



Vlaams
Parlement

ingediend op **921** (2020-2021) – Nr. 1
1 september 2021 (2020-2021)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Els Robeyns

over de uitrol van het vervoer op maat

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Uiteenzettingen van de sprekers	4
1.1. De Lijn.....	4
1.2. Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers.....	5
1.3. ODAV	6
1.4. Autodelen.net.....	8
1.5. TreinTramBus.....	9
1.6. G.T.L.-Taxi.....	10
1.7. VVSG	12
1.8. Landelijke Gilden	13
2. Vragen en opmerkingen van de leden	14
2.1. Tussenkomsst van Els Robeyns	14
2.2. Tussenkomsst van Stijn Bex	15
2.3. Tussenkomsst van Marino Keulen	15
2.4. Tussenkomsst van Wim Verheyden	16
2.5. Tussenkomsst van Bert Maertens	16
2.6. Tussenkomsst van Karin Brouwers.....	17
2.7. Tussenkomsst van Jos D'Haese	18
3. Antwoorden van de sprekers.....	19
3.1. FBAA	19
3.2. ODAV	20
3.3. Autodelen.net.....	22
3.4. TreinTramBus.....	23
3.5. G.T.L.-Taxi.....	24
3.6. VVSG	25
3.7. Landelijke Gilden	27
3.8. De Lijn.....	27
Gebruikte afkortingen	29

Bijlagen: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 10 juni 2021 een hoorzitting over de uitrol van het vervoer op maat met de volgende sprekers:

- Ann Schoubs (directeur-generaal De Lijn);
- Patrick Westelinck (afgevaardigd bestuurder FBAA);
- Annelies Geelen (voorzitter vzw Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV));
- Bram Seeuws (beleidscoördinator Autodelen.net);
- Peter Meukens (TreinTramBus);
- Pierre Steenberghen (secretaris-generaal G.T.L.-Taxi);
- Guido Vaganée (coördinator Vervoerregiowerking VVSG);
- Isaak Dieleman (manager Maatschappelijke Innovatie Landelijke Gilden).

Aan de verschillende organisaties werd gevraagd om vooraf een schriftelijk standpunt te bezorgen. Deze zijn samen met de presentaties die de sprekers gebruikten terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Uiteenzettingen van de sprekers

1.1. De Lijn

Ann Schoubs zegt dat de doelstelling van basisbereikbaarheid is om te komen tot een betere mobiliteit en modal shift. Daartoe is een aantrekkelijk openbaar vervoer noodzakelijk door een goede snelheid, betrouwbaarheid en frequentie. Door de invoering van basisbereikbaarheid zullen bussen met een hogere frequentie rijden op de belangrijke assen, met snellere verbindingen en een hogere betrouwbaarheid tot gevolg. De voorwaarde daarvoor is een goede doorstroming. Dat wordt aangepakt met AWV en de lokale overheden.

Andere elementen die belangrijk zijn voor een betere modal shift zijn valabele alternatieven voor de auto, een gedragsverandering en flankerend beleid, bijvoorbeeld door het aanbieden van infrastructuur voor deelsystemen.

Het is een alles-of-nietsverhaal. De vier mobiliteitslagen (treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat) zijn vier onmisbare puzzelstukken. De klant wil een geïntegreerde oplossing zodat hij op een kwalitatieve manier van thuis tot op zijn bestemming geraakt. De Lijn zal zich in de toekomst beperken tot het kernnet en het aanvullende net. Bij de lancering van basisbereikbaarheid zal De Lijn niet meer instaan voor het belbussysteem. Het vervoer op maat zal onder regie van MOW geregeld worden door de vervoerregio's. Het is belangrijk dat het vervoer op maat mensen met een beperking kan ophalen en brengen naar een welbepaalde plaats en dat het blinde vlekken in het OV-aanbod opvult om reizigers naar het treinnet, kernnet of aanvullend net te vervoeren.

Als men kijkt naar de huidige gebruikers van de belbussen zullen vooral flexbussen en taxisystemen belangrijk zijn. Ann Schoubs verwacht slechts een kleine verschuiving naar deelfietsen en -auto's. Belangrijk is dat de haltes voor de flexbussen zo snel mogelijk klaar zijn zodat ze een waardige vervanging zijn van de huidige 5000 belbushaltes van De Lijn.

De klant moet centraal staan. Er zal in de eerste plaats nood zijn aan een fijnmazig en goedwerkend flexvervoer. De haltes die De Lijn afschaft, moeten hierdoor opgevangen worden. Ten tweede moet er een goed aanbod zijn van deelwagens en -fietsen, waarbij de nodige infrastructuur belangrijk is. Ten derde is het voor de klant belangrijk dat de tickets geïntegreerd zijn met een geïntegreerd tarief zodat hij naadloos van de ene vervoersmodus naar de andere kan overstappen. Tot slot

zijn een geïntegreerde communicatie en begeleiding van de klant noodzakelijk. Data-uitwisseling tussen de verschillende operatoren is cruciaal.

De Lijn heeft het netwerk bekeken en hertekend. De lijnen werden geheroriënteerd naar tracés waar een groot reizigerspotentieel is. Het gevolg is dat het aantal lijnen is verminderd. De resterende lijnen rijden aan een hogere frequentie (zie slide 5 van de presentatie). Die hertekening gebeurde in samenspraak met de lokale besturen zodat ook nieuwe attractiepolen worden bediend. Haltes die dicht bij elkaar lagen, werden geschrapt of er werden haltes verplaatst. Het is de bedoeling dat geschrapte haltes bediend worden door het vervoer op maat. Het aantal geschrapte haltes zegt niet noodzakelijk iets over de kwaliteit van het vervoerssysteem dat in de toekomst wordt aangeboden. In 2020 werden 170.629.039 kilometer afgelegd door De Lijn. Na de invoering van basisbereikbaarheid zal De Lijn 174.552.291 kilometer afleggen. Het aanbod verschuift. Een aantal lijnen zal worden geschrapt maar er zal gereden worden aan een hogere frequentie. Van de huidige 35.000 (inclusief 5000 belbushaltes) haltes van De Lijn zal men in de toekomst naar ongeveer 25.000 haltes gaan. De belbushaltes zouden vervangen moeten worden door haltes die voorzien worden in het kader van het vervoer op maat.

1.2. Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers

Patrick Westelinck zal de invalshoeken belichten van waaruit de privésector kan bijdragen tot de opstart en de ontwikkeling van het vervoer op maat. Verder zal hij enkele bekommernissen en bedenkingen meegeven.

De nieuwe mobiliteitsstructuur kan momenteel nog een bouwwerf worden genoemd, volgens de spreker. Ondanks de gesprekken, sinds 2015, met bedenkers en uitvoerders van basisbereikbaarheid is op dit ogenblik weinig concreet bekend over de vervoersvormen, de vervoersprocessen en de aansluiting van de tracés met de bovenliggende verdiepingen van de structuur.

De privéoperatoren hebben dus nog heel veel vragen maar de spreker zal zich beperken tot de kernvragen. De privéoperatoren zijn actief in drie vervoersvormen: het openbaar busvervoer in Vlaanderen en Wallonië; het ophaalvervoer bijzonder onderwijs en het personeelsvervoer; en het georganiseerd vervoer (plezieruitstappen, supportersvervoer, meerdaagse rondreizen enzovoort). De meeste van de ongeveer 350 bedrijven in België zijn actief in meerdere domeinen van dit collectief vervoer van personen. De reden hiervoor is optimalisatie, het kernwoord van zijn uiteenzetting.

Optimalisatie is ook een van de hogere doelen die basisbereikbaarheid nastreeft. Het gaat om optimalisatie van plaats (modal shift), van aanbod (combimobiliteit) en van budgetten (samenbrengen van de verschillende gesubsidieerde vervoersstromen en uitwerken van een mobiliteitscentrale). Maar het gaat ook om optimalisatie van de bestaande middelen om levensvatbaarheid te kunnen geven aan een modal shift. Momenteel weet men nog niet wat de effectieve vraag zal zijn om van de privéwagens over te stappen naar andere vervoersvormen.

De middelen die de private operatoren momenteel kunnen inzetten in Vlaanderen zijn 3500 bussen van verschillende grootte en capaciteit, 4700 personen en 280 bedrijven. Optimalisatie van de middelen is heel belangrijk omdat de autocarsector een van de sectoren is met het hoogste aantal deeltijdse contracten, namelijk 40 procent van de chauffeurs. De sector heeft immers een kenmerk dat sterk lijkt op dat van de horeca, namelijk vooral actief wanneer er niet wordt gewerkt: buiten de werk- en schooluren, of tijdens verlofperiodes en in het weekend. Een grafiek op slide 5 van de presentatie toont de vergelijking met België, de OV-busmaatschappijen (De Lijn, TEC en MIVB) en het vrachtvervoer. De autocarondernemers zijn dus gericht op de optimalisering van de professionele chauffeurs

en de infrastructuur. Voertuigen voor schoolvervoer zijn slechts 182 dagen op een jaar inzetbaar. Ook het autocarvervoer is seizoensgebonden. Complementariteit is dan ook een sleutelbegrip om te kunnen optimaliseren. Hij denkt dat complementariteit aan het kernnet en aanvullende net ook een van de sleutelbegrippen is voor basisbereikbaarheid.

Het beste voorbeeld voor optimalisering van middelen vormen de huidige belbussen. Momenteel worden 120 actieve belbussen door 200 medewerkers van de privésector bediend. Dat wordt in de toekomst stopgezet. Het is moeilijk om aan deze chauffeurs vooruitzichten te geven. Waarom zou de overheid dit perfect functionerend systeem niet inschakelen in het vervoer op maat?

De FBAA stelt uit allerlei contacten en informatie vast dat men erg geneigd is om te spreken in termen van capaciteit van voertuigen en om lastenboeken voor te bereiden die de capaciteit als basis hebben. Het geeft dus logistiek de indruk dat de mobiliteitscentrale zal moeten werken met een gecontracteerde vloot en gaat bepalen welke capaciteit een bepaalde opdracht zal mogen uitvoeren. Als vervoerder zal men dan de zekerheid moeten hebben dat die inzetbaarheid het volledige contract inzake investeringen zal kunnen dekken. Ofwel zal men moeten werken met ratio's aan stilstand. Daarbij ziet men over het hoofd dat ondernemers over een grondige planningsexpertise beschikken. Het is door planningen op te stellen dat men echt kan optimaliseren, zowel wat chauffeurs als wat voertuigen betreft. Het valt dus te hopen dat de mobiliteitscentrale met de juiste algoritmes een goede optimalisatie zal kunnen uitwerken, ook op het niveau van de vervoerders (zie slide 7).

Het sociale luik is ook belangrijk. Sinds de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid heeft de FBAA dit met de sociale partners bekeken. Men wil er voor zorgen dat de professionele chauffeur die wordt ingezet voor vervoer op maat een correct sociaal kader zal krijgen.

Tot slot wil men enige nuchterheid aan de dag leggen. Er zijn tarieven en er is een kostenstructuur. De budgetten voor vervoer op maat zijn gekend en verdeeld. Als expert in collectief vervoer van passagiers kent de FBAA echter ook de kostprijs. Wordt er voldoende stilgestaan bij de juiste break-evenpunten? De boodschap naar de vervoerregio's is om prioritair aandacht te geven aan de bestaande mobiliteitsmiddelen die nog ruimte hebben om te optimaliseren in plaats van te gaan naar nieuwe investeringen. Het zal het prijskaartje van alle betrokken partijen optimaliseren.

1.3. ODAV

Annelies Geelen schetst eerst de historie van het aangepast vervoer in Vlaanderen. Tot 2012 werd het georganiseerd en gesubsidieerd door Gelijke Kansen. Elke vervoerder ontving een vaste subsidie. In 2013 werden met het Compensatiedecreet 27 vervoergebieden (inclusief het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest) opgericht, waarbij in elk gebied een vervoerder belast werd met de openbare dienstverplichting. Op basis van het aantal gereden kilometers ontvangt die een compensatie. In de toekomst wordt overgeschakeld naar 15 vervoerregio's. Vervoerders zullen kunnen intekenen op de bestekken voor het flex- en flexplusvervoer. ODAV vindt het belangrijk dat daarbij een aantal pijlers van het doelgroepenvervoer wordt meegenomen. Ten eerste is er de toegankelijkheid, gelet op de specifieke en vaak kwetsbare doelgroep. Het aanbod moet ten tweede voldoende kwalitatief zijn (zorgcomponent) en ten derde betaalbaar.

Momenteel heerst grote onduidelijkheid over de afbakening van de doelgroepgebruikers. Wie zal kunnen gebruikmaken van het flex(plus)vervoer? Enkel de huidige gebruikers van het aangepast vervoer (DAV's en MAV's) zouden in een eerste fase van de uitrol van de basisbereikbaarheid kunnen gebruikmaken van het

flexplusvervoer. Op dit ogenblik werken de erkende vervoerders niet met een vaste indicatiestelling. Zij beslissen zelf welke gebruiker in aanmerking komt. Dat zorgt binnen Vlaanderen voor een grote diversiteit. In de eerste fase van basisbereikbaarheid zou dit ervoor zorgen dat een groot aantal gebruikers niet in aanmerking komt voor het flexplusvervoer. De mobiliteitsindiciestelling zal gebeuren op Vlaams niveau. Maar een vervoerregio kan zelf beslissen in hoeverre bepaalde opties binnen het flex- en flexplusvervoer worden aangeboden. Dat vormt een zekere tegenstrijdigheid.

De mobiliteitsindiciestelling kan op drie niveaus worden bekeken: de gebruiker, de vervoerregio en de vervoerders. Bekeken vanuit de gebruiker is het recht op mobiliteit verankerd door het internationaal engagement via het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. ODAV vraagt zich af of er een garantie is op vervoer en welk betaalbaar aanbod er zal zijn voor personen die niet in aanmerking komen voor het flexplusvervoer door de indicatiestelling, maar toch geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer binnen de andere vervoerslagen. Voor de vervoerregio's is het belangrijk dat de mobiliteitsindiciestelling er komt voor het bepalen van het aanbod aan vervoer op maat. Ook voor de vervoerders is het van belang om de doelgroep te kennen vooraleer ze intekenen op de bestekken.

Het doel van het flexplusvervoer mag niet zijn om het dringend of liggend ziekenvervoer te vervangen. ODAV vindt dat gebruikers van het flexplusvervoer zich niet moeten verantwoorden voor het gebruik ervan, en er altijd moeten recht op hebben.

De basisbudgetten voor het vervoer op maat zijn gebaseerd op de historisch gegroeide middelen voor de DAV's en MAV's. In 2018 bedroeg dit 3,415 miljoen euro. Dat is een klein budget voor ongeveer 300.000 trajecten per jaar. De overgrote meerderheid van de huidige vervoerders werkt immers met vrijwilligers (70 procent) en personeel via de sociale economie. In de toekomst zullen de bestekken in de markt worden gezet, waarbij meerdere vervoerders kunnen intekenen. Er zal alleen nog gewerkt kunnen worden met personeel in dienstverband of via de sociale economie waardoor de prijzen sterk zullen stijgen. Daarmee wordt te weinig rekening gehouden in de voorziene budgetten.

De meeste DAV's die rijden in het kader van het Compensatiedecreet zijn sociale vervoerders: lokale besturen, diensten sociale economie en vrijwilligers en organisaties met een sociaal doel. De vrees is dat aan dit sociaal doel in de toekomst zal worden voorbijgegaan. Het evenwicht vinden tussen de sociale en economische aspecten is een van de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst.

ODAV vindt het belangrijk dat er een sociaal tarief komt. In het Compensatiedecreet wordt gewerkt met minimum- en maximumtarieven. Dat laatste beschermt de heel kwetsbare doelgroep. Een verhoging van de tarieven zal leiden tot uitsluiting en isolement van de meest kwetsbare personen. De vervoerregio's zullen de tarieven bepalen maar ODAV vindt een uniform tarief van groot belang.

ODAV streeft al jaren naar een zorgcomponent voor het flexplusvervoer. Het woord 'plus' duidt op de nood aan een extra ondersteuning voor de verplaatsing van de meest kwetsbare gebruikers. Dat geldt voor de mobiliteitscentrale met een toegankelijke dispatching, maar ook moeten de voertuigen toegankelijk zijn en moeten chauffeurs een goede opleiding krijgen, onder meer over de begeleiding bij het gang-gangvervoer van de gebruikers.

ODAV ziet nog een aantal beperkingen om het doelgroepenvervoer te organiseren binnen het vervoer op maat. Niet elke gebruiker komt in aanmerking om gebruik te maken van de combimobiliteit. Kenmerkend voor de doelgroep is dat er bij de

planning rekening wordt gehouden met een ruime timing omdat onvoorziene omstandigheden geen uitzondering zijn.

Tot slot onderstreept Annelies Geelen het belang van een goede dialoog. Er moet heel duidelijk overlegd worden tussen de verschillende beleidsdomeinen. Ze vraagt om dit verder te intensifiëren zodat de belangen van de meest kwetsbaren worden meegenomen. Verder moeten de gebruikersorganisaties (personen met een handicap, ouderen, armen enzovoort) nog meer worden betrokken.

1.4. Autodelen.net

Bram Seeuws zal na een inleiding de vier standpunten van Autodelen.net toelichten. Autodelen.net is het verbindend netwerk van gedeelde mobiliteit dat inzet op promotie, experiment en beleidsbeïnvloeding. Het is een van de initiatiefnemers in 2017 van het concept van de mobipunten in Vlaanderen. Autodelen.net is ook de eerste Green Deal Gedeelde Mobiliteit in Vlaanderen.

Vervolgens schetst de spreker de stand van zaken van autodelen in Vlaanderen. Er zijn 82.000 autodelers verspreid over ongeveer 2500 deelwagens (zie slide 4 van de presentatie). Dat is een verviervoudiging op enkele jaren tijd. Op dit moment zijn er net geen 8000 deelfietsen. Meer informatie is terug te vinden in het jaarrapport Autodelen. Er zijn twee verschillende soorten autodeelsystemen: aanbieders met een eigen vloot en platformen die het delen van privéwagens ondersteunen (zie slide 5 en 6). De markt voor fietsdeelsystemen is de afgelopen jaren sterk gegroeid met vele aanbieders met verschillende deelfietsen (zie slide 7).

De standpunten van Autodelen.net over basisbereikbaarheid werden besproken met en afgetoetst bij vele aanbieders van fiets- en autodeelsystemen die het hiermee grotendeels eens zijn.

Het eerste standpunt is dat gedeelde mobiliteit een essentieel onderdeel is van de combimobiliteit. Gedeelde mobiliteit zal belangrijk zijn om de doelstellingen van de modal shift te halen. Daarom spreekt Autodelen.net liever van het STOAP-principe, gebaseerd op STOP, en waarbij de letter A voor autodelen staat. Bram Seeuws verwijst naar de 'mobility pyramid' van het SHARE North-project, waar Autodelen.net deel van uitmaakt (zie slide 8). Een goed werkend deelsysteem heeft absoluut baat bij een goed en sterk openbaarvervoersnetwerk. Dat werd al meermaals aangetoond door internationaal en eigen onderzoek. Een deelsysteem is geen vervanging van het openbaar vervoer. Het is ook zelf geen openbaar vervoer.

Het tweede standpunt gaat erover dat auto- en fietsdelen twee verschillende zaken zijn. In de netwerklogica worden deelfietsen vooral gebruikt als natransport. Vooral in steden zijn er fietsdeelsystemen die hierop minder focussen: de freefloating en back-to-manysystemen. De gebruikers ervan wonen of werken, net zoals bij gebruikers van deelauto's, meestal in de buurt van de standplaats. Daardoor wordt een deelauto minder vaak gebruikt in combinatie met het openbaar vervoer. Met deze verschillende nabijheids- en netwerklogica's moet men rekening houden bij het opmaken van de bestekken voor vervoer op maat en de concrete inplanting van de deelsystemen. De spreker roept op om ook het aanbod te bekijken.

Een derde, belangrijk standpunt gaat over het 'level playing field'. De toekomstige deelsystemen van vervoer op maat die in de markt worden gezet, mogen de bestaande markt niet verstoren. Uit onderzoek van Autodelen.net blijkt dat er al tussen de vier tot tien autodeelsystemen actief zijn in de verschillende vervoerregio's (zie slide 11). Voor deelfietsen gaat het om een tot vijf operatoren per vervoerregio (zie slide 12). Om de bestaande marktwerking zo weinig mogelijk te verstoren, is er het principe van non-exclusiviteit binnen Hoppin vanaf het startmoment. Elke aanbieder moet zijn fiets of auto kunnen aanbieden op een Hoppinpunt en via de

mobilitéitscentrale. Eveneens belangrijk daarbij is dat systemen moeten voldoen aan minimale kwaliteitscriteria. Daarom moet versneld werk worden gemaakt van het Vlaamse kwaliteitskader voor gedeelde mobiliteit. In verband met het level playing field is het van belang dat de marktspelers de prijs kunnen bepalen en niet de vervoerregio's. Zo wordt de marktwerking niet verstoord. Uitzonderingen kunnen bijvoorbeeld voor sociale tarifiering via een derdebetalersregeling. Omgekeerd geldt ook dat indien een deelsysteem van vervoer op maat via derdebetalersregeling werkt, dit ook mogelijk moet zijn voor alle andere aanbieders in de vervoerregio.

Het vierde standpunt betreft de mobiliteitscentrale. Er zijn nog heel veel onduidelijkheden over de klantenrelatie. Die zou verschuiven van de aanbieder naar de mobiliteitscentrale. Deelmobiliteit is echter geen openbaar vervoer en noodzaakt expertise voor de ondersteuning bij het reserveren van een deelauto of -fiets enzovoort. Verder is er onduidelijkheid over de link met het Vlaamse afsprakenkader MaaS. Daarom vraagt Autodelen.net om te wachten met de kandidaatstelling voor de bestekken voor deelsystemen voor vervoer op maat tot er meer duidelijkheid is over de mobiliteitscentrale.

Bram Seeuws concludeert dat het belangrijk is om de gebruikerslogica mee te nemen bij de uitrol van basisbereikbaarheid. Toekomstige deelsystemen van vervoer op maat mogen de bestaande markt niet verstoren en er is veel expertise op het terrein. Autodelen.net roept op om in dialoog te gaan met de aanbieders van gedeelde mobiliteit.

1.5. TreinTramBus

Peter Meukens verwijst naar zijn eerdere uiteenzetting in de commissie op 7 februari 2019 tijdens de hoorzittingen over het ontwerp van decreet betreffende de basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/2). Hij sprak toen van vijf uitdagingen: netwerksamenhang, budget, geïntegreerd tarief, geïntegreerde informatie en de vraag 'wat met de reiziger?'. Het lijkt erop dat het nu valkuilen zijn geworden. Zo was de in het decreet vooropgestelde timing nagenoeg onrealistisch. Na een eerste uitstel volgt nu een tweede uitstel. Het budget met een gesloten enveloppe leidt tot vervoerswoestijnen, met grote verschillen tussen de vervoerregio's. De spreker heeft het over het mattheuseffect: zij die al een beperkt budget hadden, gaan het met minder moeten doen. Er komt geen geïntegreerd tarief voor het vervoer op maat. Hij verduidelijkt tussendoor dat TreinTramBus de basisbereikbaarheid bekijkt vanuit het openbaar vervoer, in tegenstelling tot eerdere sprekers. Het decreet heeft alles in één pot gegooit. Geïntegreerde informatie is tot op heden onontgonnen terrein. Tot slot lijkt het antwoord op de vraag 'wat met de reiziger?' dat het een vergeten categorie is. Van gestructureerde participatie is geen sprake en het werd ook niet in het decreet voorzien.

TreinTramBus vindt het goed dat het uitstel geldt voor het geheel van basisbereikbaarheid. Bij een gelaagd systeem kan men de stukken niet op verschillende tijdstippen invoeren. Het uitstel is een opportuniteit voor extra participatie. TreinTramBus vraagt om bestaande en potentiële gebruikers en reizigersorganisaties te betrekken bij het proces. In enkele vervoerregio's gebeurt dit maar het is niet structureel voorzien. Een openbaar onderzoek is nodig. Het is een probleem dat de vervoerregioraden geen juridisch statuut hebben ondanks dat ze beslissen over veel overheidsmiddelen.

Het openbaar vervoer is een geïntegreerd systeem. Daarom is een geïntegreerd tarief nodig, met gewaarborgde aansluitingen, thuiskomstgarantie en geïntegreerde informatie. Om netwerksamenhang te beoordelen is er nood aan bekendmaking van de dienstregelingen. De spreker geeft het voorbeeld van www.fahrplanentwurf.ch,

waar burgers bijna een jaar op voorhand opmerkingen kunnen maken over de nieuwe dienstregeling.

Door de gesloten enveloppe ontstaan witte vlekken die weg moeten. Dat wordt de uitdaging voor het vervoer op maat maar zal niet volstaan. Van het totaalbudget van 768 miljoen euro is slechts 40 miljoen euro voorzien voor vervoer op maat. Het uitstel van basisbereikbaarheid biedt een kans om witte vlekken te vermijden. Dat kan door het overdenken van het kernnet en aanvullend net. In verschillende vervoerregio's werden de plannen goedgekeurd met kleine meerderheden of gingen gemeenten enkel onder voorwaarden akkoord. Peter Meukens vraagt verder om haltes oordeelkundig in te planten. Omdat alle haltes in Vlaanderen op vraag zijn, blijft de kost van een weinig gebruikte halte beperkt tot de haltepaal. Afschaffen hoeft dan niet. Men moet het openbaar vervoer bij de inwoners brengen en dat dreigt nu mis te lopen. Nu wil men buslijnen langs grote wegen laten lopen voor een betere doorstroming. Zo krijgt lintbebouwing beter openbaar vervoer dan de dorpskernen waar de meeste mensen wonen. Tot slot vraagt TreinTramBus om het vervoer op maat eerst grondig voor te bereiden en dan integraal in te voeren. TreinTramBus wil niet dat de bus sneller wordt maar de verplaatsingstijd van de reiziger trager.

Het uitstel is verder het moment om doorstromingsmaatregelen te nemen door het afstellen van de verkeerslichten, en om het decreet te optimaliseren. De vervoerregioraden moeten een juridisch statuut krijgen. Peter Meukens waarschuwt voor een tweede ReTiBo-dossier, waarbij men ook alles tegelijkertijd wou veranderen, maar het maar niet afgewerkt geraakt. Ook is het uitstel het moment voor een werkbare budgettering. Er komen de volgende jaren middelen bij voor vervoer op maat maar momenteel is dat veel te weinig.

Tot slot is het uitstel levensnoodzakelijk voor de mobiliteitscentrale en het vervoer op maat. Net zoals andere sprekers pleit TreinTramBus voor beproefde recepten in plaats van een tabula rasa. De spreker vraagt om de ervaring en kennis van bestaande aanbieders en systemen niet weg te gooien, door bijvoorbeeld de bestaande belbussystemen te integreren in het vervoer op maat. Bezint eer ge voortdoet, is de laatste aanbeveling. Het is ook een beter idee om basisbereikbaarheid in de zomer in te voeren zodat tijdens de twee vakantiemaanden de kinderkieftes kunnen worden weggewerkt. Het vermijdt ook dat kinderen die met het openbaar vervoer naar school gaan halverwege het schooljaar in problemen komen door een gewijzigd aanbod.

1.6. G.T.L.-Taxi

Pierre Steenberghen gaat eerst in op de kansen en problemen bij de verdere uitrol van basisbereikbaarheid. Het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer, dat in werking trad op 1 januari 2020, werd gedeeltelijk afgestemd op het decreet Basisbereikbaarheid. De eerste vergunningen individueel bezoldigd personenvervoer werden uitgereikt. Het gevolg van de overgangperiode is dat er een mix van voertuigen is met een oude en met een nieuwe vergunning. Begin 2020 telde de taxisector ongeveer 6000 voertuigen (2191 taxi's en 3843 huurwagens met chauffeur). De taxisector is zeer zwaar getroffen door de coronacrisis. Momenteel zijn er 1277 voertuigen met een nieuwe vergunning en 1652 voertuigen met chauffeur met een oude vergunning. Het aantal taxivoertuigen onder oude vergunning schat hij op 1500.

G.T.L.-Taxi stelt vast dat de categorie OV-taxi die voorzien is in de decreten nog niet is uitgewerkt. Hoe zal dit in de praktijk werken? Zal het platform Chiron, dat niet wordt gebruikt door taxi's met een oude vergunning, worden gebruikt? In het decreet staat dat alleen OV-taxi's voor de mobiliteitscentrale kunnen werken. Daar heeft hij vragen bij.

Verder vraagt hij hoe de Hoppinpunten zullen ontwikkeld worden. Daarover is overleg met de administratie en uitvoerders. Wanneer is het vervoer van halte tot halte en wanneer van deur tot deur of van halte tot deur enzovoort? Zijn al deze opties voorzien bij het gebruik van OV-taxi's?

Het decreet Basisbereikbaarheid is nauw verbonden met het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer. Onder de vergunning individueel bezoldigd personenvervoer is er slechts één basisvergunning per bedrijf die geldig is voor gans Vlaanderen. Vroeger hadden de huurwagens met chauffeur een TL-nummerplaat. Nu krijgen alle taxi's een TX-nummerplaat. Volgens artikel 49 van het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer kunnen alleen voertuigen die vergund zijn als straattaxi worden ingezet als OV-taxi. Pierre Steenberghen is daarom bezorgd voor diegenen die nog werken onder de oude vergunning (twee derde van de voertuigen). De nieuwe regelgeving zorgt voor een doorgedreven liberalisering: geen beperking op het aantal voertuigen en een volledig vrije prijszetting (behalve bij werken via de mobiliteitscentrale of standplaatstaxi, waarbij de gemeente tarieven kan opleggen).

De ecoscore wordt verplicht, ook voor de OV-taxi's. De voertuigen worden daardoor veel duurder, tot 15.000 à 20.000 euro voor bijvoorbeeld een plug-inhybrideauto. Daarenboven is het voor de nieuwe vergunningen verplicht om de realtimegegevens te verzenden naar onder meer Chiron, de mobiliteitscentrale en MaaS-aanbieders, waarvoor apparatuur en software moet worden aangekocht. Het niet-dringend zittend ziekenvervoer valt voortaan in Vlaanderen onder het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer. Dat is ook het geval indien dit gebeurt door een ziekenwagenbedrijf. Zij moeten hiervoor een TX-nummerplaat aanvragen. 50 procent van dit niet-dringend zittend ziekenvervoer werd al door de taxisector verzorgd. Hetzelfde geldt voor de MAV's.

Vervolgens verduidelijkt Pierre Steenberghen wat een OV-taxi is. Een OV-taxi heeft maximum acht zitplaatsen (+ chauffeur). Hij valt ook onder dezelfde milieuv voorwaarden (te behalen ecoscore) als straattaxi's, heeft een TX-nummerplaat, heeft twee geplastificeerde vergunningskaarten voor individueel bezoldigd personenvervoer aan boord en valt onder een eigen klachtenorgaan.

Welke voorstellen en bedenkingen heeft G.T.L.-Taxi? Vooreerst stelt Pierre Steenberghen dat de taxisector vragende partij is om zo snel als mogelijk het vervoer op maat uit te rollen. Door de coronacrisis is er te weinig vraag. De taxisector staat klaar voor het aangepast vervoer van personen met mobiliteitsbeperkingen en ander vervoer op maat. Net zoals andere sprekers zegt de spreker dat goedkopere diensten niet mogen leiden tot sociale dumping. Daarom moet men werkbare vergoedingen voorzien voor de vervoersaanbieders. Anders zal er geen interesse zijn. De loonkosten van de chauffeur vertegenwoordigen immers ongeveer 60 procent van de exploitatiekosten van de vervoersdienst. Ter informatie deelt hij mee dat op 26 januari 2021 in het paritair comité 140 een cao werd ondertekend die de loon- en arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs individueel bezoldigd personenvervoer regelt.

Belangrijk voor G.T.L.-Taxi is dat iedereen een eerlijke kans krijgt en er geen oneerlijke praktijken zullen zijn. Men vraagt een goede marktwerking en heeft daar vertrouwen in. Er zou op twee manieren worden gewerkt. Ten eerste is er contractvervoer via aanbestedingen waarbij de concurrentieregels spelen. Ten tweede is er de zogenaamde spotmarket, waarbij taxi's worden ingezet onder contract en op afroep ingezet worden door bijvoorbeeld de mobiliteitscentrale, MUTAS of andere MaaS-platformen. Taxibedrijven zijn altijd zeer flexibel geweest en willen zo snel mogelijk starten. Pierre Steenberghen vergelijkt de taxisector met een mierrenkolonie: ze lijken in alle richtingen te lopen, maar ze hebben allemaal een opdracht. En ze zijn kampioenen in navigatie.

1.7. VVSG

Guido Vaganée heeft al veel raakpunten genoteerd met de vorige sprekers. De voorbije twee jaren hebben het Departement MOW en de driehonderd steden en gemeenten enorm veel werk verzet in de vervoerregio's. Ondanks de krappe timing werden overal de OV-plannen, weliswaar onder voorwaarden, goedgekeurd. VVSG vroeg in maart 2021 om de operationalisering van het vervoer op maat uit te stellen. Daar werd toen niet op ingegaan maar door de schorsing door de Raad van State van de procedure voor de gunning van de mobiliteitscentrale is er nu toch sprake van uitstel. Voor VVSG is het heel belangrijk dat bij de nieuwe lanceringsdatum wordt voldaan aan alle voorwaarden zoals beschreven in de vervoersplannen van de vijftien vervoerregio's. Bovendien moet alles in zijn geheel worden ingevoerd. In het verleden suggereerde VVSG om over te gaan tot een geleidelijke uitrol, bijvoorbeeld per vervoerregio of stelplaats. Een proefproject zoals ook gesuggereerd door de FBAA is mogelijk.

Wat de tarieven betreft, is het belangrijk dat de huidige reizigers niet afhaken. Daarnaast is het de doelstelling van basisbereikbaarheid om nieuwe reizigers aan te trekken. Daarbij is een goed geïntegreerd tariefbeleid cruciaal. Vervoerregio's kunnen de tarieven zelf bepalen maar steden en gemeenten vragen om een concurrentieslag te vermijden. De autonomie moet blijven bestaan. Maar om de prijzen toch deels gelijk te laten lopen, heeft VVSG een afwegingskader voor de vervoerregio's opgesteld op basis waarvan men de tarieven kan bepalen. In deze tariefpiramide (zie slide 3 van de presentatie) worden ook andere doelstellingen zoals duurzaamheid meegenomen. Het kan bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat een student gebruikmaakt van het flexvervoer omdat dit goedkoper zou zijn dan de prijs van een fietsenstalling. Bij voorkeur wordt dit afwegingskader verder vastgelegd door de Vlaamse overheid.

Belangrijk is ook dat de inkomsten gelijk verdeeld worden. Daarom moet er een protocol worden vastgelegd voor de verdeling van de ontvangsten tussen de interne operatoren en de vervoerregio's. Een vaste verdeelsleutel is noodzakelijk. Het zal de tickets betaalbaar houden. Vervoerregio's rekenen op de inkomsten uit het vervoer op maat om het aanbod te kunnen garanderen en mogelijks in de toekomst uit te breiden.

Een ander belangrijk punt is dat men bestaande systemen niet zomaar overboord moet gooien. Door het feit dat de markt en de operationalisering van vervoer-opmaatoplossingen nog immatuur zijn, is een evolutieve aanpak aan te raden. VVSG maakt zich zorgen dat de bestaande ervaring in het veld niet altijd naar waarde wordt geschat. Ook voor deelsystemen kan men kijken naar de bestaande markt. Dat lijkt *Guido Vaganée* beter dan alles puur economisch te bekijken en in de markt te zetten en te kiezen voor het goedkoopste.

Een voorlaatste aandachtspunt is dat alles zoveel mogelijk moet geïntegreerd worden. Hoe meer spelers openbaar vervoer kunnen aanbieden, hoe meer men ervan zal gebruikmaken. Dat is tenslotte de belangrijkste doelstelling. VVSG is ervan overtuigd dat al het huidige en toekomstige klantenaanbod moet worden meegenomen in de discussie. Abonnementen van de NMBS en De Lijn mogen niet worden uitgesloten van het aanbod van de toekomstige MaaS-werking.

Tot slot zegt de spreker dat slimme subsidiëring zorgt voor tijdswinst. Gemeentebesturen worden bij de lancering van basisbereikbaarheid geconfronteerd met onvoorzien of moeilijk te ramen budgetten voor het operationeel maken van vervoer op maat en het ondersteunen van combimobiliteit op hun toekomstige mobipunten. VVSG vraagt daarom om in een bufferbudget te voorzien en de toekenning van budgetten te koppelen aan het goedgekeurde aanvraagdossier voor bijvoorbeeld

halte-infrastructuur, elektrificatie (laadpalen) en studie/ontwerp en aanleg van Hoppinpunten. Zo niet vreest VVSG grote vertragingen.

1.8. Landelijke Gilden

Isaak Dieleman zegt dat Landelijke Gilden zich als plattelandsbeweging inzet voor levenskrachtige dorpen en een vitaal platteland. Met het advies wil Landelijke Gilden hiertoe bijdragen.

Het decreet Basisbereikbaarheid biedt kansen voor een efficiënt openbaar vervoer en om via het vervoer op maat de flexibiliteit en betrouwbaarheid te verhogen. Zo wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker als alternatief voor de wagen. Er zijn echter vier voorwaarden aan verbonden. Indien ze niet worden ingevuld, zal dit leiden tot vervoersarmoede en vervoerswoestijnen.

Het gevaar voor vervoersarmoede is reëel. De mobiliteitscentrale zal doelgroepenvervoer moeten organiseren, schoolvervoer en vervoer voor mensen met een beperking. De meest kwetsbare groepen riskeren in een vervoersisolement terecht te komen. Landelijke Gilden treedt ODAV bij dat mensen met een beperking de grootste slachtoffers dreigen te worden.

Er zijn vier essentiële voorwaarden om tot een optimaal vervoer op maat te komen als sluitstuk van een performant openbaar vervoer.

Zowel op het platteland, in de dorpen als in een aantal stedelijke deelgemeenten zal het busvervoer op vaste uren verdwijnen of zal de frequentie ervan teruggebracht worden tot de ochtend- en de avondspits. Bovendien zal de afstand naar de bushaltes sterk verhogen. Daardoor dreigt een aantal gebruikers snel af te haken en definitief over te stappen naar de wagen. Een enquête van Landelijke Gilden wijst uit dat ongeveer een derde van de plattelandsbewoners die het openbaar vervoer gebruikt, daardoor dreigt af te haken. Een goed uitgebouwd vervoer op maat zal dus essentieel zijn om die dreigende neerwaartse spiraal af te wenden. Net zoals Trein-TramBus wil Landelijke Gilden dat de reiziger betrokken wordt bij de uitrol van basisbereikbaarheid. Uit verschillende participatietrajecten die Landelijke Gilden organiseerde, blijkt dat hieraan nood is en dat de reizigers een waardevolle bijdrage kunnen leveren. Een halfslachtige invoering zal bijdragen aan een bijkomende modal shift richting de wagen, met de bijhorende maatschappelijke kosten, filevorming en impact op het klimaat. Landelijke Gilden is daarom verheugd dat minister Lydia Peeters alles in één keer zal uitrollen. Dat is immers de eerste voorwaarde.

Het tweede advies is om basisbereikbaarheid uit te stellen. De nieuwe mobiliteitscentrale wordt in het vervoer op maat de centrale draaischijf. Het moet alle informatie bieden, een routeplanner omvatten, de reizigers moeten verschillende modi kunnen reserveren en hiervoor tickets kunnen aankopen enzovoort. Landelijke Gilden vindt het belangrijk dat de mobiliteitscentrale als MaaS openstaat voor alle aanbieders. Dit alles aanbieden op één platform en het toegankelijk maken voor personen die minder digitaal geletterd zijn, wordt een technisch huzarenstuk. Bestaande trajecten dreigen ook veel duurder te worden, bijvoorbeeld wanneer een vervoerregio een busverbinding die parallel loopt met een treinverbinding schrapt. Men zal dan zowel een bus- als treinticket nodig hebben. Een oplossing is ticketintegratie, waarbij de kostprijs gebaseerd is op de prijs per kilometer van het huidige busticket. De mobiliteitscentrale verdeelt de bijdrage van de reiziger over de verschillende aanbieders terwijl de prijs rechtvaardig blijft en toegankelijk voor de meest kwetsbare gebruikers. Uit de eerder vermelde enquête blijkt dat reizigers afhaken indien de prijs van een vervoerstraject hoger is dan de prijs van een klassiek busticket. Daarom adviseert Landelijke Gilden alle vervoersmodi te integreren in het systeem, en minstens die waarvoor de Vlaamse overheid bevoegd is. Er

dient zich een historische kans aan om dit meteen goed te doen. Prijsdifferentiatie moet mogelijk zijn, bijvoorbeeld voor een snellere reistijd. Maar dat kan alleen als er ook een basis is voorzien voor een basisprijsniveau. Er bestaan hiervan buitenlandse voorbeelden. De UITP bracht het rapport 'MaaS: How to make an integrated mobility solution succesfull' uit. Daarbij wordt in kaart gebracht welke spelers betrokken moeten worden bij het opzetten van een mobiliteitscentrale (zie slide 5 van de presentatie). Het gaat om zeer veel spelers. Het spreekt voor zich dat dit niet meer realiseerbaar is tegen 1 januari 2022. Landelijke Gilden adviseert daarom om de uitrol van basisbereikbaarheid uit te stellen tot het systeem op punt staat en in één vervoerregio succesvol is getest.

Het derde advies betreft het voor- en natransport. Grotere afstanden naar en tussen bushaltes vragen een verandering daarin. Uit de enquête bleek dat de gemiddelde afstand naar een bushalte voor een plattelandsbewoner ongeveer een halve kilometer bedraagt. 80 procent overbrugt deze afstand te voet. Naar het treinstation (gemiddelde afstand 3 km) is dat slechts 16 procent, 45 procent neemt de fiets en 38 procent komt met de auto (eventueel als passagier). Op het platteland bieden deelfietsssystemen minder een oplossing. 9 op de 10 plattelandsbewoners beschikt immers over een eigen fiets. Er is dus geen vraag naar voortransport, maar wel naar natransport op de bestemming. Er zijn ook kansen voor buitenmaatse deelfietsen zoals cargofietsen, bakfietsen of rolstoelfietsen. Voor kansengroepen zijn er systemen zoals de fietsbibliotheek. Landelijke Gilden werkt mee aan een fietsdeelsysteem in de gemeente Pelt. Meer privaat fietsgebruik stimuleren betekent ook nood aan veiligere fietsenstallingen aan Hoppinpunten, stations en bushaltes. Landelijke Gilden vraagt dat de Vlaamse overheid stimulansen hiervoor zou bieden aan de gemeenten.

Het laatste advies sluit hierbij aan. Landelijke Gilden vraagt meer financiële middelen. Busgebruikers zien een grotere flexibiliteit als een van de grootste troeven van vervoer op maat. Het huidige halte-halteprincipe van de belbus moet vervangen worden door een thuis-halteprincipe. Dat zou de aantrekkelijkheid verhogen. Landelijke Gilden vraagt verder om de grenzen van het flexbusgebied niet strikt af te bakenen. Hiervan zijn al voorbeelden in de vervoerregio's Westhoek, Kempen en Mechelen. Om de reiziger te overtuigen om gebruik te maken van het vervoer op maat moeten er twee criteria centraal staan: betrouwbaarheid en flexibiliteit. Verder moet het vervoer op maat in heel Vlaanderen herkenbaar zijn. Landelijke Gilden vraagt een Vlaams basiskader voor de verankering van de minimumvereisten in SLA's met de aanbieders. Basisbereikbaarheid wordt ingevoerd na jarenlange structurele besparingen op De Lijn (ongeveer 25 procent tussen 2009 en 2019). Voorbereidende ramingen en gedetailleerde berekeningen van de vervoerregio Vlaamse Rand tonen dat meer duurzame verplaatsingen alleen mogelijk zijn met meer middelen. Isaak Dieleman zegt dat een verdubbeling van het huidige voorziene budget voor vervoer op maat minimaal nodig is.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkomen van Els Robeyns

Els Robeyns stelt vast dat als gevolg van het arrest van de Raad van State over de gunningsprocedure van de mobiliteitscentrale er veel onduidelijkheid is over de verdere timing van basisbereikbaarheid. Het uitstel is echter ook een opportuniteit om de tijd te nemen om de tekortkomingen op te lossen. Uit de presentaties blijkt dat het gaat om fundamentele zaken die niet zomaar snel opgelost kunnen worden. Welke timing vinden de sprekers realistisch voor de invoering? Hoeveel tijd acht TreinTramBus nodig om de door hen opgesomde nodige maatregelen uit te voeren? VVSG is van mening dat eerst aan alle in de vervoersplannen omschreven voorwaarden moet voldaan zijn. Hebben de lokale besturen er vertrouwen in dat met de huidige budgetten aan die voorwaarden kan voldaan worden? Kan VVSG over

die voorwaarden meer duidelijkheid verschaffen, evenals over de reden waarom zij eerder al een uitstel vroegen?

De sprekers vrezen dat er geen sprake zal zijn van tariefintegratie. Hoe zien zij dit? Eén tarief ongeacht het vervoersmiddel en hoeveel men er gebruikt? Hoe hoog moet het tarief zijn? Wat met ticketintegratie? Aan VVSG vraagt de spreker in hoeveel vervoerregio's hierover al afspraken werden gemaakt. Volstaan de budgetten of moeten de lokale besturen middelen bijleggen? Gelooft men dat de vijftien vervoerregio's tot één tarief kunnen komen of is het beter om de bevoegdheid hiervoor bij de Vlaamse overheid te leggen?

Uit de plannen voor het kernnet en aanvullend net blijkt dat heel wat blinde vlekken dreigen te ontstaan. Het vervoer op maat moet dit invullen, om te vermijden dat ook de meest kwetsbare doelgroepen worden afgesloten. Els Robeyns verwijst naar het voorstel van resolutie dat ze indiende over een sterk openbaar vervoer als hefboom voor een ambitieuze modal shift en als wapen in de strijd tegen vervoersarmoede (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 694/1). Velen beseffen wellicht niet wat vervoersarmoede in de praktijk betekent. Ze vraagt een van de sprekers daarom enkele voorbeelden hiervan te geven. 1 op 5 is bijvoorbeeld afhankelijk van het openbaar vervoer voor de aankoop van voeding.

Het was bij de indiening van het decreet Basisbereikbaarheid duidelijk dat voor De Lijn geen rol meer was weggelegd voor de regie van het vervoer op maat. Geloven de sprekers nog in het voorliggende concept van vervoer op maat aangestuurd door een mobiliteitscentrale? Zal er een bedrijf gevonden worden dat de expertise heeft om de reizigers te ondersteunen en begeleiden? Is het niet beter om De Lijn, die de nodige expertise heeft, alsnog hier een rol te laten spelen?

De participatie in de uitrol van basisbereikbaarheid blijkt in vele vervoerregio's dode letter gebleven. Hoe kan hieraan meer worden tegemoetgekomen?

2.2. Tussenkost van Stijn Bex

Stijn Bex vindt de hoorzitting ontluisterend omdat blijkbaar een aantal van de bezorgdheden van de sprekers al lang zou moeten aan bod zijn gekomen bij de uitrol van het vervoer op maat. Het proces lijkt slecht beheerd.

An Schoubs heeft duidelijk gemaakt dat 10.000 haltes schrappen niet goedge maakt kan worden door de huidige budgetten voor vervoer op maat. Vervoersarmoede dreigt. Hij hoopt dat de budgetten nog zullen stijgen en dat er geen waardevolle initiatieven worden geschrapt, zoals diensten voor aangepast vervoer. Hij vraagt dat deelsystemen en private bus- en taxiondernemers een plaats krijgen in het OV-systeem. Daar is nog geen duidelijkheid over.

Er wordt veel en goed werk geleverd in de vervoerregio's maar het lijkt over de hoofden van de reizigers en de aanbieders te gaan. Het uitstel van de mobiliteitscentrale biedt de mogelijkheid om overleg te plegen.

Stijn Bex waarschuwt voor sociale dumping. Er is nood aan geïntegreerde tarieven, met eventueel een uitzondering voor deelmobiliteit. De inspraak van de reizigers is belangrijk en er moet werk van worden gemaakt in het verdere proces. Hebben de sprekers het gevoel dat hun expertise wordt gehoord en wordt gebruikt door de beleidsmakers? Hoe kan dit beter? Welke timing vinden de sprekers realistisch?

2.3. Tussenkost van Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat basisbereikbaarheid gaat over een andere invulling van de organisatie van het openbaar vervoer. Volgens Ann Schoubs zullen er meer

gereden kilometers zijn. Hij onthoudt vooral dat de sprekers vragen om het uitstel van de mobiliteitscentrale te gebruiken om het model verder te concretiseren en te komen tot aanbestedingen die reizigersproof zijn. Dat is een belangrijk advies.

De tip van TreinTramBus om de zomervakantie te gebruiken als testperiode voor de invoering van basisbereikbaarheid vindt hij zeer zinvol. Kan Peter Meukens voorbeelden geven van andere landen waar een gelijkaardig systeem werd ingevoerd, om zo basisbereikbaarheid concreet te maken? De reden waarom de beleidsmakers het over een andere boeg willen gooien, is de ontevredenheid over De Lijn en het niet voldoen van het huidige model.

2.4. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt de hoorzitting een eyeopener, ook al was het bekend dat er problemen waren bij de uitrol van basisbereikbaarheid en dat er gevaar was op vervoersarmoede. Dat wordt door de sprekers bevestigd. De vrees dat men niet klaar zou zijn tegen 1 januari 2022 blijkt gegrond.

Bij heel wat middenveldorganisaties ontstaat het beeld dat de vervoerregio's evolueren naar eilandjes waarbij de mobiliteit over de grenzen ervan nauwelijks wordt opgevolgd. Het lijkt erop dat deze grenzen nu gebetonneerd worden. Hebben de sprekers ook die ervaring?

Vanuit het middenveld ontving hij signalen dat er nog heel veel schort aan de participatie en communicatie. Hij heeft de indruk dat de gehoorde organisaties de hoorzitting gebruiken om dit ook aan te kaarten omdat er tot op heden naar deze verzuchtingen te weinig werd geluisterd op het kabinet van de minister en in de vervoerregio's. Kan men dit bevestigen? En zo ja, hoe kan de communicatie verbeteren?

Op welke termijn achten de sprekers de uitrol van basisbereikbaarheid haalbaar?

De sprekers verschillen gedeeltelijk van mening over de noodzaak aan gelijke prijzen voor alle vervoerregio's, maar iedereen lijkt het er wel mee eens te zijn dat de tarieven sociaal aanvaardbaar moeten zijn. Volgens Wim Verheyden zijn gelijkaardige tarieven aan die van De Lijn aangewezen. Er moet aandacht zijn voor mensen in armoede en doelgroepen die zich moeilijk kunnen verplaatsen. Sommige sprekers willen voor het bepalen van de tarieven de markt laten spelen. Is subsidiëring hiervoor een oplossing, vraagt hij aan VVSG. En van waar moeten de middelen dan komen?

Hij is het eens met de FBAA dat de bestaande belbussen en professionele chauffeurs zo veel mogelijk moeten ingezet worden. Hoe ziet de FBAA concreet de vernoemde optimalisatie en complementariteit? Heeft men deze visie al meegedeeld aan de vervoerregio's en wat was de reactie? Aan Ann Schoubs vraagt hij of er gehoor kan worden gegeven aan de verzuchtingen van de FBAA.

Ziet ODAV nog een rol weggelegd voor de mindermobielen centrales van de gemeenten voor vervoer van mindervaliden en sociaal zwakkeren? Ze werken met vrijwilligers maar de mindermobielen centrales hebben de knowhow. Denkt Ann Schoubs dat de mindermobielen centrales nog kunnen ingeschakeld worden?

De verzuchtingen van TreinTramBus kende hij al en er wordt duidelijk geen rekening mee gehouden. Wim Verheyden hoopt dat de aangekaarte problemen in overleg met de organisaties worden bekeken.

2.5. Tussenkost van Bert Maertens

Bert Maertens is zich ervan bewust dat men voor een belangrijke hervorming staat. De rit ernaartoe is niet eenvoudig. De sprekers vinden het uitstel een goede kans

om een aantal zaken onder de aandacht te brengen. Bert Maertens vindt het zeer goed dat de organisaties worden gehoord om dit mee te nemen in het verdere besluitvormingsproces.

Niemand heeft de uitgangspunten van basisbereikbaarheid naar de prullenbak verwezen. Hij noteerde de uitspraak van Ann Schoubs dat er 4000 kilometer meer zal worden gereden, nog zonder rekening te houden met het vervoer op maat. De hervorming is een vooruitgang.

Toegankelijkheid in al zijn facetten wordt belangrijk, ook bij de mobiliteitscentrale. Hij hoorde een pleidooi om de bestaande troeven van de huidige spelers maximaal te integreren. Dat vindt hij een goed uitgangspunt. Met anderen is hij het eens om basisbereikbaarheid pas te laten ingaan zodra alles klaar is. Dat is voor hem de belangrijkste les van deze hoorzitting. Wat is volgens de verschillende organisaties het ideale tijdstip van het jaar om basisbereikbaarheid te starten?

De vervoerregio's zijn autonoom in het bepalen van de prijzen. VVSG toonde een tariefpiramide. Kan Guido Vaganée meer specifieke informatie geven over de tariefparameters? In welke mate is er sprake van regie door de Vlaamse overheid?

Bert Maertens verwacht veel van de Hoppinpunten, die het uithangbord moeten worden van de hervorming. Welke opportuniteiten zien de sprekers in het uitstel om nog veranderingen te doen aan het concept ervan? Autodelen zal bijvoorbeeld minder gebeuren in combinatie met een bus- of treinrit. Is het dan nuttig om de Hoppinpunten uit te rusten voor deelwagens?

2.6. Tussenkoms van Karin Brouwers

Karin Brouwers wijst erop dat Ann Schoubs aantoonde dat door basisbereikbaarheid De Lijn meer kilometers zal rijden. Dat er witte vlekken zouden ontstaan, was al geweten bij de goedkeuring van het decreet. Het vervoer op maat is net bedoeld om deze in te vullen, maar dan op maat in plaats van met grote gelede bussen. Het is goed dat er een hoorzitting is om te horen wat er bij middenveldorganisaties leeft over mogelijke vervoersarmoede op het platteland en bij de meest kwetsbaren.

Aan de FBAA vraagt Karin Brouwers welke verwachtingen hun leden hebben. Is men bereid om meer in te zetten op vervoer op maat? Wordt het door vervoer op maat mogelijk om de 40 procent werknemers die nu deeltijds werken een meer stabiel contract te geven? Er is per vervoerregio sprake van een aanbesteding voor het gewone vervoer op maat, en een voor het flexplusvervoer? Voor vijftien vervoerregio's gaat het om dertig aanbestedingen. Is dit een nog te gesloten systeem volgens de FBAA? Is men meer voor een open systeem, bijvoorbeeld op afroep? Daar kan ze zich wel in vinden. Hoe kan zo'n open systeem eruitzien? Wat zijn de juridische mogelijkheden om de huidige belbussen van de private sector te behouden binnen een dergelijke aanbestedingsprocedure?

Isaak Dieleman pleitte ervoor om te starten met een proefproject in één vervoerregio. Wat denken de andere sprekers hiervan? Is dit praktisch realiseerbaar? Is er voor de verschillende Hoppinpunten geen verschil tussen stad en platteland? Aan VVSG vraagt Karin Brouwers of gemeenten bereid zijn om mee te investeren in veilige fietsenstallingen.

Heeft TreinTramBus de opmerking over het opmerkelijke verschil in bedragen per inwoner tussen de vervoerregio's voor vervoer op maat al bezorgd aan de minister en wat was in dat geval haar reactie? Zijn volgens VVSG die verschillen verantwoord?

Hoe is voor de verschillende belangenorganisaties de participatie in de vervoerregio's verlopen?

Sommige sprekers pleitten voor ticket- en tariefintegratie. Hoe zien de andere organisaties dit? Hoe zal De Lijn aan tariefopbouw doen? Zal bijvoorbeeld in de abonnementen van De Lijn ook een abonnement zitten voor vervoer op maat? Er zal een protocol moeten komen over de verdeelsleutel van de inkomsten. Zal De Lijn deze taak op zich nemen? Voor veel deelsystemen is er een basisabonnement nodig om ervan te kunnen gebruikmaken. Wat met niet-abonnees die een beroep doen op de mobiliteitscentrale? Hoe ziet Autodelen.net zich functioneren in een geïntegreerd tariefsysteem? Kan Autodelen.net meer verduidelijking geven bij de uitspraak dat men minimaal dezelfde prijs wil via de mobiliteitscentrale in vergelijking met de prijs via het eigen platform?

De bezorgdheden van Annelies Geelen heeft Karin Brouwers in de commissie al herhaaldelijk naar voor gebracht. Hoe kijkt ODAV aan tegen het uitstel van basisbereikbaarheid en de vraag van de minister om voorlopig nog dezelfde diensten te blijven aanbieden? Zal dat lukken, want Karin Brouwers vernam dat de huidige mobiliteitscentrale voor aangepast vervoer die door de provincie Vlaams-Brabant wordt uitgebaat in 2022 zou stoppen? Zullen de verschillende DAV-vervoerders, mits financiering vanuit de vervoerregio's, kunnen blijven doorwerken na de inwerkingtreding van basisbereikbaarheid en het wegvallen van het Compensatiedecreet? Ze is hierover zeer bezorgd.

Wat met de DAV's die onder het Compensatiedecreet vallen en actief zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Hoe kan men ervoor zorgen dat de mobiliteitsindicatiestelling ruim genoeg is? De indruk bestaat dat men op zoek is naar een strenge scherprechter. Dit moet verder bekeken worden. Karin Brouwers is steeds meer overtuigd dat het misschien nodig is om het systeem voor DAV en MAV alsnog af te splitsen, indien het proces nog niet te ver gevorderd is. Karin Brouwers is van oordeel dat het overleg tussen Welzijn en MOW moet voortgezet worden om het aangepast vervoer op de rails te krijgen.

In het kader van de vaccinatiecampagne werd ad hoc een vervoer op maat op poten gezet. Vallen hieruit lessen te trekken volgens de sprekers?

Net als andere sprekers vindt Karin Brouwers dat de extra tijd door de minister nuttig moet gebruikt worden om verder te overleggen met de vervoerregio's en De Lijn. De idee van een bufferbudget vindt ze interessant.

2.7. Tussenkomen van Jos D'Haese

Jos D'Haese zegt dat het opvalt hoeveel vragen en bekommernissen er nog zijn.

Hij is het er volmondig mee eens dat basisbereikbaarheid en vervoer op maat niet los van elkaar kunnen worden gezien en niet apart kunnen worden ingevoerd. Aan TreinTramBus en VVSG vraagt hij of het vervoer op maat volstaat om de afbouw van het netwerk van De Lijn op te vangen op het vlak van gebiedsdekking, budget, vorm en betaalbaarheid. Zal het helpen om een modal shift te maken naar niet-autovervoer? Hij hoort eerder een bezorgdheid dat een aantal gebruikers van het openbaar vervoer terug in de wagen zal geduwd worden.

Net zoals Peter Meukens is Jos D'Haese bang dat de bus niet sneller zal gaan en de reiziger trager. Heeft de spreker concrete voorbeelden hiervan?

Bestaat het risico niet dat binnen een systeem van vervoer op maat waarbij elke speler vrij de tarieven kan bepalen er prijsverhogingen zullen zijn om het aanbod per vervoerregio te verbeteren waardoor vervoer alleen nog betaalbaar is voor een kleine groep? En zullen er zo ook geen verschillen ontstaan tussen zogenaamd rijkere vervoerregio's en andere? Daardoor wordt een vervoer op maat met belastinggeld gefinancierd voor personen die het nog kunnen betalen terwijl wie het niet kan betalen opnieuw uit de boot valt.

De leden van de FBAA werken op een andere manier dan de publieke sector. Verliezen op de ene plaats worden gecompenseerd met winsten elders. Een groot deel van de plaatsen waar De Lijn nu verlies maakt, worden afgestoten en daarvoor wordt gekeken naar de taxisector, de flexbussen enzovoort. Hoe kan dit rendabel gemaakt worden voor de leden van de FBAA? Volgens Jos D'Haese zijn er maar twee oplossingen mogelijk: ofwel een zeer hoge subsidie ofwel zeer hoge prijzen. Hoe ziet de FBAA dit?

De uiteenzetting van Annelies Geelen vat hij kort samen dat met basisbereikbaarheid de diensten aangepast vervoer in de markt worden gezet en dat daardoor wordt voorbijgegaan aan het sociaal doel waaraan ODAV werkt. Is het een goed idee om de diensten aangepast vervoer in te kantelen in basisbereikbaarheid? En zo ja, hoe kunnen dan de geuite bezorgdheden opgelost worden?

Ann Schoubs sprak van 10.000 geschrapte haltes waarvan de 5000 belbushaltes. In de vervoerregio Limburg wordt wel vertrokken van de bestaande belbushalte-infrastructuur en -plannen. Telt de directeur-generaal deze niet meer mee omdat ze niet meer door De Lijn worden uitgebaat? Het lijkt hem een groot aantal. Hij is het eens met Peter Meukens dat het niet is omdat er een bushalte is, dat de bus er ook stopt en er tijd wordt verloren.

In haar presentatie presenteerde Ann Schoubs cijfers over het toekomstige aantal kilometers en reizigers. Hoe komt men daar aan? Jos D'Haese vraagt al gedurende een jaar tevergeefs naar de net- en halteplannen omdat ze niet zouden bestaan.

3. Antwoorden van de sprekers

3.1. FBAA

Patrick Westelinck kan moeilijk een antwoord geven op de vraag over de gewenste timing omdat de sector van de autocar- en autobusondernemers afhankelijk is van de andere vervoerslagen zoals het kernnet en het aanvullende net. Bovendien en vooral speelt de onduidelijkheid een grote rol. Het is niet de taak van de FBAA om mobiliteitsstrategieën te ontwikkelen maar wel om ze operationeel uit te voeren.

Er wordt naar de FBAA geluisterd omwille van de expertise op het terrein, maar er is te weinig terugkoppeling over de concrete modaliteiten. Het is momenteel bijvoorbeeld onduidelijk hoe de mobiliteitscentrale zal functioneren en het is niet terug te vinden in het lastenboek. De sector heeft nochtans ervaring met dispatching van het eigen vervoer en openbaar vervoer. Patrick Westelinck stelt de vraag hoe ondernemers kunnen intekenen op een aanbesteding als het lastenboek niet duidelijk is.

Wat vervoersarmoede betreft, wijst de spreker op het vervoersaanbod van de sector dat met 200 ondernemingen verspreid is over geheel Vlaanderen (zie slide 4 van de presentatie), waardoor ook afgelegen gebieden bereikt kunnen worden. Binnen de mobiliteitslogistiek moet men vermijden om lege kilometers te rijden.

Vervolgens waren er vragen over de tickets en tarieven. De FBAA kent de kostprijs van het vervoer van passagiers. Zonder subsidies zal dit niet mogelijk zijn, of zal

alleszins het opstarten niet lukken. Volume en frequentie bepalen het economische model. Als het subsidiemechanisme in de vijftien vervoerregio's verschilt, ontstaat bovendien een wirwar waardoor in de ene vervoerregio wel aanbod is maar in andere niet. Hij herhaalt dat de autocar- en autobussector niet de oplossing is voor het vervoer op maat maar wel een deel van de oplossing.

De vraag naar de concrete invulling van de gevraagde optimalisatie is afhankelijk van het hergebruik van de voertuigen maar vooral van de mogelijke inzet van de professionele chauffeurs. Het is al jaren een knelpuntberoep en de verwachting is dat dat na de coronacrisis nog meer het geval zal zijn. Het gaat vooral om jonge chauffeurs en chauffeurs op leeftijd. De reden hiervoor is dat het voornamelijk gaat om niet-volgtijdse contracten.

Nieuwe investeringen om vervoer op maat op te starten, zijn onbetaalbaar tenzij men van bij de start contracten kan afsluiten voor een voorafbepaalde voldoende capaciteit en beschikbaarheid. Dan is men niet ver meer af van een tweede OV-maatschappij. Dat lijkt Patrick Westelinck niet de juiste weg.

De bestaande mobiliteitscentrales in het buitenland zijn slimme centrales die ook leren uit de ervaring op het terrein. Een lokale vervoerder weet bijvoorbeeld dat op marktdagen beter een voertuig met grotere capaciteit wordt ingezet, gezien de verhoogde vraag in de regio. Planning en ervaring kunnen samenwerken met een centrale om een optimaal aanbod uit te tekenen. Dit staat tegenover de visie in de lastenboeken waar men uitgaat van het contractueel vastleggen van de capaciteiten.

Tot slot vermeldt de spreker nog een TETRA-proefproject (VLAIO) dat door de federatie gepland is in de vervoerregio Mechelen om de haalbaarheid van grotere voertuigen te toetsen. Vooral de coronapandemie heeft deze plannen echter in duigen doen vallen.

3.2. ODAV

Annelies Geelen zegt dat in verband met de timing ODAV de verschillende vervoerders heeft bevraagd. Zij zijn vragende partij voor een verlenging van minstens een jaar, en liefst per kalenderjaar ingaande op 1 januari. Concreet wordt dus een uitstel van de invoering van basisbereikbaarheid gevraagd tot minstens 1 januari 2023. Die tijd is nodig om het huidige decreet te optimaliseren en een werkbare budgettering en personeelsplanning mogelijk te maken.

De doelgroep voor het flexplusvervoer vormt een bijzondere categorie binnen basisbereikbaarheid. Er wordt ook niet gewerkt met vaste haltes maar met deur-deurvervoer of gang-gangvervoer. Dat betekent een hoge kostprijs. Daarom is het des te belangrijker om te werken met een sociaal tarief. Elke burger heeft het recht om mobiliteit te krijgen. Noodgedwongen moet de doelgroep een beroep doen op het flexplusvervoer. Gelijke rechten betekent ook lage tarieven en voor de kwetsbare gebruikers zijn sociale tarieven zeer belangrijk.

Voor vele burgers is een verplaatsing een evident iets, maar niet voor personen met een beperking. De MAV's en DAV's hebben in het verleden bijna altijd gezorgd voor een oplossing, ook als de vervoersvraag niet evident was. Het Compensatiedecreet maakt dit mede mogelijk. Toch wordt men bij de DAV's geconfronteerd met gebruikers die de sociale tarieven niet kunnen betalen. Men gaat dan, op maat, nagaan of er geen andere mogelijkheden zijn. In een laatste fase zal men kijken welke verplaatsingen essentieel zijn, zoals een doktersbezoek, en welke minder. Een ander voorbeeld is het vervoer naar de dagcentra, die vaak geen middelen hiervoor hebben of het alleen kunnen verzorgen aan een hoge kostprijs die meer

is dan de kostprijs voor het dagcentrum zelf. Annelies Geelen vraagt om er rekening mee te houden dat deze dagcentra ook de mantelzorgers ontlasten.

ODAV gelooft in de idee van basisbereikbaarheid maar doelgroepenvervoer is niet mogelijk met het huidige budget en het voorziene kader voor flexplusvervoer. Dat is een grote bezorgdheid. Men gelooft echter dat er oplossingen mogelijk zijn mits een goede dialoog en indien men rekening houdt met de bezorgdheden van ODAV. Het is belangrijk dat voor het doelgroepenvervoer niet vertrokken wordt vanuit een economisch principe maar van een sociaal uitgangspunt. ODAV vindt dat de meest kwetsbare gebruikers een aanbod moeten krijgen op het niveau van de vervoerder. Een behoorlijk aantal van hen heeft immers een vaste vervoerder of chauffeur nodig. Daarbij zou de link met de mobiliteitscentrale moeten behouden blijven.

Indien men zal rijden in opdracht van de mobiliteitscentrale moet men beschikken over de erkenning die valt onder het decreet Individueel Bezoldigd Personenvervoer. Men rijdt dan als OV-taxi. De mindermobielencentrales verzorgen onbezoldigd vervoer, dus vallen buiten basisbereikbaarheid. Communicatie tussen mobiliteitscentrale en mindermobielencentrale lijkt Annelies Geelen echter nodig. De mindermobielencentrales beschikken over knowhow die kan meegenomen worden voor gebruikers die uit de boot vallen door de mobiliteitsindicatiestelling. De mindermobielencentrales zullen dus in de toekomst nog aan belang winnen.

ODAV heeft al vaak overlegd met de administratie van MOW en de communicatie verloopt goed. Maar telkens stoot men op de muur van de budgetbeperking.

Bij de diensten aangepast vervoer is een algemene bereidheid om minstens voor een bepaalde tijd een verlenging van de erkenning te krijgen zodat men zeker is dat de gebruikers een vervoersaanbod op maat zullen krijgen.

ODAV en de dienst in Brussel zelf hebben al meermaals aangekaart dat het aanbod in Brussel niet zal behouden blijven onder basisbereikbaarheid. Ze kan verder niet antwoorden op de vraag wat er met de vragen van de Brusselse gebruikers zal gebeuren.

Er werd gevraagd hoe men ervoor kan zorgen dat de mobiliteitsindicatiestelling ruim genoeg is. Het is belangrijk dat er hierover nog meer overlegd wordt. ODAV heeft hierbij al veel zaken aangereikt en zal dit blijven doen. Het is belangrijk om andere beleidsdomeinen zoals Welzijn hierbij te betrekken, bijvoorbeeld voor hun expertise rond armoede, ouderen enzovoort.

Annelies Geelen benadrukt dat verandering verbetering moet zijn.

Wat het vervoer naar de vaccinatiecentra betreft, is DAV steeds bereid geweest om dit mee te organiseren. De Vlaamse overheid besliste dat dit in de eerste plaats moest toegewezen worden aan de taxisector, waar ODAV zich in kon vinden. Die complementariteit vindt Annelies Geelen een belangrijk punt voor de toekomst. Snel bleek echter dat de organisatie van het vervoer een duur project was en de middelen vaak niet (op korte termijn) voorhanden waren. Daardoor kwamen veel vragen alsnog bij de DAV's terecht. Dit vervoer valt echter niet onder het Compensatiedecreet, dus moest nagegaan worden hoe voldoende inkomsten mogelijk waren. Daaruit bleek dat het niet evident is om dat vervoer op een rendabele manier te organiseren. De middelen waarin momenteel binnen basisbereikbaarheid is voorzien voor aangepast vervoer door privéaanbieders blijken dus ruim onvoldoende.

3.3. Autodelen.net

Bram Seeuws vindt dat er nog heel veel onduidelijkheid is over de timing. Voor Autodelen.net is het belangrijk dat eerst de mobiliteitscentrale goed wordt uitgewerkt. Het is niet duidelijk wanneer de gunning voor vervoer op maat zou gebeuren. Eenmaal de gunning is gebeurd, is er ook nog een zekere tijd nodig om alles in werking te stellen. Hij wijst bijvoorbeeld op de lange levertermijn voor (deel)fietsen. De start van basisbereikbaarheid is dan ten vroegste mogelijk in 2023, maar in de praktijk wellicht eerder 2024. Het is nodig dat men de nodige tijd neemt om alle vraagtekens weg te werken.

Voor Autodelen.net is het niet wenselijk dat er slechts één tarief is voor alle systemen van vervoer op maat. Daarvoor is het veel te complex. Het is wel wenselijk dat er één enkel ticket of één enkele afrekening komt, bijvoorbeeld per rit of per maand voor de gebruikte diensten.

Autodelen.net gelooft zeker nog in de mobiliteitscentrale. Maar men moet nadenken over de kerntaken en het ambitieniveau ervan. Als het bijvoorbeeld de bedoeling is om de eerstelijns ondersteuning van gebruikers van een deelauto of -fiets volledig over te nemen, dan zullen er extra tijd en opleiding nodig zijn. Men kan daarbij inspiratie opdoen bij buitenlandse voorbeelden zoals Yelbie van het Berliner Verkehrsbetriebe. Daarbij zijn er zowel fysieke locaties als een MaaS-systeem met verschillende operatoren.

Autodelen.net heeft zeker het gevoel dat administratie en kabinet oor hebben voor zijn expertise. Door de strakke timing kunnen verschillende voorstellen echter niet omgezet worden in de praktijk. Daarom pleit Autodelen.net voor meer tijd voor de uitrol van basisbereikbaarheid.

Het subsidiëren van de prijs per rit is maar één vorm van subsidiëring. In landelijke gebieden worden autodeelsystemen vaak gesubsidieerd via een systeem van afnamegarantie, waarbij een aanbieder een bepaalde subsidie krijgt om minimaal break-even te kunnen draaien in een bepaalde gemeente. Het is interessant om te onderzoeken of dergelijke systemen ook voor vervoer op maat zouden kunnen.

Het tijdstip van het jaar waarop basisbereikbaarheid start, maakt voor deelmobiliteitssystemen niet zoveel uit.

Autodelen.net pleit er niet voor dat er op elk Hoppinpunt per se deelauto's aanwezig zijn. Dat zal ook niet het geval zijn. Deelauto's zijn wel een essentiële schakel in combimobiliteit. Er is wel een onderscheid tussen autodelen en fietsdelen en daarmee moet men rekening houden bij de uitrol van deelmobiliteit.

Bram Seeuws wijst erop dat het ook gaat over meer dan alleen het aanbieden van deelauto's. Men moet ook het gebruik ervan stimuleren en daarin spelen lokale besturen een belangrijke rol.

Op de vraag hoe het abonnement van deelsystemen kan geïntegreerd worden, merkt hij op dat niet elk deelsysteem met een abonnement werkt. In tegenstelling tot bijvoorbeeld De Lijn geeft een abonnement van een deelsysteem toegang maar moet men nog afzonderlijk betalen voor de verplaatsing. Autodelen.net is daarom voorstander om te starten met een bundeling van de bestaande tarieven om pas op langere termijn eventueel te starten met zogenaamde MaaS-readyproducten.

Wat de minimumtarieven betreft, is het belangrijk dat het tarief om een deelauto te boeken via de mobiliteitscentrale nooit lager mag liggen dan het tarief dat men moet betalen als men via het deelplatform zou boeken. Zo niet zal men niet meer

via het deelplatform boeken en zal men de markt verstoren. Het is een algemeen principe binnen MaaS en is ook zo opgenomen in het afsprakenkader.

Voor het vaccinatievervoer is er een project geweest met VVSG voor een combinatie deelauto-taxi maar dat werd stilgelegd.

3.4. TreinTramBus

Peter Meukens corrigeert Bert Maertens die niemand basisbereikbaarheid hoorde afwijzen. Hij verwijst naar zijn vroegere tussenkomsten waaruit bleek dat hij niet zo'n grote fan is. Voor hem is basisbereikbaarheid een eenpansgerecht waarbij allerlei ingrediënten worden samengevoegd die elk op zich lekker zijn maar samen niet goed smaken.

Een jaartal kleven op de start van basisbereikbaarheid vindt hij moeilijk omdat dat afhankelijk is van de voorbereiding. Het is duidelijk dat er nog veel werk is, ook aan het decreet zelf. Dat vergt meer dan enkele maanden tijd. Ook nadat de mobiliteitscentrale is aanbesteed, zal er nog veel tijd nodig zijn voor de operationele uitvoering. Ten allervroegste kan dit dan 1 juli 2023 zijn, maar misschien is 2024 of 2025 een beter idee. Oorspronkelijk wilde men starten midden december 2020 omdat dit samenvalt met de wijziging van de treinregelingen in de EU. Voor stads- en streekvervoer valt dit midden in de kerstexamens.

Belangrijk om te vermelden is volgens Peter Meukens dat het decreet Basisbereikbaarheid het decreet over het netmanagement buiten werking heeft gesteld, waardoor een vacuüm is ontstaan voor de organisatie van het openbaar vervoer. Doordat er nu een lang uitstel dreigt, lijkt het aangewezen om dit decreet te herstellen.

Buitenlandse voorbeelden van een gelijkaardig concept zoals basisbereikbaarheid zijn er niet. Op alle niveaus een tabula rasa maken en opnieuw het warm water uitvinden gebeurt elders niet. Het is ook geen goed idee. Het uitstel geeft wel nieuwe mogelijkheden. Op middellange termijn zou men een OV-net 2030 stapsgewijs moeten uitwerken. Hij verwijst naar het Integratovoorstel dat hij eerder in de commissie presenteerde (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 426/1).

Als het gaat over tariefintegratie voor alles wat openbaar vervoer is – en dus niet de deelsystemen –, dan pleit TreinTramBus voor een systeem zoals in de Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen. Er bestaat overkoepelend op het niveau van de deelstaat het NRW-tarief. Daaronder heeft men verschillende tariefverbonden die qua schaal vergelijkbaar zijn met de gemiddelde Vlaamse vervoerregio. Met één ticket kan men alle openbaar vervoer binnen dat kleinere gebied gebruiken. Dat is ook het geval in grote steden zoals bijvoorbeeld Londen en Parijs, waar met een schilsysteem met drie zones wordt gewerkt. Men betaalt een forfaitair bedrag per zone. De regio rond Freiburg is een ander voorbeeld.

Wat vervoersarmoede betreft, maakt Peter Meukens een onderscheid tussen keuzereizigers en niet-keuzereizigers. De laatste categorie heeft geen keuze welk vervoermiddel men gebruikt omdat men geen auto of rijbewijs heeft. Indien zij geen beroep kunnen doen op openbaar vervoer, is er sprake van vervoersarmoede. Hij geeft het voorbeeld van een Oost-Vlaamse deelgemeente die ten zuiden ligt van de gewestweg. Tot nu toe rijdt één bus per uur door de gemeente richting Gent. Het toekomstige traject blijft op de gewestweg omdat de bus daar sneller kan rijden. Kinderen die in het dorp de bus naar school of de stad namen, moeten nu anderhalve kilometer stappen en de drukke gewestweg oversteken.

Is het vervoer op maat nog haalbaar als het wordt aangestuurd door de mobiliteitscentrale? De vraag is hoe de mobiliteitscentrale er zal uitzien. Hij herhaalt zijn vrees voor een ReTiBo bis.

Een betere participatie is mogelijk door belanghebbenden zoals TreinTramBus en lokale organisaties vroeg genoeg in het proces te betrekken. Zelfs als men in een vervoerregio van goede wil was, was het niet mogelijk want er was te weinig tijd. Daardoor bleef de participatie beperkt tot het voorleggen van wat al beslist was. Het is een bijkomende reden om de toekomstige invoering van basisbereikbaarheid ver genoeg vooruit te schuiven in de tijd.

Het klopt gedeeltelijk dat vervoerregio's evolueren naar geïsoleerde eilanden. Vroeger waren er gaten in het aanbod op de grenzen tussen de vijf entiteiten van De Lijn, nu zijn er vijftien vervoerregio's met vijftien kansen op gaten. Er wordt wel af en toe gepraat tussen aangrenzende vervoerregio's, maar het decreet schrijft het niet voor. Er zijn buslijnen die over de grenzen van vier vervoerregio's gaan maar in slechts één vervoerregio wordt hierover beslist in de vervoerregio-raad. Dat is een mankement dat in het decreet moet worden rechtgezet.

Wordt er naar TreinTramBus geluisterd? In de vervoerregio's wel, maar soms te laat. Hij heeft het gevoel dat dit bij de minister iets meer mag zijn.

Geeft het uitstel van basisbereikbaarheid opportuniteiten voor de Hoppinpunten? Vanuit openbaar vervoer bekeken, is het nodig om eerst te weten hoe het netwerk eruitziet vooraleer men de knooppunten kan vastleggen. Een Hoppinpunt moet niet alleen een knooppunt in de ruimte zijn maar vooral ook in de tijd.

Er zijn grote verschillen in budgetten tussen de vervoerregio's voor basisbereikbaarheid in het geheel. Dat in de ene vervoerregio meer geld gaat naar het kernnet en minder naar het aanvullende net dan in een andere vervoerregio kan ruimtelijk te verklaren zijn. Maar voor vervoerregio Kortrijk, dat geen landelijk gebied is, is er in 2021 in totaal 53,72 euro per inwoner voorzien en voor de Vlaamse Rand 153,86 euro. Dat zijn te grote verschillen die te maken hebben met het mattheuseffect. Waar voor de invoering van basisbereikbaarheid al tot op het bot werd bespaard, moet men het nu met minder geld stellen.

De les die Peter Meukens trekt uit het vaccinatievervoer is dat er goed moet worden gecommuniceerd. Hij zag de vaccinatiebus rijden, maar hij weet nog steeds niet wanneer ze rijdt. Goede communicatie is cruciaal. Hoe ingewikkelder het nieuwe net eruitziet, hoe moeilijker het te verkopen zal zijn. En hoe moeilijker het zal zijn om mensen hun gewoonten duurzaam te doen veranderen, wat nodig is om de modal shift te bereiken.

Op de vraag of het vervoer op maat volstaat om het verminderd aanbod van kernnet en aanvullend net te compenseren, en of dit zal helpen voor de modal shift, is het antwoord volgens Peter Meukens nee. Het streefdoel zou moeten zijn om zo weinig mogelijk vervoer op maat te hebben want dat betekent dat de bestaande vraag bij zoveel mogelijk reizigers gedekt wordt door het openbaar vervoer. Vlaanderen is wel gehandicapt door een slechte ruimtelijke ordening. Dat De Lijn meer kilometers zal rijden op een meer economisch rendabele manier wil de spreker best geloven. Maar er zullen wel minder reizigers van kunnen gebruikmaken. Als de basis niet meer bereikbaar is voor de gewone mens, is er dan nog sprake van basisbereikbaarheid?

3.5. G.T.L.-Taxi

Pierre Steenberghen stelt vast dat de uitrol van basisbereikbaarheid niet van een leien dakje loopt en dat er veel koudwatervrees is bij vele betrokkenen. De Lijn is grotendeels klaar met haar huiswerk. Er wordt gevraagd om de gaten in het netwerk te vullen. De taxisector staat klaar om daarmee te starten, na de gunning van de mobiliteitscentrale. Ook voor het aangepast vervoer, dat de sector nu al voor 50 procent voor zijn rekening neemt, is de taxisector klaar. Het lijkt hem niet nodig om te wachten tot alle Hoppinpunten, deelsystemen en dergelijke klaar zijn.

Hij heeft de indruk dat sommigen daardoor alles willen tegenhouden. De taxisector vraagt om van start te gaan op 1 januari 2022.

Voor buitenlandse voorbeelden verwijst hij naar FlexDanmark in Denemarken en Regiotaxi Gelderland. Ook in andere Nederlandse provincies bestaan al gedurende een tiental jaren gelijkaardige taxisystemen, net zoals in Zweden en Noorwegen taxi's personen op leeftijd en met een beperkte mobiliteit vervoeren, ook in landelijk gebied. Pierre Steenberghen vraagt waar men in Vlaanderen op wacht. Hij is het dan ook niet eens als men zegt dat men te snel gaat. Het gaat bijzonder traag. Er wordt nu inderdaad geluisterd naar de taxisector, maar het is al vijftien jaar dat de sector De Lijn wijst op de inefficiëntie en op de lege bussen op bepaalde uren.

De Vaccitaxi heeft aangetoond dat het mogelijk is om op twee maanden een beslissing te nemen. Eén videovergadering met medewerkers van de verschillende kabinetten en administraties volstond. De taximaatschappijen werden op de hoogte gebracht dat ze contact konden opnemen met de gemeenten en alles werd geregeld.

Het is geen probleem om dagelijks een OV-taxi te nemen. Dat is geen luxeproduct. In Brussel bestaat er Collecto, dat ook nachttaxidiensten bevat. Het gaat om ritten van 5 of 6 euro, naargelang men een abonnement heeft of niet. Er zijn reizigers die dit dagelijks gebruiken voor hun werkverplaatsingen.

Uiteraard moeten de tarieven niet voor iedereen dezelfde zijn. Er zijn veel verschillende mogelijkheden: collectief vervoer, taxidelen, tijdens de taxirit iemand oppikken enzovoort. De technologie laat dit toe. De mobiliteitscentrale kan dit zonder probleem. In Nederland is het vraagafhankelijk vervoer, de regiotaxi, slachtoffer geworden van zijn eigen succes omdat te veel personen hiervan wilden gebruikmaken. Over de prijsniveaus kan de discussie gevoerd worden binnen de vervoerregio's.

3.6. VVSG

Guido Vaganée is het absoluut niet eens met Pierre Steenberghen dat men te traag gaat. In de OV-plannen is vervoer op maat in de vorm van flexbussen, OV-taxi's, deelfietsen enzovoort voorzien. Dat samen zorgt voor een precair evenwicht in de vervoerregio's. Zo werd er vaak voorwaardelijk ingestemd met OV-plannen waarin buslijnen werden rechtgetrokken, waardoor een wijk niet meer wordt bediend. De voorwaarde is dan wel dat het vervoer op maat gegarandeerd is bij de start van basisbereikbaarheid. Het is normaal dat de Vlaamse Regering hiermee rekening houdt. Daarom ook vraagt VVSG dat alles op punt zou staan vooraleer basisbereikbaarheid start in een bepaald gebied. Dat is ook de reden waarom VVSG zes maanden uitstel vroeg. Het kan niet dat basisbereikbaarheid start op 1 januari 2022 als men weet dat het deelfietsensysteem door een gebrek aan fietsen pas kan starten in juni 2022. Basisbereikbaarheid niet uitstellen zou bovendien een juridisch probleem kunnen worden als een gemeente naar de rechtbank zou stappen omdat niet aan de voorwaarden in het goedgekeurde OV-plan is voldaan. Dat moet men zeker vermijden.

Wordt VVSG gehoord? Dat is zeker het geval. VVSG zit in een uitzonderlijke situatie omdat ze mee aanwezig is in alle werkgroepen. Door proactieve advisering aan de Vlaamse overheid over mogelijke probleemsituaties kunnen deze worden voorkomen.

De start van basisbereikbaarheid kan voor VVSG pas als alles klaar is. Het gaat niet alleen over de mobiliteitscentrale, maar ook over de Vervoersautoriteit die nog niet is opgericht. Er is ook nog de taskforce MaaS over het afsprakenkader. Al deze zaken kunnen niet van elkaar los worden gekoppeld. Men moet hiervoor de nodige tijd nemen en men kan maar werken met de beperkte capaciteit aan personeel die

bij MOW en de lokale besturen beschikbaar is. Er is bovendien niet alleen de gewenste timing op Vlaams niveau, maar men moet ook rekening houden met de politieke logica, planning en timing van driehonderd steden en gemeenten. Aanvankelijk stelde VVSG 1 juli 2023 voor als startdatum, maar hoe langer de onduidelijkheid blijft over de mobiliteitscentrale hoe moeilijker men een datum naar voren kan schuiven.

De tariefintegratie is een proces dat loopt. De vijftien vervoerregio's hebben hun advies gegeven over het afwegingskader van VVSG. Volgens zij die advies geven, kan dit kader hun goedkeuring wegdragen. Hoe zit de tariefpiramide in elkaar? De Vlaamse overheid bepaalt de tarieven van De Lijn. Het nieuwe tarief zal 2,50 euro voor een ticket bedragen. Dat betekent dat de huur van een fietskluis of een deel-fiets voor het natransport nooit meer mag bedragen dan 2,50 euro en dat een taxi, deelwagen of privéparkeerplaats niet minder mag kosten dan 2,50 euro. Wat de verdeling van die inkomsten betreft, zijn de adviezen aan de werkgroep Tariefintegratie voor 80 procent gelijklopend.

Wat de integratie van de combitarieven betreft, geven twaalf van de vijftien vervoerregio's aan dat het tarief van 2,50 euro voor hen de maximumprijs is. Indien men bijvoorbeeld een OV-taxi neemt voor het voortraject en dan overstapt op het kernnet van De Lijn, mag de prijs niet hoger zijn dan 2,50 euro. Het is belangrijk dat afspraken worden gemaakt over de verdeelsleutel voor dit bedrag tussen De Lijn en de vervoerregio.

Er zijn vergelijkbare voorbeelden in Nederland. Guido Vaganée denkt aan Nijmegen, waar een gelijkaardig basisbereikbaarheidssysteem werd ingevoerd. Dat heeft wel acht jaar tijd in beslag genomen maar is succesvol. Het aantal personen dat gebruikmaakt van het openbaar vervoer stijgt met 5 procent per jaar.

Het klopt dat verschillende kernnetlijnen over meerdere vervoerregio's lopen. De vervoerregio waar de meeste kilometers worden gereden, beslist. Dat wil niet zeggen dat de andere vervoerregio's geen advies kunnen geven over het traject.

Terugblikkend op de voorbije jaren, de proefprojecten inbegrepen, is het duidelijk dat de regionale aanpak en de inbreng van de lokale besturen een meerwaarde zijn. Vroeger keek elke stad of gemeente alleen naar zichzelf. Nu bekijkt men de zaken op een regionale schaal. Dat geldt niet alleen voor openbaar vervoer, maar ook voor fietsnetwerken, vrachtverkeerroutes enzovoort. Guido Vaganée verwijst naar de regionale mobiliteitsplannen die in opmaak zijn en waarvan het OV-plan een onderdeel is.

Zijn gemeenten bereid om te investeren in fietsenstallingen? Gemeenten blijven hierin investeren en in de ermee samenhangende fietsroutes. Het elektronisch slot van een fietskluis en een toekomstig abonnement hiervoor behoren eigenlijk ook tot het vervoer op maat. In het kader van meer duurzame verplaatsingen moet het eigenlijk de bedoeling zijn om in de eerste plaats de fiets te nemen in plaats van het openbaar vervoer. Mits er de juiste fietsinfrastructuur is, kunnen jongeren beter de fiets nemen in plaats van een schoolbus. Het is ook de goedkoopste oplossing voor de vervoerregio.

Het bedrag per inwoner dat voor vervoer op maat wordt uitgetrokken, zegt niet altijd alles. Het budget voor de belbussen was de basis. Er zal altijd te weinig geld voor zijn, maar hoeveel het vervoer op maat exact zal kosten, zal pas geweten zijn als het operationeel is. Het is het verhaal van de kip en het ei.

Guido Vaganée zou niet zoals Jos D'Haese durven spreken van afbouw van het openbaar vervoer. Voor hem gaat het eerder om een verandering van het aanbod.

De belbushaltes die geschrapt worden, worden haltes voor vervoer op maat, en er komen er nog bij. Het is belangrijk om het volledige verhaal te schetsen.

Alles wat met de vaccinatiecentra te maken heeft, wordt bij VVSG nauw opgevolgd. Op de vraag of er al lessen te trekken vallen, kan hij niet onmiddellijk een antwoord geven want het proces is nog niet afgerond. Hij is bereid om de evaluatie intern op te vragen en aan de voorzitter te bezorgen.

3.7. Landelijke Gilden

Isaak Dieleman zegt dat een succesvolle testperiode waarbij aan alle voorwaarden is voldaan, waarbij het MaaS voldoende is getest, en waarbij er voldoende marge is voorzien om alle mogelijke juridische procedures te ondervangen, essentieel is vooraleer er kan gestart worden met basisbereikbaarheid. Dat zal minstens een jaar vergen. Hij treedt TreinTramBus bij om te starten op 1 juli voor een testperiode tijdens de zomermaanden. Alleszins is 1 juni uit den boze gezien de examenperiode.

Werd Landelijke Gilden voldoende betrokken? *Isaak Dieleman* stelt vast dat een aantal adviezen van de MORA, waar Landelijke Gilden deel van uitmaakt, niet werd gevolgd. Dat is uiteraard geen verplichting. Op het niveau van de vervoerregio merkt Landelijke Gilden dat de mogelijkheid tot participatie vaak afhangt van de voorzitter. Over het algemeen is de participatie echter beneden alle peil en beperkt tot een toelichting over basisbereikbaarheid en de mededeling van het kern- en aanvullend net.

Een systeem in Vlaanderen waarbij men slechts één keer moet betalen, is voor Landelijke Gilden de kern. De prijs van een busticket moet als basis worden genomen. Idealiter wordt dit gecombineerd met een treinticket. Hij treedt *Peter Meukens* bij dat het treinnetwerk eigenlijk het dragend netwerk van basisbereikbaarheid moet zijn.

Verder merkt *Isaak Dieleman* nog op dat er ook in Nederland gewerkt werd met een testperiode in één regio vooraleer de uitrol over geheel Nederland plaatshad.

Er is absoluut een verschil in de noden tussen stad en platteland. Hij verwijst naar zijn eerdere uiteenzetting. Er zijn kansen om de Hoppinpunten op het platteland veel breder te bekijken nu diensten op het platteland worden teruggeschroefd. Hij denkt bijvoorbeeld aan de combinatie met een buurtpunt of een verkooppunt voor producten van de korte keten.

Met betrekking tot de opmerking van *Jos D'Haese* over de afbouw van het openbaar vervoer merkt *Isaak Dieleman* tot slot op dat indien men het halte-halteprincipe vervangt door een deur-halteprincipe, men het openbaar vervoer en het vervoer op maat veel flexibeler kan organiseren en meer aanbod kan creëren. De bevolking paniek aanjagen vindt hij geen goede manier om basisbereikbaarheid te laten slagen.

3.8. De Lijn

Wat de timing betreft, is het voor De Lijn het best dat basisbereikbaarheid start op 1 juli of 1 januari, zegt *Ann Schoubs*. 1 juli heeft onder meer het voordeel van een testperiode in de zomermaanden. 1 juli 2022 is wellicht krap gezien de vele opmerkingen, wat doet kijken naar minstens 1 januari 2023.

Er is ticketintegratie met alle vervoersmodi op één ticket of drager. De volgende stap is tariefintegratie waarbij er sprake is van één tarief waarover afspraken

moeten gemaakt worden. Ann Schoubs denkt niet dat overal dezelfde tarieven moeten gelden. Er moet wel een kader zijn. Technisch is er veel mogelijk.

Het is belangrijk dat duidelijk is wat de kerntaken zullen zijn van de mobiliteitscentrale en dat er connectie kan gemaakt worden met bestaande systemen van bijvoorbeeld De Lijn. Op die manier kan de informatie tussen de verschillende operators makkelijk worden doorgegeven.

Uit ervaring blijkt dat zoals voor de belbuscentrale, de toekomstige mobiliteitscentrale bijzondere aandacht moet hebben voor de uitvoering. Mensen hebben graag een contact met de bevestiging dat hun rit plaatsheeft.

De extra 4 miljoen kilometers die De Lijn zal rijden, zijn berekend op basis van de theoretische uittekening van het netwerk en het aanbod dat is afgesproken met de vervoerregio's. Momenteel wordt dit verder bekeken op basis van de werkroosters enzovoort. Er kan nog een kleine variatie op zitten.

5000 van de 35.000 haltes zijn gelinkt aan de belbus. De geschrapte haltes hangen samen met lijnen die niet meer gereden worden en het rechte trekken van lijnen (4400) en haltes die wegvallen door samenvoeging (500). De geschrapte haltes krijgen een oplossing via vervoer op maat. Dat is belangrijk. Het plaatsen van een paal kost slechts ongeveer 300 euro en geeft de mogelijkheid om op die plaats een flexbus te nemen.

Ann Schoubs begrijpt de vraag van de FBAA om het vervoer op maat te kunnen voortzetten. De Lijn zit in dezelfde situatie met de belbuschauffeurs die men probeert in te schakelen in de bestaande diensten. Maar de enige manier om dit voort te zetten, is een offerte indienen.

Bart CLAES,
voorzitter

Els ROBEYNS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
G.T.L.	Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
ODAV	Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer
OV	openbaar vervoer
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
STOP	eerst stappen, dan trappen, dan openbaar vervoer en dan personenwagens
SLA	service level agreement
TEC	Transport en Commun
TETRA	Technologietransfer door Instellingen voor Hoger Onderwijs
UITP	Union Internationale des Transports Publics
VLAIO	Agentschap Innoveren en Ondernemen
VN	Verenigde Naties
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk