

Vervoer op Maat
Hoorzitting Commissie Mobiliteit
Vlaams Parlement
10 juni 2021

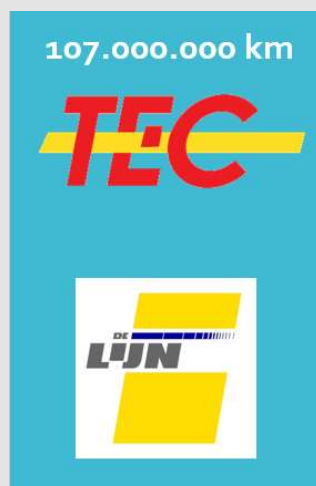


Dankwoord aan de commissie voor de uitnodiging en de mogelijkheid geboden aan de sector om:

- Invalshoeken te belichten van waaruit de privésector kan bijdragen tot de opstart en de ontwikkeling van nieuwe vervoersvormen, nl de vierde laag van de basisbereikbaarheid, het vervoer op maat
- Enkele bekommernissen en bedenkingen mee te kunnen geven

Maar dit alles in het licht van onze realiteit dat, **ondanks onze open dialogen** met, laat ons zeggen de **bouwheren, de architecten en ook enkele aannemers** van de **mobiliteitsstructuur** die basisbereikbaarheid heet, tot op vandaag weinig concreet geweten is over de **vervoersvormen, de vervoersprocessen, en de logistieke mechanismes** die voorzien zullen worden voor de Mobiliteitscentrale en **de aansluiting van de tracés aan de bovenliggende verdiepingen** van de structuur.

Net daarom hebben de privé operatoren nog heel veel vragen over hoe het operationeel allemaal in mekaar zal passen. Maar vandaag beperken we ons uiteraard tot de kernvragen.

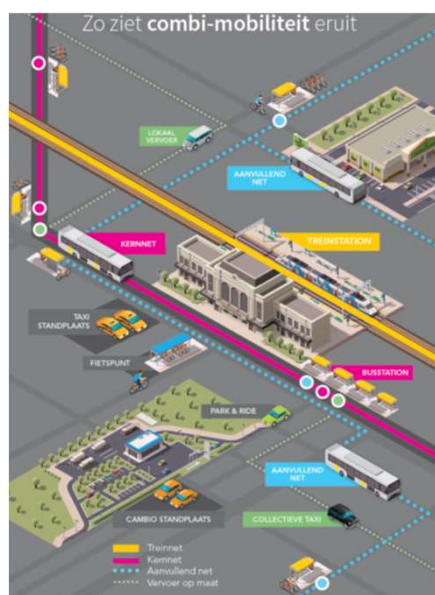


Collectief personenvervoer over de weg in België

De privé operatoren, voor wie onze sector nog niet zou ontdekt hebben:

3 kenmerkende vervoersvormen: openbaar busvervoer – het ophaalvervoer bijzonder onderwijs en het personeelsvervoer – het georganiseerd vervoer

Meesten van de pakweg 350 bedrijven in België **zijn actief in meerdere domeinen van het collectief vervoer** van personen, en wel om reden van een **uiterst belangrijk operationeel principe: OPTIMALISATIE**



OPTIMALISATIE van het mobiliteitsaanbod van de middelen

U zal het allicht met ons eens zijn dat OPTIMALISATIE een hoger doel betreft dat ook door alle stakeholders wordt nagestreefd in de realisatie van de basisbereikbaarheid:

- Optimalisatie **van plaats (modal shift) van aanbod (Combimobiliteit) van budgetten** (samenbrengen van de verschillende gesubsidieerde vervoersstromen en uitwerken van een mobiliteitscentrale.
- Maar dus ook **optimalisatie van de bestaande middelen om levensvatbaarheid te kunnen geven** aan een modal shift, weg van de privé auto, waarbij het principe van vraag gestuurd vervoer zichzelf nog dient te bewijzen (zal de vraag voldoende snel zal stijgen om voor alle stakeholders economische break even kansen te schapen).

ACTIEVE MIDDELEN

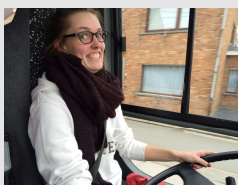


Autoline.be

**3.500
bus & car**



Autoline.be



FBAA

**4.700
mensen**



FBAA



FBAA

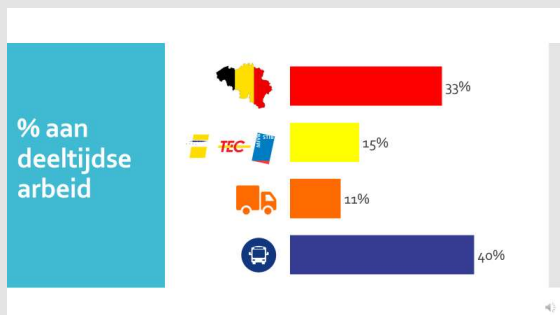
**280
bedrijven**



Coachpartners

Alvorens we verduidelijken waarom optimalisatie ook voor de private operatoren belangrijk is, laten we u kennis maken **met de middelen waarover we spreken:**
Overzicht: theoretisch aantal actieve voertuigen inzetbaar in Vlaanderen voor collectieve mobiliteit, het aantal actieve, professionele mensen, het aantal bedrijven en hun operationele infrastructuur

OPTIMALISEREN



Neyens.be

40% en stijgend

182 schooldagen – 2 x daags
seizoensgebonden subsector

Optimalisatie van de middelen, zowel wat het **menselijk kapitaal**, het **rijdend en het vast kapitaal** betreft is **economisch voor de ondernemers, maar ook voor de medewerkers van groot belang**.

Onze sector heeft immers een karakteristiek die sterk lijkt op deze van de horeca, namelijk **vooral actief wanneer er niet wordt gewerkt**. Buiten de werk- en schooluren, of tijdens verlofperiodes en in het weekend. We meten dan ook in de populatie van de chauffeurs, beroep dat sinds lang in de top van de knelpunten staat, een gemiddelde graad **van meer dan 40% aan onvolledige contracten**. Misschien complementair voor oudere, latere carrière zoekers, maar niet echt stimulerend om lang in de sector te vertoeven. Vergelijk met de andere cijfers (ook De Lijn/TEC/MIVB die voltijdse arbeid garanderen).

Voertuigen die specifiek **voor schoolvervoer** zijn bedoeld (waar de opdrachtgever ook niet dadelijk voor comfort wenst te betalen), zijn dan ook slechts **182/365 inzetbaar**. De vraag naar autocarvervoer kent een belangrijke afhankelijkheid van de seizoenen: start pas laat in Maart en stopt in Oktober, met een korte heropleving voor kerstmarkten en skishuttles.

Complementariteit is dan ook een sleutelbegrip om te kunnen optimaliseren.
Is complementariteit aan het kernnet en aanvullend net nu ook niet net het sleutelwoord voor het Vervoer op Maat?

EERSTE ZORG



thebulletin.be

200 medewerkers

120 actieve belbussen



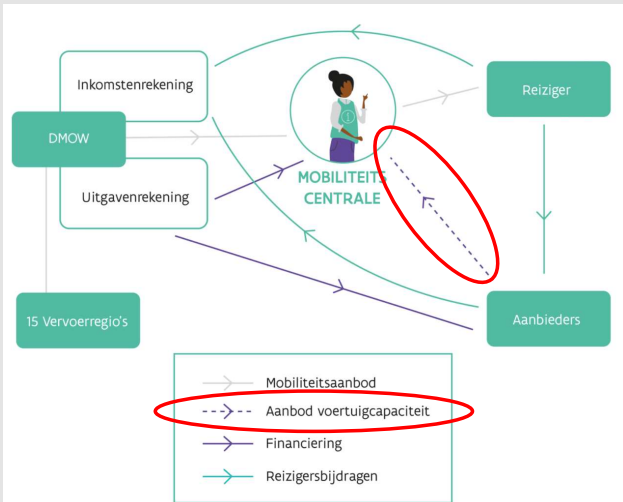
wikimedia

Het **best voorbeeld** dat we vandaag kunnen geven voor optimalisering van reeds **bestaande inzetbare middelen** vormen de huidige belbussen, die ergens in de loop van 2022 aan de kant zullen worden geschoven door de structuur van basisbereikbaarheid. In Vlaanderen zowat **200 professionele chauffeurs die zich zorgen maken** over hun toekomst, onze ondernemers die hun voorlopig weinig duidelijkheid kunnen geven over timing en alternatieven, en zowat 120 voertuigen die een ander publiek zal moeten bekoren.

Waarom zou de overheid bij de start van het vervoer op maat aan deze middelen (voertuigen én chauffeurs) geen eerste prioriteit geven?

De medewerkers hebben al jaren bewezen om met de juiste reizigers-gerichtheid de diensten te leveren op alle mogelijke en onmogelijke uren.

BEKOMMERNIS



Alle voertuigcapaciteiten moeten toegang kunnen hebben tot de segmenten van het VOM om bestaande middelen te optimaliseren

Op een hoger niveau, namelijk dat van de mobiliteitscentrale, zien we ook een **risico verschijnen op belangrijke inbreuk tegen het principe van optimalisatie** die de Vlaamse Overheid nastreeft. Op basis van de informatie die wij als federatie hebben gekregen uit gesprekken met de administratie en hun consultants, kunnen wij enkel afleiden dat er **wordt gedacht in termen van capaciteit van voertuigen om in de verschillende lastenboeken te gaan onderscheiden**.

Het geeft ons dus logistiek de indruk dat de MC zal kijken naar haar **gecontracteerde vloot en gaat bepalen welke capaciteit een bepaalde opdracht zal mogen uitvoeren**. Een operator zal dus die specifieke capaciteit ofwel volledig **inzetbaar moeten kunnen ingevuld zien**, ofwel **ratio's aan stilstand** dienen in te calculeren.

Wat daarbij volstrekt uit het oog wordt verloren is de professionele meerwaarde die de operatoren kunnen bieden om binnen de planning van hun eigen vloten flexibiliteit in te bouwen, en op die manier de vraag mee te helpen beantwoorden (met de beste benadering naar het optimale).

Onze operatoren hebben **voldoende veld ervaring** om te weten dat een vraag naar capaciteit, om een voorbeeld te geven, naar het weekend toe, stijgend kan zijn omdat er enkele markten in de regio gehouden worden.

Een **smart mobility** centraal platform beschikt normaal gezien over **voldoende algoritmes om met een breed scala aan voertuigen en smart links** met de planningssystemen van operatoren te kunnen samenwerken. Maar we moeten hier verder afwachten hoe de aanbestedingen er uiteindelijk zullen gaan uitzien.

SOCIALE DIALOOG



- nieuwe activiteit
- eigen sociaal kader
- combinatie met andere activiteiten

Taken VOM chauffeur

- opdracht bevestigen
- ophalen
- rijden
- 'afrekenen'
- verplaatsen
- wachten
- tanken
- proper houden
- papierwerk
- ...



We geven aan de commissieleden vandaag ook graag mee dat een **professionele chauffeur** die de reizigers **veilig, en in vertrouwen**, op bestemming brengt moet kunnen steunen op een gepast sociaal kader, en beroepscriteria, om deze nieuwe mobiliteitsvorm correct te kunnen uitvoeren. Dat geldt eveneens voor de operatoren. Reeds sinds het begin in 2015 van het verhaal van basisbereikbaarheid heeft de federatie met haar sociale partners hierover constructief gedialoogd. Wij werken met hen verder aan het uittekenen van de principes voor deze nieuwe beroepsactiviteit, maar hebben daarvoor ook nood aan meer **duidelijkheid van de overheid, over de aard en de karakteristieken van het vervoer op maat**. Ook hier geldt dus opnieuw een **focus op de optimalisatie van de inzetbaarheid van chauffeurs** die nu nog vele daluren kennen in hun arbeidstijd.



NUCHTERHEID



Als laatste punt op onze agenda van vandaag willen we toch ook nog het **businessmodel aankaarten**. Als sector van het private collectief vervoer van passagiers staat we zeker klaar om het ecosysteem van het vervoer op maat in Vlaanderen uit de grond te helpen stampen. Maar we hebben ook meer dan voldoende ervaring in **de kosten van collectieve vervoerssystemen**.

Alvast in de opstart van een vervoersvorm, waarvoor de reële en potentiële vraag voor iedereen nog een grote onbekende is, zullen er **steun- of flankerende maatregelen** nodig zijn om het haalbaar te maken aan een ticketprijs die voor de Vlaamse burger interessant blijft. **De budgetten voor de volgende jaren zijn gekend en verdeeld, we kunnen dan ook alleen nog maar herhalen aan alle betrokken vervoersregio's: geeft prioritaire aandacht aan reeds bestaande mobiliteitsmiddelen die nog ruimte hebben om te optimaliseren. Het zal het prijskaartje voor morgen voor alle betrokken partijen ook alleen maar optimaliseren.**

Met dank voor uw (optimale) aandacht

OPTIMALISATIE

Hoorzitting Commissie Mobiliteit

Vlaams Parlement

10 juni 2021

