



Vlaams
Parlement

vergadering **C255**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 april 2021

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nieuwe uitstel van de uitrol van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid

– 43 (2020-2021)

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsingsprocedure bij de Raad van State met betrekking tot de gunning van de Mobiliteitscentrale

– 44 (2020-2021)

3

INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nieuwe uitstel van de uitrol van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid – 43 (2020-2021)

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsingsprocedure bij de Raad van State met betrekking tot de gunning van de Mobiliteitscentrale – 44 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Op 2 april heeft de Vlaamse Regering de opdracht voor de Mobiliteitscentrale gegund. Doordat minstens een van de betrokkenen een schorsingsverzoek heeft ingediend bij de Raad van State, loopt de procedure opnieuw vertraging op, en zal het decreet Basisbereikbaarheid niet kunnen worden uitgerold vanaf 1 januari 2022. Dat decreet is een enorm grote hervorming. Het openbaar vervoer gaat van aanbod- naar vraaggestuurd.

Er was al veel twijfel bij de timing. Verschillende fracties, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en andere mobiliteitsorganisaties vroegen om uitstel van de hervorming. Ze vreesden dat men niet klaar was om de hervorming vanaf dag één succesvol uit te voeren zodat iedereen zou zeggen: 'Dat is wat we nodig hadden, die hervorming gaat bijdragen tot de modal shift en een beter aanbod.' De vrees dat dit niet zou lukken, is nu bevestigd.

Dit is al het tweede uitstel. De hervorming had begin dit jaar moeten ingaan. Dit is uiteraard geen voorbeeld van goed bestuur. Dit is niet hoe het zou moeten.

Tijdens de commissievergadering van 22 april stelde u dat u alle actoren op de hoogte zou brengen en een aantal actoren zou verzoeken om hun activiteiten verder te zetten na 1 januari. Er blijven echter heel wat zaken onduidelijk. Minister, wij roepen op om deze pijnlijke episode – twee keer zo'n hervorming uitstellen is toch niet fraai – om te zetten in een kans. Er dreigen enorme hiaten in het aanbod. We weten dat vervoersarmoede dreigt als we haltes afschaffen en er geen goed aanbod van vervoer op maat in de plaats komt. We weten dat men rond deelmobiliteit nog helemaal niet klaar was om op 1 januari te starten. Er is nog veel werk aan de tariefintegratie. Vooral, minister, is een grondig publiek debat nog nodig, niet alleen met de gemeenten, die mee aan de tafel zaten in de verschillende vervoerregio's, maar vooral met de gebruikers van het openbaar vervoer. Het is hoog tijd dat u naar hen gaat luisteren om te zien waar die hiaten zitten en hoe we dat kunnen verbeteren.

Hebt u inmiddels weet van bijkomende verzoeken tot schorsing? Kunt u al zeggen hoelang de procedure bij de Raad van State zal duren?

Zal de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid integraal zijn? Zal ook de uitrol van het kern- en aanvullend net worden uitgesteld? Ik ga ervan uit van wel, het kern- en aanvullend net kan niet functioneren zonder een goed vervoer op maat. Het zou toch goed zijn om die verduidelijking hier vandaag te krijgen.

Door de lopende procedure dreigt de onzekerheid enkele maanden te duren. Zou het niet beter zijn om die procedure bij de Raad van State af te wachten in plaats van nu te bepalen hoelang u alles gaat uitstellen?

Het lijkt mij beter om meteen een voldoende lange periode van uitstel te kiezen, zodat heel het veld weet waar het aan toe is. Wij stellen voor om de uitrol meteen

uit te stellen tot 1 januari 2023. Hoe staat u daartegenover? Wat zijn uw argumenten om dat eventueel niet te doen?

U hebt de verschillende actoren gecontacteerd. Welke reacties hebt u tot dusver van hen ontvangen? Kunnen initiatieven als de belbus, de mobiliteitscentrale aangepast vervoer en de diensten aangepast vervoer hun werking na 1 januari verderzetten?

De laatste vraag is voor mij misschien wel de belangrijkste. Op welke manier wilt u van dit uitstel gebruikmaken om de hiaten in het toekomstige aanbod te detecteren en daar verbeteringen voor voor te stellen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, we hebben het inderdaad al vaak gehad over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Het is al met een jaar uitgesteld. We hebben De Lijn en het consortium rond De Lijn gehad, die zich hebben teruggetrokken rond de gunning van de Mobiliteitscentrale, met de boodschap dat er heel veel onzekerheden waren en dat het allemaal niet haalbaar was. We hebben het signaal van de VVSG gehad, die ook een uitstel van zes maanden vroeg, omdat er in de praktijk nog zoveel moest gebeuren om op 1 januari 2022 te kunnen starten. Toen heb ik ook een interpellatie ingediend, met de vraag of u daarop zou ingaan en of u op zijn minst werk zou maken van een plan B, zodat, als zou blijken dat die heel complexe operatie toch niet van een leien dakje zou lopen, er een alternatief voorhanden was dat uit de lade kon worden getrokken. U hebt toen gezegd dat het inderdaad een complexe operatie was en dat er nog veel werk op de tafel lag, maar dat u ervan overtuigd was dat de timing haalbaar bleef.

Dan hebben we de commissievergadering van vorige week gehad, met de vraag van collega Brouwers. U hebt toen bevestigd dat de Vlaamse Regering de beslissing had genomen rond de gunning van de Mobiliteitscentrale en dat tijdens de standstillperiode een van de aanbieders een procedure bij de Raad van State gestart is, waardoor er alleszins een schorsing lopende is. U erkende toen dat de deadline van 1 januari niet haalbaar is, maar veel meer informatie kon u toen nog niet geven. Vandaar de vragen van vandaag, minister.

Als u zegt dat de deadline niet haalbaar is, gaat dat over de deadline van de volledige basisbereikbaarheid, of gaat het enkel over de deadline van het stuk vervoer op maat? Laat duidelijk zijn dat het kern- en aanvullend net opstarten en vervoer op maat achter laten blijven, wat ons betreft geen wenselijke piste is. Dat zou betekenen dat heel veel landelijke gebieden zonder openbaar vervoer zouden vallen. Het ene realiseren zonder het andere, lijkt ons zeker niet wenselijk. Er moet een alternatief gezocht worden om die situatie te vermijden. Heel veel mobiliteitsorganisaties hebben het u al gevraagd en vragen het nu opnieuw, om met een plan B te komen, zodanig dat de uitvoer van het volledige decreet Basisbereikbaarheid kan worden uitgesteld.

Net als collega Bex denk ik dat we van de nood een deugd moeten maken en dat uitstel ook opportuniteiten biedt. Er zijn nog heel veel onduidelijkheden bij de reizigers en bij de lokale besturen over hoe die basisbereikbaarheid en het vervoer op maat precies het openbaarvervoeraanbod gaan veranderen. Er is nog heel wat werk op het vlak van geïntegreerde planning en tariefintegratie.

Het creëert ook ruimte om te kijken of de Mobiliteitscentrale wel de beste oplossing is. Met een uitstel kan er ook werk gemaakt worden van een integraal tariefsysteem en van inspraak en participatie, zodat we maximaal kunnen inspelen op de noden en wensen van de reizigers. Het geeft ons ook tijd en ruimte om de huidige plannen nog eens allemaal grondig onder de loep te nemen en waar nodig eventueel nog bij te sturen.

Minister, ik heb gelijkaardige vragen als collega Bex. Waarover gaat de vordering tot schorsing bij de Raad van State door een van de kandidaten? Zijn er nog andere procedures bij de Raad van State door andere aanbieders? Dat kon u vorige week nog niet uitsluiten. Wanneer verwacht u een uitspraak van de Raad van State? Wat is de nieuwe timing die u voor ogen hebt voor de uitrol van basisbereikbaarheid? Gaat het dan over het volledige pakket – kernnet, aanvullend net en vervoer op maat – of enkel over het vervoer op maat en de operationalisering van de Mobiliteitscentrale?

Wat zijn de gevolgen van een nieuw uitstel? Blijft de oude dienstregeling gelden met de belbussen en belbuscentrale? Wat met de middelen die voorzien waren voor vervoer op maat in 2022? Hoe reageren De Lijn, de VVSG, de exploitanten en vervoerregio's op dit uitstel? Wat zijn de gevolgen voor de bestekken die moeten worden opgemaakt tussen de vervoerregio's en aanbieders van vervoer op maat? Hoe evalueert u de hele procedure rond de plaatsing van de Mobiliteitscentrale? Werden er fouten gemaakt bij de timing en de opmaak van het bestek? Heeft het feit dat De Lijn zich na de alarmerende signalen heeft teruggetrokken uit die procedure geen alarmbellen doen afgaan?

De voorzitter: Minister Lydia Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, jullie vragen geven me de gelegenheid om nog eens alles duidelijk te stellen. Ik wil wel onmiddellijk reageren op wat u, mijnheer Bex, hier stelt, want ik vind dat u een aantal zeer zware woorden in de mond neemt: een pijnlijke episode, geen voorbeeld van goed bestuur, nood aan een grondig publiek debat, waarbij gemeenten en gebruikers moeten worden betrokken.

Collega's, ik wil u meenemen terug in de tijd. Het decreet Basisbereikbaarheid is in het parlement goedgekeurd in april 2019, nadat er een hele legislatuur lang een volledig debat aan is gewijd. Dat decreet zorgt duidelijk voor een gelaagd en vraaggestuurd model. Een gelaagd model met vier lagen: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Verder werden daarbij ook de vijftien vervoerregioraden opgericht, en die zijn kort nadien dan ook aan de slag gegaan.

Ik ben zelf bevoegd geworden voor Mobiliteit en Openbare Werken en dus voor de verdere uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid per 2 oktober 2019. Een aantal collega's maken gewag van een eerste uitstel. Toen hebben we inderdaad heel snel, in november of december 2019, beslist om de datum van het starten van de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid met een jaar te verdagen, en dus niet te laten ingaan op 1 januari 2021, maar op 1 januari 2022. Waarom heb ik dat toen beslist? Wel, omdat op dat moment de vervoerregioraden, die al zeer actief en intens werk hadden geleverd, aangaven dat ze die deadline niet zouden halen. Al de openbaarvervoerplannen moesten nog worden opgemaakt, ze moesten het kernnet beoordelen en adviseren, het aanvullend net, het 'vervoer op maat'-plan uitrollen enzovoort. Toen bleek dat januari 2021 niet haalbaar was. Vandaar dat ik toen de beslissing heb genomen om dat met een jaar te verdagen, tot januari 2022.

Intussen is er opnieuw heel veel werk verricht en hebben al die vervoerregioraden, waarin al die lokale besturen zeer intens werk hebben verricht, bergen werk verzet. Ze hebben advies gegeven over het kernnet, het aanvullend net en ze hebben een 'vervoer op maat'-plan uitgerold. Kortom, ze zijn allemaal klaar met hun werk en ze zijn op dit ogenblik bezig met de opmaak van hun mobiliteitsplannen. Intussen hebben ook de administratie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), maar uiteraard ook de vervoermaatschappij De Lijn niet stilgezeten. Ook zij hebben bergen werk verzet.

Als jullie vandaag vragen waarom we niet op jullie eerdere vraag of op de vraag van de VVSG al hebben beslist een uitstel te verlenen, dan zeg ik jullie wat ik ook vorige week al heb gezegd: ik had toen geen objectieve argumenten om te zeggen dat de timing niet haalbaar was. Dat is in deze commissie in februari of maart al duidelijk aangegeven. We hadden toen nog een periode van acht of negen maanden voor ons, waarbij het Departement MOW en De Lijn aangaven dat het mischien krap werd, maar dat ze het konden halen en ermee konden voortgaan.

Toen ik die signalen kreeg van mijn administratie, dan vond ik het op dat moment niet het moment om te zeggen: 'Laat ons het nog een keertje uitstellen, omdat we koudwatervrees hebben.'

De spelregels wijzigen tijdens de wedstrijd, zoals de heer Bex vraagt, kan natuurlijk niet. We zitten op dit moment in een gunningsprocedure, een standstillperiode. Ik kan nu niet zonder meer zeggen: 'Ik heb wat schrik voor de toekomst. Ik vind dat ik nog lang niet klaar ben. Ik ga het direct met een of twee jaar uitstellen.' Wel, sorry, maar dat is op dit moment totaal niet aan de orde, want dat zou een drastische wijziging zijn van de spelregels terwijl de wedstrijd nog bezig is. Dat kan en mag ik niet doen, dus wil ik het ook niet doen.

Ik ga in op de concrete vragen die hier al gesteld zijn.

Heb ik al weet van bijkomende procedures bij de Raad van State? Tot op heden heb ik enkel kennis van het ene verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN), ingediend door een van de vier spelers in het kader van de gunningsprocedure. U weet dat de periode nog loopt. Zodra een beslissing is bekendgemaakt, begint er een periode van zestig dagen waarbij een partij zich tot de Raad van State kan richten om een procedure aanhangig te maken. Die procedure loopt nog. Maar op dit ogenblik heb ik alleen weet van één verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

Over de inhoud van de procedure kan ik uiteraard niet uitweiden. We mogen onze eigen rechten natuurlijk niet in het gedrang brengen, dus daar kan ik vandaag niet op ingaan.

Wat de uitrol en de timing betreft, vragen sommige collega's hier al heel expliciet naar de nieuwe timing: ga ik het met een jaar uitstellen of voor onbepaalde tijd? Wel, – en dat heb ik vorige week ook al heel duidelijk gesteld naar aanleiding van de vraag van mevrouw Brouwers – ik kan vandaag geen tijdslijn uitzetten voor wanneer het decreet Basisbereikbaarheid uitgerold zal worden. Ik weet wel dat de timing van 1 januari 2022 niet haalbaar is, om de eenvoudige reden dat alles in werking stellen voor de Mobiliteitscentrale en er alle mogelijke vervoersmodi in opnemen, inclusief de tickets en dergelijke meer, niet haalbaar is op een tijdspanne van zes maanden. Januari 2022 is dus duidelijk niet haalbaar. Dat heb ik bij dezen dan ook gecommuniceerd. Op een mogelijke datum, daar kom ik straks op terug.

Een aantal collega's vragen – maar ik denk dat collega Robeyns het antwoord zelf al zeer duidelijk gegeven heeft – of we alles gaan uitstellen of enkel het vervoer op maat. Welnu, het decreet Basisbereikbaarheid valt of staat met alle lagen in het verhaal. Als ik er een laag uit zou halen, dan zou ergens een gemis ontstaan inzake het openbaarvervoersaanbod, en dat willen we natuurlijk niet. Alles staat of valt met de vier vervoerslagen, en zeker met de drie lagen waarvoor wij in Vlaanderen verantwoordelijk zijn: het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Enkel het vervoer op maat uitstellen en het aanvullend net en kernnet toch laten doorgaan, is niet mogelijk, om de eenvoudige reden dat ik dan hiaten ga creëren, en dat willen we natuurlijk niet.

Wat is dan wel een mogelijke timing? We weten dat de zitting voor de procedure voor de Raad van State gepland staat voor 4 mei. De uitspraak van de Raad van

State nadien kan eigenlijk drie kanten uitgaan. Het zou kunnen betekenen dat het verzoekschrift van de partij die het aanhangig heeft gemaakt, niet ingewilligd wordt. Voor ons zou dat het meest comfortabele scenario zijn.

Want als het verzoekschrift tot schorsing niet wordt ingewilligd, kunnen we kort nadien overgaan tot definitieve gunning. Als het verzoekschrift wegens uiterst dwingende noodzakelijkheid wel wordt ingewilligd, kunnen zich meerdere scenario's voordoen. Stel dat de Raad van State zegt dat de motiveringsplicht geschon- den werd maar remedieerbaar is, dan kan de regering haar beslissing van 2 april intrekken en een nieuwe beslissing nemen. Dat is een hypothese. Een andere hy- pothese is dat de Raad van State beslist dat er een substantiële onregelmatigheid is gebeurd in het kader van de gunningsprocedure. Als dat de uitspraak is, is het niet eenvoudig remedieerbaar en dan zullen we meer tijd nodig hebben voor we weten waar we aan toe zijn.

Kortom, verschillende scenario's zijn mogelijk. Ik kan de toekomst niet voorspel- len, ik kan niet voorspellen wat de Raad van State zal beslissen. We zijn inzake timing volledig afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State. Tegelijk – dat wil ik nog benadrukken – loopt nog altijd de periode dat de huidige indiener van het verzoekschrift of anderen nog procedures aanhangig kunnen maken bij de Raad van State, en dit tot zestig dagen na de kennisgeving van de beslissing.

Ik heb geen rechtstreekse reacties ontvangen, noch van De Lijn, noch van de VVSG of exploitanten. Vorige week donderdag, nadat we jullie hier hebben ingelicht, heb- ben we alle stakeholders in kennis gesteld van de procedure die aanhangig is ge- maakt, met name alle leden van de beleidsstuurgroep en alle voorzitters van de vervoerregioraden en uiteraard ook alle partners tout court zoals de exploitanten en De Lijn. We kunnen daar heel veel reacties uit losweken. Ik heb al reacties gelezen in de krant, uiteraard. Wie geen believer is van het decreet Basisbereik- baarheid zal nu misschien juichen, maar het decreet is goedgekeurd in april 2019 en we houden ons daaraan. We willen naar een efficiënter en performanter open- baar vervoer. Dat zou via de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid tot stand kunnen komen. Wij houden daaraan vast, al is er nu wel een vertraging.

Mijnheer Bex, u zegt dat er tal van hiaten zijn en vraagt hoe we die allemaal gaan detecteren en verbeteren. U ziet misschien tal van hiaten, ik heb hier telkens ge- zegd wat er allemaal nog diende te gebeuren. Enerzijds moeten we een Mobiliteits- centrale hebben, anderzijds moeten de bestekken voor de flexmobiliteit en andere bestekken voor deelmobiliteit en dergelijke, verder verlopen. De administratie is daar ten volle mee bezig om dat zo snel mogelijk in de markt te zetten. Tegelijk zijn de Hoppinpunten van groot belang. Het totale plaatje moet kloppen. We vragen continu aan alle partners om daarop te blijven inzetten. Ik wil de hiaten niet naar de Griekse kalenden verwijzen. We werken voort. Zodra we de uitspraak van de Raad van State kennen, weten we exact waar we aan toe zijn.

Mevrouw Robeyns, het was niet alleen De Lijn die meegedongen heeft, het was De Lijn in een consortium met twee partners, die beslist hebben om zich terug te trekken. Ze hadden vooral het probleem dat de tijdsperiode te kort was om een bestek in te dienen. Er was geen kritiek op de procedure als dusdanig.

De procedure rond de Mobiliteitscentrale verloopt normaal conform de wet op de aanbestedingen voor overheidsopdrachten. Er is geen link tussen het indienen van een offerte door het tijdelijk consortium waar De Lijn deel van uitmaakte, sMind, en de lopende procedure. Onzes inziens zijn er geen fouten begaan in het kader van de aanbestedingsprocedure rond de Mobiliteitscentrale.

Het is niet de eerste keer dat in het kader van een aanbestedingsprocedure, zeker als er veel geld mee gemoeid is, een van de kandidaten die de gunning niet bin- nenhaalt, naar de Raad van State stapt. Dat is perfect mogelijk. Ieder moet zijn of

haar rechten uitputten als hij of zij dat wil. Ik kan daar geen verwijten over maken, dat is nu eenmaal onze rechtsgang. Daar staan we achter. Ik kan niet zeggen dat er fouten zouden zijn begaan. We wachten de uitspraak van de Raad van State af. Ik hoop dat ik jullie eind mei of begin juni meer of opnieuw kan briefen over de stand van zaken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wij hebben de hervorming in 2018 met Groen mee goedgekeurd. We staan achter de uitgangspunten en blijven daarachter staan.

Ik heb gezegd dat de uitvoering tot dusver geen voorbeeld van goed bestuur is, maar u moet zich in eerste instantie niet zelf geïrriteerd voelen. Het decreet heeft vooral vorm gekregen vanuit de meerderheid, dezelfde meerderheid als vandaag. Het parlement heeft die timing misschien verkeerd ingeschat, die was misschien niet realistisch. Dat is niet per se hun fout. Als men iets twee keer moet uitstellen, geeft dat geen goed beeld. Maar u hoeft dat niet allemaal persoonlijk te nemen. Het zal misschien helpen als we elkaar allemaal weer fysiek kunnen ontmoeten en met meer mimiek uiting kunnen geven aan wat we voelen, zodat de dingen goed overkomen. Om fier op te zijn, is dat uitstel toch ook niet.

Met betrekking tot de timing hebt u mij woorden in de mond gelegd die ik niet heb uitgesproken. U hebt gezegd: één jaar uitstel, zelfs twee jaar uitstel. Ik heb hier vandaag niemand horen pleiten voor twee jaar uitstel of een verwijzing naar de Griekse kalenden. Het zou goed zijn om duidelijkheid te geven aan alle actoren. Vandaag kunt u die duidelijkheid niet geven omdat u de spelregels niet wilt wijzigen tijdens de wedstrijd. Sowieso ligt de wedstrijd stil tot we weten wat de Raad van State heeft beslist. Er zal minstens een uitstel van drie maanden nodig zijn, en eigenlijk hoopt u dat de Raad van State u toelaat om dat uitstel tot het minimum te beperken.

Gaan we dan al die actoren zoveel maanden in de onzekerheid laten? De Lijn had bijvoorbeeld al laten weten dat ze half maart al knopen moesten doorhakken om al dan niet door te gaan met de belbussen. U zult De Lijn vragen om die belbussen voort te zetten, maar u zult niet kunnen zeggen of ze dat moeten doen tot in maart of tot in juni. Dat blijft dan in het ongewisse. Zo geldt dat voor al die actoren en dat lijkt me vanuit organisatorisch oogpunt en vanuit het principe van goed bestuur niet de beste manier van handelen.

Minister, is het niet beter om meteen een periode te nemen waarvan we zeker zijn dat ze lang genoeg zal zijn om die hervorming effectief uit te voeren? Als er elementen zijn in de gunningsprocedure en de afspraken rond de Mobiliteitscentrale die zo'n beslissing, die volgens mij logisch zou zijn, verhinderen en juridisch onmogelijk maken om dat op dit moment te doen, dan kunt u daar wat meer uitleg bij geven, maar mijn bedoeling met mijn vraag over de timing is zeker niet om dit naar de Griekse kalenden te verschuiven, maar om aan actoren die snel beslissingen moeten nemen, duidelijkheid te geven, zodat ze kunnen inschatten hoe ze hun werk moeten aanpassen.

Het is goed dat u vandaag bevestigt dat alles met alles samenhangt en dat, als vervoer op maat wordt uitgesteld, dan ook de andere aspecten van het decreet worden uitgesteld.

Ik wil nog ingaan op de hiaten in het aanbod. Collega D'Haese zal dadelijk verwijzen naar zijn schriftelijke vragen waaruit blijkt dat in de regio's waarvan we het weten al 20 procent van de haltes zou worden geschrapt. U kijkt dan stevast naar

het procedurele. U zegt: 'We hebben de gemeenten op hun vraag meer verantwoordelijkheid gegeven en zij vullen de autonomie die we hen hebben gegeven in de vervoerregioraden in.'

Wij kijken naar de mensen die vandaag de bus nemen of de mensen die in de toekomst misschien ook kunnen worden aangesproken door dat hervormd openbaar vervoer. We zien een grote angst dat op veel plaatsen in Vlaanderen dat aanbod niet zal verbeteren, maar zal verminderen. Ik heb het voorbeeld gegeven van de vervoerregio Vlaams-Brabant, die met 2000 euro per dag vervoer op maat moet geven aan een hele regio, waarvan we weten dat er veel gemeenten zijn die zonder openbaar vervoer zoals we dat vandaag kennen, zullen vallen. Dat is gewoon te weinig. Er zijn dus hiaten, misschien niet in de procedures, maar wel in het aanbod dat de mensen zullen hebben.

Daarom blijft mijn vraag: bent u bereid om dat onder de loep te nemen, om samen met de gebruikersorganisaties en TreinTramBus te kijken naar waar we vrezen dat zulke problemen zich zullen voordoen? Anders krijgen we dat probleem op de dag van de invoering van het decreet, of dat nu in maart, in juni, in december of in januari zal zijn. Dan hebben we meteen een valse start van dit decreet, dat zo belangrijk is. Vandaar mijn vraag. Ik wil u toch nog eens oproepen om dit in overweging te nemen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, er heeft niemand gezegd dat u absoluut moest uitstellen. Er is wel gezegd, door bijna iedere speler die op de een of andere manier met mobiliteit bezig is, dat de timing die werd vooropgesteld, bijzonder krap is. Er zijn van alle kanten bezorgdheden en kritieken geuit en er is op zijn minst gevraagd om een plan B te maken. Niemand heeft gezegd dat u noodzakelijk moest uitstellen, maar er is wel meermaals gevraagd om werk te maken van een plan B als niet alles loopt zoals het in optimale omstandigheden zou lopen.

Dat is het stukje dat u niet hebt gedaan. U hebt halsstarrig volgehouden dat het wel haalbaar zou zijn. Als ik nu hoor dat je zestig dagen de tijd hebt voor de procedures van de Raad van State en je er gewoon rekening mee houdt dat iemand een procedure zou starten, dan weet je al dat je 1 januari niet zou halen. Ik denk dat u er dan bent van uitgegaan dat er geen procedure zou starten, maar dat is natuurlijk ook niet echt de meest realistische visie.

U zegt dat u de spelregels niet kunt wijzigen tijdens de wedstrijd. U moet de spelregels niet wijzigen, u kunt misschien wel de tactiek en het inzicht wijzigen. Anders gaan we de wedstrijd verliezen. We mogen niet blind blijven. U hebt bijzonder weinig antwoord geboden. Het enige wat duidelijk is, is dat het inderdaad gaat over het volledige uitstel van de uitrol van basisbereikbaarheid. Maar voor de rest varen we op dit ogenblik volledig blind. We bevinden ons op acht maanden van 1 januari 2022, en niemand weet wat er op die dag zal worden uitgerold.

Ik vraag me dan ook af wat het signaal is dat u vandaag geeft aan De Lijn: 'Ga maar verder met de opmaak van de dienstregeling van het kernnet en het aanvullend net.'? 'Zet alles on hold.'? 'Maak nieuwe plannen op basis van de oude dienstregeling.'? Hoe zit het met de belbussen en de belbuscentrale? Hoe zit het met de budgetten? De middelen zijn natuurlijk voorzien voor vervoer op maat. Daarop geeft u geen enkel antwoord. Ik kan begrijpen dat u niet weet wat de uitkomst zal zijn van de uitspraak van de Raad van State en dat afhankelijk daarvan de impact al dan niet groter of sneller te remediëren zal zijn.

U moet ook begrijpen dat er vandaag mensen met de belbussen rijden en tewerkgesteld zijn in de belbuscentrale en het leerlingenvervoer doen. Er zijn vijftig per-

sonen rechtstreeks betrokken bij het vervoer op maat en dan nog eens vijftig onrechtstreeks. Die mensen, dat is precies een jojo, een aan-en-uitknop. Als het goed gaat, is de boodschap: 'we hebben u niet nodig', maar als het slecht gaat, moet er weer op 'aan' worden geduwd en gaan die mensen opnieuw een tandje bij moeten steken en moeten zorgen voor de oplossing – om dan achteraf waarschijnlijk, als het dan eens niet of minder goed loopt, nog eens de zwartepiet toegeschoven te krijgen. Uit respect voor die mensen is het wenselijk om op korte termijn duidelijkheid te geven, zodat ze weten waar ze aan toe zijn. Bovendien denk ik dat er ondertussen al heel wat mensen vertrokken zijn, aangezien ze normaal gezien vanaf 1 januari geen job meer hadden of geen andere functie binnen De Lijn kregen aangeboden. Dan is er ook nog eens heel wat expertise verloren gegaan.

Minister, het is uw taak om op korte termijn dat plan B uit te werken en duidelijkheid te geven, uit respect voor die mensen bij De Lijn die hoogstwaarschijnlijk zullen moeten depanneren, maar ook duidelijkheid te geven voor de reizigers. Bij dezen dus een warme oproep.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Collega's, dank voor jullie interessante interpellaties, hoewel ik ook een beetje was geschrokken, want een interpellatie is meteen zwaar geschut natuurlijk. Maar goed, het laat ons toe om het, na de verrassing van vorige week, die ondertussen wat is kunnen bezinken, samen even te hebben over hoe we verder gaan met die basisbereikbaarheid.

Het is natuurlijk een gigantische omslag van basismobiliteit, een halte vlak bij de deur voor elke Vlaming, naar basisbereikbaarheid, waar we vraaggestuurd werken, en ook meer bottom-up vanuit vervoerregio's en gemeenten in plaats van een top-downbeleid dat vroeger bestond en zeer aanbodgestuurd was. Ik denk dat de meeste collega's daar volledig achter staan.

Dat de implementatie moeite kost, dat was te voorspellen, dat zal ik niet ontkennen.

Maar als je in je timing natuurlijk constant rekening moet gaan houden met mogelijke procedures, dan wordt het heel moeilijk om een tijdslijn vast te leggen. Het is jammer dat het gebeurd is vorige week, maar goed.

Eerst en vooral, minister, wil ik zeggen dat ik zeer tevreden ben met uw antwoord, waarin u zegt dat we niet voor een invoering van een halve basisbereikbaarheid gaan. Daarmee denk ik dat er toch zekerheid is naar 1 januari, dat alles blijft lopen zoals het vandaag loopt, totdat de basisbereikbaarheid wordt ingevoerd, met vervoer op maat. Dat lijkt me logisch.

Over de nieuwe timing kunt u natuurlijk onmogelijk iets zeggen. We moeten wachten op de Raad van State. Maar hoeveel tijd schatten we nu nodig te hebben? Ik zou toch willen vragen om voldoende tijd te nemen. Er zijn heel veel organisaties die dat ook vragen. Dat geeft ons ook de mogelijkheid om een nog grondigere voorbereiding te doen dan die die er al was. Er waren toch nog wat vragen rond tarieven die niet helemaal of zelfs niet uitgeklaard zijn. Dat moet toch komen, een van de komende maanden.

Hoe zit het nu eigenlijk met de participatie rond de mobiliteitsplannen in de regio's? Dat is misschien iets minder relevant, maar toch. Wat gaat u doen met de middelen die voorzien waren voor vervoer op maat? Zitten die dan nog in de belbus? Of kunnen die al toegevoegd worden aan de regio's? Dat zijn wel interessante zaken om over na te denken, lijkt me.

U hebt gezegd dat uw administratie bezig is om de bestekken voor vervoer op maat zo snel mogelijk in de markt te plaatsen. Ook daar zou ik willen vragen om op te letten. Dat gaat over verschillende bestekken voor vijftien vervoerregio's. Die kunnen allemaal ook nog eens een procedure bij de Raad van State teweegbrengen. Stel dat daar in één regio een probleem mee zou zijn en je krijgt ook een procedure bij de Raad van State op die bestekken voor vervoer op maat, kunnen die elkaar dan in een houdgreep houden? Stel dat u op een bepaalde datum gaat starten, maar er loopt nog ergens een procedure bij de Raad van State rond een procedure van één regio. Het kernnet gaat natuurlijk over de verschillende regio's heen. Ik denk dat we nu allemaal eens grondig moeten nadenken over hoe dat verder zou moeten lopen. Ik maak mij daar toch wat zorgen over na wat er nu is gebeurd.

Dan heb ik nog een paar concrete vragen. Er is vroeger altijd gezegd dat de bestekken pas zouden worden gepubliceerd na de gunning van de Mobiliteitscentrale. Die is natuurlijk formeel gegund, maar die staat on hold. Kunnen we daar toch niet wat meer tijd nemen? Dat sluit aan bij wat ik net zei. Ik denk dat het ook voor de vervoerders belangrijk is om te weten wat de opstartdatum is. Moet dat toch niet samen bekeken worden?

Het geeft ons ook de kans om wat tijd te nemen rond die bestekken, om ook onduidelijkheden weg te nemen die wij toch constant te horen krijgen vanuit de doelgroepen voor de diensten aangepast vervoer. Die stellen zich nog heel veel vragen. Ik ga ze niet allemaal noemen, want dat gaat ons te ver leiden. Is de exacte doelgroep nu bepaald? Zijn dat nu de mensen met een VAPH-erkenning (Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap)? Is daar met Welzijn al verder overleg rond gepleegd? Hoe zit dat juist? Blijkbaar is daar nog onduidelijkheid over, net als over het feit dat de diensten aangepast vervoer zich zouden moeten gaan omvormen tot een soort taxibedrijven. Is dat echt noodzakelijk? Want dat kost natuurlijk ook geld. Zij zitten nu buiten het commerciële circuit met onbezoldigd vervoer, maar als zij onder een Mobiliteitscentrale willen gaan werken, zou dat allicht op een andere manier moeten. Daar zijn dus ook nog wat vragen. Ze gaan dan btw-plichtig worden, waardoor men met duurdere tarieven gaat zitten voor de gebruikers. De vraag is ook, als zij deels of volledig een taxibedrijf moeten worden, of dat dan nog via een sociale-economieproject kan. Kan een sociale-economieproject een taxibedrijf zijn, ja dan neen? En mogen zij dan ook nog werken met vrijwilligers?

Dan zijn er nog verschillende vragen, bijvoorbeeld over het verschil tussen medisch en sociaal vervoer. Ik roep u en uw administratie echt op, omdat u sprak over het zo snel mogelijk in de markt plaatsen, om die knelpunten toch nog even ter harte te nemen en eventueel contact op te nemen met het Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV) om daar toch klaarheid in te scheppen, voordat die bestekken de wereld in worden gestuurd. Want we gaan toch niet de zwaksten en de meest kwetsbaren onder ons daar het slachtoffer van laten zijn, als dat niet goed geregeld zou zijn?

Ik herhaal nog eens mijn oproep, die ik hier al een paar keer heb gedaan. Moet dat bij de bestekken per se op die manier, dat daar één vervoerder uitkomt voor één regio? Waarom niet, zoals dat ook in andere landen bestaat, met verschillende vervoerders werken, waardoor de gebruiker keuze krijgt? Misschien is de ene wat sneller en wat duurder en de andere wat langzamer en pikt die nog andere mensen mee op en gaat dat goedkoper zijn. Dat soort formules, met verschillende vervoerders die op een verschillende manier werken, zou mogelijk moeten zijn.

Ik stop, voorzitter, maar laat duizend bloemen bloeien – ik zeg het nogmaals. Dank u wel.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Was dat laatste een verwijzing naar de trui van de minister, mevrouw Brouwers? (Opmerkingen)

Neen, het zijn er maar vier, inderdaad.

Minister, bedankt voor de uitgebreide toelichting bij de inderdaad onverwachte wending in heel het dossier rond basisbereikbaarheid. Ik heb drie punten die ik daarbij nog zou willen aanbrengen, een over het verleden en twee over de toekomst.

Ik denk dat we toch eventjes moeten beginnen met stil te staan bij het verleden. Want u zei vorige week – en u zegt het ook vandaag – dat u geen objectieve argumenten had om te stellen dat de timing niet haalbaar zou zijn. Maar men zei wel dat het krap was. Die twee zijn natuurlijk niet helemaal met elkaar in overeenstemming. Want we weten bijvoorbeeld dat de tariefintegratie niet helemaal rond zou raken tegen 1 januari, als ik het goed heb begrepen. Dat zou wel lukken voor het vervoer op maat, maar het zou nog niet samengaan met De Lijn.

Bovendien, als het zo krap is, is iedere onverwachte wending natuurlijk een probleem. En dat is nu exact wat er is gebeurd. U bent gestruikeld over de eerste drempel. Dat is geen persoonlijke verantwoordelijkheid van u. Dat is gewoon een vaststelling. Maar er komen nog een hele hoop andere drempels. Mevrouw Brouwers noemde er net een vijftiental, maar er zijn er zo nog heel wat. Er moet van alles op elkaar worden afgestemd, geïntegreerd, gecommuniceerd en zo verder.

Er zaten dus een hele hoop drempels in, en u bent over de eerste gestruikeld. En dat is nu net waarom we in deze commissie hebben gezegd dat het te krap is. Ofwel stel je het uit, ofwel voorzie je op zijn minst een plan B. Maar beide waren niet nodig. En daarover heb ik vorige week gezegd – en vandaag hebben ook een aantal collega's dat gezegd – dat dat geen goed bestuur is. Dat gaat niet over het harde werk van u en uw administratie of van wie dan ook. Ik vind dat een zekere roekeloosheid om zo hard door te duwen, terwijl het duidelijk was dat de timing te krap was en dat er eigenlijk niets mocht mislopen, of u zou in de problemen geraken. En dat is vandaag gebeurd. Maar goed, dat is het verleden. Dat is mijn eerste punt.

Dan kom ik bij de toekomst. U hebt nog niet echt heel veel contact gehad met de verschillende actoren. U hebt het doorgegeven, maar hebt nog geen diepgaand contact gehad met de verschillende actoren. De Lijn is daar vandaag uiteraard de belangrijkste van. Ik ga een vraag voor de vierde keer stellen. Ik hoop dat ik er deze keer misschien toch een antwoord op krijg. De Lijn heeft gezegd – en mevrouw Schoubs heeft dat in haar interview ook herhaald – dat zij een 'point of no return' hadden op 15 maart. De heer Bex heeft er ook naar verwezen. Ik heb het hier al drie keer gevraagd: wat is daar van aan? Wat betekent dat 'point of no return'? Volgens mevrouw Schoubs betekende dat het laatste punt waarop de Vlaamse Regering kon vragen om toch nog iets te voorzien na 1 januari. Mevrouw Schoubs heeft in haar interview ook gezegd dat zij wel kunnen proberen om nog flexibel te zijn en nog zaken te doen, maar mijn vraag is hoe concreet dat 'point of no return' is. Wat wil dat zeggen? Want zoals mevrouw Robeyns al zei, is dit heel concreet voor mensen die bij De Lijn werken. De personeelsverschuivingen zijn op dit moment volop bezig. Dat is niet iets voor 1 januari, dat is bezig. Mensen worden verschoven. Er worden interimers aangenomen om dat tijdelijk op te lossen. En dat staat ineens allemaal op losse schroeven. Dat gaat niet alleen over tabelletjes uittekenen, dat gaat over mensenlevens. Dus: hoe concreet of hoe hard was dat 'point of no return'? Welke mogelijkheden zijn er? Ik kan me niet inbeelden dat u dat nog niet aan het onderzoeken bent.

Mijn derde punt gaat over de inhoud van het decreet zelf. U weet dat ik daar geen heel grote fan van ben. Ik heb inderdaad een aantal cijfers opgevraagd rond de haltes. Ik zal er hier niet al te diep op ingaan. Ik had daar een actuele vraag over ingediend. Ik snap niet dat die geweigerd is en doorverwezen naar deze interpellatie. Ik vind dat onbetamelijk. Dat is een totaal andere kwestie. We hebben het hier over het uitstel, en niet over de inhoud van basisbereikbaarheid. U hebt daar, voor alle duidelijkheid niets, mee te maken. Dat weet ik wel. Het is een beslissing van de parlementsvoorzitter. Maar ik vind dat echt onbegrijpelijk. Ik zal er dus ook niet al te diep op ingaan.

Heel kort misschien, gewoon voor de duidelijkheid, zodat we dat voor later kunnen uitklaren. Er worden twee argumenten gegeven om die haltes af te schaffen: we moeten ophouden met die lege bussen, één, zodat de bussen sneller kunnen rijden, twee. Wij hebben van een van de vijftien vervoerregio's vandaag een halteplan, waaruit we weten welke haltes geschrapt worden en welke niet, en daaruit blijkt dat die twee argumenten eigenlijk weinig hout snijden. Ten eerste zien we dat de meeste haltes geschrapt worden op lijnen die blijven bestaan. Als er minder mensen kunnen opstappen, dan krijg je alleen maar legere bussen. Dat is een evidentie. Je gaat geen vollere bussen krijgen met minder haltes op eenzelfde lijn. Ik denk dat iedereen dat kan begrijpen. Dat is dus een drogreden. Ten tweede is ook het argument dat de bussen op die manier veel sneller zouden kunnen rijden, een drogreden. Vandaag heb je al verschillende lijnen waarop je zowel een snellijn als een normale lijn hebt. Het verschil tussen bussen die vier haltes aandoen ten opzichte van vijftien of zeventien haltes op dezelfde lijn, is er een van een paar minuten. Dan maakt het echt niet uit voor de reiziger. Even voor het rood licht staan, en dat verschil is al verloren. Dat zijn twee drogredenen, en ik vind het echt jammer dat we het debat daarover niet voeren, want die argumenten zijn duidelijk niet de echte redenen.

Maar dat is eigenlijk niet waar ik het over wilde hebben. Waar ik het wel over wilde hebben, minister, is dat er heel veel ongenoegen is over de aanpassingen van het net en over de schrapping van haltes en ... (*onverstaanbaar*) ... Ik denk dat dat een duidelijke vaststelling is. Er is heel veel ongenoegen.

Er is de kwestie van de trams in Antwerpen, waarvoor een oplossing moet worden gezocht. Dat was al uitgesteld, al weet ik niet naar wanneer. Er is ook het interview met de nieuwe CEO van De Lijn, mevrouw Schoubs, die zegt dat er meer budget nodig is om De Lijn goed te laten lopen, omdat De Lijn het met het huidige budget niet kan trekken. En dus is mijn vraag hoeveel extra tijd u koopt. Ik heb al gehoord dat u naar juni of juli volgend jaar kijkt; hier zijn voorstellen voor een jaar. Hoeveel tijd u ook koopt, minister, bent u bereid om die extra tijd te gebruiken om te zoeken naar extra werkingsbudget voor De Lijn, zodat de basisbereikbaarheid niet de kaalslag zal worden die het vandaag dreigt te worden? Alles stond heel strak gespannen, er was heel weinig tijd; nu is er wat extra tijd. Laat ons daar gebruik van maken.

Dat waren mijn drie punten, voorzitter.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Er is al heel veel gezegd, dus ik zal het kort houden.

Is een nieuw uitstel van basisbereikbaarheid prettig? Neen, absoluut niet. Is het noodzakelijk? Natuurlijk wel, dat weten we allemaal. Maar goed, we moeten er het beste van maken. Dat betekent ook dat, als we een nieuw vervoerssysteem invoeren, dat goed voorbereid en uitgekiend moet zijn, zodat alles klaarstaat. We leven in een rechtsstaat en dan zijn er al eens procedures als deze. Dat kunnen we niet uitsluiten. Maar het zou wel een beetje vreemd zijn, zoals collega Brouwers ook zei, om telkens als je ambitie of deadlines vooropstelt, rekening te houden met het

ergst denkbare scenario. Ik denk niet dat dat gezond zou zijn voor een organisatie, in dit specifieke geval de Vlaamse overheid.

Ik denk wel dat we ons als Vlaamse overheid moeten wapenen en voorbereiden. We weten nu nog niet wat de concrete impact zal zijn van de procedure bij en de uitspraak van de Raad van State. Eind mei zullen we dat wel weten, als ik het zo hoor, en dan moeten we ons wapenen met een aantal draaiboeken en scenario's waar een timing aan vasthangt. Misschien zijn er bij toekomstige gunningen op-nieuw procedures, en dan moeten we voorbereid zijn, moeten we snel kunnen schakelen en moeten we flexibel zijn. Daarom pleit ik voor de opmaak van verschillende scenario's, met bijbehorende timing.

Ik hoop uit de grond van mijn hart dat de invoering van basisbereikbaarheid zo snel mogelijk kan, maar het moet, zoals gezegd, ordentelijk gebeuren. Zo niet dreigt het kind met het badwater te worden weggegooid. Dat heb ik toch al in een paar tussenkomsten gehoord, en dat zou zeer jammer zijn. Maar intussen is het ook van belang dat er voldoende duidelijkheid is, niet alleen voor de gebruiker, de steden en gemeenten en de vervoerregioraden – we moeten heel goed met die partijen blijven communiceren vanuit de Vlaamse overheid –, maar ook voor De Lijn zelf. De Lijn bereidt zich al zeer lang voor op de uitrol van basisbereikbaarheid op 1 januari. Dat is nu niet het geval, en dat vraagt zeer veel flexibiliteit bij De Lijn zelf. De Lijn heeft duidelijkheid nodig. Is er in dezen ook een interferentie met de opmaak van de nieuwe beheersovereenkomst? Basisbereikbaarheid heeft ook een invloed op de inzet van middelen, op doelstellingen enzovoort. Welke interferentie ziet u daar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, er zijn veel bijkomende vragen. Het is opnieuw een heel belangrijk dossier, een mijlpaal inzake ons openbaar vervoer. Het is dan ook logisch dat zeer veel mensen ermee begaan zijn.

Ik heb heel wat vragen genoteerd. Ze overlappen elkaar wat. Ik zal zo goed en zo kwaad als het kan antwoorden.

Collega Bex, bedankt voor de verduidelijking. Op het scherm kwam het nogal cru over en leek het alsof ik tal van verwijten aan mijn adres kreeg, maar u hebt dat rechtgezet, waarvoor dank.

Als het gaat over het uitstel: niemand heeft hier concreet gevraagd om het met één jaar of zelfs twee jaar uit te stellen. In sommige persberichten leest men dat wel.

Ik heb daarstraks de heer D'Haese horen zeggen dat hij geen fan is van het decreet Basisbereikbaarheid. Wel, ik moet hier andermaal stellen dat het decreet Basisbereikbaarheid de vorige legislatuur na een heel intens proces is goedgekeurd. Heel wat mensen hechten wel geloof aan en hebben wel vertrouwen in dat nieuwe plan, dat vraaggestuurd werkt en ook efficiënter moet werken. Efficiëntie is sowieso van groot belang, gelet op het feit dat het hier gaat over overheids-geld, veel overheids-geld – op jaarbasis meer dan 1 miljard euro. Daar moeten we zeer omzichtig mee te werk gaan. De benchmark heeft ook duidelijk aangetoond dat er inzake efficiëntie nog heel wat kan gebeuren. Ik heb er daarom alle vertrouwen in dat de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid de nodige verdiensten kan opleveren.

Als een aantal collega's naar een concrete timing vragen en me vragen waarom ik nu geen concrete timing vooropstel, dan moet ik herhalen wat ik daarnet gezegd heb. De beslissing die de Raad van State hopelijk ergens in de tweede helft van mei gaat nemen, is cruciaal om te weten of we verder kunnen met deze gunning

dan wel of terug naar af moeten en de aanbestedingsprocedure overdoen. Die wetenschap is natuurlijk cruciaal. Voor mijn part plannen we nu al dat we daar in de tweede helft van mei hier in de commissie opnieuw op ingaan, maar dan moeten we natuurlijk wel kennis hebben van het arrest.

Waarom zeg ik dat? In de technische elementen van het bestek dat in de markt is geplaatst voor de Mobiliteitscentrale, staan een aantal elementen, een aantal stappen die de aanbieder moet realiseren, op straffe van boetes. Aan het operationeel maken van de Mobiliteitscentrale, daar was een tijdsbestek aan vastgekoppeld. Ik ken nu niet alle details vanbuiten, maar ik denk dat men daar zeven of negen maanden voor had – ik laat dat even in het midden. Als ik vandaag zou zeggen om het met een jaar uit te stellen, ongeacht wat de Raad van State zou beslissen, loop ik het risico dat ik een wijziging doe aan het bestek dat in de markt is geplaatst en dat ik van die zeven of negen maanden opeens bijvoorbeeld twintig maanden maak. Dat geeft natuurlijk een heel ander beeld.

Dan gaan een aantal mensen die initieel meegedongen hebben in het kader van de selectieleidraad zeggen dat ze het op twaalf, vijftien of twintig maanden ook hadden gekund. Dat is een wijziging van de spelregels tijdens de wedstrijd. Dat kan ik nu niet doen. Het staat en valt allemaal met de beslissing van de Raad van State straks. Kan de gunning gesloten worden, dan is er vertraging van enkele maandjes, kan de gunning niet worden gesloten, dan moeten we een nieuwe gunningsprocedure opstarten en een nieuw bestek in de markt plaatsen. Dan zal het meer tijd vragen.

Wat met de middelen voor het vervoer op maat? Blijkbaar was ik in de eerste ronde niet voldoende duidelijk, mevrouw Robeyns. Initieel was er voor vervoer op maat 34 miljoen euro. Er is een groeipad naar 65 miljoen euro. Ik weet dat er altijd meer vragen zijn. Met meer geld kan men altijd meer doen, dat weet ik ook. Het is overheidsgeld dat wij besteden. We bekijken hoe en in welke mate we op zoveel mogelijk vragen kunnen ingaan. We hebben het al meermaals gehad over de vragen van de vervoerregio Vlaamse Rand, waar een heel divers profiel is van regio's. We bekijken dat, we onderzoeken dat. Ik zal geen plekken creëren waar vervoersarmoede heerst. De middelen van vervoer op maat blijven ter beschikking. Het is niet omdat we in 2019 al een jaar hebben uitgesteld en we nu geen zekerheid hebben over het verdere verloop, dat die middelen verloren zijn. Nee, we blijven dat aanwenden voor het vervoer op maat.

Ik ben me ervan bewust dat het voor de gebruiker, de man of vrouw in de straat, en zeker voor diegenen die veelvuldig gebruikmaken van het openbaar vervoer, vandaag nog allemaal heel flou lijkt en dat zij nog niet veel duidelijkheid hebben. Als men dan ook nog eens gaat communiceren dat het een schande is dat al die haltes gaan verdwijnen, zal dat daar zeker niet aan ten goede komen. Alleszins werkt de administratie aan een communicatieplan gericht naar de burgers, naar de man en de vrouw in de straat, naar de gebruikers van het openbaar vervoer. Daar wordt volop op ingezet. We willen iedereen mee hebben.

Vandaag voel ik dat de basisbereikbaarheid en alles wat daarmee samenhangt, zoals het gelaagd model, de Mobiliteitscentrale, de Hoppinpunten, vooral leeft hier binnen onze parlementaire commissies, en bij alle stakeholders. Natuurlijk moet straks iedereen mee zijn. We hebben vorig jaar in de zomer een nulmeting gedaan – we gaan dat gestaag opvolgen – om te kijken waar de kennis en betrokkenheid van de burger richting het decreet Basisbereikbaarheid ligt.

Sommigen zeggen dat niemand effectief weet wat hier wordt uitgerold. Dat vind ik een misvatting. Al die lokale besturen hadden in het verleden de terechte kritiek dat alles wat met openbaar vervoer te maken had, een top-downbenadering was. De Lijn besliste alles en de rest kon ja knikken of nee schudden, maar daar was

geen gevolg aan gekoppeld. Het decreet Basisbereikbaarheid is een volledige bottom-upbenadering, waarbij de lokale besturen de partners zijn die mee aan de tafel zitten en vandaag wel degelijk weten wat uitgerold wordt. Ze hebben kennis en advies verleend over het kern- en het aanvullend net. Ze zijn zelf de penhouder inzake de uitrol van het vervoer op maat.

Dus wat dat betreft, zijn al die vervoerregioraden, waarin de lokale besturen betrokken zijn, daarvan op de hoogte. Tegelijk – ik moet hier opnieuw verwijzen naar de huishoudelijke reglementen en de aanpak binnen de vervoerregioraden zelf – zijn alle mobiliteitspartners daar ook bij betrokken, de een misschien wat meer dan de ander. Het is niet aan mij om te bepalen welke persoon elke vervoerregioraad moet betrekken bij het verdere verhaal.

Ik wil het nog even hebben over het verschil tussen het uitstel dat eind 2019 is gegeven met een jaar, en het uitstel van nu. Dat zijn twee fundamenteel heel verschillende aspecten. Het uitstel van eind 2019 met een jaar, het verplaatsen van de datum van ingang van 1 januari 2021 naar januari 2022, dat heb ik toen gedaan op vraag van heel wat lokale besturen en op vraag van heel wat vervoerregioraden zelf. Dat is een groot verschil met wat nu in januari en februari voorlag, waarbij de VVSG vroeg om het uit te stellen, eerst met negen maanden en dan met zes maanden. Voor de rest heb ik in de pers een aantal instanties horen zeggen: misschien moeten we het nog wel uitstellen omdat er nog te weinig gegevens bekend zijn. Wel, ik zeg opnieuw dat dit een heel ander verhaal is, temeer omdat mij vanuit de administratie en vanuit de rechtstreeks betrokkenen, met name vervoermaatschappij De Lijn en met name het Departement MOW, werd verzekerd dat de termijn haalbaar was.

Dan kom ik bij de vragen van de heer Bex en misschien ook nog van anderen: wat betekent die brief van De Lijn over 15 maart, 'point of no return'? Ik heb die brief inderdaad gekregen van De Lijn, die voor 15 maart moest weten of ze er wel of niet mee konden voortgaan. Ik heb toen heel specifiek gevraagd of ze het zelf haalbaar zien. Het werd mij door beide bevestigd: ja. Maar waarom moest men dat op dat moment weten? Omdat ze natuurlijk met een aantal opzegtermijnen zaten.

Jullie weten dat de belbussen heel vaak ter harte worden genomen door de exploitanten. Voor sommige was er een opzegtermijn van zes maanden, voor sommige waren er misschien ook kortere opzegtermijnen. Voor De Lijn moest het op dat moment heel duidelijk zijn of ze de instanties wel of niet zouden opzeggen.

Ik wil jullie ook in alle transparantie meegeven dat ik toen zelf aan de mensen van De Lijn heb gezegd dat ik me zorgen maak – dat zijn de bekommernissen die mevrouw Brouwers hier al meermaals heeft geopperd en die ik deel – over de meest kwetsbare groep, met name de gebruikers van de Dienst Aangepast Vervoer, de MAV en de DAV. Kunnen we, zeker in de opstartfase, parallel met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, iets achter de hand hebben zodat ik die meest kwetsbare groep niet in de kou laat staan, zodat we, al is het tijdelijk, voor drie maanden, op twee sporen kunnen wandelen? Dat heeft men mij toen verzekerd.

Als men hier een paar keer zegt dat ik geen plan B had, dan zeg ik: jawel, want ik heb altijd gezegd dat ik voor de meest kwetsbare groep iets achter de hand wil hebben. Van de uitrol van een helemaal vernieuwd openbaarvervoersplan weten we dat dat in het begin bepaalde pijnpunten zal kennen. Dat is zo voor elk nieuw plan dat wordt uitgerold, of het nu van de NMBS of van De Lijn is. Hier gaat het over De Lijn en het vervoer op maat. Er zullen in het begin wel een aantal problemen zijn, daar ben ik me heel erg van bewust, maar ik wil alleszins altijd een terugval hebben voor de meest kwetsbare groep, en dat heeft men mij ook verzekerd.

Op dit moment hebben we in het kader van de aanbestedingsprocedure die uiterst dringende noodzakelijkheid, en dan is het onmiddellijk schakelen. We houden nog vast aan de initiële plannen. De initiële plannen worden niet op 1 januari 2022 uitgerold, en dat betekent voor het hele openbaar vervoer. Zowel voor het kernnet, het aanvullend net als het vervoer op maat zal op 1 januari 2022 de bestaande toestand zoals we die vandaag kennen, ook verder lopen. Ik hoop jullie daar in mei meer duidelijkheid over te verschaffen.

Ik zou het ook liever vandaag weten. Het is niet dat ik het jullie niet wil meegeven, absoluut niet. Maar ik ben daar afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State.

Het Departement MOW is bezig met de opmaak van de bestekken voor de flexbussen, de flexmobiliteit en de deelmobiliteit. De bedoeling was dat die in mei in de markt zouden worden geplaatst, toch zeker die van de flexmobiliteit, omdat die vrijwel klaar waren. We kijken daar natuurlijk ook heel eventjes naar wat nu finaal uit de bus komt bij de uitspraak van de Raad van State.

Mevrouw Robeyns had nog een vraag gesteld over de termijn van zestig dagen. De termijn waarin er alsnog naar de Raad van State kan worden gegaan, is nog lopende. Maar het essentiële verschil is dat eender welke andere procedure bij de Raad van State niet schorsend werkt. Dat kan altijd als een zwaard van Damocles boven het hoofd blijven hangen: stel dat achteraf toch een bestek wordt vernietigd en je hebt ondertussen gegund. Dat blijft een onzekere factor. Als er straks een verzoekschrift tot nietigverklaring komt, moeten we dan de afweging maken. Afhankelijk van of de UDN behouden wordt, moeten we beslissen: vooruit of terug naar af. De termijn van zestig dagen loopt nog, maar die werkt niet schorsend in de mate zoals nu de stilstandperiode verlengd wordt en we nu even totaal niets kunnen.

Mijnheer D'Haese, u hebt het over het ongenoegen dat er heerst. Ik denk dat sommigen er ook plezier in hebben om dat ongenoegen te voeden. Ik moet dan opnieuw verwijzen naar uw actie, waarbij u een bloemenruiker wou geven aan mensen die niet op het openbaar vervoer zaten. Dat is eigenlijk ook een bewijs dat er in een aantal perifere gebieden vandaag een aanbod is van openbaar vervoer en dat daar vaak veel lege bussen rondrijden. Ik kom zelf uit de perifere gebieden. We moeten de efficiëntieoefening die is uitgeschreven in het decreet Basisbereikbaarheid ter harte nemen. We moeten stoppen met overal openbaar vervoer aan te bieden terwijl dat helemaal niet efficiënt is. En tegelijk moeten we daar waar de vraag groot is en de pieken enorm zijn, meer inzetten. Dat is dat vraaggestuurde en gelaagde model. Dat gelaagde model zal er straks voor zorgen dat, waar er vandaag haltes of lijnen verdwijnen, het vervoer op maat een oplossing biedt om te voorkomen dat er ook maar ergens blinde vlekken ontstaan of dat er ergens mensen in de kou blijven staan.

Ik heb al een paar keer gezegd dat we het tramnetwerk in Antwerpen even on hold gezet hebben omdat daar een daling was van het reizigerspotentieel in bepaalde uithoeken, onder meer in de omgeving rond Mortsel, specifiek rond tram 7. We hebben in 2020 heel wat bestellingen geplaatst voor nieuwe tramtoestellen, die geleverd zullen worden in de tweede helft van 2022. Er komen zestig extra tramtoestellen aan. Op het moment dat ik die heb, en op het moment dat ik ook de revisie heb van die andere tramtoestellen, de PCC's die we op dit ogenblik nog hebben en die na revisie een langere levensduur kunnen hebben, zal de capaciteit enorm verhogen. Dat is tegelijkertijd ook een bewijs dat ik heel wat extra middelen uittrek om toch maar een antwoord te bieden op de noden die er zijn.

Het departement heeft een heel communicatieplan op stapel staan, voorzien vanaf de zomer van dit jaar. Ik hoop dat dat het ongenoegen en de onzekerheid bij de burgers wegneemt. We moeten nog heel wat communiceren. Daar ben ik me heel

erg van bewust. Het is een verhaal dat staat en valt met alle lagen, ook met de mobiliteitscentrale en met de Hoppinpunten. Kortom, het is een verhaal van vraag-gestuurd aanbod, waarbij combimobiliteit centraal staat.

Ik denk dat het een goed plan is en ik ben ook blij dat meerdere mensen hier bevestigd hebben dat ze nog ten volle achter het decreet betreffende de basisbereikbaarheid staan. Ik ben me er ook heel erg van bewust dat er nog veel moet gebeuren. Ik hoop alleszins dat we zo snel mogelijk – dus het liefst in de tweede helft of op het einde van mei – duidelijkheid hebben over de uitspraak van de Raad van State en dat we dan hopelijk verder kunnen. Dat weten we echter op dit ogenblik nog niet.

Ik hoop dat ik alle vragen en bekommernissen heb aangehaald. Als er nog bijkomende vragen zijn, dan hoor ik het wel.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil een korte slotbeschouwing geven met daarin drie punten.

Ten eerste heb ik hier toch gemerkt, minister, dat zowel de leden van de oppositie als de leden van de meerderheid ervoor pleiten om deze belangrijke hervorming ordentelijk en volledig uit te voeren. Indien nodig moet men daarvoor de tijd nemen. Men moet ook voldoende duidelijkheid verschaffen aan alle actoren op het terrein die die duidelijkheid verdienen.

Ten tweede moet ik zeggen dat ik wat op mijn honger blijf zitten, zowel bij vragen over de timing als bij vragen over de reactie van de verschillende actoren over hoe zij met die vertraging zullen omgaan. U hebt dat gekaderd door te zeggen dat de aanbesteding van de mobiliteitscentrale aan een aantal voorwaarden rond timing is onderworpen. Op het eerste gezicht zou ik denken dat je, zelfs als het decreet pas later wordt uitgerold, nog altijd van die mobiliteitscentrale mag verwachten dat ze een bepaalde timing respecteert. Dan hebben we gewoon een langere testfase. Dat zou bijzonder goed zijn. Ik ken echter de details van de aanbesteding niet. Wat ik wel denk, is dat het voor de actoren op dit moment bijzonder moeilijk is om in te schatten hoe ze zich moeten organiseren. In die zin denk ik dat een plan B vandaag meer dan ooit noodzakelijk is, waarbij u met verschillende scenario's bij een uitstel van drie maanden, van zes maanden, van negen maanden of van een jaar duidelijk aangeeft wat er in die verschillende gevallen te gebeuren staat en wat u bijvoorbeeld verwacht van De Lijn, de aanbieders van deelmobiliteit, de mobiliteitscentrales, enzovoort.

Tot slot: wij hebben inderdaad het decreet gesteund, maar wij hebben daarbij ook samen met de collega's van sp.a, nu Vooruit, een amendement ingediend waarin staat dat deze hervorming niet mocht leiden tot vervoersarmoede. Dat is een zeer belangrijke bemerking daarbij, een zeer belangrijke kanttekening. Daarom zullen wij blijven oproepen om te luisteren naar de gebruikers en waar dat nodig is – en we zijn ervan overtuigd dat dat zo is – extra werkingsmiddelen voor De Lijn en voor vervoer op maat te voorzien, zodat we voor iedereen een goed aanbod van openbaar vervoer hebben.

Die elementen zullen wij ook neerschrijven in een motie, minister, die wij aan onze collega's zullen voorleggen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik begrijp dus dat het voor u, en ook voor mevrouw Brouwers, vanzelfsprekend is dat in afwachting van meer duidelijkheid over de nieuwe timing, de bestaande toestand zoals die er vandaag is gewoon wordt

verdergezet. Ik blijf op mijn honger zitten bij mijn vraag of dat ook voor De Lijn vanzelfsprekend is. De Lijn is vandaag bezig met de operationalisering van het kernnet en het aanvullend net. De belbus zou in principe op 1 januari ophouden met rijden. De budgetten van de belbus gingen in principe naar het budget voor vervoer op maat. U zegt: 'Ik wil nog eens verduidelijken dat de budgetten voor het vervoer op maat behouden blijven.' Mijn vraag is dan of dat budget in afwachting van de uitrol opnieuw naar De Lijn gaat om dat systeem van die belbussen verder te zetten? Anders zie ik niet in met welke middelen zij dat zouden doen. Daarover zou ik graag op korte termijn of in de volgende periode duidelijkheid krijgen. Ziet De Lijn het zitten om het huidige systeem verder te zetten en onder welke voorwaarden wil ze dat doen?

Het is ten tweede overduidelijk dat er nog heel veel bezorgdheden, hindernissen, valkuilen en onzekerheden zijn. Het is ook overduidelijk dat daarvoor langs alle kanten werd gewaarschuwd, door het middenveld, de gebruikers en de politici, zowel van de meerderheid als van de oppositie. Ook heel veel lokale besturen hebben daarvoor gewaarschuwd. Op zich zijn dat allemaal geen nieuwe zaken. Dat zijn allemaal hindernissen, valkuilen die te voorzien zijn, bekend zijn. Ik hoor de heer Maertens dan zeggen dat je ambitieus moet zijn. Oké, ambitie is heel goed, maar je hebt ook voorzichtigheid en zorgvuldigheid en goed bestuur. Ik denk dat het ene ten opzichte van het andere toch ook moet worden afgewogen.

Als er zo veel onzekerheden en valkuilen zijn, mogen we toch alleszins verwachten dat u en het departement zich voorbereiden op al die verschillende scenario's. We moeten niet afwachten. Dat plan B moet alleszins al in de schuif liggen. Daarom nog eens de oproep om daar toch werk van te maken. Ik begrijp dat u daar vandaag niet op kunt antwoorden, maar wanneer kan er dan duidelijkheid komen? Ik kan me ook wel voorstellen dat een van de voorwaarden of vragen van de mensen van De Lijn over de bestuurders van de belbussen zal gaan, voor wie voor de zoveelste keer de aan-uitknop wordt gehanteerd. Hoeveel keer zult u dat nog doen? Als u het nu uitstelt, neem dan alstublieft de tijd zodat we ten minste zeker zijn dat we de nieuwe timing kunnen halen.

Tot slot, voorzitter, wil ik mijn oproep nog eens herhalen. Minister, u moet de spelregels niet wijzigen, maar de tactiek en het spelinzicht moeten misschien wel een beetje worden bijgestuurd. Gebruik alstublieft de extra tijd die we hebben om alles nog eens grondig te bekijken, om rekening te houden met de bezorgdheden die worden geuit en hou er ook rekening mee dat efficiënt openbaar vervoer één zaak is, maar dat openbaar vervoer ook een sociale, maatschappelijke rol heeft. We moeten er met het openbaar vervoer voor zorgen dat mensen zich kunnen verplaatsen en kunnen deelnemen aan onze samenleving. Dat stukje mogen we toch zeker niet uit het oog verliezen.

Tot slot sluit ik me wat de motie betreft nog aan bij de heer Bex.

De voorzitter: De interpellaties zijn afgehandeld.