nog eens samen, waarbij hij in het bijzonder samenwerking met de sociale partners bepleit. Het gemiddelde aandeel van alleen de chauffeurskosten in een standaardprestatie bedraagt immers 50%.

2.4. Twee concrete dossiers

Tot slot vermeldt hij nog twee concrete dossiers. Om te beginnen zijn 1600 schoolbussen en hun chauffeurs over het algemeen werkloos tussen het begin en het einde van de schooldag, terwijl het vaak net om buitengebieden gaat met zwak openbaar vervoer. Is er een mogelijkheid deze professionele mensen in het openbaar vervoer in te schakelen? Binnenkort starten alvast gesprekken daarover met de syndicale partners.

In het tweede dossier start de federatie een project op in het kader van collectief vervoer om kantoorbussen zodanig technisch uit te rusten dat de reistijd (gedeeltelijk) arbeidstijd wordt.

3. Uiteenzetting door Pierre Steenberghen, secretaris-generaal van de taxifederatie GTL

Pierre Steenberghen stelt het standpunt van de taxisector voor.

3.1. De taxireglementering

Het decreet van 2001 verdeelt het bezoldigd personenvervoer met voertuigen tot negen plaatsen in twee categorieën: taxidiensten en diensten voor verhuur van voertuigen met chauffeur.

De eerste is meer gereguleerd met officiële tarieven, speciale standplaatsen, een strikter vergunningenbeleid en de beschikbaarheid voor elke klant.

De toepassingen van de tweede categorie, de verhuurvoertuigenbedrijven, variëren van rolstoelvervoer, luchthavenshuttles, bedrijfsvervoer, reisbureaus, havenbedrijven en vip-vervoer tot ceremoniewagens.

Een op vier voertuigen is voor beide vergund en rijdt dus met en zonder taxilight.

3.2. De taximarkt

In België werken ongeveer 10.000 mensen als chauffeur, van wie 5421 in Vlaanderen. Van die 10.000 is 6361 loontrekkende. Er zijn 7963 voertuigen vergund, waarvan 4780 in Vlaanderen. De sector telt in het Vlaamse Gewest 2441 bedrijven, waarvan 1349 taxibedrijven en 1092 VVB-bedrijven.

Taxibedrijven zijn ofwel zelfstandige chauffeurs zonder personeel, ofwel vennootschappen of natuurlijke personen met personeel. De meeste taxicentrales werken in steden en met een eigen vloot. Hun centrale verdeelt ook ritten onder aangesloten zelfstandigen. In Brussel bestaan grote centrales die uitsluitend werken met aangesloten taxibedrijven en zelf geen wagenpark hebben. Dat is ook het geval in Kortrijk. Daarnaast opereren twee internationale taxi-apps legaal in België: taxi.eu en eCab. Maar ook nieuwe bedrijven als PickMeUp proberen op de markt te komen door zich te richten op chauffeurs die niet bij een centrale zijn aangesloten.

3.3. De taxisector

In deze typische kmo-sector tellen slechts 13 bedrijven meer dan 50 werknemers, terwijl er 306 zijn met tien of minder. De werkgelegenheid gaat de laatste (crisis)jaren niet achteruit.

De arbeidsvoorwaarden worden geregeld in de cao Taxi en de cao Verhuurdiensten met chauffeur. Volgens de cao Taxi bestaat het loon van de chauffeurs in een percentage van de gereden omzet met per maand een gewaarborgd minimumloon. De chauffeurs in het VVB-systeem werken tegen een vast uurloon. De chauffeurs worden medisch geselecteerd en de voertuigen hebben een speciale verzekering voor bezoldigd personenvervoer. Voorts vermeldt hij de zesmaandelijks technische keuring, de speciale nummerplaten en de verplichte exploitatievergunning.

De medezeggenschap van de gemeenten is decretaal vastgelegd. Naast de uitreiking – na onderzoek – van vergunningen leggen de gemeenten ook de exploitatievereisten vast zoals bijvoorbeeld een maximumouderdom voor de voertuigen of een bewijs van goed zedelijk gedrag voor de chauffeurs. Hij merkt daarbij op dat de meeste grote steden tamelijk streng zijn.

3.4. De mogelijkheden van de taxisector

Omdat taxi's in België en in Vlaanderen tot nu toe heel weinig ingezet werden als openbaar vervoer, pleit de sector sterk voor een neutrale regie. Als mogelijkheden noemt hij de vervanging van bel- of pendelbussen, de inzet op onderbezette lijnen tijdens daluren en als nachtbusjes. Dat laatste zorgt voor een maximaal gebruik van de voertuigen en een lagere kostprijs. In Nederland wordt daarmee, net als in Denemarken en Zweden, al sinds 1997 geëxperimenteerd. Sinds 2012 dekt het systeem vrijwel het hele land met 50.000 chauffeurs en 33.000 voertuigen. Het heet regiotaxi, deeltaxi, OV-taxi of hopper.

Taxi's zijn meer aanwezig in dichtbevolkt gebied (steden en toeristische regio's), terwijl autoverhuurdiensten met chauffeur meer verspreid zijn over het land. Samen laten ze zeer weinig witte vlekken op de kaart. Hij verzekert dat het aanbod onmiddellijk de nieuwe vraag zal volgen, ook in het landelijk gebied van Vlaanderen.

Wat de tarieven betreft, verwacht hij dat de klant van vraagafhankelijk vervoer geen twee euro per kilometer zal hoeven te betalen op het einde van de rit, omdat de overheid een deel zal betalen. In de verhuur van voertuigen met

chauffeur worden de prijzen in het contract geregeld, maar ook bij taxi's met taxameter kan men afspreken dat de factuur naar de regiecentrale wordt gestuurd en dat de reiziger niet meer betaalt dan contractueel is afgesproken. Daarbij kan het 'gesubsidieerde' deel van de vervoerkost worden gefactureerd door het taxibedrijf aan de regiecentrale.

3.5. Bestaande initiatieven

In Gent bestaat al sinds 2007 Max Mobiel. Het biedt vraagafhankelijk openbaar vervoer van zeer vroeg in de ochtend tot zeer laat. Vooral ploegdiensten en uitzendkrachten in het havengebied maken er gebruik van. De busjes vervoeren tot 400 personen per dag, met een gemiddelde van 5,7 per rit vorig jaar. In het overzicht van de heen- en terugritten per traject is dat naar Zeehaven Oost (Skaldenpark) het belangrijkste. De kostprijs varieert van 4 tot 7 euro per dag en de factuur is fiscaal aftrekbaar. De spreker gewaagt van een groot succes. De reservatie gebeurt flexibel met telefoon of internet. Er wordt goed samengewerkt met het lokale bestuur en de industrie. De regie gebeurt door Max Mobiel zelf en wordt voor 50% gesubsidieerd.

Vergeleken met Nederland zijn er voorts weinig samenwerkingsinitiatieven met De Lijn, hoewel het decreet van 2001 die mogelijkheid biedt, waarbij De Lijn de tarieven bepaalt en de taxi's hun meter en licht niet hoeven te gebruiken. Wel ondertekende De Lijn-Limburg in januari 2010 contracten met een reeks bedrijven om belbusritten door taxi's te laten rijden, aanvankelijk ook voor rolstoelgebruikers.

Gentse taxibedrijven hebben ook al het lef gehad de vervanging van bepaalde nachtbussen voor te stellen maar ze haalden het niet van de sponsoring voor de belbussen.

In Brussel bestaat de collectieve taxidienst Collecto, die elke dag werkt tussen 23 en 6 uur. Het contract werd na aanbesteding afgesloten met de grootste taxicentrale, die werkt met een vijfhonderdtal zelfstandigen. Er zijn 200 vertrekpunten aan MIVB-haltes. Men reserveert met sms, app of telefoon, wat 142.000 keer gebeurde in 2013. Het tarief bedraagt vijf euro voor MOBIB-kaarthouders en zes euro voor de anderen. Het gewest subsidieert voor iets meer dan de helft.

In het vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking worden heel wat speciaal uitgeruste taxi's ingezet, zoals blijkt uit een kaart die de spreker toont van MeerMobiel⁶. Ze worden ingezet door een MAV, of op vraag van de klanten zelf of hun ziekenfondsen.

Daarnaast zijn er gemeenten die taxicheques verdelen, zoals Antwerpen aan minder mobiele 65-plussers, die zelf de helft moeten betalen. Niettemin is het systeem een groot succes. In dezelfde stad verzorgen taxibedrijven ritten met voor rolstoelen aangepaste voertuigen, die geregeld worden via de belbuscentrale van De Lijn. In Namen kunnen TEC-abonnees voor 2,75 euro elke dag tussen 22 en 01 uur een taxi naar huis nemen aan het station.

3.6. De regie

Daarop toont hij een foto van een volledig geautomatiseerde taxicentrale, die zeer efficiënt de dichtstbij zijnde taxi naar de klant stuurt. Voor de kostenefficiëntie is het volgens GTL goed dat de regie wordt aanbesteed per vervoersregio, al

⁶ www.meermobiel.be.

beseft hij dat ook andere factoren zoals politieke spelen. Wel onderstreept hij het belang van de neutraliteit om de achterstand met landen als Nederland op te halen.

De taxisector heeft zowel bij de uitvoering als bij de regie veel te bieden. Hedendaagse taxi's hebben ook computertechnologie aan boord en de sector heeft ervaring met samenwerkingsprojecten met bedrijven. Professionals zijn de uitgelezen partner voor deze openbare taak, besluit hij. De overheid kan haar eisen trouwens in de aanbesteding vastleggen.

4. Uiteenzetting door Sven Huysmans, directeur van Blue-mobility

4.1. Blue-bike

Sven Huysmans merkt bij het begin van zijn uiteenzetting op dat zijn onderneming lid is van het internationale netwerk voor fietsgebruik in voor- en natransport, BiTiBi, met partners uit Nederland, Kopenhagen, de Merseyregio, Spanje en Italië⁷. In België kunnen mensen lid worden van Blue-bike, waarna ze een pasje krijgen, fietsen kunnen lenen en op het einde van de maand de factuur ontvangen. Dat kan op 44 locaties, waarvan 36 in Vlaanderen en 4 in Brussel, die een uniform deelfietsennetwerk vormen.

Blue-mobility is een kleine nv met 4 vte medewerkers. Publieke aandeelhouders zijn de NMBS (51%), De Lijn (30%), SRWT/TEC (4,5%) en de koepel van fietspuntaanbieders Fiets & Werk (14,5%). De 17 bedrijven van die koepel zorgen ervoor dat de fietsen onderhouden worden. In de kostendekkende exploitatie is 93% eigen inkomsten (waarvan 20 tot 25% door de overheid als derde betaler), terwijl de vaste Vlaamse subsidies goed zijn voor 4% en de Europese via BiTiBi voor 3%. De investeringen in infrastructuur worden gedragen door de vragende overheid, dus vooral NMBS en nu ook De Lijn. Tot een vierde van alle Vlaamse steden en gemeenten is geïnteresseerd om met een eigen budget mee te doen en heeft al informatie gevraagd. Tegen 2017 wil hij minstens 80 locaties hebben.

4.2. De fiets in het openbaar vervoer

In Nederland wordt vooral ingezet op de OV-fiets voor het voor- en natransport, dat volgens onderzoek de laagste belevingswaarde heeft en dus de grootste drempel voor het openbaar vervoer vormt. De gemiddelde menselijke actieradius te voet is maximum 1 km; op de fiets wordt 5 km als normaal ervaren. Daarmee vergroot men dus de actieradius en wint het kernnet aan efficiëntie, omdat het niet langer overal moet halt houden. In Nederland leverde de integratie van de fiets 20% extra klanten op. De fiets is op dit moment nog altijd het snelste en meest voorspelbare vervoermiddel voor korte afstanden en in een stedelijke omgeving. Geen enkele andere modus kan die stiptheid garanderen. Hij heeft bovendien een lage economische kostprijs per kilometer.

De spreker is blij dat de minister in zijn beleidsnota inzet op combimobiliteit, waarin de klant zijn eigen regisseur is bij de keuze van modi. Factoren daarbij zijn locatie, bestemming, tijdstip, reden, kennis van het volledige aanbod, prijs, weer, zin, gewoonten en ervaring. Hij pleit voor een logische prijszetting en vernoemt in het bijzonder de salarismodals.

⁷ www.bitibi.eu.

4.3. Hoe het OV faciliteren?

Om het openbaar vervoer te faciliteren moeten haltes evolueren naar multimodale mobiliteitsknooppunten, zowel op randparkings als in stedelijke hubs, waarvan de Antwerpse Velostations een zeer goed voorbeeld zijn. Interessant zijn een portfolio van diensten en aanbieders als onderdeel van het openbaar vervoer, alsmede een bovenlokaal prijskader met lokale accenten. Als belangrijke spelers noemt hij de lokale overheid en een bovenlokale regisseur. In het portfolio moeten uiteraard ook fietsparkeerfaciliteiten worden opgenomen, evenals deelfietsensystemen, die door hun uniformiteit herkenbaar zijn. Daarnaast zijn positieve en multimodale marketing, communicatie en promotie nodig.

Daarop toont hij een Nederlandse grafiek die in de eerste vier jaar (2004-2008) een groei van het gebruik van de OV-fiets laat zien die gelijkloopt met de toename van aanbodpunten, maar vanaf 2008 een exponentiële stijging vertoont omdat de kritische massa bereikt is.

Heel belangrijk bij het faciliteren is eenvoudige en geïntegreerde registratie en betaling. Dat geldt ook voor de informatie (voor, tijdens en na) over aanbod en voorwaarden, en bij voorkeur in real time of met voldoende frequentie. Tariefintegratie is wel moeilijk omdat tegenover een betere dienstverlening ook een hogere prijs mag staan, maar de combivoordelen moeten er effectief zijn.

Ticketintegratie blijkt gigantisch moeilijk, al bereidt Blue-bike wel het gebruik van Mobib voor tegen de zomer. Tot slot vermeldt hij nogmaals gedragssturing via de prijs, binnen het portfolio en per vervoerstype.

Vervolgens overloopt hij de externe mogelijkheden om openbaar vervoer te faciliteren. Hij noemt gebruiksvriendelijke (fiets)routes van en naar mobiliteitsknooppunten, btw-verlaging voor deelfiets en -auto van 21 naar 6%, nogmaals de sturing van gewenst gedrag door prijssturing per vervoermiddel (ook voor privévervoer), de beschikbaarheid van fietsparkeerplaatsen op de bestemmingen, de aanwezigheid van andere (fiets)dienstverlening, de verhoging van de status van fiets en openbaar vervoer door communicatie en betere infrastructuur, en ruimtelijke ordening.

4.4. Regie

De bovenlokale regie moet mobiliteit als geheel benaderen, waarbinnen deelfietsen tot het openbaar vervoer behoren, maar ook prijszetting, klantenbenadering en kostenverdeling moeten integraal aangepakt worden. Naast het eerder genoemde portfolio noemt hij de opvolging van goede praktijken en studies. De regisseur moet een realistische visie hebben, op maat van de operationele afstemming.

De lokale regierol ligt voor hem bij de lokale overheid, die zich wijdt aan lokale inbedding, toegankelijkheid van knooppunten, eigen keuzes maakt uit het portfolio en lokale prijsimpulsen geeft.

5. Uiteenzetting door Mieke Broeders, directeur van het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, Enter vzw

5.1. Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid

Mieke Broeders legt uit dat het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid op 1 mei 2015 samen met ATO, Toegankelijkheidsbureau, Westkans en Intro het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen⁸ is geworden.

Mobiliteit is meer en meer een onmisbare schakel voor participatie. Het huidige vervoersaanbod is echter versnipperd, niet gebiedsdekkend en onoverzichtelijk. Halteplaatsen, perrons en stations, rollend materieel en openbaar domein zijn vaak ontoegankelijk. Openbaar en aangepast vervoer kunnen elkaar veel beter aanvullen dan thans het geval is. Zowel voor initiatiefnemers, overheid als gebruikers is de kostenefficiëntie laag. Zij citeert artikel 9 van het VN-verdrag inzake rechten van personen met een handicap, dat gelijke toegang garandeert tot fysieke omgeving en vervoer, zowel in stedelijke als landelijke gebieden. Een structurele aanpak is dan ook nodig. Zij geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen MOW op dat vlak (zie haar presentatie als bijlage).

5.2. Een toegankelijk Vlaams vervoerssysteem

De studie Hefbomen voor een beter toegankelijk vervoerssysteem uit 2009 (vzw Enter) heeft het bestaande aanbod bekeken, evenals de knelpunten, de noden en de oplossingsstrategieën.

In overleg met gebruikers en aanbieders werd het concept Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer uitgedacht. Het doel is een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend systeem uit te werken. Waar het mogelijk is, is openbaar vervoer de eerste keuze, waarbij aangepast deur-deurvervoer als vangnet fungeert. Daarop werd MAV in een businessplan verfijnd met een marktonderzoek, proefprojecten en een bestuurlijke en financiële analyse.

5.3. Onderzoek vervoersnoden personen met een beperking

Mieke Broeders attendeert op enkele markante bevindingen over de vervoersnoden van personen met een beperking (door ouderdom of handicap). Niet minder dan 36% van de respondenten woont alleen, 67% verdient minder dan het dubbele van het leefloon (wat de drempel is voor het gebruik van de mindermobielencentrales), 12% heeft een inkomen lager dan of gelijk aan het leefloon, 42% heeft geen rijbewijs en 20% is niet rijgeschikt (waardoor 62% voor autoverplaatsingen van iemand anders afhankelijk is), en 42% woont in een landelijke omgeving. Hoewel het onderzoek, dat uitgevoerd werd door IMOB, met 350 respondenten niet representatief is voor heel Vlaanderen, geeft het wel een tendens aan, nuanceert de spreker.

Voorts blijkt dat meer dan de helft al ernstige beperkingen heeft bij 100 m wandelen, 64% bij 500 m en 74% bij meer dan 1 km. Een bushalte bereiken is dus niet vanzelfsprekend. Ongeveer 72% wordt maandelijks belemmerd in de vervulling van zijn verplaatsingsbehoefte, 46% wekelijks en 18% zelfs dagelijks. Van de rolstoelgebruikers neemt 66% nooit de bus, 30% met assistentie en 13% alleen, doch niet zonder moeilijkheden. Voor de trein bedragen deze percentages respectievelijk 44, 39 en 16%.

De grootste problemen worden gevormd door fysieke of communicatieve drempels – al is er vooruitgang inzake ontoegankelijke informatie –, de afstand

⁸ toevla.vlaanderen.be.

tot de halte, onvoldoende persoonlijke begeleiding en aangepaste voertuigen, en de lange reservatietijd (tot 48 uur op voorhand) die spontane verplaatsing onmogelijk maakt.

5.4. MAV's

Mieke Broeders leidt daaruit af dat de MAV's echt wel op hun plaats zijn. Als centraal aanspreekpunt verwijst een centrale – gratis – een vervoersvraag na doorlichting door naar de meest geschikte aanbieder. Voorts verstrekt zij informatie en fungeert zij als vervoersregisseur. Waar er helemaal geen aanbod is kan zij tot slot in – door het budget – beperkte mate zelf vervoer organiseren. Knelpunten worden geregistreerd en gerapporteerd. De centrale werkt ook samen met alle actoren in haar provincie.

De spreker toont een dia die de verschillende aanbieders van openbaar en aangepast vervoer opsomt waarnaar een MAV kan doorverwijzen. In de screening weegt de MAV drie aspecten af: mogelijkheden en beperkingen van de persoon, de bereikbaarheid van de halte en het aanbod. In veel gevallen blijkt dat niet eenvoudig. Een en ander zou kunnen verbeteren door objectieve informatie over de toegankelijkheid van stations, rollend materieel en publiek domein, terwijl die data thans verspreid, onvergelykbaar of zelfs ontoegankelijk zijn. Voor de inschaling van de zelfredzaamheid is samenwerking met Welzijn aangewezen, want de huidige modellen zijn te eng op het vlak van mobiliteit.

Als de verfijning slaagt, wordt een nieuwe financiering mogelijk, die op de vervoerde persoon in de plaats van de vervoerder gericht is, wat de vastlegging van prioriteiten mogelijk maakt. Sinds 2014 bestaat wel het Compensatiedecreet voor de openbardienstverplichting inzake sociaal vervoer, waarop dus ook private aanbieders kunnen intekenen. Twee kaarten van Vlaanderen tonen dat er voor het decreet heel wat blinde vlekken waren in de verspreiding van de diensten aangepast vervoer, terwijl vandaag 23 van de 27 vervoersgebieden bediend worden. Een tabel laat zien welke maximumbedragen aan de vervoerde aangerekend mogen worden. Daaruit blijkt dat het desondanks toch duur blijft voor de betrokkenen, zeker als ze er geregeld gebruik van maken.

In 2012 onderzocht Enter ook hoe voorzieningen in de zorg voor ouderen en personen met een handicap vervoer regelen. Daaruit bleek dat ze erg worstelen met de organisatie en de financiering daarvan, ook al beschikken ze over aangepaste busjes, die echter slechts beperkt ingezet worden: in 66% van de voorzieningen maar tien uur per week. Daar valt dus nog efficiëntiewinst te boeken. De rijtijden zijn ook lang: 35% van de cliënten zit meer dan één uur op het voertuig. Samenwerking tussen centra is aangewezen. Blijkbaar wordt ook veel verzorgend personeel voor cliëntenvervoer ingezet, zelfs met hun eigen voertuig. De vervoersproblemen werpen een schaduw op de dagelijkse werking en duwen mensen weg van dagzorg naar residentiële zorg. Overigens blijken voorzieningen bereid te zijn om aan MAV mee te werken.

5.5. Beleidsaanbevelingen

Daarop overloopt ze de beleidsaanbevelingen. Om te beginnen moet snel beslist worden om de bestaande MAV-werking te continueren na juli 2015, want zij is niet alleen een bron van expertise maar werkt ook van onderuit. De verschillende aanbieders werken erin samen maar ook de welzijnsactoren en de verschillende beleidsniveaus. Zij biedt ondersteuning aan de doelgroep met grote vervoersarmoede en wijst de weg in het beperkte, versnipperde en dure aanbod van vandaag. De provinciale schaal blijkt goed te werken. Wel moet de regiefunctie worden versterkt waardoor de centrales sterker kunnen inzetten op het

organiseren van toegankelijke en betaalbare ritten en op de samenwerking tussen aanbieders en tussen Mobiliteit en Welzijn.

De goede proefprojecten die thans lopen, blijken voor iedereen winst op te leveren. De spreker onderstreept de neutrale functie van de regisseur. De centrales kunnen een sturende rol opnemen ten aanzien van de vervoerders in het kader van het Compensatiedecreet.

Zeker in landelijke gebieden is vervoer van deur tot deur vaak de enige oplossing, maar dat is duur en moet dan ook volwaardig gefinancierd worden. De gebruiker mag immers niet de rekening krijgen voor de ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer. De spreker wil niet dat het geld dat men bespaart door belbussen af te schaffen alleen inzet wordt voor stamlijnen en dat de plattelandsbewoners het met vrijwilligers moeten doen. Betaalbaarheid en kwaliteit vereisen de uitbouw van vraaggestuurd vervoer van deur tot deur in landelijke gebieden voor iedereen en niet alleen de doelgroepen.

MAV is een interessante proeftuin voor samenwerking. Tegelijk moet resoluut werk gemaakt worden van het toegankelijk maken van openbaar vervoer, haltes, dienstverlening en publiek domein. Zij vraag tevens aandacht voor openbaarvervoerhaltes bij sociale puntbestemmingen zoals woonzorgcentra.

De toegankelijkheidsinspanningen moeten ook objectief en neutraal in kaart gebracht worden, waarbij ze op de MeerMobiemonitor⁹ wijst. Daarin wordt heel het toegankelijke vervoer op één plek samengebracht.

Tot slot roept ze op tot de oprichting van een gemeenschappelijke taskforce tussen Mobiliteit en andere beleidsdomeinen, met name Welzijn, met het oog op de aanpak van vervoersarmoede. Mobiliteit is de zwakke schakel in inclusie, thuiszorg en vermaatschappelijking van de zorg. Krachten en middelen moeten gebundeld worden. Daarom moet mobiliteit ook ingepast worden in het beleid van persoonsvolgend budget.

6. Gedachtewisseling over de uiteenzettingen door Roger Kesteloot, Luc Jullet, Pierre Steenberghen, Sven Huysmans en Mieke Broeders

Björn Rzoska merkt op dat Vlaanderen helaas niet zelf beslist over salarismwagens of het federale mobiliteitsbudget. Hij stelt vast dat De Lijn veerkrachtig meegaat met nieuwe evoluties. De directeur-generaal heeft gelijk dat nieuwe investeringen daarvan onderdeel uitmaken, ook al is zijn fractie niet tegen efficiëntiewinst. Anderzijds liet hij de normering in het midden terwijl het lid vindt dat wel degelijk kwaliteitscriteria in het decreet moeten opgenomen worden. Hoe kijken hij en de busfederatie met hun nadruk op professionele chauffeurs aan tegen nieuwe ontwikkelingen als BlaBlaCar, waarin mensen ritten delen? Moet ook dat niet geïntegreerd worden?

Wat de taxisector betreft vindt hij Collecto en TaxiTec boeiende opties voor de last mile. Kan zelf georganiseerd rittendelen daarvan een element zijn? Het klopt dat de terugrit met het openbaar vervoer na een avondje in de stad problematisch kan zijn. Van Blue-bike wil hij toelichting over de stimulering van duurzame verplaatsingen. MAV en vervoersregio's noemt hij pionierswerk en het aanbod om het als proefproject te gebruiken, moet zeker overwogen worden.

Annick De Ridder wil van De Lijn weten waarom men bij de collectieve taxi's de weg inslaat van deur tot halte in de plaats van halte-halte. Zal het deze keer wel mogelijk zijn de taxisector structureel te betrekken, terwijl dat tot nu toe tot

⁹ www.meermobiemonitor.be.

projecten beperkt bleef? Of is daarvoor een externe regisseur nodig? Bevestigt de busfederatie de vaststelling van de benchmarkanalyse dat de werkingskosten van de pachters niet verschillen van De Lijn zelf, verklaard wordt door de strakke voorwaarden? Welke vergunningsvoorwaarden voor taxi's moeten versoepeld worden door steden en gemeenten? Tot slot treedt ze bij dat de goede praktijken van Blue-bike en de mindermobielencentrales opgenomen moeten worden in de geïntegreerde visie op basisbereikbaarheid.

Karin Brouwers informeert of De Lijn alsnog haar voorgenomen stakeholdersbevraging zal uitvoeren of niet. Welke aanpassingen aan de regelgeving zijn nodig voor de voortzetting van de proefprojecten? Ziet de directeur-generaal zowel het kernnet, het functioneel als het aanvullend net bij De Lijn zelf? Hoe moet de onderkant gefinancierd worden als hij de middelen die daar vrijkomen wil herinvesteren in bovenkant? Maken de witte vlekken niet nodig dat een deel naar de alternatieve concepten gaat? Welke rol wil De Lijn daarin zelf spelen? Berekenende men al hoeveel men uitspaart door die plekken niet meer te bedienen? Hoe ziet de heer Kesteloot een onafhankelijke regisseur?

Van de heer Jullet onthoudt ze het pleidooi voor een goede afstemming in de overstap en dat grote privé-inbreng kan leiden tot een oligopolie, terwijl nu nog heel wat pachters Vlaamse kmo's zijn.

Hoeveel kost het zeer aantrekkelijk lijkende TaxiTec aan de overheid? Zal een taxicentrale, als zij de regie op zich neemt, wel kijken naar de goedkoopste oplossing?

Ook Karin Brouwers is bekommerd over de voortzetting van MAV. Hoe snel moet de minister beslissen? Moet de centrale op termijn opgaan in een omvattende dienst, uitgebreid tot mensen zonder beperking, dan wel apart blijven bestaan?

Joris Vandenbroucke vindt het goed dat ook De Lijn de analyse bijtreedt dat men het volledige netwerk moet bekijken en moet gaan naar een gelaagd net met een duidelijk onderscheid tussen ontsluiten en verbinden. Een echte omslag vereist investeringen – die zich op termijn terugbetalen volgens het lid – maar ook een goede doorstroming. Ondanks 17 miljoen euro per jaar gaat de stiptheid van De Lijn er echter op achteruit. Het beleid maakt immers te weinig keuzen, waardoor de bus en het toenemende autoverkeer dezelfde ruimte moeten delen. In de plaats van alternatieven te kunnen uitwerken, die verschillende sprekers nochtans eisen vooraleer diensten worden afgeschaft, moet De Lijn nu al vijf jaar besparen en dat gaat nog door tot het einde van de bestuursperiode. Maakt men de mensen niet iets wijs als men hun een goed werkend kernnet voorspiegelt zonder forse, bijkomende investeringen?

Mag het lid afleiden uit het stilzwijgen van de heer Kesteloot over de belbus dat de gebieden die voortaan door nieuwe vervoersconcepten moeten bediend worden, minstens de huidige 119 belbusgebieden omvatten? Dat noemt hij geen aanvulling maar meer het afstoten van een groot stuk dienstverlening.

In dat verband stelt hij niet zonder cynisme vast dat men de gratis tarieven heeft afgeschaft om nu vrijwilligers achter het stuur van busjes te zetten. Dat is geen beter openbaar vervoer maar een overheid die zich terugtrekt en rekent op derden, die een deel van de factuur naar de gebruiker sturen. Hij is bang dat het recht op mobiliteit daarmee ondergraven wordt.

Zijn er buitenlandse modellen van beter werkende belbussen, aangeboden door één aanbieder? Hij herhaalt daarbij zijn verwijzing naar het Finse voorbeeld. De lage bezetting van die van De Lijn hoeft niet te betekenen dat er geen vraag is, maar kan liggen aan het gebrekkige antwoord op die vraag. Waarom niet zoeken

naar manieren om meer mensen op betere belbussen te krijgen in de plaats van ze af te schaffen?

Voorts is hij verbaasd dat de directeur-generaal niet sprak over de PSO-verordening, die de Vlaamse Regering tegen 2019 voor de fundamentele keuze plaatst hoe de operator van stads- en streekvervoer wordt aangewezen. De Lijn pleit voor het model met een interne operator die een beroep doet op private bedrijven voor gedeeltelijke exploitatie. Aan die optie legt Europa de grens van 50% uitbesteding op. Het lid waarschuwt voor de gevolgen van het afstoten van de vierde laag voor het vervullen van die voorwaarde. Ook hij vraagt of het gerucht klopt dat het aangekondigde stakeholdersforum niet doorgaat. Waarom niet?

Het valt op dat de busfederatie de lof zingt van het Vlaamse model en terecht op de gevaren van liberalisering wijst. Het lid is het eens dat een ondubbelzinnige keuze voor dat gemengde model een goede zaak zou zijn voor de Vlaamse kmo's. Anderzijds botst het pleidooi van de heer Jullet voor een groter deel van de koek met het maximum dat Europa oplegt aan uitbesteding, dat volgens een interpretatieve mededeling zelfs maar 30% bedraagt. Maar misschien is het succes van het Vlaamse model een argument om daar boven te gaan.

Hoe komt het dat in Vlaanderen niet iets als Collecto bestaat? Klopt het dat Blue-bike zichzelf als stedelijk model ziet, en dat het geen grote rol kan spelen in het probleem van de basismobiliteit daarbuiten? Hij meent dat de bestending van het bestaande model van MAV's, zij het met een beter netwerk, beter de toegankelijkheid en betaalbaarheid voor de doelgroep van mevrouw Broeders garandeert.

Dirk de Kort leert uit de uiteenzettingen dat het van belang is om alles wat vandaag al gebeurt, beter te benutten. MAV bijvoorbeeld is bijzonder belangrijk als model om alles te verzamelen en onderbenutte mogelijkheden te optimaliseren. Het moet alle kansen tot uitwerking krijgen. Dat geldt ook voor de proefprojecten van De Lijn, in welk verband het lid aangenaam verrast was door de aanpak van de heer Kesteloot, die oplossingen suggereerde voor de vragen die de belbussen doen rijzen. Zijn fractie heeft daar goed naar geluisterd.

Lode Ceyssens vraagt naar een objectief overzicht van het gemeentelijke aanbod. Volgens het lid is dat in landelijke gebieden veelal beperkt tot een mindermobiliteitscentrale of een derdebetalerssysteem, en is de financiële inspanning daarbuiten erg klein. De lokale besturen beschikken immers eenvoudig niet over de middelen en hij waarschuwt dan ook voor het doorschuiven van last-mileopdrachten zoals de organisatie van vrijwilligers en dorpestaxi's. Hij gelooft ook graag in de ideeën van de taxisector, alleen ziet hij ze niet op het platteland. Kan de sector tegen het belbusgemiddelde van 21 euro voor 7 km mensen van hun deur naar een halte brengen?

Caroline Bastiaens wil weten hoe de directeur-generaal van De Lijn aankijkt tegen MAV als proeftuin en de vaststelling van de centrales dat ze vaak te weinig weten over het aanbod en de toegankelijkheid van zijn vervoersmaatschappij.

Dat burgers zichzelf organiseren met technologische hulp en peer-to-peeroplossingen zoeken, zal volgens *Roger Kesteloot* in de toekomst alleen maar toenemen. De georganiseerde sector moet daar niet defensief op reageren. Dat soort dingen gebeurde trouwens vroeger ook al en verdient ondersteuning. Het wordt anders zodra in het systeem verwachtingen en rechten ontstaan (en formeel worden vastgelegd), want dan komen eisen op het vlak van kwaliteit, continuïteit, veiligheid en betrouwbaarheid in het spel. Dat systematische kan

men volgens hem alleen maar professioneel organiseren. Het komt aan op complementariteit.

De spreker pleit ook nadrukkelijk tegen oneerlijke concurrentie door middel van sociale dumping. Vrijwilligers kunnen geïntegreerd worden in vraagafhankelijk aanbod maar moeten niet het gehele reguliere systeem vervangen. Hij wijst erop dat sommige belbussen zo succesvol zijn dat ze op sommige plaatsen niet eens meer volstaan, en spreekt daarmee de valse indruk tegen dat hij het einde van de belbussen van De Lijn zou ingeleid hebben. Hij treedt bij dat creatief moet gekeken worden naar wat al bestaat zoals de inzet van stilstaande bussen voor leerlingenvervoer. In Denemarken brengt men de voordelen van systemen bij elkaar door de sectoren kosten te laten delen. Zittend ziekenvervoer bijvoorbeeld wordt door Volksgezondheid en niet door Mobiliteit betaald, maar men kan ook discussiëren over de bijdrage van Welzijn en Onderwijs aan de financiering.

Joris Vandenbroucke repliceert dat dit geen oplossing is voor de reguliere gebruiker die niet tot een doelgroep behoort. Hij kan niet langer met zijn Lijnabonnement van 294 euro op de bus van de andere aanbieder. Of blijft dat gelden voor elke vorm van collectief vervoer?

Roger Kesteloot vindt het belangrijk dat een gebruiker van openbaar vervoer het openbaarvervoertarief kan betalen, hoewel dat laatste kan variëren volgens de groep waartoe hij behoort. Of het hier 294 euro blijft, hangt niet van hem af. Dat moet bekeken worden in het debat over gedifferentieerde tarieven, maar ook in de proeftuinen moet een en ander duidelijk worden. Daartoe pleitte hij voor een aanpassing van de wetgeving. Op dit moment mag De Lijn bijvoorbeeld geen belbus ter beschikking stellen van een gemeente die hem met eigen personeel bemant.

Het is ook ongelukkig dat de denkoefening over basisbereikbaarheid tegelijk met een besparingsoefening plaatsvindt. Die context maakt de overheveling van nog meer middelen van De Lijn naar andere partners problematisch, net zoals gemeenten vanwege de budgettaire druk terugtreden als derde betaler. De Lijn wil niets afstoten of anderen opzadelen met bijkomende kosten, maar ook geen geld afgeven. Wel probeert de maatschappij waar mogelijk efficiënter te werken. Hij herinnert eraan dat van de besparing van 46,3 miljoen euro dit jaar slechts 6 miljoen euro uit het aanbod wordt gehaald.

In Vlaanderen bestaat wel degelijk in een aantal steden zoals Antwerpen het te weinig bekende TOV-biljet, dat De Lijn opnieuw in de markt wil zetten met modernere middelen. Deze week nog werd overlegd met de taxifederatie over de aanpak van het Antwerpse nachtvervoer. Met het genoemde biljet betaalt men het openbaarvervoertarief (of geldt het abonnement) tijdens de heenrit en een voorkeurtarief in de taxi terug, waarbij drie personen volstaan om ook daar op het niveau van openbaarvervoertarief te komen.

De inzet van taxi's in het Vlaamse openbaar vervoer is al vele jaren een discussiepunt. Het sociaal overleg is nog niet klaar met de vraag welke cao geldt op het moment dat de taxi openbaar vervoer verzorgt (openbaar, bijzonder geregeld of taxivervoer). Om die reden wordt thans alleen in achttien Limburgse proefprojecten met taxi's gewerkt als aanvulling. Een tweede kwestie wordt gevormd door de personeelskosten die oplopen tijdens de hele duur van de gegarandeerde beschikbaarheid. In een voldoende grote markt is dat probleem grotendeels theoretisch omdat een goede centrale daarvoor zorgt, ook al blijft daar het risico dat men soms een rit moet weigeren, wat thans decretaal niet kan. De huidige normering verplicht De Lijn binnen de drie maanden tot terugbetaling van de taxirit en een aangepaste dienstregeling als een klacht ontvankelijk en gegrond wordt verklaard. Omdat men daarmee inefficiëntie

inbouwt, pleit hij voor meer flexibiliteit in de oplossingen die De Lijn mag aanbieden. Samenwerking met andere partners biedt op dat punt perspectieven, zoals de inzet van de collectieve taxi, waar ook de MORA naar verwijst in zijn advies.

Hij is verrast door de vragen over de stakeholdersbevraging, want hij had de boodschap gekregen dat de hoorzittingen in de commissie haar overbodig zouden maken. De ondertussen gecontacteerde sprekers zijn dan maar ingezet op een interne denkdag over basisbereikbaarheid. Hij is evenwel altijd bereid om in dialoog te gaan en het eventuele misverstand recht te zetten door alsnog een forum te organiseren, ook al zal dat extra geld kosten.

Op verzoek van *Lode Ceysens* preciseert *Roger Kesteloot* dat het kabinet van de minister zijn bron was. Het lid pleit ervoor het alsnog te laten doorgaan, daarin gesteund door *Joris Vandenbroucke*. De *voorzitter* zal die boodschap doorgeven aan het kabinet.

Roger Kesteloot verzekert dat De Lijn zichzelf ziet als primair verantwoordelijke en regisseur voor kern-, functioneel en aanvullend net, in samenwerking met de privésector. Wat de verdeling betreft, merkt hij op dat het leerlingenvervoer op dit moment wordt meegeteld in de percentages, al is dat decretaal een aparte opdracht. De genoemde interpretatieve mededeling is inderdaad belangrijk voor het overeind houden van het Vlaamse model, maar zijn ervaringen met de samenwerking met privébusbedrijven zijn alvast systematisch positief. Ook belangrijk is dat door de aard van haar bestekken De Lijn er mee voor zorgt dat de Vlaamse familiebedrijven en kmo's hun plaats houden in dat geheel. Door kwaliteits- en kostprijsvergelijking houden ze elkaar scherp.

Wat de onderkant van de markt betreft, vraagt hij zich af wat men precies bedoelt met onafhankelijk en neutraal. Zelf beschouwt hij zichzelf en zijn managementteam als civil servants, die geen enkele belangengroep vertegenwoordigen. Partnerschappen vereisen goede besluitvormingsprocessen en -procedures, waarin het niet kan dat één partner alles bepaalt. Idem voor de samenwerking met de gemeenten, waarover hij geleerd heeft in de bevraging van de besturen dat De Lijn opener moet worden en niet ongemotiveerd dingen mag opleggen. Ook voor de regierol acht hij zijn maatschappij op grond van haar ervaring met de organisatie van netwerken competent.

Hij is blij met de algemene steun voor de doorstroming en hij pleit voor een kwantsprong nog deze regeerperiode, zeker op het vlak van verkeerslichtenbeïnvloeding. Hij treedt in dat verband bij dat investeringen in een gelaagd net beter kunnen geconcentreerd worden, waardoor de doorstroming niet enkel in een deel van het traject verbetert. De Lijn is volop met die corridors bezig, samen met het kabinet en AWV, dat nu ook in die gedachtegang mee stapt.

De directeur-generaal verzekert nogmaals dat het niet de bedoeling is zaken zomaar af te stoten of door te schuiven naar anderen maar wel naar synergie te zoeken. Hij verzekert dat de lokale besturen initiatieven nemen zoals taxicheques en personeelsinzet, maar daarnaast is ook samenwerking nodig met scholen, zorgcentra en MAV. Wat dat laatste betreft, erkent hij dat De Lijn op dit ogenblik behoorlijk goed kan aangeven wat de toegankelijkheid is van bussen, trams en belbussen, maar dat die van de haltes nog problematisch is. Op dit moment is een inventarisatieproject voor de ruim 40.000 haltes bezig. Naar Brussels voorbeeld wil hij alvast in samenspraak met de sector en de lokale besturen werken aan toegankelijke lijnen.

Ook *Luc Jullet* maakt het onderscheid tussen vrijwillig delen, of dat nu traditioneel is zoals vroeger of hoogtechnologisch zoals vandaag, en een beroep

doen op een regisseur voor de organisatie van vervoer. Het eerste is niet commercieel maar van het tweede verwacht men wel een professionele uitvoering. Hij heeft evenmin iets tegen dergelijke initiatieven maar het moet duidelijk zijn voor de klant.

Kostprijsvergelijking is delicaat. De Lijn vervult zelf een aantal strategische en tactische taken voor haar pachters, die alleen uitvoeren. Bovendien verzorgt De Lijn meer stedelijk vervoer, wat een kostenverhogende factor is. Anderzijds hebben de busbedrijven een iets hogere efficiëntie en lagere overheadkosten. Maar na dertig jaar is hij er nog altijd niet uit.

Hij bevestigt dat het Vlaamse model goed werkt, zoals de ervaring leert, en dat het evenwichtig is vergeleken met het buitenland. Dat sluit echter niet de verhoging van het privéaandeel in de uitvoering uit. Hij wijst erop dat volgens de verordening de interne operator verplicht is 'een aanzienlijk deel' zelf uit te voeren maar er staat nergens een percentage in. Als zijn federatie een marktaandeel van 25% had, zou De Lijn al met 26% een behoorlijk deel hebben.

Joris Vandenbroucke citeert daarop uit de interpretatieve mededeling van de Europese Commissie, waarin gezegd wordt dat onderaanneming van meer dan een derde nadrukkelijk moet worden gerechtvaardigd en dat de interne exploitant verplicht is de openbare personenvervoersdienst grotendeels zelf uit te voeren. Dat betekent volgens hem meer dan de helft.

Dat vindt *Luc Jullet* niet vanzelfsprekend. Dat is een interpretatie van de Commissie. Bovendien heeft ze het over omzet terwijl in Vlaanderen het percentage kilometers betreft. In Vlaanderen bedraagt het privéaandeel in de omzet nog steeds geen 33%.

Op de vraag van *Joris Vandenbroucke* of de prestaties van derden zoals buurtbussen en dergelijke moeten meegeteld worden in de berekening van het percentage, antwoordt *Roger Kesteloot* dat deze onduidelijkheid nog moet bekeken worden. Men mag in dat verband niet vergeten dat een flink deel van het vraagafhankelijk vervoer dat door De Lijn georganiseerd wordt, nu al door de privésector wordt uitgevoerd.

Ook voor *Pierre Steenberghen* vormt de bijdrage van de deeleconomie aan de mobiliteit geen probleem, zolang de grens duidelijk is. Er is een verschil tussen meerijden en iemand vragen om ergens gebracht te worden. Zonder een duidelijk onderscheid, dat ook gecontroleerd moet worden, wijken dergelijke systemen af van hun initiële doel, leert de ervaring. Dat doel is wel duidelijk bij Taxistop bijvoorbeeld.

Zijn sector wacht al jaren op een doorbraak in de samenwerking met De Lijn en vindt het cao-verhaal geen goed excuus. Taxi's kunnen diverse types van openbaarvervoeropdrachten uitvoeren en ze zijn daartoe ook bereid. Volgens hem heeft het probleem meer te maken met de beheersovereenkomst en vermijdt men met andere chauffeurs te werken.

De versoepeling van de vergunningsvoorwaarden valt enigszins buiten het onderwerp van vandaag. Men mag niet vergeten dat de wetgeving er in de eerste plaats kwam om de passagiers te verdedigen en garanties te geven. Een dienst van openbaar nut moet gereguleerd worden. Zijn sector is dan ook geen voorstander van snelle veranderingen. Dat verdient voorafgaand een serieuze analyse.

De prijs van een TaxiTec-rit is inderdaad beneden de kostprijs maar hij geldt alleen voor abonnees van de TEC, die daarmee bespaart op avondlijke bussen.

Bovendien gebruiken meer mensen het openbaar vervoer om uit te gaan. Men moet het hele verhaal bekijken in de beoordeling van de kostprijs. Collecto is om dezelfde redenen een goede ervaring, waar nu ook in Antwerpen over wordt gesproken.

Bij de goedkopere inzet van de bestaande MAV's als centrale maakt hij de kanttekening dat men daarbij de subsidies vergeet. De privésector dekt zelf zijn kosten. Hij verwacht dat hij bij een aanbesteding van de regie niet duurder zal blijken maar zeker efficiënter. Bovendien vreest de spreker dat de MAV's de privébedrijven voor een deel opzij gaan houden. Zij zullen dan serieuze richtlijnen inzake neutraliteit moeten krijgen.

Ook hij stelt vast dat lasten naar de gemeenten worden doorgeschoven door hen vrijwilligers te laten organiseren. Dat snoept ook een deel van de taximarkt weg. Voorts denkt hij dat een minibusje zeker tegen dezelfde prijs personen kan vervoeren als een belbus. Privébedrijven kunnen tegen vijftig euro per uur werken, alles inbegrepen. Wat ze doen tussen ritten door, ook in landelijke gebieden, is een kwestie van planning. In een echte regie op zijn Deens zal alles ook veel beter op elkaar aansluiten. Men moet dat dynamisch interpreteren.

De spreker is blij met de beloofde promotie voor het TOV-biljet, waar tot nu toe te weinig publiciteit werd voor gemaakt, terwijl dat een van de succesfactoren van Collecto is.

Sven Huysmans gaat in op de beloning van duurzame mobiliteit. Om te beginnen vindt hij dat ook impulsgebruik van de fiets als natransport beloond mag worden, misschien initieel duurder maar te recupereren bij een toekomstig abonnement. Ook voor impulsaankoop vanuit de keten, bijvoorbeeld in de app van De Lijn, kan een leuk tarief verzonnen worden, net als een korting voor wie op locatie wil starten en zich met hun Mobibkaart registreren. Voor de abonnees valt een tarief te overwegen dat daalt naarmate het aantal gebruiksdagen stijgt. Helemaal gratis zou hij het meegeven van een voertuig, dat moet onderhouden worden, nooit maken. Men kan ook werken met credits. Eens de Mobibkaart helemaal is uitgerold, wordt alles mogelijk, zoals tot grote tevredenheid van operatoren en klanten blijkt in Nederland. Men kan kennismaking stimuleren door bijvoorbeeld enkele gratis fietsritten bij een Lijnabonnement te geven.

Zijn dromen zijn talrijk maar realistisch, zoals het buitenland toont. Hij denkt dat back-to-manysystemen als Velo en Villo, met hubs om de 400 m, inderdaad typisch stedelijk zijn. Blue-bike, dat een back-to-onesysteem is, gaat uit van de eigen fiets in voortransport en de deelfiets in natransport. Daarin volstaat het die laatste aan te bieden in de grote hubs voor de last mile, op voorwaarde dat het netwerk voldoende groot is. In landelijke gebieden denkt hij aan een tien- tot vijftiental punten, gestimuleerd door actief communicerende lokale overheden en de koppeling met het bestaande openbaar vervoer. Twee kilometer, zoals in het Oost-Brabantse plan, is perfect te fietsen. De spreker besluit dat hij niet alles wil oplossen maar een deel wil zijn van het totale verhaal. Hij acht 55% zeker haalbaar, zeker over twee, drie jaar met de eBike-technologie.

Mieke Broeders dankt de commissie voor de steun aan MAV en roept haar dan ook nogmaals op dienstverlening niet af te breken. Zij streeft niet naar een blijvend, apart systeem maar droomt van één geheel, waaraan ook mensen met een handicap en ouderen deelnemen. Dan kan iedereen mee en wordt het ook goedkoper voor iedereen. Aanbod met meer comfort mag wat meer kosten voor mensen met meer middelen.

Op het vlak van neutraliteit slaat ze mea culpa. Ze ervoer dat tegelijk vervoerder en regisseur zijn niet ideaal is en dat de functies best apart worden gehouden. De

sterkte van MAV vandaag is net haar brede platformwerking. Zij hoopt op een proeftuin waarin haar expertise en die van De Lijn elkaar versterken. Tot slot deelt ze de bezorgdheid of men zoveel naar vrijwilligers, aan wie al erg veel wordt gevraagd, kan doorschuiven.

Lies JANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AAA	Algemeen Abonnement Antwerpen
ABVV	Algemeen Belgisch Vakverbond
ACLVB	Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
app	mobiele applicatie
ATO	Adviesbureau Toegankelijke Omgeving
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BiTiBi	Bike Train Bike
BUUR	Bureau voor Urbanisme
CIM	Centrum voor Informatie over de Media
CM	Christelijke Mutualiteit
DRT	demand responsive traffic
EHBO	eerste hulp bij ongevallen
FBA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
GLS	General Logistics Systems (koerierdienst)
GTL	Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatie voertuigen met chauffeur
IMOB	Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt)
IT	informaticatechnologie
Kmo	kleine of middelgrote onderneming
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MTR	Mass Transit Railway Corporation
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OV	openbaar vervoer
PSO	Public Services Obligations
PTO	Public Transport Organisation
ReTiBo	registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem van De Lijn
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SJ	svenskt järnvägsbolag (Zweedse spoorwegen)
SRWT	Société Régionale Wallonne du Transport
STOP	prioriteit aan stappen, dan trappen (fiets), openbaar vervoer en dan pas personenwagens
TEC	Transport En Commun
TOV	Taxi en Openbaar Vervoer (ticket)
TP	Regionalt Trafikförsörjningsprogram
UNIZO	Unie van Zelfstandige Ondernemers
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
ViA	Vlaanderen in Actie
vip	very important person
VN	Verenigde Naties
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
vte	voltijdsequivalent
VVB	diensten voor verhuur van voertuigen met bestuurder
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten