



Vlaams
Parlement

ingediend op **614** (2015-2016) – Nr. 2
5 februari 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke, Annick De Ridder
en Karin Brouwers

over de nota van de Vlaamse Regering

ingediend door minister Ben Weyts

Conceptnota.

Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt
en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen
dat optimaal tegemoetkomt aan
de globale en lokale vervoersvraag

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

Documenten in het dossier:

614 (2015-2016) – Nr. 1: Nota van de Vlaamse Regering

INHOUD

1. Toelichting van de nota door minister Ben Weyts	4
1.1. Algemene uitgangspunten	4
1.2. Globaal	4
1.3. Lokaal.....	4
1.4. Basisbereikbaarheid	5
1.5. Proefprojecten	5
2. Bespreking	5
2.1. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen.....	5
2.2. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke.....	6
2.3. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers	9
2.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska	12
2.5. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder.....	13
2.6. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort.....	14
2.7. Vragen en opmerkingen van Lode Ceyssens	15
2.8. Opmerkingen van Marino Keulen	15
2.9. Opmerkingen van Lies Jans.....	16
2.10. Antwoorden van minister Ben Weyts	16
2.11. Afrondende opmerkingen en antwoorden	18
Gebruikte afkortingen.....	22

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 14 januari 2016 een gedachtewisseling over de nota van de Vlaamse Regering: 'Conceptnota. Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag' (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1). Er werd van gedachten gewisseld met Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, indiener van de nota.

De bespreking van de nota van de Vlaamse Regering volgt op de hoorzittingen en gedachtewisselingen die de commissie hield over basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1). Eerder is door het Vlaams Parlement ook de resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2) aangenomen.

1. Toelichting van de nota door minister Ben Weyts

1.1. Algemene uitgangspunten

Minister *Ben Weyts* legt uit dat de focus in het nieuwe mobiliteitsbeleid gelegd wordt op de reiziger en op de reële vraag in plaats van op het aanbod. Er wordt uitvoering gegeven aan wat in het regeerakkoord staat en aan de resolutie van het parlement.

Het mobiliteitsbeleid zal meer globaal en meer lokaal georganiseerd worden.

1.2. Globaal

Dat impliceert dat veel meer een overkoepelende visie gehanteerd wordt voor heel Vlaanderen en voor alle vervoersmodi. Er was verkokering, stelt de minister, omdat de entiteiten die in Vlaanderen werken aan de mobiliteit en zich elk met één vervoersmodus bezighouden, zowel beleidsvoorbereiding als beleidsuitvoering opnemen en zich te zeer richten op hun vervoersmodus.

Men werkt te veel naast elkaar en dat staat haaks op de combimobiliteit. De minister pleit voor een helicoptervisie op de combimobiliteit en voor een aanvullende aanpak van de diverse vervoersmodi, niet langer als elkaars concurrent. De visie moet dan gecentraliseerd worden bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken waar een globaal mobiliteitsbeleid ontwikkeld wordt dat alle vervoersmodi op elkaar afstemt.

1.3. Lokaal

Meer lokaal wil de minister de lokale besturen mee betrekken in de organisatie van het mobiliteitsbeleid. De kennis en kunde van gemeenten en steden wordt nog versterkt door hun positie als eerste aanspreekpunt voor de burger, zowel wat klachten betreft als suggesties en vragen van onderuit over het mobiliteitsbeleid. De minister wil die expertise benutten.

De steden en gemeenten worden betrokken in het concept van de dertien vervoersregio's, die enkele jaren geleden op wetenschappelijke basis zijn vastgelegd. Ze stoelen niet op een vaste geografische realiteit, maar wel op mobiliteitsclusters die in de praktijk worden vastgesteld. Dat maakt de verdeling heel uiteenlopend: West-Vlaanderen telt op die manier vier vervoersregio's. Elke vervoersregio heeft een centrumstad als kern. De gebieden zijn gedefinieerd in het decreet Personenvervoer en worden voorsnog uitsluitend gehanteerd in het kader van het netmanagement bij De Lijn.

De minister vindt de vervoersgebieden het meest relevante uitgangspunt, maar sluit democratische correcties op de wetenschappelijke afbakening, zij het met voldoende verantwoording vanuit mobiliteitsoogpunt, niet uit. Bovendien moet er een consensus over zijn binnen de ontvangende vervoersregio en moeten de betrokken gemeenten zelf ook vragende partij zijn.

1.4. Basisbereikbaarheid

Een andere pijler is het concept basisbereikbaarheid dat de basismobiliteit vervangt. Dat laatste gaat uitsluitend uit van aanbodprincipes waarbij voor iedereen een halte van openbaar vervoer op 750 meter van de deur beschikbaar moet zijn, ongeacht of die wordt gebruikt of niet. Dat heeft budgettaire gevolgen gegenereerd en ook geleid tot inefficiëntie. Zo werden veel bevroagde lijnen soms geschrapt om de geografische invulling van de aanbodvoorwaarde van het concept basismobiliteit te verzekeren.

Het mobiliteitssysteem moet evolueren naar een vraaggestuurd systeem, met vier netten: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Het treinnet staat in voor de interregionale verbindingen en wordt georganiseerd door de federale overheid, met inspraak van Vlaanderen. De minister wil Infrabel en NMBS echter ook vertegenwoordigd zien in de vervoersregio's.

Het kernnet met bussen en trams verbindt de kernen en bedient de belangrijkste attractiepolen. De focus ligt op voorstedelijke en interstedelijke verbindingen. De Lijn werkt de organisatie en de bediening van het kernnet uit.

Het aanvullend net geeft kleinere gemeenten een verbinding met het kernnet en het treinnet. De Vlaamse overheid en de vervoersregio's slaan ter zake de handen in elkaar.

Ten slotte is er nog het vervoer op maat, waarbinnen private spelers mobiliteit organiseren op lokaal niveau en inspelen op een particuliere nood. De vervoersregio's zouden daarvan de regie in handen krijgen en lokale of private actoren het vervoer laten verzorgen.

1.5. Proefprojecten

Om het nieuwe beleid te verfijnen, worden er proefprojecten opgezet in de vervoersregio's Aalst, Mechelen en Oostende-Westhoek. Een stuurgroep moet het transitieproces overkoepelend begeleiden. Per proefproject komt er ook een werkgroep om de meest optimale werking na te streven.

De verandering wordt ondersteund door visienota's van diverse stakeholders en de politieke vraag. De bouwstenen en het kader zijn klaar, stelt de minister. Proefondervindelijk zullen de proefprojecten lering bieden, maar men wil vooral niets overhaasten.

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen noemt de conceptnota Basisbereikbaarheid een sleuteldossier van de legislatuur. Het dossier zit verankerd in één van de kerntaken van de Vlaamse overheid, met name dienstverlener te zijn. Ook voor collectief vervoer kan de burger op die overheid rekenen. Dat collectief vervoer ziet het lid prominent vertegenwoordigd in de sterke democratieën van Noordwest-Europa.

Het principe van de basismobiliteit had zijn verdienste en dan vooral omdat het de aandacht richtte op het openbaar vervoer. Wat betreft kostenefficiëntie en dienstverlening liet het evenwel te wensen over. Een modal shift tweewegbrengen met een spotgoedkoop en soms zelfs gratis aanbod, bleek niet te werken. Collectief vervoer vindt ook Marino Keulen echter absoluut noodzakelijk.

Het lid meent namens de meerderheidsfracties te mogen stellen dat met wat voorligt de lokale besturen voluit geresponsabiliseerd worden en ook ernstig genomen worden. Politiek wordt teruggebracht naar het lokale niveau, waar het vertrouwen in de politiek moet gecreëerd worden en waar de mensen leven. De burger kan voortaan ervan uitgaan dat de burgemeester, de schepen van Mobiliteit en de lokale besturen als dusdanig beslissingsmacht krijgen waar ze voordien geen enkele hefboom hadden inzake vervoersmodi, maar wel als klachtenbank mochten fungeren. Men gaat voor een volwaardig participatiemodel met stad en gemeente als co-regisseur van het aanbod. Dat brengt ook een stuk verantwoordelijkheid mee.

Dergelijke trendbreuken uittesten aan de hand van proefprojecten, vindt het lid bijzonder verstandig. De minister neemt de tijd met drie proefzones, die zowel een compacte regio, een stedelijk gebied en een landelijke zone vertegenwoordigen. In 2018 wordt dan volledige operationaliteit beoogd.

Marino Keulen acht het noodzakelijk dat er klare wijn geschonken wordt over het collectief vervoer, ten aanzien van alle betrokkenen: lokale besturen, medewerkers van De Lijn, pachters en anderen. Voor hem betekent het alvast méér collectief vervoer met een beslissende stem voor steden en gemeenten en zonder dogma's opdat men het aanbod zo ruim mogelijk kan maken. Hij is nooit tegen De Lijn geweest, maar ziet soelaas in het mobiliseren van zo veel mogelijk aanbieders. Dat behelst naast De lijn en de pachters ook aanbieders zoals leerlingenvervoer, mindermobielen centrale, taxi's, de concepten uit de deeleconomie enzovoort.

Met een vergrijzende samenleving, maar toch ook nog met veel jonge mensen, lijkt men te begrijpen dat goed burgerschap een bijdrage van elkeen vergt, stelt het lid. Als men iets wil doen aan het fileleed, aan de CO₂-uitstoot, aan mobiliteit op maat voor jongeren en het vergrijzende bevolkingsdeel, dan is meer collectief vervoer het uitgangspunt bij uitstek, besluit hij. Het beleid brengt nu een modern antwoord naar voren.

2.2. Vragen en opmerkingen van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke is blij dat de conceptnota op korte termijn kan worden besproken. Het lid heeft enkele interessante zaken gelezen, maar blijft ook met vragen zitten die geen antwoord kregen. Positief biedt dat voor hem de mogelijkheid om ter zake nog een bijdrage te krijgen van wie op het terrein met openbaar vervoer bezig is, rekening houdend met lering uit de aangekondigde proefprojecten.

Een positieve keuze vindt het lid alvast dat men meer hiërarchie en structuur in het vervoersnetwerk wil brengen. Hij sluit zich in die zin aan bij de analyse van Marino Keulen over de verdienste van de basismobiliteit. Het te strakke carcan ervan liet het onderscheid tussen verbindende en ontsluitende lijnen verdwijnen en deed een spaghettinetwerk van lange, kronkelende vaste buslijnen ontstaan die niet volstonden als alternatief voor de wagen.

Ook de sterke koppeling die wordt gemaakt tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening lijkt hem een gunstige evolutie. Hij hoopt dat de minister voor Ruimtelijke Ordening mee is in de redenering. De ambitie om de ruimtelijke

ordering meer te laten aansluiten op de manier waarop men de mobiliteit wenst te organiseren, zit verweven in de conceptnota, stelt het lid, en dat vindt hij goed.

Werk maken van betere overstapmogelijkheden tussen de diverse vervoersmodi, lijkt hem eveneens een stap in de goede richting, net als meer zeggenschap van de lokale besturen. Joris Vandenbroucke erkent dat hij in eerste instantie zelf te weinig oog daarvoor had¹.

Waarover maakt het lid zich nog zorgen? In eerste instantie over het landelijk gebied. De uitdagingen zijn er bijzonder groot en hij heeft de indruk dat De Lijn zich daar volledig moet terugtrekken. De vervoersregio's dreigen voor hem zeer complexe overlegstructuren te worden, die doen denken aan intercommunales. Vlaanderen telt 308 gemeenten, maar meer dan 2200 tussengemeentelijke structuren. Dat zijn er volgens Joris Vandenbroucke al te veel en hij vreest dat er nog bij gecreëerd worden. Dat lijkt hem niet de bedoeling. Hij ziet vooral soelaas in lichte en flexibele overlegstructuren, maar acht dat niet verzoenbaar met de enorme verantwoordelijkheid die bij de voorgestelde structuren wordt gelegd.

Wat met het amalgaam van collectieve taxi's, buurtauto's, aangepast vervoer, en andere initiatieven die het vervoer op maat moeten invullen? Het lid vreest voor blinde vlekken in het netwerk en een versnipperd aanbod, vooral in landelijk gebied. Vandenbroucke herinnert eraan dat één op zes gezinnen in Vlaanderen geen eigen wagen heeft en twee op drie Vlamingen niet in een centrumstad wonen. Ook zij moeten toegang krijgen tot een performant aanbod van collectief vervoer.

Ook de betaalbaarheid van het aanbod en vooral in landelijk gebied, doet wenkbrauwen fronsen. Sp.a houdt vast aan het behoud van één abonnement tegen een betaalbaar tarief dat overal in Vlaanderen toegang geeft op het volledige netwerk van collectief vervoer. Joris Vandenbroucke stelt het bewust over collectief vervoer te hebben, aangezien bij terugschroeven van het openbaar vervoer, iedereen ook toegang moet krijgen tot het alternatief tegen betaalbare prijs.

Zeer positief vindt het lid dat de nota lijkt af te stappen van een blind geloof in de liberalisering van het collectief vervoer. Er wordt expliciet gekozen voor De Lijn als operator van het kernnet en het aanvullend net, wat Joris Vandenbroucke een terechte blijf van vertrouwen noemt in de openbare vervoermaatschappij.

De rode draad in de conceptnota is een scherpe focus op de kostendeckingsgraad. Een efficiënte inzet van de middelen acht het lid net zo belangrijk, zolang het geen hellend vlak vormt naar ontmanteling van dienstverlening. De sociale opdracht van het openbaar vervoer mag niet in het gedrang komen. Met de gedachtewisseling met mensen van PWC², bleek de relatie tussen kostendeckingsgraad en efficiëntie onbestaande, herinnert Joris Vandenbroucke zich. Een vergelijking met buitenlandse voorbeelden wees uit dat het openbaar vervoersbedrijf De Lijn qua efficiëntie geen probleem had. De kostendeckingsgraad noemt het lid een veruitwendiging van de politieke keuze over wie de factuur betaalt: betaalt alleen de gebruiker of wordt er mee gefinancierd uit de algemene

¹ Zie ook: Conceptnota voor nieuwe regelgeving van Joris Vandenbroucke, Tine Soens, Katia Segers, Jan Bertels en Rob Beenders. Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie, met het oog op de herziening van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 335/1-2).

² Verslag van de hoorzitting namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Karin Brouwers over de geactualiseerde internationale benchmark rond openbaar vervoer, en over de vergelijking van de efficiëntie van de eigen diensten van De Lijn en die van de pachters (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 446/1).

middelen en wie draagt dan wat bij? In die zin verschilt de visie van sp.a met de conceptnota.

Joris Vandenbroucke kijkt alvast hoopvol uit naar de praktijk van wat op papier goed klinkt. Behalve wat de proefprojecten opleveren en de inzichten die nog worden verworven, meent hij dat vooral nog veel investeringen zullen nodig zijn. Het regeerakkoord vermeldt nog heel wat nieuwe en geplande projecten van De Lijn, met name vooral tramprojecten. Het lid hoopt dat die geen jaren op zich laten wachten. Ook de aandacht voor doorstroming ziet hij liefst doorgezet en zo mogelijk versterkt.

Tot slot herhaalt Joris Vandenbroucke dat hij het een gemiste kans vindt dat niet minstens een gedeelte van de netto-opbrengst van de kilometerheffing die ingaat op 1 april 2016, wordt aangewend voor een versnelde uitbouw van het kernnet.

Het lid heeft nog concrete vragen. In de nota kreeg punt 1.4.A de titel mee 'naar een gelaagd verkeersmodel'. Er is sprake van globale criteria en een systematiek die coherentie in het aanbod en de kostprijs tussen de vervoersregio's moet brengen. Het advies van de MORA³ van 21 april 2015 stipt aan dat uit de bereikbaarheidsnoden van inwoners in Vlaanderen rechten moeten kunnen voortvloeien die decretaal verankerd zijn. In welke mate wordt in de toekomst nog een recht dan wel normen ingeschreven die een aanbod garanderen voor elke Vlaming, in zijn vervoersregio en ook in landelijk gebied, ongeacht de organisatie? Joris Vandenbroucke wil vermijden dat toevallige politieke meerderheden kunnen raken aan een adequaat basisaanbod. Het lijkt het lid vooral van belang het potentieel van het netwerk ten volle waar te maken. Ook het vervoer op maat moet zo mensen toeleiden naar het aanvullend net en het kernnet. Bovendien meent het lid dat de combimobiliteit maar zo sterk zal zijn als de zwakste schakel.

Over tarifiering ontbreekt elke uitspraak in de conceptnota. Wel wordt aangestipt dat de betaalbaarheid van het aanbod een belangrijke toetssteen blijft. Dat verheugt het lid. Is er al een concreet uitzicht op de tarifiering van het collectief aanbod over de verschillende netten heen? Gebeurt dat overal op dezelfde manier? Blijft in Vlaanderen een openbaar/collectief vervoersabonnement bestaan waarmee iedereen op alle niveaus van het net kan instappen, ongeacht wie het aanbod aanbrengt?

Wat met De Lijn? Die zou wel intern operator blijven, maar zonder monopolie binnen het openbaarvervoersdomein. Er wordt verwezen naar de EU-verordening ter zake⁴. Wat verandert er concreet ten opzichte van de bestaande situatie? Blijft de 50/50-verdeling gehandhaafd, zij het over het kernnet en het aanvullend net? Of houdt men daaraan niet vast?

Zal De Lijn nog langer vraagafhankelijk vervoer blijven verzorgen in het kader van vervoer op maat?

Waar het gaat over versterkende investeringen in het licht van een hertekend netwerk, vraagt Joris Vandenbroucke zich af wat de impact zal zijn van het concept basisbereikbaarheid op de toekomstige investeringen voor openbaar vervoer. Het regeerakkoord bevat een aantal investeringen ter zake die al beslist zijn en enkele die nog als te onderzoeken gemarkeerd staan. Is er een invloed op die lijsten, op het investeringsbudget van De Lijn? En wat met het exploitatie-

³http://www.mobiliteitsraad.be/sites/default/files/documenten/20150421_MORA-Advies%20Basisbereikbaarheid.pdf.

⁴ Europese verordening 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

budget van De Lijn? Als die zich moet terugtrekken op bepaalde terreinen, acht het lid het niet ondenkbaar dat men ervoor kiest om een deel van dat budget over te hevelen naar andere aanbieders of de vervoersregio's.

Wat betreft de vervoersregio's wil hij vooral weten of er financiële consequenties verbonden zijn met de responsabilisering van de lokale besturen. Moeten zij een duit in het zakje doen? Hoe wil de minister de vervoersregio's financieren, met andere woorden?

De definiëring van de vervoersregio's vindt het lid nog voor evolutie vatbaar. Hij meent dat de veertien jaar eerder afgebakende vervoersregio's niet langer overeenstemmen met de vervoersstromen en -patronen zoals Vlaanderen die inmiddels kent.

De vervoersregio's worden geacht een vervoersplan op te stellen. Wordt dat bijkomende planlast voor lokale besturen die al een mobiliteitsplan moeten opmaken? Of komt het vervoersplan in de plaats daarvan? Worden de gemeentelijke begeleidingscommissies en de regionale mobiliteitscommissies afgeschaft of niet? Of worden ze geïncorporeerd in de vervoersregio's?

Er is ook sprake van een grens waaronder de niet langer te verantwoorden huidige kostendekkingsgraad niet mag gaan. Tot op welk detailniveau kijkt men dan: individuele lijnen, de verschillende netten, van kernnet tot vervoer op maat en dan per vervoersregio? Zal de lat voor de verschillende netten gelijkliggen? Of wordt die per vervoersregio gelijkgelegd, of juist niet? Het lid stelt dat het allicht eenvoudiger is om in de vervoersregio Gent tot een zeker niveau van kostendekkingsgraad te komen dan in de Vlaamse Ardennen of de Westhoek.

De term vervoersarmoede lijkt volkomen afwezig in de nota. De minister heeft evenwel gevraagd om de armoedetoets toe te passen op wat voorligt, wat het lid alleen maar kan verheugen. Hij verneemt graag wat het resultaat is. Voor sp.a is niet alleen een efficiënt en goed georganiseerd collectief vervoer van belang, als beter alternatief dan de auto, maar vooral ook de sociale opdracht van openbaar en collectief vervoer. Mobiliteit is ongelijk verdeeld in de samenleving en de partij verwacht daarop een antwoord.

2.3. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers stelt dat haar fractie akkoord gaat met de conceptnota, maar ziet tegelijk nog enkele onduidelijkheden. Het gaat niet alleen om de omslag naar basisbereikbaarheid, maar ook naar combimobiliteit. Het systeem wordt geïntroduceerd met proefprojecten. CD&V vindt de eigen visie zo goed als integraal terug in de conceptnota, zij het soms onder een andere meer complexe noemer. Zo komt vervoer op maat terug als kwaliteitsvolle complementaire diensten. De nota van de Vlaamse Regering is duidelijker en dat is goed, stelt het lid.

De visies liggen zeer dicht bij elkaar: een gelaagd systeem, de vervoersregio's als uitgangspunt, de rol van de gemeenten. Er zijn veel meer plattelandsgemeenten dan steden en ze krijgen in wat voorligt een volwaardige stem, verzekert Karin Brouwers. Er komt een systeem van vervoer op maat voor de last mile, stelt ze Joris Vandenbroucke gerust. Niet iedereen lijkt goed te begrijpen dat de bussen die leeg van dorp naar dorp reden wel degelijk vervangen worden door een andere transportvorm. Dat kwam ook in de pers anders naar voren, weet het lid.

De korte doorlooptijd van de proefprojecten baart haar enige zorgen. Eén jaar om rond te raken, lijkt heel kort dag. Ook het ontbreken van veel cijfermateriaal in de conceptnota doet vragen rijzen.

Is de neutraliteit van de regie gegarandeerd? Dat is wel zo op hoog niveau, maar hoe zit het op lokaal niveau?

Wat met de tarieven? Blijven die overal gelijk?

Blijven de middelen bestaan die nodig zijn voor de DAV's en MAV's? Of worden ze geïntegreerd in een systeem?

Wat betreft de proefprojecten is CD&V blij dat één ervan een zeer landelijk gebied betreft, met name de Westhoek. Voor de drie projecten komt er een regelluw kader om binnen te werken. In de nota wordt aangegeven dat ook andere gebieden projecten kunnen en mogen opzetten. Kan dat dan binnen datzelfde regelluwe kader?

Het kernnet wordt bepaald door het Departement MOW, begrijpt het lid. Voor de proefprojecten zal het projectteam van de vervoersregio het kernnet voor de regio bepalen, veronderstelt ze. Of niet? Ze gaat ervan uit dat de tram in Oostende tot hetzelfde kernnet zal blijven behoren als dat van het proefgebied. Die tram wordt immers niet verschoven naar het aanvullend net, stelt Karin Brouwers. Ze wil dus weten of het kernnet ook binnen het kader van de proefprojecten van bovenaf wordt vastgelegd.

In het aanvullend net wordt De Lijn als intern operator en exploitant vooropgesteld. Die rol is duidelijk. De uitrol wordt echter beslist door de vervoersregio. Daar zit De Lijn wel in, terwijl het kernnet bepaald wordt door het departement. Dat behoeft enige verduidelijking, maar Karin Brouwers kan daarop wachten tot na de proefprojecten die ook volgens de minister duidelijkheid moeten scheppen.

Ze begrijpt dat het aanvullend net door de vervoersregio gewijzigd kan worden in het kader van een proefproject, bij consensus. Als die consensus er niet is, komt de beslissing bij de centrale regie terecht, bij het departement dus. Dat krijgt derhalve een soort van vetorecht in de vervoersregio. Karin Brouwers vindt het prima dat iedereen, ook burgemeesters en/of een afvaardiging per gemeente mogen mee aan de tafel zitten, maar MOW is er de facto bij. Zal het departement niet te veel macht naar zich toetrekken?

Tegelijk noemt het lid het cruciaal om ergens een eindverantwoordelijke te hebben. Steevast met de vinger naar De Lijn wijzen bij klachten, wordt moeilijk. In een finaal systeem moet het wel helder zijn waar men terecht kan met vragen en klachten, zeker voor de burger. De proefprojecten moeten beter aflijnen hoe de netten eruitzien en het onderscheid scherpstellen.

Zullen de vervoersknooppunten buiten de grote centra ook deel uitmaken van het aanvullend net? Wie beslist daarover?

Wat betreft het budget wil Karin Brouwers nog weten wie het budget zal beheren en over hoeveel budget de vervoersregio's dan kunnen beschikken? Zullen de vervoersregio's met aanbestedingen moeten werken, ook in het kader van de proefprojecten? Dat neemt heel wat tijd in beslag. Het lid hoopt alvast dat prijs en kwaliteit een rol spelen.

Bij het vervoer op maat wil het lid weten of de bestaande cellen 'planning leerlingenvervoer' van De Lijn, die vooralsnog het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs mee organiseerden, ook meteen betrokken worden bij het uitwerken van de proefprojecten.

Wat met de belbus? Ook die zit voorlopig nog bij De Lijn, maar lijkt volgens het lid eigenlijk thuis te horen onder het vervoer op maat. Komt dat concept onder

een Vlaamse koepel terecht? Komt het ter beschikking van de vervoersregio's die dat wensen? Hoe worden de middelen dan verdeeld?

In de conceptnota vindt het lid niets terug over andere actoren zoals Taxistop, GTL, FBAA, Cambio en deelfietssystemen, en de rol die ze kunnen spelen. Men zal een keuze moeten maken, stelt het lid: ofwel worden ze betrokken in het bestuur van de vervoersregio, ofwel gaat men voor aanbestedingen waaraan ze allemaal kunnen meedoen. Hoe zit het daarmee?

Voor CD&V is het van belang dat na de proefprojecten opnieuw in de commissie kan worden overlegd met alle potentiële actoren die voordien al in de hoorzittingen⁵ aan bod kwamen, ook als er met sommigen niet wordt samengewerkt omdat dit de keuze was in een bepaalde vervoersregio. Karin Brouwers wil daarmee een heldere kijk krijgen op de beslissingen in het kader van de proefprojecten.

Wat bedoelt men precies met de stelling dat de partners eigen optimalisaties kunnen doorvoeren?

Naast de twaalf vervoersregio's is er ook nog de specifieke Vlaamse stedelijke vervoersregio rond het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Moet er met het oog op definitieve regelgeving niet gezorgd worden voor een degelijke samenwerking met Brussel? Het kernnet zal zich een stuk op Brussel richten en het lid meent dat dat extra aandacht behoeft.

Er wordt advies gevraagd aan de MORA en de VVSG. Is dat al gebeurd? Wanneer mag men die verwachten?

Het nieuwe concept voorziet in intensieve participatie van lokale besturen. Dat was voordien veel minder, maar CD&V mist wel nog enigszins de reiziger. Die moet centraal staan. Zijn gebruiksgemak staat voorop en Karin Brouwers vindt dat men er nogal gemakkelijk van uitgaat dat de mensen die verantwoordelijkheid dragen in de vervoersregio's daar als vanzelfsprekend oog voor zullen hebben. Het lid suggereert om in het definitieve systeem de reiziger een meer expliciete rol toe te bedelen en een stem te geven.

Zelf ziet ze voor de reiziger het meeste heil in één systeem om een reis te plannen, te boeken en te betalen. Dat vergt onder meer een centraal aanspreekpunt en een centrale databank. Die dingen moeten het systeem operationeel maken over het hele Vlaamse grondgebied. In die zin lijkt het Karin Brouwers logisch dat de eindverantwoordelijkheid deels bij de Vlaamse overheid en het Departement MOW blijft, maar het is haar niet duidelijk of dat zo is.

CD&V vraagt vooral continuïteit en wil eenzelfde, zoniet beter aanbod zien en geen besparingsoefening. Het lid wil daarom graag dat de vervoersregio's de alternatieven grondig onderzoeken en implementeren.

Zal de commissie betrokken blijven bij de proefprojecten? Kan er eind 2016 al een eerste evaluatie gebeuren?

De eindevaluatie van de proefprojecten gebeurt door het Departement MOW. Kunnen de belangrijkste stakeholders en dus alle actoren die al in de hoorzittingen aan bod kwamen, opnieuw betrokken worden bij die evaluatie? Het is niet duidelijk hoe de vervoersregio's zullen omspringen met de vrijheid die hen wordt gegeven, en dus wil het lid nog eens een breed beeld krijgen van wat er aanwezig is en kan.

⁵ *Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 472/1.

2.4. Vragen en opmerkingen van Björn Rzoska

Björn Rzoska leert vooral dat er nog heel wat verduidelijking nodig is, net zoals hij zelf ook aanvoelde. Hij hoopte op meer concrete invulling, maar vindt wel dat men een goed traject loopt. De prioriteiten zijn duidelijk en er is heel wat gediscussieerd over buitenlandse voorbeelden. Er beweegt heel wat, stelt het lid, en verwijst meteen naar een nieuw systeem met handige app dat in Finland is ontwikkeld (Kutsuplus). Daarbij wordt het openbaar vervoer in verschillende lagen gestoken, rekening houdend met nieuwe tendenzen. Men kan van elkaar leren, geeft het lid mee.

De conceptnota vermeldt geregeld de samenhang met ruimtelijke ordening. Daarin ziet Björn Rzoska ook het potentieel punt van doorbraak. Een echte omslag in de mobiliteit vergt ook een visie op de ruimtelijke ordening. In hoeverre zullen de mobiliteitsplannen ook een vertaling krijgen in de plannen van ruimtelijke ordening? Het lid ziet vooralsnog geen kader daarvoor. Is er al overleg?

Wat basisbereikbaarheid betreft kan men bezwaarlijk iets inbrengen tegen de opgegeven definitie. Toch heeft het lid de indruk dat de minister het concept basismobiliteit uitdrukkelijk in de prullenbak heeft willen gooien en met een nieuw en beter concept indruk wil maken, terwijl dat aanbod in bepaalde delen van de conceptnota nog duidelijk naar voren komt als cruciaal element om mensen te overtuigen om naar openbaar vervoer over te schakelen. Zeker voor wat betreft het vervoer op maat, begrijpt en steunt Björn Rzoska de keuze voor een zo groot mogelijk vraaggestuurd concept, maar mensen overtuigen kan alleen met een zeker aanbod, onderstreept hij nog. Dat de minister een breuk wil maken met het verleden, begrijpt hij, maar hij waarschuwt ervoor het kind niet met het badwater weg te gooien.

Björn Rzoska haalt het voorbeeld aan van de vervoersregio rond Utrecht waar de wethouder een 'capaciteitsprobleem' in de steden ziet opdoemen in het openbaar vervoer. Daar is het zaak om het openbaar vervoer dermate op te voeren dat zoveel mogelijk mensen eraan kunnen deelnemen. Voor de landelijke gebieden gaat het veeleer om een managementprobleem om een degelijk efficiënt model te ontwikkelen. Die uitgangspunten ziet het lid terug in de conceptnota en dat vindt hij goed.

De grote uitdaging ligt voor hem niet in de steden, maar wel in de landelijke gebieden. Het is Björn Rzoska ook niet duidelijk wie er bij de vervoersregio's in het kader van de proefprojecten betrokken wordt. In hoeverre zal bijvoorbeeld Cambio mee aan de tafel zitten? Of de fietsdeelsystemen? Tot waar strekt de autonomie van de vervoersregio's om al dan niet met bepaalde actoren samen te werken? Het lid hoopt in elk geval dat die aanbieders mee kunnen praten over wat ze kunnen betekenen om de uitdaging van de first and last mile aan te gaan.

Ook voor Björn Rzoska is de politieke verantwoordelijkheid niet echt duidelijk. De vervoersregio moet in consensus beslissen, maar toch zal iemand de knopen moeten doorhakken in de veelheid van aanbod en potentieel voor een vervoersplan voor de regio. Wie doet dat? In Nederland gebeurt dat op provinciaal niveau: daar worden de vervoersregio's georganiseerd.

Er zouden aanvankelijk twee proefprojecten worden opgezet, maar het werden er drie. Dat de echt landelijke gebieden op die manier ook worden opgenomen, vindt het lid prima. Hij prijst het feit dat Karin Brouwers dat blijkbaar heeft geëist. Dat biedt meteen de mogelijkheid om de grote uitdaging proefondervindelijk aan te gaan en het vervoer in landelijk gebied optimaal uit te tekenen.

De beheersovereenkomst met De Lijn is met een jaar verlengd. Björn Rzoska haalt aan dat men op 1 januari 2017 moet werken aan een transitieovereenkomst met De Lijn, zo leest hij in de nota. Dan lopen de proefprojecten nog en dat vindt hij haaks op elkaar staan. Het lijkt hem logisch dat dat pas gebeurt als de resultaten van de proefprojecten binnen zijn en er een evaluatie is gemaakt. Hoe zal de minister beide op elkaar laten aansluiten?

Wat betreft de betaalbaarheid, sluit het lid zich aan bij Joris Vandenbroucke. Hij gaat ervan uit dat elke gebruiker van openbaar vervoer in Vlaanderen, dat aan dezelfde prijs kan doen. Dat is voor hem het criterium bij uitstek om betaalbaarheid te garanderen. Verschillende tarieven binnen de verschillende vervoersregio's lijkt hem vreemd. Of kan dat wel?

De opmerking van Karin Brouwers over Brussel wil het lid graag nog kracht bijzetten. Er komen heel wat vragen over de afstemming met De Lijn, de bussen die tot in Brussel rijden, en hoe de MIVB in het plaatje past. Zal de minister met zijn collega van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bekijken hoe in de toekomst die broodnodige verandering optimaal afgestemd wordt op het Brusselse verhaal?

2.5. Vragen en opmerkingen van Annick De Ridder

Annick De Ridder erkent eveneens de verdiensten van de basismobiliteit, maar is verheugd dat algemeen de nood aan een omslag wordt gesteund.

Het principe basisbereikbaarheid betekent een hele kentering, met name dat de focus komt te liggen bij het bereiken van maatschappelijk belangrijke functies en niet langer op het aanbod. Een ander cruciaal punt voor N-VA is het inzetten op de knooppunten en het overstappincipe. Dat overstappen moet vlot en logisch verlopen, maar dat heeft niemand helemaal in de hand. Het blijft een uitdaging om de juiste afstemming te vinden met de NMBS, stelt het lid. Er wordt aan gewerkt met federaal minister Jacqueline Galant, weet ze.

Het systeem is opgebouwd in een logisch-hiërarchische volgorde, met bovenaan de trein en daaronder het kernnet, het aanvullend net, en het vervoer op maat. In die laatste categorie is er plaats voor lokale en private initiatieven. De private sector betrekken bij de vervoersproblematiek is al te vaak moeilijk gebleken in het verleden, stelt Annick De Ridder, zeker in het contact met de vakbonden. Hoe denkt de minister de alternatieven en private spelers in te bedden?

De proefprojecten leveren volgens het lid ongetwijfeld de nodige ervaring. Ze is benieuwd naar de wijze waarop de arbeidsvoorwaarden al dan niet op elkaar zullen worden afgestemd. Het concept moet in elk geval leiden tot een opwaardering van private initiatieven en komaf maken met de monopoliebenadering van het verleden.

Bij vervoer op maat leest het lid dat globale criteria en globale systematiek moeten zorgen voor coherentie in het aanbod en de kostprijs tussen vervoersregio's. Ze verwacht dat de resultaten daarvoor deels de basis moeten vormen en kijkt uit naar wat ermee gebeurt. Het lid gaat ervan uit dat men ook rekening houdt met een graad van kostendekking om dan te bepalen hoe het zit met de overstap, bijvoorbeeld hoe die verloopt tussen aanvullend net en vervoer op maat. Het wordt belangrijk in de toekomstige uitrol, stelt het lid, maar ook voor de nieuwe regelgeving die in 2018 komt.

De modusafhankelijke mobiliteitsregie is een essentieel element voor N-VA. Dat moet de transitie mogelijk maken van een mobiliteit gesteund op De Lijn als sleutel, naar een verhaal waarin alle modi van het openbaar vervoer, methodes

en projecten kunnen worden samengebracht. Annick De Ridder koestert hoge verwachtingen. Het is niet de bedoeling de structuren te verzwaren en ze gaat er dan ook van uit dat er verschuivingen komen, van knowhow van De Lijn bijvoorbeeld, naar de hogere regie of de vervoersregio's.

De vervoersregio's wil het lid alvast niet beschouwen als de nieuwe gefuseerde gemeentelijke entiteiten, zoals Joris Vandenbroucke het voorspiegelde. Men vreest voor blinde vlekken en problemen in landelijke gebieden, maar Annick De Ridder raadt aan niet te vertrekken van een wantrouwen in de lokale besturen. Die worden actief betrokken in de nieuwe vervoersregio's en sturen mee de uitrol van aanvullend vervoer en vervoer op maat. Het lid veronderstelt dat met de aanwezige expertise en de kennis en kunde van de lokale besturen, een openbaar vervoer kan worden uitgetekend dat zeer dicht bij de reële vraag staat. Het is geenszins het doel om een nieuwe bestuurslaag in het leven te roepen, stelt de minister. De vervoersregio's moeten een flexibel orgaan worden. Dat er een verschuiving van vte komt, lijkt logisch. Hoe denkt de minister die oefening te maken?

Antwerpen toevoegen aan de proefprojecten was niet nodig om met de proefprojecten te bereiken wat men wil, vermeldt het lid schertsend. Het wordt een belangrijk leertraject voor de uiteindelijke regelgeving, bevestigt ze. Het bestaande vervoersaanbod zou in kaart gebracht worden. Daarbij veronderstelt Annick De Ridder dat daarmee alle flankerende en aanvullende systemen meegenomen worden. Zal men binnen de vervoersregio's daarbij meteen ook de efficiëntie, kostprijs en de kostendekking van elk van die systemen, ook van het aanbod van De Lijn, nagaan?

Annick De Ridder gaat ervan uit dat de minister De Lijn ook doet nadenken over het inschuiven van de alternatieven en de private systemen, wat een heikele oefening wordt met zowel het statuut als de vakbonden. Zelf zal de minister de nodige contacten moeten leggen met de departementen.

Wat is de link met ReTiBo? Worden de reizigersaantallen meegenomen, zeker met het oog op 2017-2018? Er zal al heel wat input zijn en de vervoersregio's zouden dan niet enkel het bestaande aanbod, maar ook de aanvullende systemen en financiering in acht moeten nemen, maar ook de beschikbare reizigersaantallen, om tot een meer vraaggericht aanbod te komen.

De belangrijkste aandachtspunten van N-VA zitten in de nota vervat. Er wordt gekozen voor nieuwe principes en het lid kijkt uit naar de uitrol. Tussentijdse voortgangsrapportage lijkt haar zinvol en ook zij ziet graag het advies van MORA en VVSG besproken in de commissie. De aanzet naar definitieve regelgeving vergt nog enige keuzes, onder meer inzake de verschuivingen van personeel naargelang van de gevoerde regie, en beslissingen inzake uitrol, zoals wat betreft de versoepelingen van de pachtvoorwaarden, en het betrekken van de private sector, waarbij de vakbonden een heikel punt vormen. Wat zal het kritieke kantelpunt worden qua kostendekkingsgraad om de overstap te maken van het aanvullend net naar vervoer op maat? Het zijn allemaal nog onzekere factoren die in de loop van de tijd terug naar de commissie moeten komen, stelt Annick De Ridder. Ze verwacht er dus nog geen antwoord op, maar kijkt uit naar een degelijk regelgevend kader in 2018.

2.6. Vragen en opmerkingen van Dirk de Kort

Dirk de Kort wil vooraf een pluim geven voor de gehanteerde werkmethode in het dossier. De hoorzittingen waren aanleiding tot een conceptnota, waarover van gedachten kan worden gewisseld. Ook het opzetten van proefprojecten vooraleer er een decreet wordt uitgetekend, is een positief punt, stelt het lid. Ze laten toe

de toepassing van de principes en ideeën over een beter openbaar vervoer in de praktijk vooraf te toetsen.

Naast de drie grote proefprojecten, bestaat de mogelijkheid om in de betrokken vervoersregio's ook kleinere proefprojectjes op te zetten. Dat laat de vervoersregio's toe hun toekomstige rol in het openbaar vervoer correct in te schatten en het helpt om de rol van lokale besturen en andere spelers te duiden.

Bij het Departement MOW kan intussen de kennis worden opgebouwd, met het oog op een doordachte aansturing van het nieuwe kader.

Het lid hoopt vooral dat de proefprojecten ook mee zullen aantonen hoe voor de meest kwetsbare groepen de deelname aan het actieve leven verzekerd kan worden. Ook links naar andere beleidsdomeinen zijn voor Dirk de Kort cruciaal. Zo staan in de sociale economie heel wat helpende handen klaar en vervoer op maat biedt de mogelijkheid om in die sector nieuwe initiatieven te ontwikkelen. Het moet voor de kwetsbare groepen de weg naar een positieve rol in de maatschappij openstellen.

Hoe zal de armoedetoets gebeuren? Kan de minister de randvoorwaarden van de proefprojecten nog meer duiden? Hoe zal bijvoorbeeld de financiering ervan verlopen? En de beoordeling? Waar kunnen ze worden ingediend?

Een andere link die het lid noodzakelijk acht, is die met de Klimaatcommissie en het Vlaamse Klimaatplan. Hoe kan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken vanuit die optiek een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen?

2.7. Vragen en opmerkingen van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens legt graag extra nadruk op het belang van de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Het verheugt hem dat dit ook in de conceptnota is meegenomen. Daarbij merkt hij op dat die link niet alleen voor het openbaar vervoer moet worden doorgetrokken. Het lid wijst in dat verband op de discussies over het Economisch Netwerk Albertkanaal. Kan de minister met zijn collega's ook daarover de draad nog eens opnemen? Het lid meent dat ter zake een ander standpunt leeft. De link tussen beide mag echter in de toekomst niet misbruikt worden, waarschuwt Ceyssens, om de link ook te leggen tussen mobiliteit en toekomstige infrastructuurwerken.

De conceptnota neemt de hiërarchie op die ook in de eigen visienota was vooropgesteld en dat verheugt het lid. Ze laat toe efficiëntiewinst te boeken en een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoer te ontwikkelen.

De grootste uitdaging ligt besloten in de vierde trap van die ladder, het vervoer op maat, en dat zeker in de landelijke gebieden. De term 'vervoersarmoede' moet een prominente plaats krijgen in de ontwikkeling, meent Lode Ceyssens. Alleen het installeren van performante systemen van vervoer op maat kan het landelijk gebied ervan overtuigen het openbaar vervoer te gebruiken. Anders faalt men en zal de vervoersarmoede toenemen. Hij rekent op de minister om ook de nodige Vlaamse middelen tegenover een performant vervoer op maat te zetten.

2.8. Opmerkingen van Marino Keulen

Marino Keulen stelt dat de discussie over de keuze voor De Lijn dan wel de private aanbieder enkel opgeworpen wordt vanuit een beoordeling op basis van meer aanbod voor de reiziger. Wie met het aanbod komt, is voor Open Vld alvast

van ondergeschikt belang: er mogen geen taboes zijn. Dat is louter gericht op het voordeel voor de reiziger.

Vertrekken vanuit een vraaggestuurd model maakt de vrees voor achterblijven van bepaalde gebieden inzake collectief vervoer ongegrond, verzekert Marino Keulen. Het aanbod komt er waar het nodig is.

2.9. Opmerkingen van Lies Jans

Lies Jans ondersteunt nog graag de verzoeken van bepaalde vraagstellers. Het verheugt haar te lezen dat de evaluatie van de proefprojecten in het Vlaams Parlement zullen worden besproken. Het lijkt haar zeker nuttig een stap verder te gaan ter zake en in een voortgangsrapportage te voorzien en de vooropgestelde adviezen en evoluties zo mee te nemen. Het maakt het mogelijk om de regelluwe zone van nabij op te volgen.

De vele sprekers van de hoorzittingen worden op de hoogte gehouden wat betreft de conceptnota en de besprekingen. Ook *Lies Jans* ziet hen graag terug in het kader van de beoordelingen inzake de proefprojecten.

2.10. Antwoorden van minister Ben Weyts

Minister *Ben Weyts* stelt algemeen dat een conceptnota in eerste instantie een kader moet bieden en nog geen definitief uitsluitsel biedt qua regelingen. De proefprojecten moeten ruimte krijgen om in de praktijk de zaken uit te rollen. Drie in plaats van twee proefprojecten bieden inderdaad een bredere vergelijkingsbasis en vullen die vraag vanuit diverse hoeken in.

Wat betreft de zorg om de landelijke gebieden, zijn juist de lokale besturen meer dan ooit de sturende factor in het systeem. Wantrouwen of vrees uiten over de bediening van de landelijke gebieden is derhalve een teken van gebrek aan vertrouwen in het eigen kunnen, oppert de minister. De lokale besturen zitten immers mee aan tafel met alle actoren in de regie van het mobiliteitsbeleid: het Departement MOW, De Lijn, de MAV's, NMBS en Infrabel en de lokale besturen zitten geregeld om de tafel binnen de vervoersregio's. Het is de bedoeling het openbaar vervoer beter en efficiënter te organiseren, en dat wil de minister niet doen vanuit wantrouwen. Voor uitvoering van het beleid kan men indien gewenst of nodig zelfs initiatieven zoals Cambio erbij betrekken. Hij wil ter zake de vervoersregio het vertrouwen ten volle geven zodat adequate beslissingen inzake efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer mogelijk worden.

De betaalbaarheid behelst geen besparingsoperatie: de inzet van middelen voor de organisatie van collectief vervoer vermindert niet, verzekert de minister. Doel is het te verbeteren en meer uit te gaan van de vraag van de reiziger.

De kostendekkingsgraad vormt een belangrijk evaluatiecriterium voor de vervoersregio, al is het niet dat alleen wat telt. De proefprojecten moeten uitmaken hoe een en ander best wordt omschreven.

Wat betreft de budgettaire consequenties voor De Lijn onderstreept de minister dat het ook daar niet om besparingen gaat. Ook in die zin moeten de proefprojecten duidelijkheid brengen. Waar taken van De Lijn niet langer daar worden opgenomen, lijkt het de minister logisch dat die middelen ook overgezet worden. De sleutel daarbij is niet wie de middelen krijgt, maar wel wat ermee gerealiseerd wordt en of dat de uitbouw van een meer efficiënt openbaar vervoer waarmaakt.

Wat met de minimumnormen en de mobiliteitsgarantie? Men start vanuit een nieuw goedgekeurd concept en de minister wil alvast niet eindigen met een soort

van lightversie van het concept basismobiliteit, met name met een iets betere en soepeler organisatie. Hij wil ervan uitgaan dat met als uitgangspunt de vraag en niet het aanbod en met vertrouwen, de vervoersregio's erin slagen om correct te detecteren wat er nodig en goed is voor de reiziger.

De normen van de vroegere basismobiliteit hebben niet kunnen bewerkstelligen dat de vervoersarmoede is afgebouwd, ondanks een explosie van de budgetten van 300 miljoen euro naar 1,2 miljard euro. De minister is ervan overtuigd dat het afstemmen van het aanbod van de vervoersregio op wat er lokaal echt wordt gevraagd, soelaas biedt, en dat zonder een absurde opgelegde aanbodsnorm.

Heeft de belbus nog toekomst? Ook daar speelt de keuze van de vervoersregio. Daar moet beslist worden of de middelen die in de belbus geïnvesteerd werden niet beter ingezet kunnen worden voor een beter aanbod op maat, voor alternatieve vervoerssystemen. Ook in die zin geeft de minister het vertrouwen aan de vervoersregio's en de daar ontwikkelde visie.

Hoe zit het met de rol van de pachters, de interne operator en de 50/50-regel? Al het vervoer op maat valt niet binnen de verdeling van de 50/50-regel. De Lijn wordt alleen interne operator voor het kernnet en het aanvullend net. Leerlingenvervoer dat vooralsnog wel onder de bewuste regel ressorteert, maar eigenlijk vervoer op maat is, wordt daar dus uitgelicht. Dat maakt het potentieel aandeel voor pachters in aanvullend net en kernnet groter zonder dat het totaal van de 50/50-verdeling zoals opgelegd op Europees niveau in het gedrang komt. De pachters moeten meer armslag krijgen, vindt ook de minister.

De proefprojecten en het regelluw kader vergen nog enige ingrepen zoals blijkt uit de nota van de administratie. Decretaal moet men nog ontwerpen uitwerken voor het oprichtingsdecreet van De Lijn, het decreet Personenvervoer en het decreet Mobiliteitsbeleid.

Het kernnet focust op voorstedelijke en interstedelijke verbindingen. De omschrijving gebeurt in samenwerking met de vervoersregio's. De Lijn staat daarbij in voor organisatie en bediening. In het aanvullend net zit De Lijn samen met de vervoersregio aan het stuur. Mocht er geen consensus gevonden worden, dan is er nog het departement dat ultiem kan ingrijpen. Die escalatiemogelijkheid voorkomt blokkering.

Voor aanbestedingen geldt evenzeer de wet op de overheidsopdrachten. De vervoersregio zelf kan dat opnemen maar ook een bundeling door het departement is mogelijk.

Wat betreft de betrokkenheid van de commissie en de evaluatie geeft de minister nog mee dat er een extern bureau wordt aangesteld om een vakkundige evaluatie te garanderen. Dat maakt ook geregelde terugkoppeling naar het parlement mogelijk.

De samenhang met ruimtelijke ordening inbedden noemt de minister een zeer ambitieuze doelstelling. Alles meteen op zijn kop zetten, lijkt hem niet mogelijk, maar hij heeft aan minister Joke Schauvliege wel al gevraagd om de planning van beide op dezelfde leest te schoeien, met name bijvoorbeeld de vervoersregio.

In het kader van de basisbereikbaarheid toch een aanbod garanderen, kan niet uitgaan van individuele vragen. De minister benadrukt nogmaals het belang van vertrouwen in de vervoersregio, die de nood moet detecteren, en in de lokale bestuurders. Ook de lokale vertegenwoordigers van het AWV weten wat er leeft en hoe daaraan invulling te geven, stelt de minister.

De transitie van de proefprojecten naar een beheersovereenkomst, lijkt minister Weyts vanzelfsprekend. Hij meent dat met het oog ook op het vrijwaren van de mogelijkheden voor een volgende regering, een transitiebeheersovereenkomst met beperkte doorlooptijd de beste optie is. Dat laat keuzes toe in een volgende beleidsperiode.

De minister gaat uit van gelijke basistarieven, al bestaat er al wel regionale differentiatie, bijvoorbeeld in het kader van de DAV's en vervoer op maat en in Limburg. ReTiBo kan een zeer nuttig instrument blijken, stelt de minister, die meent dat men moet doorgaan op het vlak van tariefintegratie. De informatie uit ReTiBo zou wel eens handiger kunnen zijn op het niveau van de vervoersregio's dan op dat van het centraal aangestuurde beleid.

Voor Brussel en de Vlaamse Rand zijn de gewestgrensoverschrijdende lijnen cruciaal. De problematiek speelt al, stelt de minister. Hij kan er meteen bij vermelden dat het memorandum of understanding intussen van bij het Brusselse Gewest terug is, met hun tegenopmerkingen bij wat in Vlaanderen al geformuleerd was.

MORA en VVSG zijn schriftelijk om advies gevraagd. Dat is te verwachten voor maart 2016.

2.11. Afrondende opmerkingen en antwoorden

Marino Keulen noemt de uitrol van ReTiBo cruciaal. Om het aanbod te maximaliseren binnen de bestaande ruime budgetten, dan is meten echt weten, stelt het lid. Met het oog op kostenefficiëntie vraagt hij om dat op koers te houden. Hij wil snel klaarheid scheppen in de reële bezetting om een degelijke fundering te bieden voor het nieuwe aanbod collectief vervoer binnen het kader van de basisbereikbaarheid.

Joris Vandenbroucke is benieuwd naar de adviezen van MORA en VVSG. Hij noteert dat de minister niet bereid blijkt om een norm, recht of garantie in te schrijven op een basisvervoersaanbod in de omgeving van elke Vlaming. Nochtans lieten drie belangenorganisaties – MORA, Supporters van Openbaar Vervoer en TTB – horen dat zij dat niet slecht zouden vinden. Er zou een recht op aanbod gedefinieerd moeten worden, zij het met een gewijzigde invulling.

Partners meer ruimte geven, kan op twee manieren, meent het lid. De minister stelt dat vervoer op maat niet wordt meegenomen in het bepalen of de 50/50-verhouding gerespecteerd is. Daardoor krijgen de pachters een groter deel van de koek. Daarmee krijgen de bestaande partners meer ruimte. Het lid meent dat er ook meer ruimte kan worden gegeven inzake operationele voorwaarden, voorwaarden van loon en personeel. De pachters dienen zich vooralsnog aan zeer heldere regels te houden. Zijn er ook in die zin bijkomende flexibiliseringsmogelijkheden? Zullen voor het kernnet en het aanvullend net waarvoor De Lijn intern operator blijft, dezelfde regels en voorwaarden blijven gelden? Kan De Lijn een vraagafhankelijk aanbod zoals de belbus blijven verzorgen op het niveau van vervoer op maat?

Hoe zit het met de impact van het nieuwe concept op de voorgenomen investeringsprojecten – besliste en te onderzoeken – zoals vastgelegd in het regeerakkoord?

Het langverwachte ReTiBo mag eindelijk wel eens zijn nut laten blijken, verzucht het lid. Hij stelt dat de uitrol op het rollend materieel van De Lijn niet volstaat om een duidelijk zicht te krijgen op de reële vraag, op wie waar opstapt, welke afstanden worden afgelegd, en wat voor vervoerspatronen er zijn. Daarvoor is

ook meting nodig bij de andere te betrekken operatoren, ook bij vervoer op maat. Alleen zo is ook controle op de werkelijke efficiëntiewinst en de kostendekkingsgraad mogelijk.

Karin Brouwers leest dat de financiering van het verbeterde gelaagde vervoersaanbod voortspuit uit de optelsom van de bestaande budgetten die naar een versnipperd mobiliteitsaanbod vloeien in elke vervoersregio. Dat impliceert dat er niets bijkomt, maar betekent het ook dat de MAV's en DAV's bijvoorbeeld hun eigen financiering moeten inbrengen? Dat lijkt haar moeilijk. Hoe zit het met de budgetten voor de proefprojecten.

Het lid is heel blij dat er geregeld van gedachten kan worden gewisseld in de commissie. Decretaal zijn er nog ingrepen nodig op drie punten om een regulier kader voor de proefprojecten te creëren. MORA en VVSG zouden in maart hun advies klaar hebben en een extern bureau staat mee in voor opvolging. Dat kan eventueel ook in de commissie gehoord worden, suggereert Karin Brouwers. De definitieve evaluatie waarop de finale regelgeving geënt wordt, zou door het departement worden opgemaakt, allicht begeleid door het studiebureau. In dat stadium vraagt het lid om alsnog voldoende rekening te houden met alle stakeholders die eerder zijn gehoord. Daarmee wil ze absoluut niets afdoen van het vertrouwen in de vervoersregio's waarin de lokale besturen mee beslissen.

Björn Rzoska acht het eveneens zinvol om nogmaals input te vragen van alle actoren ter afronding, in het licht van het participatietraject. Hen meenemen tot op het einde van de rit getuigt van betrokkenheid.

Wat betreft ReTiBo sluit het lid zich aan bij de opmerkingen van Joris Vandenbroucke over de meting bij alle vervoersmodi. Het lijkt hem een uitdaging om meer dan de reizigersdata bij De Lijn te verzamelen. Het kan en hoeft niet meteen, maar het lijkt hem zinvol om de integrale first and last mile in kaart te kunnen brengen. Het vormt deels de basis van het hele systeem en zeker voor de ontsluiting van landelijk gebied.

Ook bij Björn Rzoska is er absoluut geen sprake van wantrouwen ten aanzien van de lokale besturen. Het ideaalbeeld is te werken in consensus binnen de vervoersregio, maar het valt af te wachten wat er gebeurt bij discussie, stelt het lid. Als het over budgetten gaat en er getrancheerd moet worden, dan wordt het andere koek, oppert hij. Al zitten de lokale bestuurders mee aan tafel, beslissen blijkt niet altijd evident.

Annick De Ridder refereert in verband met dat laatste aan de vermelding dat de centrale regie, het departement, als eindbeslisser optreedt.

Wat betreft ReTiBo gaan de nodige vervoersgegevens breder dan De Lijn, erkent het lid. Het lijkt haar zinvol een bevraging in de vervoersregio te organiseren over de vervoerscapaciteit. Het lijkt haar logisch dat dat gebeurt, aangezien men er niet blind kan beslissen over afstemming van vraag en aanbod en invullen van de kostendekkingsgraad. Er moet dan gezocht worden naar een kritisch punt van overslag, waarvoor zo maximaal mogelijk vervoersgegevens nodig zijn.

Wat betreft de pachters pleit niemand voor grote absurde ingrepen zoals het afschaffen van de keuring van toestellen, maar het lid meent dat er misschien wel rigide zaken aangepast kunnen worden, voor de pachters en/of De Lijn. Ze vertrouwt erop dat de minister die oefening maakt, die past in het ruimere traject waarin ook de private partners passen. Bij het inschakelen van bijvoorbeeld private partners zoals taxi's, rijst altijd de vraag of zij moeten werken tegen de voorwaarden van de chauffeurs van De Lijn. Die factor speelt ook bij de vraag waarom voor die laatste kilometers nooit een vlotte overstap mogelijk is

geweest, oppert Annick De Ridder. Ook in die zin hoopt ze op resultaat uit de proefprojecten in het traject naar beter openbaar vervoer.

Lode Ceyssens onderschrijft de opmerkingen over ReTiBo, dat evenwel niet als enig beoordelingscriterium mag gelden. Degelijke monitoring is nodig om de verschuiving van aanbod naar vraag en dus naar basisbereikbaarheid te maken, meent hij. Of het zover moet gaan dat elke auto een board unit heeft, denkt hij niet.

Ook Lode Ceyssens ontkent een gebrek aan vertrouwen in de lokale besturen als participanten in de vervoersregio's. Zij konden zich in de voorgaande jaren juist perfect scholen in het zo veel mogelijk realiseren met zo weinig mogelijk geld. Dat zal ook in de volgende jaren moeten gebeuren, ook in de vervoersregio's.

Volgens Lode Ceyssens is zorgvuldige afweging nodig om te bepalen hoeveel middelen er per vervoersregio ter beschikking worden gesteld. Hij gaat ervan uit dat de gebieden waar het kernnet en aanvullend net het minst dicht zijn en er dus de grootste behoefte is aan vervoer op maat, de meeste middelen nodig hebben. Dat moet een sleutelfactor zijn bij de verdeling.

Minister *Ben Weyts* stelt dat pachters of andere aanbieders voor de organisatie van vervoer op maat niet dezelfde voorwaarden kunnen worden opgelegd als die waaronder De Lijn opereert. De belbus mag zonder probleem nog, als dat voor de vervoersregio de meest efficiënte collectieve vervoersmodus blijkt. Als de prijs ervan in verhouding tot de output en de dienstverlening voor de reiziger niet tegen elkaar opwegen, dan kan men denken aan alternatieven zoals private taxi's.

De lijst van investeringen staat volkomen los van de oefening die voorligt, verzekert de minister.

Wat betreft de budgetten, kan men op het niveau van de vervoersregio de belbus vervangen door het budget van die belbus om te zetten naar andere alternatieven, bijvoorbeeld zelfs in een combinatie met Cambio en private taxi's. Dat behoort tot de organisatorische vrijheid van de vervoersregio's. Het biedt meer keuzemogelijkheden maar werkt tevens responsabiliserend, ook voor de lokale besturen die mee beslissen.

De minister deelt de opmerkingen over ReTiBo. Hij herhaalt dat de centrale regisseur een finale beoordelingsmacht heeft in geval er geen consensus kan worden bereikt. Escalatie ligt derhalve bij de centrale regie, het departement.

Karin Brouwers wil vermijden dat er hetzelfde gebeurt zoals met de auditing voor openbare werken, waarbij de aanwezige van het departement in de discussie binnen de vervoersregio als enige zich niet akkoord verklaart met een beslissing en zo de consensus verstoort om dan de beslissing naar zich toe te trekken. Dat schept een de facto vetorecht en dat wil ze te allen prijze voorkomen. Het lijkt haar nodig erin te voorzien dat dergelijke regels kunnen worden bijgestuurd. Alles moet tijdens de proefprojecten duidelijk worden, veronderstelt het lid.

Minister *Ben Weyts* stipt aan dat de lokale besturen niet altijd beseffen dat er uitiem ook nog escalatie mogelijk blijft naar het ministeriële niveau.

Wat betreft de werking van de vervoersregio kan *Joris Vandenbroucke* zich voorstellen dat in de vervoersregio Gent en omliggende gemeenten, de stad Gent op eigen grondgebied een aantal zaken wil realiseren. Is daarvoor dan consensus nodig van al die deelnemende gemeenten, ook als het gaat om ingrepen die niet

de gemeentegrens overschrijden? Minister *Weyts* stelt dat ook dat moet blijken uit de proefprojecten.

Björn Rzoska wil nog weten of er nu een sluitende definitie is voor het begrip kostendekkingsgraad en wat daar al dan niet onder valt. Minister *Weyts* stelt dat voor die oefening alvast een timing is vooropgesteld, en dat ze met name gekoppeld wordt aan de beheersovereenkomst. Hij acht de invulling van de definitie zelf niet zo relevant, maar stelt dat men vooral gelijke zaken met elkaar moet vergelijken. Dat staat los van elkaar, besluit de minister.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE
Annick DE RIDDER
Karin BROUWERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

app	applicatie
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CO ₂	koolstofdioxide
DAV	dienst aangepast vervoer
EU	Europese Unie
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
GTL	Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoer tuigen met chauffeur
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
PWC	PricewaterhouseCoopers
ReTiBo	registratie-, ticketing- en boordcomputersysteem van De Lijn
TTB	trein-tram-bus
vte	voltijdsequivalent
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten