

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 316
van **DIRK DE KORT**
datum: 17 december 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Openbaar vervoer - Vervoersregio's, vervoersaanbieders en interoperabiliteit

In het kader van basisbereikbaarheid zullen vervoersregio's heel wat verantwoordelijkheid hebben: ze zullen advies geven over het kernnet, het aanvullend net mee uittekenen en beslissen over het vervoer op maat. Zij zullen dus bepalen welke vervoersaanbieders diensten zullen verlenen om mensen van en naar hun bestemming te vervoeren. Vervoersregio's en vervoersregioraden hebben echter geen rechtspersoonlijkheid en kunnen zelf dan ook geen contracten sluiten of vergunningen afleveren. Het is momenteel onduidelijk of de vervoersregioraad contracten zal sluiten of vergunningen zal afleveren via de Vlaamse overheid of, zeer versnipperd, via de verschillende gemeenten.

We moeten vermijden dat bepaalde elementen van basisbereikbaarheid zeer versnipperd ingevuld worden. Voor sommige zaken is er een breder, Vlaams kader nodig. We denken bijvoorbeeld aan interoperabiliteit. Voor reizigers staat het gebruiksgemak centraal. Voor hen maakt het niet uit wie de dienst aanbiedt, maar wel dat ze de dienst op een gemakkelijke manier kunnen gebruiken, in combinatie met andere (deel)systemen, en dat ze goed en volledig geïnformeerd worden over beschikbare alternatieven.

In zijn antwoord op mijn vraag om uitleg in de commissie van 13 december 2018 stelde de minister dat interoperabiliteit opgenomen wordt in het (voorontwerp van) decreet Basisbereikbaarheid. Hij verwees daarnaast naar het opnemen van interoperabiliteit als voorwaarde voor het toelaten van deelfietsen, op het niveau van de vervoersregio's. Hier komt dan weer het probleem naar voren dat de vervoersregio's geen rechtspersoonlijkheid hebben en dat er geen kader is vanuit Vlaanderen.

1. Hoe zullen de specifieke afspraken (contracten, vergunningen) met vervoersaanbieders geregeld en bestendigd worden?
 - a) Gebeurt dit via de individuele gemeenten? Zo ja, hoe zal dit in zijn werk gaan? Wordt door Vlaanderen in een kader voorzien (bijvoorbeeld voor deelfietsaanbieders, ...)?
 - b) Gebeurt dit via Vlaanderen? Zo ja, hoe zal dit in zijn werk gaan?
2. Hoe zal het afdwingen van de interoperabiliteitsbepaling in het decreet in de praktijk gerealiseerd worden?
3. Zullen aanbieders van deelsystemen aan bepaalde voorwaarden inzake interoperabiliteit moeten voldoen? Zo ja, op welk niveau worden deze voorwaarden opgelegd en hoe wordt dit in de praktijk geregeld, aangezien de vervoersregio's geen rechtspersoonlijkheid hebben?

4. Zal het op die manier gegarandeerd zijn dat gebruikers met één kaart kunnen betalen en in één app het volledig beschikbare aanbod kunnen raadplegen?

ANTWOORD

op vraag nr. 316 van 17 december 2018

van **DIRK DE KORT**

1. De effectieve afspraken zoals contracten, toetredingsvoorwaarden, overeenkomsten, enz. met vervoeraanbieders zullen met de Vlaamse overheid afgesloten worden met name de (toekomstige) Vervoersautoriteit die onderdeel uitmaakt van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Daarna worden de voertuigen of verplaatsingsmiddelen ter beschikking gesteld van de Mobiliteitscentrale die instaat voor de operationele activiteiten.
2. Wettelijk zal dit geregeld worden in het decreet Basisbereikbaarheid. Volgende bepalingen staan vermeld:
"§1. De exploitanten bezorgen de Mobiliteitscentrale alle informatie over hun vervoersaanbod.
§2. De Vlaamse Regering stelt de regels vast voor interoperabiliteit, open data, real time data en de standaarden voor de informatie over het personenvervoer."

Praktisch zullen de gegevens bezorgd worden aan de Mobiliteitscentrale. De Mobiliteitscentrale staat in voor de operationele taken. De vervoersvragen komen toe bij de Mobiliteitscentrale via app, internet, telefoon, enz. die ze dan toebedeeld aan een of meerdere vervoerders. Ook zal de betaling door de gebruiker of de uitbetaling aan de vervoerders verlopen via de centrale. De interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerders zal dus in de praktijk gerealiseerd worden door de Mobiliteitscentrale.

Momenteel worden de toetredingsvoorwaarden voor de vervoersaanbieders uitgewerkt. De vervoerders zullen aan deze voorwaarden moeten voldoen om te kunnen toetreden tot de Mobiliteitscentrale en dus hun diensten te verlenen binnen het vervoer op maat.

3. Zie antwoord op vraag 2.
4. De Mobiliteitscentrale zal aangeduid worden om deze taak op te nemen. De invoering zal wel gefaseerd verlopen en is afhankelijk van de technische mogelijkheden en koppelingen tussen vervoerders.

In eerste instantie zullen de reizigers er terecht kunnen voor informatie over hun hele verplaatsing. Het vervoer van de open gebruikers (lees het vervoer dat nu door de belbussen uitgevoerd wordt) en sommige doelgroepen zullen kunnen reserveren en betalen via de Mobiliteitscentrale. Ook zal nagegaan worden of andere vormen van het Vervoer op Maat zoals bijvoorbeeld deelsteps of deelfietsen, kunnen geboekt en betaald worden.

In een verder stadium zullen reizigers hier ook een ticket kunnen boeken voor hun hele ketenverplaatsing, d.i. het one-stop-shop principe.