Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten vzw
Bischoffsheimlaan 1-8 • 1000 Brussel • T +32 2 211 55 00
BIC GKCCBEBB • IBAN BE 10 0910 1156 9604
RPR Brussel BE 0451 857 573
info@vvsg.be • www.vvsg.be

Standpunten hoorzitting Vlaams parlement 10 juni 2021

1.1 Vervoer op maat hoorzitting Vlaams parlement 10 juni

1.1.1 Operationalisering vervoerplannen

De vervoerregio's maken zich zorgen over de beperkte en onduidelijke timing die voorhanden is om de goedgekeurde vervoerplannen operationeel te krijgen.

Door de procedure bij de raad van state met betrekking tot de aanbesteding en opstart van de Vlaamse mobiliteitscentrale is er veel onduidelijkheid over de nieuwe te volgen timing .

De vooropgestelde lanceringsdatum van 1 januari 2021 is hierdoor door minister Peeters verlaten . VVSG vroeg reeds voor de uitspraak van de raad van state om de lanceringsdatum te verschuiven naar minstens 1 juli 2022 om ook het operationeel maken van alle Vervoer op maat oplossingen zoals door de lokale besturen ingeschreven in de goedgekeurde (voorwaardelijke) vervoerplannen van de 15 vervoerregio's op tijd te kunnen realiseren.

Voor VVSG is het zeer belangrijk dat de keuze voor een nieuwe lanceringsdatum voorziet dat aan alle voorwaarden zoals beschreven in de vervoerplannen van de 15 vervoerregio's is voldaan.

Dit wil zeggen dat alle alternatieven van vervoer op maat om de blinde vlekken, ontstaan door het rechttrekken van de trajecten van kernnet en aanvullend net (flexvervoer, semi-flexvervoer, deelwagens en deelfietsen), operationeel zijn bij lancering van de nieuwe vervoerplannen.

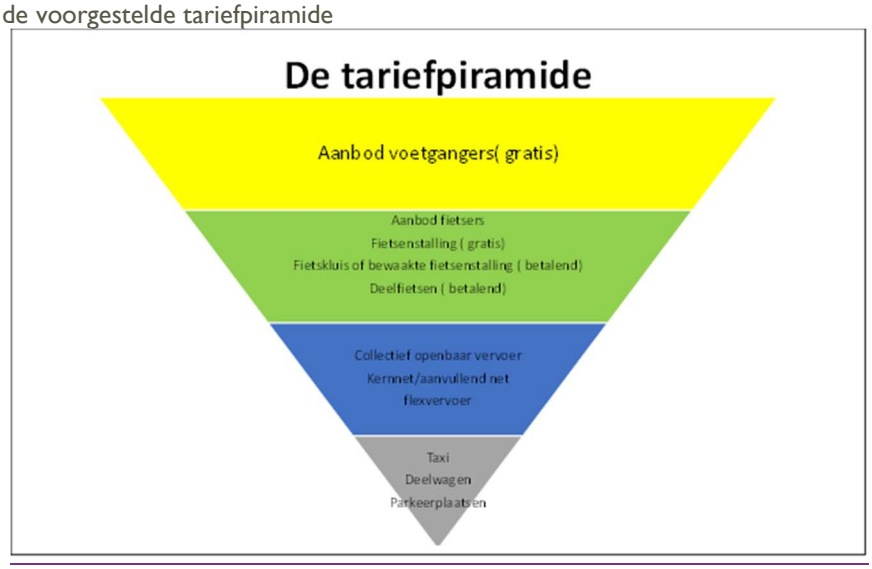
1.1.2 Afwegingskader tarieven Vervoer op maat en openbaar vervoer

De vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor de tarieven voor het vervoer op maat in hun regio. Op zich is hier niets mis mee al moeten we vermijden dat er een concurrentieslag komt tussen regio's.

Het Vlaams niveau bepaalt best gelijklopende parameters op basis waarvan de vervoerregio's hun tariefstructuur autonoom kunnen bepalen.

Hiervoor creëerde VVSG een voorstel tot afstemmingskader om de starttarieven voor vervoer op maat op te maken.

De basis is de voorgestelde tariefpiramide



Deze tariefpiramide helpt de vervoerregio's om de tarieven van collectief vervoer en vervoer op maat te bepalen zonder dat de algemene doelstellingen in het gedrang komen zoals meer combimobiliteit en meer duurzame verplaatsingen.
Gecombineerde tarieven moeten de reiziger meer transparantie en comfort bieden
Om combimobiliteit alle kansen te geven is een protocol voor de verdeling van de ontvangsten tussen de interne operatoren en de vervoerregio's en een vastgelegde verdeelsleutel noodzakelijk om vervoer op maat betaalbaar te houden voor reiziger en vervoerregio's.

De reiziger staat centraal voor de lokale besturen

De 15 vervoerregio's maakten hun vervoerplannen, met daarbij een berekening van het aan te besteden aanbod vervoer op maat, over aan de Vlaamse overheid.
Door het feit dat vervoerregio's tot op vandaag geen rechtspersoonlijkheid hebben, neemt het departement MOW de opdracht als aanbestedende overheid over van de lokale besturen.
Naast de aanbestedingen voor vervoer op maat die ingetekend zijn via de budgetten van de vervoerregio's nemen de lokale besturen ook zelf beslissingen en wachten de procedure van de Vlaamse aanbesteding en de gekoppelde aanbesteding van de Vlaamse mobiliteitscentrale niet af.
Voor VVSG is het belangrijk dat het evenwicht bewaard wordt tussen efficiëntie door schaalgrootte via de vervoerregio's en lokale bestuurlijke autonomie.
VVSG is ervan overtuigd dat beiden belangrijk zijn om de reiziger centraal te blijven plaatsen.
Door het feit dat de markt en de operationalisering van vervoer op maat-oplossingen nog immatuur is, is een evolutieve aanpak aan te raden.
VVSG beveelt daarom aan om gebruik te maken van/en reeds bestaande succesvolle ontwikkelingen op het terrein te ondersteunen (vb. zoals de 10-jarige ervaring van Blue bike) om via een openmarkt visie duurzame oplossingen ingang te laten vinden in het mobiliteitsaanbod zonder het huidige gerealiseerde aanbod te verstoren. Naast deze succesvolle ervaringen kunnen kenniscentra zoals Fietsberaad Vlaanderen ingezet worden om ondersteunende, opendatastandaarden voor het ontlenen van deelfietsen te ontwikkelen ism marktspelers, zodat het integreren van deelfietsen in de mobiliteitscentrale mogelijk wordt (cfr. voorbeeld van VeloPark). Ook het (betaald) fietsparkeren (in bvb fietskluizen) zou deel moeten kunnen uitmaken van een klantgerichte vervoersketen en de bijhorende marktbevraging.
Zoals Vlaanderen in het proces naar MaaS via de taskforce MaaS streeft naar het samengaan van een gemengd overheids- en privé aanbod, moet dit ook kunnen op vlak van vervoer op maat en in het bijzonder van deelmobiliteit.

1.2 Mobiliteitscentrale en toekomstige MaaS operatoren

De toekomstige mobiliteitscentrale zal het cement zijn van de vervoerregiowerking en is ook eerstelijnsopvang van en voor de gebruiker in het nieuwe concept basisbereikbaarheid. Een goed werkende mobiliteitscentrale met aandacht voor alle profielen van gebruikers en dan vooral ook de personen met een mobiliteitsbeperking kan zorgen voor een boost van de combimobiliteit.
Een goedwerkende app (smartphone) en een flexibele andere toegang via website en vocaal (telefonisch) is cruciaal om het vertrouwen van de gebruiker te winnen en te behouden.

Toegankelijkheid is het sleutelwoord. Een duidelijke 'toegankelijkheidstoets' (INTER) met een algemene selectie van 'haltes zonder assistentie' , 'haltes met assistentie', 'halte met visuele beperking' moet gebruikers helpen de juiste halte te kiezen. Wij refereren ook graag naar de Map-it-Methode van VFG die in pilootgemeente Koekelare samen met de gebruikers de haltes van de lijn op lokaal vlak in kaart hebben gebracht.

Vervoer op maat alle kansen geven

Om basisbereikbaarheid, combimobiliteit en vervoer op maat alle kansen te geven zijn goede afspraken tussen overheid en privé aanbieders cruciaal.

Een succesverhaal kan volgens VVSG enkel geschreven worden als alle partners zich voor de volledige 100% engageren.

Met een open geest en zonder voorafgaandelijke veto's moet het gesprek aangegaan worden.

VVSG is er van overtuigd dat al het huidige en toekomstige klantenaanbod moet meegenomen worden in de discussie. Abonnementen van NMBS en De Lijn mogen niet uitgesloten worden van het aanbod binnen de toekomstige MaaS-werking.

Onderstaande stelling kan voor ons dus niet :

"De MaaS aanbieders rekenen dezelfde prijs voor tickets en abonnementen aan als de publieke vervoersaanbieders (geen meerprijs, geen kortingen). Dit houdt ook in dat tariefproducten niet (her)verpakt worden."

De multidisciplinaire aanpak van overheid en privéaanbieders zal leiden tot meer gebruikers van openbaar vervoer en alternatieve duurzame verplaatsingsmiddelen.

Wij maken hierbij graag de vergelijking met de het aanbod in de media (VTM-VRT) waar privé en overheid binnen een vooraf afgesproken kader perfect elkaar kunnen aanvullen.

Als lokale overheid nemen wij alvast onze verantwoordelijkheid in deze en engageren ons tegenover de MaaS-actoren om de ontwikkeling van het MaaSecosysteem te ondersteunen met flankerende maatregelen, door:

1. Het aanleveren van beschikbare en relevante lokale data volgens het data voor dataprincipe.
2. De regelgeving en licentievoorwaarden af te stemmen met andere lokale overheden om een transparante werkomgeving te creëren.
3. Lokale communicatiemiddelen in te zetten om MaaS toepassingen te laten ontdekken door burgers en reizigers.
4. Haar bemiddelaarsrol te vervullen bij conflicten op het terrein.
5. Het maximaal ondersteunen van een open-MaaS-ecosysteem. Lokale overheden zullen zich opstellen als volwaardige en gelijkwaardige partner voor alle MaaS- en vervoersaanbieders zowel in verplichtingen als rechten.
6. De lokale besturen zijn beschikbaar om het MaaS afsprakenkader op gepaste tijden te evalueren en bij te sturen om ook in de toekomst door proactieve advisering de consensus alle kansen te blijven geven.

Slimme subsidiëring zorgt voor tijdswinst

Gemeentebesturen worden bij de lancering van basisbereikbaarheid geconfronteerd met onvoorziene of moeilijk te ramen budgetten voor het operationeel maken van vervoer op maat en het ondersteunen van combimobiliteit op hun toekomstige mobipunten.

VVSG vraagt aan Vlaanderen om hier pragmatisch mee om te springen.
VVSG vraagt aan Vlaanderen om de toekenning van budgetten te koppelen aan het goedgekeurde aanvraagdossier voor o.a. halte-infrastructuur, toegankelijkheidsmaatregelen, elektrificatie (laadpalen) en studie/ontwerp en aanleg van Hoppinpunten.
Een grote mate aan flexibiliteit zal een acceleratie kunnen betekenen in de uitrol van de investeringen. Ook fasering in deelprojecten komen tegemoet aan een realistische planning op het werkveld.
Door het budget toe te kennen bij goedkeuring van het aanvraagdossier en een gefaseerde uitrol mogelijk te maken kan het lokaal bestuur dit eenvoudiger opnemen in lokale begrotingsaanpassingen en meerjarenplannen waardoor de impact op het budget en de autofinancieringsmarge beperkt blijven.
Indien Vlaanderen hiermee niet zou instemmen vreest VVSG dat verschillende lokale besturen door budgettaire argumenten de doelstellingen van de uitrol de hoppinpunten met alle randvoorwaarden niet zal kunnen volgen met grote vertragingen tot gevolg.