



Vlaams
Parlement

ingediend op **186** (2019-2020) – Nr. 1
15 januari 2020 (2019-2020)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens

over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Imade Annouri, An Moerenhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door Filip Boelaert	4
1.1. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid	4
1.2. Mobiliteitsplanning	4
1.3. Regionale mobiliteitsplannen	4
1.4. Hoe basisbereikbaarheid realiseren?	5
1.5. Netwerken openbaar vervoer	5
1.6. De mobiliteitscentrale	6
1.7. Mobipunten	6
1.8. Vervoerregioraad	7
1.9. Projectplanning van MCB-project.....	7
1.10. Voorstel nieuwe timing	9
1.11. Dringende vervolgstappen.....	9
2. Vragen en opmerkingen van de leden	10
2.1. Tussenkomsst van Bert Maertens.....	10
2.2. Tussenkomsst van Wim Verheyden	10
2.3. Tussenkomsst van Jeremie Vaneeckhout	11
2.4. Tussenkomsst van Karin Brouwers.....	11
2.5. Tussenkomsst van Jos D’Haese	12
2.6. Tussenkomsst van Els Robeyns	12
2.7. Tussenkomsst van Marino Keulen	13
3. Antwoorden van Filip Boelaert	13
4. Antwoorden van minister Lydia Peeters.....	15
5. Replieken	16
Gebruikte afkortingen	18

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 12 december 2019 een gedachtewisseling over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. De toelichting werd gegeven voor Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, antwoordde op de beleidsvragen. Filip Boelaert maakte gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Filip Boelaert

1.1. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid

Filip Boelaert geeft bij het begin van zijn presentatie een overzicht van het beslissingstraject dat tot de basisbereikbaarheid heeft geleid. Hij vermeldt het regeerakkoord 2014-2019, de resolutie van het Vlaams Parlement van 8 juli 2015 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/1-2), de conceptnota Basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1-2), het decreet van 8 juli 2016 Regelluw Kader (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 807/1-5) dat nodig was voor de pilootprojecten in de vervoerregio's, en de evaluatie van de proefprojecten na een jaar (oktober 2017) in een nieuwe conceptnota (zie slide 2). Op slide 3 ziet men het verdere verloop van de procedure vanaf het voorontwerp van decreet tot de publicatie in het Belgisch Staatsblad op 12 juni 2019, waarbij het decreet onmiddellijk in werking is getreden. Daarna is nog het uitvoeringsbesluit projectmethodologie goedgekeurd op 6 september 2019.

Anders dan het aanbodmodel van de basismobiliteit, is basisbereikbaarheid afgestemd op de vraag. Het gaat dus om meer dan de reorganisatie van het openbaar vervoer, namelijk ook over visie, combimobiliteit en de aansluiting van modi. De spreker toont daarbij een lijst van de decretale doelstellingen, die voor een stuk voortkomen uit de genoemde resolutie (zie slide 4).

De missie van basisbereikbaarheid bestaat in het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem ten dienste van economie en maatschappij, wat, zo onderstreept hij, een bewuste tweedeling is. Uiteraard moet dat systeem duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal zijn. Het wordt uitgebouwd en uitgebraat met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

1.2. Mobiliteitsplanning

Het decreet voorziet in mobiliteitsplanning op drie niveaus: het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Verkeersveiligheidsplan, regionale mobiliteitsplannen per vervoerregio, en de mogelijkheid van lokale mobiliteitsplannen. Alleen dat laatste is niet verplicht.

1.3. Regionale mobiliteitsplannen

De regionale beleidsplannen bevatten de mobiliteitsvisie op strategisch niveau in de vervoerregio, en dat volgens de eerder vermelde doelstellingen. Het moet gaan om een integrale en geïntegreerde visie op personenmobiliteit en goederenvervoer. De planningshorizon is tien jaar maar met een doorkijk van minstens tien tot maximum dertig jaar. Naast een strategische visie op de toekomstige mobiliteitsontwikkeling, geven ze weer waar de vervoerregio op inzet om toegankelijk en bereikbaar te blijven. Ten slotte is er een actieplan. Het proces is geïnspireerd op de Europese SUMP-methodologie: 'sustainable urban mobility plan'. Als basis voor (her)werking dient de PDCA-cyclus (plan, do, check, act), wat de plannen dynamisch maakt.

1.4. Hoe basisbereikbaarheid realiseren?

De realisatie is begonnen met de indeling van Vlaanderen in 15 vervoerregio's, waarbinnen netwerken en knooppunten zijn gedefinieerd en waarin ook personenvervoer over water geïntegreerd is. Verder worden de vier lagen van het openbaarvervoersysteem gedefinieerd en wordt gewerkt met combimobiliteit (de combinatie van modi voor personenvervoer), synchronodaliteit (idem voor het vrachtvervoer) en mobipunten (waar netwerken elkaar snijden en overgestapt wordt op een andere modus).

Daarop presenteert de spreker een kaart met de 15 vervoerregio's (zie slide 9), die op het einde van de vorige legislatuur zijn vastgelegd. Daaraan is een overlegproces voorafgegaan onder leiding van de gouverneurs. Dat heeft geleid tot verschuivingen zoals die van Beveren naar de vervoerregio Antwerpen. De vervoerregio's vormen een platform waarop het overleg tussen de Vlaamse overheid, de gemeenten en andere partners zoals de NMBS wordt georganiseerd. De vervoerregio's zorgen voor participatie en inspraak maar kunnen ook adviseren en zelf beslissen.

1.5. Netwerken openbaar vervoer

In het vraag-gestuurde systeem wordt het juiste voertuig op de juiste plaats op het juiste ogenblik ingezet. Het net wordt uitgetekend op basis van de potentiële vervoersvraag in een regio, die wordt gegenereerd door attractiepolen zoals ziekenhuizen, gemeentehuizen, vrijetijdscentra enzovoort. De gegevens daarvoor komen onder meer uit het OVG. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de meer regionale en de meer lokale vervoersvraag. Bij een te laag potentieel voor geregeld vervoer zoals De Lijn dat vandaag aanbiedt, komt er vervoer op maat.

Een driedimensionale figuur toont de vier lagen (zie slide 10). Het treinnet vormt de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Het kernnet is de vervoerslaag op grote assen met een heel hoge vervoersvraag. Het aanvullend net, met bussen tussen kleinere steden en gemeenten, bevoorradt de eerste twee. Het vervoer op maat is voor specifieke, individuele vragen van mensen die geen of moeilijk toegang hebben tot de andere vervoerslagen (doelgroepen als mensen met een beperking), en kan zeer verschillende vormen aannemen: van buurtbussen, over collectieve taxi's op afroep, tot deelsystemen enzovoort. Hij onderstreept dat in de laatste twee lagen ook vervoer over water thuishoort.

Zoals gezegd beantwoordt het kernnet de hoge vervoersvraag op grote assen, verbindt het kernen met elkaar en bedient het de belangrijke centraal gelegen attractiepolen zoals een regionaal treinstation. Het aanvullend net voedt dat kernnet en heeft ontsluitende lijnen, die het kernnet volledig maken, maar ook spitsuurritten naar scholen en tewerkstellingsconcentraties kunnen erin opgenomen worden. Een eerste voorstel van kernnet en aanvullend net komt van De Lijn en wordt momenteel besproken in heel wat vervoerregioraden. Het kernnet wordt vastgelegd door de Vlaamse Regering, terwijl de vervoerregio wel inspraak heeft in de organisatie van het aanvullend net.

In het vervoer op maat gaat het zowel om open gebruikers, die ook andere modi vrij kunnen gebruiken, als doelgroepen. Het gaat in hoofdzaak om het voor- en natransport, waarvoor zowel personenwagens, kleine busjes, deelfietsen als andere vervoermiddelen kunnen ingezet worden. Het vervangt in hoofdzaak de belbussen en de diensten aangepast vervoer. De regie is in handen van de vervoerregio. Het doel is om bestaande stromen te bundelen met minder voertuigen, waarin de reiziger een beter aanbod wordt geboden door een mobiliteitscentrale.

Vervolgens illustreert Filip Boelaert het concept aan de hand van de vervoerregio Antwerpen. De eerste kaart (zie slide 15) toont de lijnen van het kernnet, die verder worden gedetailleerd in de kleinere kaart rechts, met overstaplijnen en aanvullende lijnen. Op het belangrijke aspect van de keuze van knopen komt hij verder terug. Vanzelfsprekend wordt het kernnet gevormd door trein en snelbus, maar wordt ook de mogelijkheid van een sneltram bekeken evenals het vervoer over water. In de proefregio Antwerpen is in de loop van het jaar voor het eerst ook de Whim-app uitgeprobeerd, waarbij het voor de gebruiker volstaat om zijn vertrekpunt en bestemming op te geven en zijn kredietkaart in te zetten. Dergelijke dienstverlening kan mogelijk gekoppeld worden aan de mobiliteitscentrale voor de regio van vervoer op maat.

Een ander proefproject is Westflex in de Westhoek, dat bestaande initiatieven bundelt om collectief woon-werkvervoer te organiseren in de sector van maatwerkbedrijven. Daarin wordt gekozen voor combimobiliteit tussen bus en deelfiets, bus en taxi, bussen van De Lijn en diensten aangepast vervoer, of alle drie. Er is ook een project voor grensoverschrijdende verbinding in de zuidelijke Westhoek, waarover thans een projectvoorstel wordt afgerond.

1.6. De mobiliteitscentrale

De taken van de mobiliteitscentrale zijn zeer verscheiden en complex. Als voorbeeld hiervan geeft de spreker het regisseren van de vervoersvraag (gaande van advisering tot effectieve regeling nadat de reiziger een keuze heeft gemaakt, en de facturering), relatiemanagement (zoals klachtenbehandeling) en het voorstellen van wijzigingen aan de vervoerregioraad. De spreker onderstreept het belang van de bereikbaarheid, van telefoon over website tot app.

1.7. Mobipunten

Voor de bepaling van de mobipunten werd een mobipuntenmatrix ontwikkeld. Sommige zijn gedefinieerd volgens de netwerklogica, andere volgens de nabijheidslogica. In de netwerklogica bevinden ze zich op de grote knooppunten van (inter)regionale mobiliteit: treinstations, hoofdhalte voor tram en bus, grote carpoolparkings en knopen van fietssnelwegen. Doel is de combimobiliteit te versterken. De kans daartoe is het grootst door ze op knooppunten te lokaliseren. De dienstverlening moet een hoge openbaarvervoerkwaliteit hebben. Ook de overstapkwaliteit is essentieel. In de nabijheidslogica wordt gedacht aan woon- en bedrijvenkernen en bezoekerspolen, waar gedeelde verplaatsingsmiddelen worden aangeboden in functie van de behoeften, die waar mogelijk worden gecombineerd met beschikbaar collectief vervoer.

Daarop toont Filip Boelaert een tabel van de mobipuntenmatrix (slide 23). Horizontaal ziet men dat lokale en buurtknopen hoofdzakelijk, maar niet uitsluitend, in de nabijheidslogica zitten, terwijl regionale en interregionale vooral in dienstverlening op netwerklogica voorzien. Verticaal ziet men de verschillende niveaus van de dienstverlening. Ondertussen zijn al een aantal mobipunten in ontwikkeling, maar doel is om er een over heel Vlaanderen herkenbaar merk van te maken, ook al worden ze niet door de overheid zelf uitgebaut.

Slide 25 toont een overzicht van een aantal types van mobipunten in de vervoerscorridor als Leuven-Aarschot-Diest, afhankelijk van hun niveau en van hun schakeling op netwerk dan wel buurt. Slide 26 toont een voorbeeld van een mobipunt op basis van nabijheidslogica in Holsbeek.

1.8. Vervoerregioraad

De vervoerregioraad is belangrijk omdat hij samengesteld is uit elke gemeente in de vervoerregio. Het departement dringt aan op politieke vertegenwoordiging, opdat de raad ook beslissingen kan nemen over de organisatie van aanvullend net en vervoer op maat maar ook over de mobiliteitsvisie zelf. In de praktijk zullen ambtelijke raden de politieke voorbereiden. In een aantal vervoerregio's wordt zelfs met een dagelijks bestuur gewerkt. Daarnaast zitten ook de verschillende Vlaamse administraties en de NMBS in de vervoerregioraden, en vaak ook waarnemers uit aangrenzende gemeenten, zoals de stad Sint-Niklaas in de regioraad Antwerpen, of vanwege de provincies. Het voorzitterschap is zoals gezegd gedeeld. In elke vervoerregioraad is inmiddels een politieke voorzitter aangewezen. De covoorzitter is een mobiliteitsmedewerker van het Departement MOW, die de vergaderingen voorbereidt en de studiebureaus aanstuurt. De link op slide 28 leidt naar de contactpunten. Hij onderstreept dat MOW als team met één stem probeert te spreken op de vergaderingen.

Het volgende punt is de taakstelling van de vervoerregioraad. Zoals gezegd betreft zij het voorbereiden, opstellen, evalueren en in uitvoering brengen van het regionaal mobiliteitsplan; binnen de krijtlijnen van dat mobiliteitsplan de prioriteiten bepalen in regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten; advies geven bij het geïntegreerd investeringsprogramma; bepalen van het aanvullend net en het vervoer op maat, en advies geven over het treinnet (ook al is dat, geeft hij toe, geen rechtstreekse bevoegdheid) en het kernnet; bepalen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met uitzondering van fietssnelwegen, die immers op Vlaams niveau worden bepaald; bewaken van het verknopen van de vervoers- en infrastructuurnetten en dus de combimobiliteit en de synchronodaliteit concreet invullen; prioriteren, opvolgen en evalueren van maatregelen inzake verkeersveiligheid en doorstroming. Bij vervoer op maat vermeldt hij nog als bijzondere taak de coördinatie van het tarievenbeleid en de bepaling van de tarieven.

Slide 31 geeft de regierol van het departement weer. Het departement moet overkoepelend en modusneutraal zijn. Als eerste aspect noemt hij de strategische regie, met als voorbeeld het geïntegreerd investeringsprogramma, waar het departement via overleg tot een finaal voorstel probeert te komen. Verder is het departement verantwoordelijk voor voorbereiding, opvolging en evaluatie van het globaal mobiliteitsbeleid zoals bepaald door de regering, en voor de beleidsvoorbereiding inzake tarieven, de invulling van combimobiliteit, de inrichting van vervoersknooppunten of het regelgevend kader voor Mobility as a Service.

Als coördinator van het geheel van de basisbereikbaarheid probeert het departement de 15 regionale mobiliteitsplannen af te stemmen op elkaar en in de regionale mobiliteitsvisie. Concreet doet het dat in het genoemde co-voorzitterschap. Het departement ondersteunt met expertise de opstelling van de regionale plannen en kan advies verlenen bij de opmaak van lokale. Tot slot in dit verband bereidt het ook de aanbesteding van de mobiliteitscentrale voor en neemt het een rol op in het contracteren van de vervoerders.

Het geïntegreerd investeringsprogramma bevat alle gewestelijke infrastructurele investeringen. De voorstellen in het mobiliteitsplan van de vervoerregio leveren input voor dat programma, waarbij de vervoerregio advies geeft. Uiteindelijk wordt nog steeds de beslissing genomen door de minister, waarna de raad wordt geïnformeerd over de investeringen in zijn regio.

1.9. Projectplanning van MCB-project

Als laatste onderdeel van zijn presentatie gaat de spreker in op het openbaarvervoerplan, dat deel uitmaakt van de mobiliteitsvisie van een regio. Hij overloopt

het in negen stappen. Om te beginnen werden lessen getrokken uit de vier proefprojecten. Naast de twee genoemde waren dat Mechelen-Klein-Brabant en Aalst-Dendermonde. Op basis daarvan werd en wordt regelgeving opgesteld en worden aanbestedingen voorbereid.

Tweede belangrijke stap was de installatie van de vervoerregioraden na de publicatie van het decreet. Inmiddels zijn alle bestuurlijke raden minstens één keer samengekomen, maar in de proefregio's al vaker.

Daarna zijn de studiebureaus aangesteld, die gestart zijn met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen. Een en ander liep vertraging op door een dispuut met de Inspectie van Financiën over de gunning, meer bepaald de ondertekening van digitale offertes. Gelukkig was de aanstelling wel rond toen de vervoerregio's van start gingen.

Volgende stap is het uitgebreide en decretaal vastgelegde participatietraject, gevolgd door de goedkeuring van de vervoersplannen, de organisatie van de mobiliteitscentrale, de aanwijzing van vervoerders op maat, de organisatie van de toezichthoudende vervoersautoriteit en de omzetting van de plannen in lijnen en dienstregelingen.

Basisbereikbaarheid heeft binnen het departement een uitgebreide projectstructuur, waarvan hij de complexiteit toont met een figuur (zie slide 35). Er zijn 14 deelprojecten, waarin telkens verschillende werkgroepen de doelstellingen invullen. De inzichten uit en resultaten van de proefprojecten hebben geleid tot de verruiming van de scope, van openbaar vervoer naar netwerken en infrastructuur. Ze gaven ook input aan het decreet, zoals eerder gezegd.

Vervolgens komt hij terug op de participatie, die wordt behandeld in artikel 31 van het decreet. Een substantieel luik is opgenomen in de bestekken voor de studiebureaus, dat telkens op maat van de vervoerregio moet ingevuld worden. De spreker wijst erop dat dergelijke bevragingen, die zowel in het begin, halverwege als vlak voor de finalisering moeten plaatsvinden, tijd vergen.

Dat geldt ook voor de opmaak van de openbaarvervoerplannen, die eveneens inspraak en vervolgens berekeningen vragen. Eerst doet De Lijn een budgetneutraal voorstel, waarover de regioraad opmerkingen maakt. Daarna berekent De Lijn of die wel kloppen. Dat herhaalt zich een paar keer voor het voorstel definitief is. Ook de invulling van het vervoer op maat is een uitdaging voor elke vervoerregio, die zelf het wat en hoe moet invullen. Het departement moedigt hen aan creatief te zijn, zoals Mechelen, waar men denkt over de inschakeling van het bestaande schoolvervoer in vervoer op maat. Het is dan ook niet gelukt om de openbaarvervoerplannen op zes maanden klaar te krijgen tegen de oorspronkelijke deadline. Zowel de studiebureaus als een aantal voorzitters van vervoerregio's wezen erop dat ze niet het beloofde jaar hadden gekregen om dat op een degelijke manier waar te maken.

De operationalisering van de mobiliteitscentrale hangt dan weer af van de vervoersplannen en de invulling van het vervoer op maat. Bovendien zijn afspraken over data en standaarden nodig. De gunning wordt grondig voorbereid, in twee stappen. Eerst komt er de publicatie van de selectieleidraad en het technische bestek, die een jaar zullen vergen, gevolgd door de effectieve opstart. Het doel is eind 2020 personeel te werven en in gebouwen en IT te voorzien (of te laten voorzien door een marktpartij), in voorjaar 2021 te testen en in oktober 2021 proef te draaien. Hij wijst nogmaals op de complexiteit van de taken in een dergelijke centrale, die nog nergens bestaat, ook al liet het departement zich bij de voorbereiding wel inspireren door buitenlandse voorbeelden.

Volume en aard van het vervoer op maat hangen af van de gekozen modus. Zoals gezegd is het afhankelijk van de vervoersplannen. Men moet immers eerst weten waar het kern- en aanvullend net precies liggen. Verder moet de vervoersautoriteit opgestart worden, voor de beheercontrole en het contractbeheer van de mobiliteitscentrale, de organisatie van het indiceringsproces, het contracteren van de vervoerders en de aanbesteding van het openbaar vervoer in het pilootproject. In het kader van de verhoging van de regiecapaciteit van het departement is overleg met De Lijn nodig over de overname van taken. Doel is om de autoriteit op te starten in 2020 opdat zij actief kan zijn tegen de operationalisering van de mobiliteitscentrale in 2021.

De omzetting van de vervoersplannen vereist zoals gezegd een doorrekening van de voorlopige plannen door De Lijn, die vervolgens een jaar nodig heeft om hen om te zetten in definitieve dienstregelingen en lijnen. De inwerkingtreding daarvan valt best samen met de aanpassing van de treinregeling, die meestal in december plaatsvindt.

1.10. Voorstel nieuwe timing

Al deze noodzakelijke elementen om tot de invoering van basisbereikbaarheid te komen, hebben het departement tot het voorstel gebracht om de deadline van eind 2020 met een jaar op te schuiven. Noch de vervoerregioplannen, noch de openbaarvervoerplannen zijn immers klaar, nog afgezien van de andere genoemde bouwstenen. Daarop toont hij een tabel met de oorspronkelijke en de nieuwe timing (slide 47 en 48). Het doel is dat tegen de zomer van 2020 alle openbaarvervoerplannen goedgekeurd raken, gevolgd door een laatste doorrekening, waarna in het najaar de regionale mobiliteitsplannen kunnen afgerond worden, inclusief participatie en de netwerken. Op dat moment kan ook kennis genomen worden van het uit te rollen openbaarvervoerplan en kan de gunning van de mobiliteitscentrale plaatsvinden.

Het kern- en aanvullend net wordt in dezelfde periodes respectievelijk voorbereid en uitgerold. Voor dat laatste is de deadline zeer strikt: 12 december 2021. Voor datzelfde jaar vermeldt hij ook nog de voorbereiding en de uitrol van de mobiliteitscentrale en de beheercontrole door het departement en de vervoersautoriteit.

In het voorjaar van 2021 moet de volledige mobiliteitsvisie (inclusief infrastructuur) afgerond worden en in het najaar goedgekeurd.

1.11. Dringende vervolgstappen

Als eerstvolgende prioriteit voor het departement noemt hij de uitvoering van de benchmark van De Lijn, gevolgd door de opmaak van de verdere regelgeving in een of meer uitvoeringsbesluiten en de vastlegging van een nieuwe wegencategorisering, naast de uitwerking van nog andere topics.

De spreker wijst erop dat de genoemde benchmark niet de Europese benchmark is. Hij is dieper en bekijkt meer criteria. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het besluit van de Vlaamse Regering hierover, waarna men zo snel mogelijk met de studie wil beginnen. Ingeval een nieuwe operator wordt aangewezen door de regering, moeten de consequenties op het vlak van personeel en timing opgevangen worden. In afwachting wordt de verlenging van De Lijn als interne operator aangemeld bij de EU.

Voor het genoemde regeringsbesluit wordt gemikt op een eerste, principiële goedkeuring voor het einde van 2019, en binnen enkele maanden de definitieve. In een tweede uitvoeringsbesluit moeten bepalingen komen over de kwaliteitseisen voor het kern- en aanvullend net, de exploitatie en de tarieven, de wegencategorisering,

data en hun standaardisering, de monitoring van het mobiliteitssysteem, en de mobipunten, haltes en kades, naast de omzetting van bestaande bepalingen uit de omzendbrief over de werking van de vervoerregio's. Doel is om dat regelgevend proces volgend jaar af te ronden. Om de timing te onderbouwen, toont hij nog een slide met het traject dat moet doorlopen worden voor een besluit van de Vlaamse Regering in werking treedt (slide 53).

De vastlegging van een nieuwe wegcategorisering vereist de opheffing van de oude en de voorstelling van nieuwe in een verzameldecreet, gevolgd door een besluit van de Vlaamse Regering met de selectiecriteria, inrichtingsprincipes en de selectie zelf van het hoofdwegennet. Het onderliggende wegennet is een beslissing van de vervoerregio in het regionale mobiliteitsplan. Aandachtspunt is wie eigenaar en beheerder wordt van welke categorie van weg.

Tot slot vat de spreker nog een keer de essentie samen: betere bereikbaarheid, meer gericht op de vraag, meer inspraak, grotere efficiëntie, meer combimobiliteit en meer synchronomodaliteit.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens ziet kansen voor inspraak van de lokale besturen en voor de verbetering van het openbaar vervoer. Hij is wel sceptisch over de samenwerking met de NMBS, hoe logisch het ook is om het Vlaamse openbaar vervoer te enten op het treinnet, en hoe cruciaal die ook is voor aansluiting, informatiedoorstroming, en afstemming van tarieven en dienstregelingen. Is dat ook de ervaring van het departement? Hoe kan dat verholpen worden?

Verder stelt hij in de vervoerregio's koudwatervrees vast om het aanvullend net en het vervoer op maat grondig te bekijken. Veel gemeenten proberen gewoon zo veel mogelijk regulier vervoer van de Lijn bij zich te houden, stelt hij vast. Stelt ook het departement vast dat men bang is om verder te kijken dan het bestaande? Hoe kan men de vervoerregio's stimuleren om ook alternatieven in te zetten?

Wanneer komt er duidelijkheid over de extra middelen voor vervoer op maat die het regeerakkoord belooft? Wat zijn de criteria voor de verdeling?

Wat de ontwikkeling van apps betreft, zoals die in de proefregio Antwerpen, is hij bang dat wie door Vlaanderen reist, in elke regio een andere app zal nodig hebben. Wordt gezocht naar samenwerking? Komt er overall een aparte mobiliteitscentrale of worden ook daar de krachten gebundeld met het oog op (kosten)efficiëntie? Streven naar herkenbare mobipunten is alvast geheel terecht, maar wat is de timing van hun uitrol? Hoe ziet het departement de uitbating als het die niet zelf verzorgt?

Tot slot is hij het eens om de regionaden verantwoordelijkheid te geven in de tarifiering van vervoer op maat, maar pleit hij wel voor benchmarking. Hij is ook tevreden dat ze het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, maar worden ook criteria opgelegd door het departement? Of is de vrijheid maximaal, waardoor mogelijk competitie ontstaat in de subsidiëring?

2.2. Tussenkoms van Wim Verheyden

Wim Verheyden hoort van het burgerplatform in de proefregio Mechelen-Klein-Brabant dat het vervoer op maat nog op heel wat praktische problemen botst. Hij vermeldt de moeilijkheid om de centrale te bellen of te reserveren via de website.

Er is ook nog geen app. Hij vreest dat die problemen een belemmering zullen vormen om tot meer combimobiliteit te komen.

Het doortrekken van de Antwerpse waterbus zou interessant zijn voor Klein-Brabant en Temse, maar volgens de beleidsnota moet dat gefinancierd worden met het budget voor vervoer op maat. Daar is echter nog geen zicht op, wat tot onzekerheid leidt. Is het mogelijk dat verenigingen van gebruikers inspraak krijgen in de vervoerregio's, en dat dus niet alleen naar de gemeenten geluisterd wordt, hoe belangrijk dat ook is?

2.3. Tussenkomsst van Jeremie Vaneekhout

Jeremie Vaneekhout vraagt of de ambitieuze timing haalbaar is. Heeft het departement de indruk dat de lokale besturen zich nauw betrokken voelen en de oefening belangrijk vinden? Zal het ontbreken van extra middelen niet tot wrijving leiden? Op welke criteria wordt de verdeling gebaseerd? Binnen welk kader zal gewerkt worden als de Vlaamse Regering inderdaad het Mobiliteitsplan Vlaanderen stopzet? Wat zijn de plannen van de minister op dat vlak? Is het niet aan de Vlaamse overheid om duidelijke doelstellingen als kader aan te reiken aan de vervoerregio's? Vooralsnog blijft dat heel vaag.

De plannen hangen natuurlijk sterk samen met de evolutie in de ruimtelijke planning. Is er plaats voor uitwisseling en structureel overleg wat dat betreft? Worden de adviezen van de vervoerregio's over fietsinfrastructuur of het kernnet opgevolgd?

2.4. Tussenkomsst van Karin Brouwers

Karin Brouwers waardeert dat het streven naar basisbereikbaarheid ook leidt naar een transversale omslag in het departement zelf. Dat alle verbindingen, van fiets tot waterweg, samenkomen in de werkgroepen, was vroeger niet altijd het geval. Haar fractie kan zich vinden in het voorgestelde uitstel, de implementatie van het nieuwe concept basisbereikbaarheid leek haar altijd al te complex om in een jaar rond te krijgen. Zij verkiest dat het operationeel klaar is voor het op het terrein wordt uitgerold, want de gebruiker is niet gebaat bij een chaotische start. Het is dan ook belangrijk dat goedkeuring en uitvoering voor alle lagen van het net gelijk gebeurt.

Het lid onderstreept daarbij het belang van het participatietraject, waarvoor voldoende tijd moet worden uitgetrokken. Ook zij hoopt dat gebruikersverenigingen nauw betrokken worden, zeker voor het vervoer op maat, maar niet alleen daar. Ze waarschuwt dan ook dat participatie op maat van de regio nergens tot een minimalistische aanpak mag leiden.

Zij dringt erop aan de benchmark van De Lijn zo snel mogelijk uit te voeren, want de resultaten hebben grote gevolgen voor het gepresenteerde verhaal. Doel moet zijn dat de regering in het najaar van 2020 kan beslissen over de interne operator. Zij gaat er alvast van uit dat De Lijn de benchmark haalt, wat voor de nodige rust bij de organisatie en het personeel zal zorgen.

Ook zij stelt vast dat nog niet bekend is hoe de extra middelen voor vervoer op maat over de vervoerregio's worden verdeeld. Haar fractie pleit ervoor dit snel mee te delen, opdat ze er rekening mee kunnen houden bij de opstelling van hun vervoerplan. Zo kan ook worden vermeden dat het vervoer op maat niet tijdig georganiseerd raakt tegen de start van de basisbereikbaarheid. Voor haar fractie moeten thans op het vlak van openbaar vervoer onderbedeelde vervoerregio's prioritair kunnen genieten van het extra budget, waarbij ze in het bijzonder de meer perifere gebieden noemt.

Onduidelijk blijft of de mobiliteitscentrale op Vlaams dan wel regionaal niveau georganiseerd wordt. Ook een bestek is dringend nodig. Zij sluit zich tevens aan bij de opmerking over het gevaar van een wildgroei aan apps. Verder vraagt ze verduidelijking over de toekomst van de diensten aangepast vervoer. Zelf had ze begrepen dat die samen met hun subsidies mee zouden opgenomen worden in de mobiliteitscentrales en niet vervangen door iets anders. Zij werken nu trouwens al vaak met een dergelijke centrale, die men kan bellen. Het lid wijst erop dat de mensen uit die doelgroep een meer bijzondere benadering vergen dan het algemene publiek. Zij dringt erop aan de aandacht daarvoor mee te nemen in de mobiliteitscentrale.

Wie draagt de kosten voor de aanleg en inrichting van de mobipunten als het departement ze niet zelf uitbaat?

2.5. Tussenkomsst van Jos D'Haese

Jos D'Haese bespeurt een valkuil in openbaar vervoer dat louter vraaggestuurd georganiseerd is. Men mist op die manier namelijk de mogelijkheid om door een groter aanbod ook de vraag te vergroten, zoals men bijvoorbeeld in Duinkerke realiseerde.

Wat het aanvullend net betreft, informeert hij naar de manier waarop de continuïteit tussen vervoerregio's wordt gegarandeerd. Gaan de bussen nog over de grenzen van vervoerregio's rijden?

Wat zijn buurtbussen? Waarom staat nergens openbaar vervoer bij vervoer op maat? Is het de bedoeling dat De Lijn in die laag helemaal geen aanbod meer heeft, waardoor de prijs altijd hoger zal zijn dan vandaag? Komen er verschillende prijzen in de vervoerregio's of komt er een overkoepelend tarief? Wat bij de overschrijding van regiogrenzen? In dit verband wijst hij ook op de verlaging van de flexibiliteit ten opzichte van een gegarandeerd aanbod, met als gevolg dat mensen sneller voor de auto zullen kiezen dan wel thuisblijven. Zal een deel van het budget van De Lijn naar vervoer op maat gaan, aangezien slechts beperkte extra middelen worden ingezet?

De mobiliteitscentrale lijkt hem een ongelooflijk complexe affaire. Riskeert men geen grote overheadkosten, waardoor middelen verloren gaan voor het rijden zelf, en versnippering, wat eens te meer vragen doet rijzen over het overschrijden van regiogrenzen? Hij heeft ook bedenkingen bij de keuze voor private apps, die immers winstgevend moeten zijn. En wat is de verhouding met de mobiliteitscentrale? Moet zij die gunnen of zelf runnen?

Zeker in de buitengebieden zijn er thans grote tekorten op het vlak van openbaar vervoer. Denkt het departement dat het mogelijk is om met de huidige middelen wel voor dekking van het hele gebied te zorgen en dat op maat van wat de mensen nodig hebben, zoals het decreet ambieert?

2.6. Tussenkomsst van Els Robeyns

Ook *Els Robeyns* vindt het uitstel terecht, al is het nieuwe voorstel nog steeds heel krap. Met de vele onduidelijkheden die er vandaag nog zijn over vervoer op maat, zal het moeilijk zijn om tegen zomer 2020 een vervoerplan klaar te hebben. De mededeling van de minister dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen niet meer in de planning is opgenomen, heeft tot gevolg dat de regioraden een plan moeten opstellen zonder duidelijkheid over het kader op Vlaams niveau. Dat vindt ze nog steeds een vreemde manier van werken.

De belangrijkste zorgen baart echter het vervoer op maat. De gesloten enveloppe zorgt er om te beginnen voor dat meer middelen voor de ene lijn zorgen voor de vermindering bij een andere. Dat bemoeilijkt de omzetting van de theorie in de praktijk. De concrete financiering voor vervoer op maat is bovendien nog steeds niet duidelijk. Heeft het uitstel impact op de middelen? Is het een goed idee om één mobiliteitscentrale voor heel Vlaanderen op te richten? Ook zij wil weten of de thans zeer goed werkende, provinciale mindermobielencentralen daarin opgenomen worden. Garandeert men dat de dienstverlening op maat even goed blijft? Blijft een rol weggelegd voor De Lijn of wordt vervoer op maat helemaal privaat?

Moeten niet alleen de globale mobiliteitsplannen maar ook de openbaarvervoerplannen door alle gemeenteraden goedgekeurd worden? Tot slot vraagt ze nog naar de exacte timing van de benchmark van De Lijn en de verhouding met die van de uitrol van de basisbereikbaarheid. Wat is het grote verschil met de Europese benchmark?

2.7. Tussenkomen van Marino Keulen

Marino Keulen roept het departement op zich aan de nieuwe timing te houden, met het oog op de geloofwaardigheid. Hoe evalueert het de werking van de vervoerregio's en hun raden? Is de secretaris-generaal tevreden over de manier waarop het departement zijn regierol opneemt? Verloopt het overleg tussen de lokale besturen en andere actoren zoals De Lijn goed? Waar zit de NMBS mee rond de tafel? Tot slot sluit hij zich aan bij de vragen over de verdeling van de bijkomende middelen voor vervoer op maat.

3. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert antwoordt dat de NMBS de laatste jaren toegankelijker is geworden. De samenwerking is nog niet ideaal maar gaat erop vooruit.

Vervoer op maat is niet zozeer een kwestie van vrees als van onbekendheid. Vervoerregio's zoeken naar wat dat kan zijn, geïnspireerd door studie bureaus, het buitenland, en de eigen experts van het departement, die voorbeelden geven en suggesties doen. In West-Vlaanderen leidde dat gaandeweg tot Westflex, in Antwerpen bekijkt men de concrete uitrol van een fietsdeelsysteem over de hele regio. Hij erkent dat er nog geen duidelijkheid is over de verdeling van de extra middelen voor vervoer op maat. De criteria worden nog bekeken en vormen nog voorwerp van overleg met de minister.

Of er nu één app komt dan wel een veelheid, is evenmin al duidelijk, maar dat laatste hoeft geen hindernis te zijn. Voor het parkeren is dat ook zo en niemand klaagt daarover. Zelf laat hij dat liever aan de marktwerking over. De overheid hoeft alleen de voorwaarden te bepalen.

Wat de timing van de mobipunten betreft, verzekert hij dat zij tot de eerste prioriteiten behoren, waaraan nu al gewerkt wordt. Het is logisch dat het gewest een rol speelt in de financiering van mobipunten gelegen aan gewestwegen. Aan gemeentewegen moeten andere oplossingen gezocht worden, maar die zijn vandaag nog niet bepaald, al wordt er gedacht aan iets soortgelijks als bij schoolomgevingen. Uitbating door de overheid dan wel een marktpartij is evenmin al uitgeklaard. Zelf verwacht hij een gemengd verhaal. Zeker is wel dat goed onderhoud belangrijk is voor de aantrekkelijkheid.

Over de tarieven herhaalt hij dat de vervanging van het Exploitatie- en Tarievenbesluit moet geregeld worden in een besluit van de Vlaamse Regering. Als de regering dat wil kan dat ook een kader bieden voor die van vervoer op maat. Daarmee kan men echter geen verschillen tussen vervoerregio's uitsluiten en dat

is ook niet onlogisch. Een regio als Antwerpen heeft, wat de prijzen betreft, een beter businessmodel dan een plattelandsgebied.

Wat de kritiek van Wim Verheyden op de werking van de mobiliteitscentrales betreft, wijst hij erop dat die over de bestaande mobiliteitscentrale van De Lijn gaat, niet over de toekomstige, want die bestaan nog niet. Dat neemt niet weg dat klachten over informatiedoorstroming of dienstverlening als lessen moeten meegenomen worden in de organisatie van de nieuwe centrale. Of er één mobiliteitscentrale komt dan wel meerdere, is nog een open vraag. Zeker is wel dat er maar één manier van werken komt.

Het doortrekken van de waterbus naar Klein-Brabant is bespreekbaar, maar moet bekeken worden in het licht van vervoersefficiëntie en de kosten in vergelijking met alternatieven.

Uiteraard kan in de participatie ook inspraak van gebruikers opgenomen worden, maar dat moeten de vervoerregio's zelf bepalen.

Hij beseft dat de timing ambitieus is maar ook dat die moet gehaald worden. De spreker treedt Marino Keulen bij dat duidelijkheid over de extra middelen cruciaal is om de timing van vervoer op maat te halen.

Als covoorzitter van twee vervoerregio's stelt hij alvast vast dat druk bezette lokale politici naar de vergaderingen van de vervoerregioraden komen, waaruit op zich al interesse blijkt. Volgens hem engageren de lokale besturen zich wel degelijk. Zeker als het concreter wordt, nemen ze deel aan de discussie.

Voor alle duidelijkheid onderstreept hij dat er wel degelijk extra middelen komen voor vervoer op maat, maar het klopt dat die nog moeten verdeeld worden.

Over het Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft de minister al geantwoord bij de bespreking van de beleidsnota. Ook het departement adviseerde om niet met de huidige aanpak te blijven werken voor een Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is immers al vier keer geprobeerd en raakte nooit af. Hij geeft dan de voorkeur aan een proces dat wel tot een mobiliteitsvisie leidt, waarin rekening wordt gehouden met wat uit de vervoerregio's komt.

Verder verzekert hij dat Ruimtelijke Ordening betrokken is in de vervoerregio's en in het team MOW. Recent sloten de departementen Mobiliteit en Omgeving nog een overeenkomst over samenwerking in het kader van basisbereikbaarheid, met concrete afspraken.

Hij treedt bij dat het concept operationeel klaar moet zijn bij de inwerkingtreding: het hele systeem moet tegelijk en in één keer ingevoerd worden. Hij bevestigt nogmaals de bedoeling dat de beslissing op grond van de benchmark van De Lijn in 2020 genomen wordt. Eerst is nog wel het genoemde besluit van de Vlaamse Regering nodig. Hij verzekert ook dat binnenkort het selectiebestek voor de mobiliteitscentrale wordt opgemaakt.

De diensten aangepast vervoer zullen niet vervangen worden want ze kunnen perfect ingeschakeld worden in het systeem. Zij houden wel op te bestaan als apart circuit. De discussie over de verdeling van de kosten wordt gevoerd door de vervoerregioraden.

Aanbod creëert vraag, maar niet altijd de juiste. De gratis bussen in Hasselt deden fietsers overstappen op de bus. Vraag is of dat is wat men wil. Basisbereikbaarheid richt zich op het bestaande potentieel, maar niet noodzakelijk met standaard

beschikbaar aanbod, al worden de grote lijnen wel afgestemd op het potentieel van de grote vraag.

De mobiliteit over regiogrenzen wordt onder meer gegarandeerd doordat De Lijn haar kernnet monitort over heel Vlaanderen. Ook het departement probeert in zijn deelname aan de regioraden de continuïteit te verzekeren. Elke maand overleggen ook alle covoorzitters. Hij verzekert dat er voldoende mechanismen zijn voor buur-regio's om met elkaar te overleggen.

Buurtbussen kunnen het Nederlandse voorbeeld volgen maar er zijn ook verenigingen die een bus organiseren. Vervoer op maat is nog in ontwikkeling, en er mag zo breed en creatief gedacht worden als mogelijk.

Verder is hij niet zo zeker dat aanvragen minder flexibel is. Mobility as a Service-apps bieden net een kans om de flexibiliteit te vergroten door reizen te vergemakkelijken. Men hoeft immers niet alle modi apart te boeken.

De Lijn verliest geen middelen voor het gedeelte kern- en aanvullend net, maar het gedeelte dat vroeger naar belbussen ging, gaat inderdaad naar vervoer op maat. Dat krijgt ook de middelen voor leerlingenvervoer en de diensten aangepast vervoer, aangevuld met de extra budgetten waarover nog een beslissing moet genomen worden.

Er zijn inderdaad overheadkosten, maar men vergemakkelijkt er wel het leven van de reiziger mee. Doel is wel om de kosten, via de aanbesteding, zo laag mogelijk te krijgen. Het is logisch dat men voor een grote vraag met grotere openbaarvervoerelementen werkt, op die met een kleinere met meer gepersonaliseerd vervoer.

Wat het Mobiliteitsplan Vlaanderen betreft, wijst hij erop dat het departement met een toekomstverkenning bezig is, waarover binnenkort partners bevraagd worden en de komende maanden een simulatieoefening wordt uitgevoerd. Doel is een mobiliteitsvisie eind 2021.

De vervoerregioraden zijn zeer nuttig voor de Vlaamse overheid. Vanaf de jaren negentig stapte zij naar de gemeenten om hen te helpen met hun mobiliteitsplan. Ondertussen kunnen de lokale overheden dat zelf, zodat de Vlaamse overheid zich kan concentreren op haar regionale regierol. Concreet ondersteunt ze de vervoerregio's door covoorzitters te leveren, tips te geven, administratieve processen te ondersteunen en het geïntegreerd investeringsprogramma te coördineren.

4. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Lydia Peeters heeft de vraag om de waterbus door te trekken, inderdaad doorverwezen naar de vervoerregioraad.

Verder herhaalt ze dat de regering niet opnieuw een ellenlang proces naar een Vlaams Mobiliteitsplan wil opstarten. Zij verkiest de aanpak van het departement met zijn toekomstverkenning en onderstreept daarbij zijn modusneutrale rol. Doel is een autonoom en sterk kader, dat waakt over de uniformiteit in het geheel.

Wat vervoer op maat betreft, zijn de middelen die De Lijn daarvoor kreeg – ongeveer 28 miljoen euro – toegewezen aan de vervoerregio's. In het kader van het groeipad uit het regeerakkoord en de beleidsnota is voor 2020 een bedrag van 6 miljoen euro uitgetrokken en 31 miljoen euro tegen 2024. Het genoemde leerling- en aangepast vervoer voegen daar nog 104 miljoen euro aan toe. Dat is al een mooi begin, ook al is er nog geen pasklaar antwoord op de vraag over de

verdeling. Het is nu aan de vervoerregioraden om zich te beraden over wat ze nu precies willen als vraag-gestuurd aanbod. Er zijn tal van mogelijkheden.

Voor de verdediging van de keuze voor een vraag- in de plaats van aanbodgestuurd systeem verwijst ze naar de resolutie van 2015, die finaal leidde naar het decreet basisbereikbaarheid. Er moet nu alles op alles gezet worden om dat uit te voeren. Ze verzekert dat de regering focust op de timing. Het uitstel van een jaar is zeker geen pauze. Ze bevestigt de door de secretaris-generaal beschreven nieuwe timing.

Tot slot hoopt ze dat de lokale besturen er vertrouwen in hebben dat de nieuwe aanpak er wel degelijk is om hun inspraak te geven, terwijl ze vroeger van De Lijn vernamen wat die beslist had. Zij hoopt dat ze die kans grijpen voor het heil van de gebruiker.

5. Replieken

Bert Maertens hoorde, wat de NMBS betreft, een antwoord over de bilaterale contacten op topniveau, maar niet over de operationele samenwerking in de vervoerregioraden. Hij onderstreept voorts dat hij niet tegen private ontwikkeling van apps is. Hij herhaalt ook zijn vraag over het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

Wim Verheyden herhaalt zijn vraag over de gebruikersorganisaties en hun directe afvaardiging zonder de tussenweg van politici. Hij hoopt ook dat de vervoerregioraden rekening kunnen houden met de bezorgdheden die voortkomen uit de ervaringen met de bestaande mobiliteitscentrales.

Jeremie Vaneeckhout blijft erbij dat het budget voor het aanvullend net hetzelfde blijft, wat tot gevolg heeft dat elke ambitie elders verlies veroorzaakt. Verder roept hij op tot een debat in de commissie over de wijziging van de wegcategory. Eens te meer pleit hij voor het maximale streven naar één systeem met één app en één centrale, en dat ook meteen in de gunningsvoorwaarden op te nemen. In welke mate wordt in de mogelijkheid voorzien dat de resultaten van de participatie wegen op het openbaarvervoerplan? Tegenover de pleidooien voor het respecteren van de timing, plaatst hij er een voor de kwaliteit van het werk en voor een voldoende personeelsbezetting van het departement.

Karin Brouwers pleit er nogmaals voor dat departement en minister de vervoerregio's, die bevoegd zijn voor de participatie, stimuleren om de gebruikers inspraak te geven. Om hen gaat het immers in de basisbereikbaarheid, onderstreept ze. Het klopt toch dat de mobiliteitscentrales voor het hele traject worden ontwikkeld en niet alleen voor vervoer op maat? Zij roept nogmaals op de welzijnscomponent daarin mee te nemen en hoopt dat het departement de effectieve uitrol goed opvolgt opdat geen hiaten vallen.

Jos D'Haese is niet gerustgesteld. Niet alleen is er vandaag nog veel onduidelijkheid over iets dat over twee jaar van start moet gaan, maar bovendien ontstaat een onwaarschijnlijke versnippering, in aanbieders, apps, centrales en tarieven. Hij verwacht chaos. De vraag is ook wat dergelijke Mobility as a Service gaat kosten aan de gebruiker. Maar die vraag wordt niet beantwoord, terwijl het evident is dat het duurder wordt dan openbaar vervoer. Hij voorspelt dan ook een toenemende vervoersarmoede voor wie buiten het kern- en het aanvullende net woont. De suggestie om openbaar vervoer door buschauffeurs met een degelijk arbeidscontract voor een deel te vervangen door diensten van vrijwilligers noemt hij tot slot choquerend.

Lydia Peeters gelooft in de lokale besturen, die wel zullen melden als een gebied of een groep tekortgedaan wordt. Niemand heeft gezegd dat de buschauffeurs van

De Lijn worden vervangen door vrijwilligers. Wel dat in vervoer op maat heel veel kan. Het kan dus ook zijn dat verenigingen een bus inleggen, maar dat betekent dus niet dat de genoemde chauffeurs worden vervangen. Zij herhaalt ook de cijfers voor de middelen die worden ingezet in vervoer op maat en dat de vervoerregioraden de participatie regelen, al adviseert ze hen zoveel mogelijk mensen te betrekken.

Filip Boelaert vult nog aan dat de NMBS wel degelijk ook aanwezig is in vervoerregioraden, in tegenstelling tot vroeger. Dat is nog niet overal het geval, er is nog een weg af te leggen. Criteria handhaven voor het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk lijkt hem inderdaad iets wat de Vlaamse overheid moet doen. Plannen en participeren zijn zeker verenigbaar, want het openbaarvervoerplan is nooit af. Hij verwacht jaarlijkse aanpassingen zoals vandaag het geval is. De spreker verzekert dat mobiliteitscentrales niet alleen informatie geven over vervoer op maat maar ook over openbaar vervoer. Opvolgen of uit de projecten geleerd wordt, wordt een taak van de vervoersautoriteit.

Jos D'Haese wil weten of de overheid gaat tussenkomen in de prijzen voor taxiriten in het kader van vervoer op maat.

Lydia Peeters wijst hem op het Taxidecreet. De Vlaamse overheid bepaalt de tarieven niet, maar laat dat over aan de markt. De minister ziet in het kader van vervoer op maat wel een optimale samenwerking mogelijk, samen met nog andere oplossingen.

Voor *Jos D'Haese* blijft de vraag wat het verschil in prijs zal zijn voor een burger die in zijn regio de bus kan nemen en een die een taxi moet bellen in het kader van vervoer op maat.

Ook *Jeremie Vaneckhout* vindt die vraag relevant.

Filip Boelaert merkt op dat de vervoerregioraad kan beslissen om tussen te komen in taxitarieven.

Jeremie Vaneckhout vindt dat iets heel anders dan een pleidooi om de markt te laten bepalen hoeveel de eindgebruiker betaalt.

Lydia Peeters gaat geen prijzen per kilometer vastleggen, verzekert ze. Het is aan de vervoerregioraden om te bepalen hoe zij vervoer op maat invullen. Dat kan met De Lijn, met andere bussen, taxi's, deelautofirma's enzovoort. Het beschikbare budget kan gebruikt worden in functie daarvan. Die beslissingen komen toe aan de vervoerregio.

Bart CLAES,
voorzitter

Bert MAERTENS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

EU	Europese Unie
IT	informatietechnologie
MCB	Management Comité Beleidsdomein MOW
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
PDCA	plan do check act
SUMP	sustainable urban mobility plan
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten