

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 906  
van **MARINO KEULEN**  
datum: 21 maart 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*Decreet Personenvervoer - Mogelijkheden privaat nachtelijk collectief vervoer*

In Hasselt heeft een café-uitbater het plan opgevat om tussen 18u en 4u elektrische busjes te laten rondrijden in het centrum van Hasselt die een vaste route doen en op bepaalde stopplaatsen mensen kunnen oppikken die vooraf gereserveerd en betaald hebben. De bedoeling is om zowel vervoer van deur tot deur als van deur tot halte te organiseren. Het doelpubliek zijn vooral mensen die 's avonds graag een stapje in de wereld zetten en veilig thuis of op de bestemming willen geraken in en rond Hasselt. Inderdaad, de organisatie wil de busjes zowel in het centrum van Hasselt als in de dorpen rondom Hasselt inzetten. Volgens een artikel van 21 maart 2018 in Het Belang van Limburg zijn de stad Hasselt en De Lijn het idee wel genegen.

Om het 'Upperground'-project rendabel te maken denkt de organisator er ook aan om de busjes nog op andere momenten in te zetten, bijvoorbeeld voor sightseeing tours tijdens het toeristische seizoen of tijdens evenementen.

De facto wil men hiermee een nachtnet organiseren dat waarschijnlijk mogelijk is binnen het decreet Personenvervoer aangezien er gereserveerd dient te worden voor een plaats op het busje. Binnen de uitrol van basisbereikbaarheid en de opzet van vervoer op maat is dit ook een interessante testcase om te zien of een dergelijk project levensvatbaar en rendabel is.

1. Is een dergelijk 'Upperground'-project mogelijk binnen het bestaande decreet Personenvervoer? Of kan dit pas starten wanneer er een decretale basis is voor basisbereikbaarheid en dit uitgerold is in elke vervoerregio?
2. Is de minister van plan dit soort private initiatieven te stimuleren om op termijn het vervoer op maat vorm te geven? Of wordt dit de verantwoordelijkheid van de desbetreffende vervoerregioraden?
3. In dit project wil men de reservatie en betaling via een applicatie doen.

Vreest de minister geen wildgroei van applicaties wanneer meerdere initiatieven opgestart zullen worden? Gaat het departement Mobiliteit en Openbare Werken vanuit de regierol die men krijgt binnen basisbereikbaarheid al deze applicaties stroomlijnen of groeperen? Of dient de consument zelf zijn eigen weg te zoeken? Of ligt ook hier een verantwoordelijkheid voor de desbetreffende vervoerregioraden?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 906 van 21 maart 2018

van **MARINO KEULEN**

---

1. Er is in de vraag sprake van enerzijds "op bepaalde stopplaatsen mensen kunnen oppikken" en anderzijds "zowel vervoer van deur tot deur als van deur tot halte".

Vervoer van en naar "vooraf vastgestelde halteplaatsen" moet volgens het juridisch advies beschouwd worden als een vorm van "geregeld vervoer". Artikel 16 van het decreet Personenvervoer bepaalt dat enkel De Lijn gerechtigd is om bezoldigd geregeld vervoer te organiseren, het zelf uit te voeren of het te laten uitvoeren door een derde. Binnen 4 vervoerregio's (Aalst, Mechelen, Westhoek en Antwerpen) geldt vandaag echter een zgn. "regelluw kader" waarbij onder meer bovenvermeld artikel niet van toepassing is. Hasselt maakt echter geen deel uit van één van deze vier vervoerregio's. Juridisch advies stelt dat de café-uitbater in de huidige stand van het decreet geen geregeld vervoer kan organiseren.

Vervoer van deur tot deur aanbieden in een voertuig met maximum acht zitplaatsen kan daarentegen vandaag wel als een taxidienst of als dienst voor het verhuren van voertuigen met chauffeur, volgens de randvoorwaarden opgenomen in het decreet Personenvervoer.

2. Met de basisbereikbaarheid wordt het OV-net hiërarchisch gestructureerd. In functie van hun intrinsiek potentieel worden lijnen toebedeeld aan het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat.

In de mate dat dergelijke private initiatieven betrekking hebben op het vervoer op maat, is dit binnen het concept basisbereikbaarheid een verantwoordelijkheid van de vervoerregio die ter zake beslist.

3. Het is de bedoeling dat de Vlaamse Overheid zelf een Mobiliteitscentrale zal doen opzetten die reisinformatie zal verstrekken en ook zal instaan voor het boeken van ritten en het incasseren van de betaling door de reiziger.

Daarnaast zal de overheid in het kader van de open-dataregels ook de nodige informatie ter beschikking stellen van privéfirma's die vrij zijn hun eigen apps te ontwikkelen. Het is aan de reiziger om uit te maken of deze apps aan zijn wensen tegemoet komen.