

ingediend op **1057** (2021-2022) – Nr. 2
15 februari 2022 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marino Keulen

over het ontwerp van decreet

betreffende de Vervoersautoriteit

Documenten in het dossier:
1057 (2021-2022) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

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;

Jo Brouns, 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

I.	Toelichting door minister Lydia Peeters.....	4
II.	Bespreking.....	5
1.	Algemene bespreking	5
1.1.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
1.2.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	9
1.3.	Repliek	11
2.	Artikelsgewijze bespreking	12
III.	Stemmingen.....	12
	Gebruikte afkortingen	13

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 10 februari 2022 het ontwerp van decreet betreffende de Vervoersautoriteit.

(De vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

I. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid voorziet in een gelaagd openbaar vervoersmodel. Een onderdeel hiervan is het vervoer op maat. Hierbij baten verschillende spelers, zowel private als openbare, vervoerslijnen uit. Ook taxi's en deelsystemen maken hier deel van uit en zijn mee opgenomen in de werking van de mobiliteitscentrale.

Het is duidelijk dat het openbaar vervoer meer is dan één aanbieder (De Lijn) alleen. Om dit goed en kostenefficiënt te organiseren, is er nood aan een overkoepelende mobiliteitsregie – onafhankelijk van de modus – die in handen is van de Vlaamse overheid, zoals ook voorzien in de conceptnota van 10 mei 2019 betreffende de uitwerking van de mobiliteitscentrale.

Deze visie wordt ook ondersteund door de Europese verordening 1370/2007 die stelt dat er een duidelijk onderscheid dient te zijn tussen de bevoegde instantie en de exploitant van openbare diensten.

Dit geeft onder meer ook invulling aan de doelstellingen overeenkomstig artikel 5, §1, van het decreet Basisbereikbaarheid:

- het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen;
- combimobiliteit en synchromodaliteit faciliteren en een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uitwerken;
- alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat capteren en integreren en de exploitatievoorwaarden vereenvoudigen;
- een gedeelde verantwoordelijkheid creëren van de verschillende actoren.

Vlaanderen is niet de enige die een vervoersautoriteit zal hebben. Dat is ook het geval in Wallonië. En uit de benchmark over De Lijn bleek dat er in verschillende andere Europese landen er reeds een vervoersautoriteit was ingesteld, zoals in Duitsland. Ook federaal is dit al langer gebruikelijk, waarbij de FOD Mobiliteit eenzelfde functie uitoefent ten aanzien van de NMBS.

Met de vervoersautoriteit wordt een overkoepelende mobiliteitsregie opgericht als administratieve entiteit bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als een DAB. Niet in een aparte structuur, maar als onderdeel van het departement.

Op advies van de Inspectie van Financiën werd deze regeling bewust in een apart ontwerp van decreet ondergebracht om te zorgen voor juridische transparantie.

Dit voorliggende ontwerp van decreet is een eerste noodzakelijke stap. De verdere operationele uitwerking volgt in een besluit van de Vlaamse Regering. Dit is conform het advies van de Raad van State die het wenselijk acht dat de concrete en operationele uitwerking vervat zit in een uitvoeringsbesluit.

Hierbij zullen onder meer volgende taken verder uitgewerkt worden:

- het contracteren van de vervoersaanbieders voor vervoer op maat en controle op de naleving hiervan;
- de klachtenbehandeling over uitvoerders indien blijkt dat de eerstelijnsklacht niet tot afdoende antwoord leidt;

- het ontvangen van de vervoersinkomsten via de Mobiliteitscentrale en betalen van de uitvoerders;
- het beslechten van discussie tussen de verschillende aanbieders.
- de dienstverlening van het openbaar vervoer, en dus ook de interne operator, monitoren;
- er mee op toezien dat de benchmark van de interne exploitant kwalitatief wordt uitgevoerd en ondersteunen waar nodig;
- het zorgen voor afstemming tussen vervoerslagen, integratie van tarieven en tickets en toegang tot reisinformatie;
- een jaarlijkse tevredenheidsenquête opstellen van gebruikers van het openbaar vervoer.

Het gaat hier niet om een uitbreiding van het bestaande personeelskader, waarbij een nieuw vehikel opgericht wordt en bijkomende ambtenaren aangetrokken worden. Het is een juridisch construct dat nodig is voor de organisatie van de overkoepelende mobiliteitsregie waarin een verzameling komt van mensen, die nu verspreid zitten over verschillende entiteiten (Departement MOW, VVM De Lijn enzovoort). Dit maakt dus dat verschillende personeelsleden van VVM De Lijn, die zich momenteel bezighouden met de organisatie en regie (op het vlak van budgetten en contracten) overgenomen worden door de nieuw op te richten DAB en daar hun taken verder zullen zetten.

Door middel van de door dit ontwerp van decreet op te richten DAB Vervoersautoriteit wordt een centrale budget- en contractopvolging gegarandeerd. De oprichting van de DAB Vervoersautoriteit maakt dat deze kan beschikken over een afgescheiden boekhouding en begroting. Dit betekent dat de budget- en contractopvolging door de vervoersautoriteit op de meest efficiënte manier kan verlopen. Dat is met name noodzakelijk omdat de vervoersautoriteit met verschillende soorten inkomsten en uitgaven moet kunnen werken.

II. Bespreking

1. Algemene bespreking

1.1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1.1. Els Robeyns

Els Robeyns vindt het moeilijk om een oordeel te vellen over de oprichting van een nieuw orgaan, zonder dat duidelijk is welke taak dat orgaan op zich zal nemen. De minister zei zelf dat een groot aantal strategische keuzes nog uitgewerkt moeten worden in uitvoeringsbesluiten.

De spreker wil een aantal bekommernissen meegeven. Zo is ze bezorgd over de versnipperde oplevering van het wettelijk kader rond basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid moest al meer dan een jaar ingevoerd zijn maar men is nog steeds bezig met het maken van het wetgevend kader. Verder is ze bezorgd over de versnippering aan bevoegdheden en niveaus. Er is een mobiliteitscentrale, er zijn de uitvoerders van vervoer op maat, er is De Lijn en het Departement MOW en nu komt er een vervoersautoriteit. Wat is de verhouding tussen al deze actoren? Wie doet wat? Waar kan de reiziger terecht, bij wie en voor wat?

Verder stelt ze zich vragen bij het beheer van het openbaredienstencontract dat naar de vervoersautoriteit zal gaan. Momenteel zijn heel wat kwaliteitsbepalingen rond openbaar vervoer decretaal vastgelegd, zodat de Vlaamse overheid mee kan sturen. Als deze bepalingen geschrapt worden uit het decreet en naar het openbaredienstencontract gaan dat beheerd wordt door een vervoersautoriteit, dan zal de

overheid de macht verliezen om het openbaar vervoer te sturen. Dat is iets wat voor de Vooruitfractie onaanvaardbaar is.

Verder ondersteunt Els Robeyns enkele punten die opgeworpen werden in het MORA-advies: het vastleggen van het openbaredienstencontract met de interne operator is een politieke verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering.

De noden van de reiziger moeten steeds centraal staan bij het vormgeven van het mobiliteitssysteem en dus ook bij de taakomschrijving van de vervoersautoriteit.

Verder ondersteunt ze de vraag van de MORA om de tweedelijnsklachtenafhandeling bij de Vlaamse Ombudsdienst te houden.

Er wordt gevraagd om een ontwerp van decreet te beoordelen, los van alle andere aspecten van basisbereikbaarheid waar nog heel wat onduidelijkheid over is. Dat is voor haar onmogelijk. Het gaat om een oprichtingsdecreet dat taken wegneemt bij De Lijn en waar de invulling en strategische beleidskeuzes nog moeten gebeuren via uitvoeringsbesluiten. Het zal alleen voor meer versnippering zorgen, terwijl niet eens geweten is wat het takenpakket zal zijn.

1.1.2. *Marino Keulen*

Marino Keulen vindt het godgeklagd dat men pas in 2022 een vervoersautoriteit opricht en dat tot op heden in Vlaanderen er een monopolie is en De Lijn rechter en partij is. De Vlaamse overheid sluit beheersovereenkomsten af met De Lijn om daarna door De Lijn de uitvoering ervan te laten evalueren omdat het Departement MOW de kennis over de organisatie van het bus- en tramvervoer niet in huis heeft. Dat is een anomalie. De reiziger en de kwaliteit van het openbaar vervoer moeten namelijk absolute prioriteit zijn. Federaal werd bij de NMBS die stap al gezet.

Als liberaal vindt hij het van ondergeschikt belang wie de taak uitvoert, De Lijn of private partners.

Er is een regeerakkoord waar hij zich altijd scrupuleus aan houdt. De Lijn heeft het intern operatorschap voor de volgende tien jaar. We hebben iedereen nodig, want er is ook nog niet zomaar direct een andere partij.

Voor de nodige kennis zal men mensen van De Lijn moeten insourcen en ervoor moeten zorgen dat zij geen loonverlies lijden en dat hun sociale rechten gevrijwaard zijn.

Het gaat om een beperkt ontwerp van decreet met ook een symbolisch belang. Het is een nieuwe stap in de uitvoering van het regeerakkoord.

1.1.3. *Jo Brouns*

Jo Brouns is het met *Marino Keulen* eens dat het ontwerp van decreet een belangrijke stap is naar de basisbereikbaarheid die zo belangrijk is. Als lid van een vervoerregio kijkt hij er naar uit om het vervoer op maat uit te rollen. De overdracht van personeel is ook een belangrijke component. De MORA maakte een opmerking over de mobiliteits-indicering. In welke fase bevindt zich de uitwerking hiervan?

1.1.4. *Jos D'Haese*

Jos D'Haese schaaft zich achter de woorden van Els Robeyns over de bizarre manier waarop het regelgevend kader over basisbereikbaarheid tot stand komt. Het had meer dan een jaar geleden moeten ingegaan zijn, maar eigenlijk is men nu nog altijd bezig met het schrijven van decreten die nodig waren voordat basisbereikbaarheid

van start ging. De uitspraak van de Raad van State over de mobiliteitscentrale kan men hier niet als excuus invoeren.

Hij vroeg eerder via een schriftelijke vraag naar de noodzaak van een vervoersautoriteit (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 1583 aan minister Lydia Peeters). Het antwoord luidde dat dit het gevolg was van een Europese verordening. Maar dat is een verordening over een instantie die contracten beheert binnen een kader van het openstellen van de markt, als de lidstaat dat wenst. Het is duidelijk dat de minister dit wil. De PVDA-fractie wenst dat echter niet.

Het is veelzeggend. Er wordt gerefereerd aan de federale regeling voor de NMBS en Infrabel maar dat is niet bepaald een succesrecept geweest als men de reizigers van de NMBS mag geloven.

Hij heeft nog een vraag over de afbakening van de taken. Dat staat niet in het ontwerp van decreet omdat de Raad van State stelde dat dit moet geregeld worden via uitvoeringsbesluiten. Voor vervoer op maat is dat duidelijk. Voor het lijngebonden openbaar vervoer is dat voor de spreker minder duidelijk. Zal de vervoersautoriteit opdrachten die nu intern door De Lijn worden uitgevoerd, kunnen uitbesteden? Gaat ze bijvoorbeeld de tendering van een vervoerregio doen?

Personeel van De Lijn zal overgeplaatst worden. Over hoeveel arbeidsplaatsen gaat het? Is er extra personeel nodig, of zal er te veel personeel zijn? Kan iedereen zijn job behouden en kan de minister meer informatie geven over de sociale voorwaarden?

1.1.5. *Stijn Bex*

Volgens *Stijn Bex* tart het ontwerp van decreet bijna alle verbeelding. Op 1 januari 2021 moest het decreet Basisbereikbaarheid in uitvoering zijn en nu ligt er nog een, volgens de minister broodnodig, ontwerp van decreet op tafel om basisbereikbaarheid mogelijk te maken. Hoe heeft de minister ooit bij het begin van de zittingsperiode kunnen stellen dat basisbereikbaarheid op 1 januari 2021 of 2022 zou starten?

In afwachting van basisbereikbaarheid lijken er, eufemistisch gesteld, weinig vernieuwende initiatieven te worden genomen voor het openbaar vervoer in Vlaanderen. Er is een beslissing van de Vlaamse Regering van 8 november 2021 waardoor chauffeurs die werken voor pachters niet langer dezelfde loonvoorwaarden zullen krijgen als chauffeurs die werken voor De Lijn. Hij vraagt de minister hierover meer duidelijkheid. Wat is de redenering daarachter? Wat is hiervan de impact op de positie van De Lijn wanneer die het busaanbod moet voorzien?

Het voorliggende ontwerp van decreet zorgt ervoor dat verschillende taken van De Lijn worden overgeheveld naar een instantie die ingekanteld is in het departement. Er is een hemelsbreed verschil tussen een vervoersautoriteit die een regelgevend kader bepaalt en die nakijkt of dat effectief wordt nageleefd, en de uitvoering door de beheerder van vervoerssystemen waar De Lijn een zeer grote knowhow heeft. Dat gaat over het opvolgen en bijsturen van het aanbod, over het beheer van infrastructuur, over klantenzorg, over multimodaal reisadvies. De vrees bestaat dat wanneer men zoiets onderbrengt bij een vervoersautoriteit die zeer ver staat van het operationele, dat men daar te weinig knowhow heeft en te weinig voeling met de realiteit om dat werk goed te kunnen doen.

Een bijkomende vrees is dat De Lijn, wanneer men die bevoegdheden zodanig gaat uithollen, eigenlijk een veredelde private busfirma wordt. Stijn Bex begrijpt dat dit de richting is waar Marino Keulen graag naartoe zou willen: een overheid die de regels vastlegt en verschillende spelers die in de verschillende vervoerregio's op contractuele basis het busvervoer verzorgen. Dat is niet wat er vandaag in Vlaanderen bestaat. De Vlaamse Regering zou er volgens Stijn Bex goed aan doen om daarin

knopen door te hakken. Hij zal dan als oppositie daarover zijn mening geven. Maar vandaag gebeurt er niks, behalve die sluipende privatiseringsagenda.

Verder roept de spreker op om bij het opstellen van de uitvoeringsbesluiten, zoveel mogelijk in het belang van de reiziger, de aanbevelingen van de MORA te volgen.

Volgens artikel 6 zal de Vlaamse Regering beslissen wanneer het ontwerp van decreet in werking treedt en dat het ten laatste op 1 januari 2024 in werking zal treden. Dat is drie jaar nadat basisbereikbaarheid eigenlijk had moeten ingaan. Maar als de vervoersautoriteit noodzakelijk is om van basisbereikbaarheid een succes te maken, kan men dan wachten tot 1 januari 2024? De minister stelde dat men vrij snel zal proberen werk te maken van de uitvoeringsbesluiten, maar men kan deze toch pas uitvoeren nadat het decreet in werking is getreden? Waarom wordt er in het ontwerp van decreet dan bepaald dat het tot 1 januari 2024 kan duren? Daaruit blijkt geen enkele sense of urgency. Het bevestigt zijn al eerder geuit vermoeden dat deze Vlaamse Regering niet wil dat basisbereikbaarheid deze zittingsperiode nog ingaat en dat men het over de verkiezingen tilt, en tegelijkertijd is er de voorbereiding van de privatisering zoals die in de ideologische agenda van Marino Keulen past. Er is volgens Stijn Bex niks mis met een ideologische agenda, ook al is het niet de zijne. Maar het is wel duidelijk dat die uitgevoerd wordt en tegelijkertijd gebeurt er niets op het terrein.

Als gevolg van de geschetste totale onduidelijkheid zal de Groenfractie zich onthouden bij de stemming over het ontwerp van decreet.

1.1.6. *Wim Verheyden*

Wim Verheyden is het ook opgevallen dat men nu pas die vervoersautoriteit wil opstarten. Indien de minister de modal shift wil doen slagen zal basisbereikbaarheid moeten uitgevoerd worden. Net zoals andere sprekers vraagt hij zich af of de minister basisbereikbaarheid nog deze zittingsperiode wil of kan uitrollen.

De vervoersautoriteit moet ervoor zorgen dat de budget- en contractopvolging op een efficiënte manier kan verlopen. De manier waarop nu gewerkt wordt rond basisbereikbaarheid kan inderdaad alles behalve efficiënt genoemd worden.

Veel strategische beleidskeuzes, zoals de regietaken, de werking, het beheer en het toezicht op de vervoersautoriteit moeten nog uitgewerkt worden in een uitvoeringsbesluit. Uit de nota met verduidelijkende antwoorden van het Departement MOW en het kabinet blijkt dat het de bedoeling is om het uitvoeringsbesluit snel goed te keuren na de finale goedkeuring van het ontwerp van decreet door het Vlaams Parlement. Daarom heeft de MORA geen opmerkingen geformuleerd op dit ontwerp van decreet, maar de MORA geeft toch wel advies en een aantal suggesties mee bij de verdere vormgeving van die vervoersautoriteit en het uitvoeringsbesluit, omdat hierin een groot aantal strategische beleidskeuzes zullen worden uitgewerkt. *Wim Verheyden* noemt enkele suggesties: afstemming tussen de vervoerslagen, integratie van tarieven en tickets en toegang tot reisinformatie. Zijn deze suggesties meegenomen?

De MORA vraagt ook bijzondere aandacht voor de tweedelijnsklachtenafhandeling. Het registreren en beantwoorden van klachten over de dienstverlening rond het openbaar vervoer is in eerste instantie een taak voor de operator die deze klachten rechtstreeks ontvangt of via de Mobiliteitscentrale. Volgens de memorie van toelichting kan de Vlaamse Regering desgevallend de vervoersautoriteit aanwijzen als instantie die instaat voor de klachtenafhandeling in tweede lijn voor openbaarvervoergebruikers. Dit zou echter een wijziging van het wettelijk kader vragen omdat momenteel de Vlaamse Ombudsdienst is aangewezen als beroepsinstantie. De MORA wil die tweedelijnsklachtenbehandeling dan ook bij voorkeur bij de Vlaamse Ombudsdienst

behouden omdat er anders een risico bestaat dat er verwarring zal gecreëerd worden bij de reiziger die ook al zijn weg zal moeten vinden in die vele veranderingen die basisbereikbaarheid met zich mee zal brengen.

Er is nog altijd geen beslissing genomen over het eventueel overhevelen van die tweedelijsklachtenafhandeling van de Vlaamse Ombudsdienst naar de vervoersautoriteit. Wat zijn de plannen van de minister?

1.1.7. Bert Maertens

Bert Maertens benadrukt het belang van het ontwerp van decreet voor basisbereikbaarheid. Hij wil zo snel mogelijk basisbereikbaarheid in werking laten treden. Eén van de uitgangspunten is dat het aanbod aan openbaar vervoer niet op zichzelf staat, maar dat het deel uitmaakt van een mobiliteitsnetwerk in Vlaanderen. Om dat op een goede manier en kostenefficiënt te kunnen organiseren is er nood aan een overkoepelende mobiliteitsregie die in handen is van de Vlaamse overheid.

Door de sterke verwevenheid tussen de uitvoering van basisbereikbaarheid en de regie is het van belang dat het departement daar de leidende rol in opneemt. De Inspectie van Financiën en de Vlaamse Regering vinden het verstandig om dat te doen binnen een DAB. Men mag dit niet zien als weer een taak en verantwoordelijkheid die De Lijn ontnomen wordt. Binnen het nieuwe vervoersmodel van basisbereikbaarheid is de rol van De Lijn die van actor, niet van regisseur.

Tot slot vraagt hij wanneer het uitvoeringsbesluit klaar zal zijn en in werking zal treden.

1.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat meermaals in de commissie een stand van zaken werd gegeven over de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid. Er werden daarbij ook vragen gesteld over de vervoersautoriteit, dus het is niks nieuws dat werd uitgevonden om de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid uit te stellen.

De minister herhaalt dat de Europese verordening bepaalt dat een overkoepelende mobiliteitsregie nodig is die bij een aparte entiteit is ondergebracht. Er moet dus een vervoersautoriteit opgericht worden. Tot nu toe zit die regie deels bij De Lijn. Met basisbereikbaarheid komt er een gelaagd model waarbij De Lijn als interne operator verantwoordelijk is voor het kernnet en voor het aanvullend net. Daarnaast is er het vervoer op maat waarbij heel wat extra spelers betrokken zijn, onder meer ook deelsystemen. Er is nood aan een vervoersautoriteit die de opdrachtgever is van het openbaar vervoer over de diverse lagen en daarnaast zijn er de exploitanten. Het interne operatorschap voor het kern- en aanvullend net is toegewezen aan De Lijn, maar het vervoer op maat zal ook worden toegewezen aan andere exploitanten. Het is aan de vervoersautoriteit om dat goed te bewaken.

Er wordt gevraagd wie dan het centrale aanspreekpunt is voor de reiziger. Dat is de mobiliteitscentrale. De reiziger geeft aan dat hij van punt A naar punt B moet, via de app, de website of de telefoon. De mobiliteitscentrale geeft dan aan welke de mogelijke vervoersmodi zijn, hoe men een ticket kan boeken voor de trein, de tram, de bus, een deelauto, een taxi, een deelsysteem enzovoort.

Sommige commissieleden spreken van versnipperde regelgeving. Het klopt dat men voor ogen had om het decreet Basisbereikbaarheid uit te rollen op 1 januari 2021. Ze herinnert eraan dat een van de eerste zaken die ze moest doen het verlenen van uitstel was omdat de timing voor het opstellen van de OV-plannen voor het kernnet en aanvullend net door de vervoerregioraden veel te krap was. Voor het

toekennen van het intern operatorschap was volgens de eerder genoemde Europese verordening dan weer een benchmark noodzakelijk waarna dit kon worden toegewezen aan De Lijn.

Er was nog meer regelgeving nodig, zoals over de Hoppinpunten en de mobiliteitscentrale. Dan was er de vervoersautoriteit. Tot op heden nam De Lijn die rol op zich, bijvoorbeeld bij het bijzonder leerlingenvervoer waarbij De Lijn exploitanten rekruteert. Dat leerlingenvervoer wordt ondergebracht bij het vervoer op maat en niet automatisch bij De Lijn. Men kan niet langer tegelijk exploitant zijn en opdrachtgever. Vandaar dat onderzocht werd of de vervoersautoriteit een afzonderlijke entiteit zou worden. Deze kan voor alle vervoerregioraden contracten afsluiten met alle aanbieders van vervoer op maat. De vervoerregioraden hebben immers geen rechtspersoonlijkheid en kunnen geen lastenboeken in de markt plaatsen of contracten sluiten voor de flexsystemen en dergelijke.

Finaal werd beslist om die vervoersautoriteit te verankeren binnen het Departement MOW als een DAB met een afzonderlijke boekhouding en een afzonderlijke registratie, met de bestaande knowhow van heel wat personeelsleden van De Lijn en het Departement MOW. De bedoeling was om dit te regelen via een uitvoeringsbesluit. De Inspectie van Financiën wees er echter op dat er eerst een decreet moest opgesteld worden.

Indien er bij de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid in april 2019 een heel duidelijke regelgevingsagenda was opgesteld, dan had dat misschien heel wat bijkomende werklust bespaard. Maar dan was wellicht ook gebleken dat 1 januari 2021 niet haalbaar was, gelet op welk werk er al verricht is. Dat werk is er niet om de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid op de lange baan te schuiven, maar vloeit voort uit allerlei bijkomende verplichtingen. Ze nodigt de commissieleden uit om na te gaan hoeveel uitvoeringsbesluiten de Vlaamse Regering al heeft genomen sinds april 2019.

Vooraleer de minister nog een datum van inwerkingtreding naar voor schuift, wil de minister zekerheid dat het de finale datum is. Een belangrijke stap in het najaar 2022 gaat over de goede werking van de mobiliteitscentrale omdat dit het eerste aanspreekpunt voor de reiziger is. Die moet dus optimaal functioneren. Verder moeten ook alle exploitanten van het vervoer op maat zijn aangeduid. Ze kan niet voorspellen of er hiertegen gerechtelijke procedures zullen worden aangespannen.

Ook de 1800 Hoppinpunten moeten nog verder uitgerold worden. In overleg met de lokale besturen hebben recentelijk de laatste vervoerregioraden hun Hoppinpunten in kaart gebracht. Voor een groot deel volstaat het om de bestaande halte te behouden en er bij wijze van spreken een nieuwe jas over te trekken. Voor een aantal andere Hoppinpunten is er meer werk: deelmobiliteitsdiensten voorzien, oplaadsystemen installeren en dergelijke meer. Er is dus nog heel veel werk te doen, maar er wordt ook naarstig verder gewerkt.

De administratie heeft de opdracht gekregen om het uitvoeringsbesluit zo snel mogelijk te finaliseren. Zodra het ontwerp van decreet is goedgekeurd in het Vlaams Parlement zal de minister het uitvoeringsbesluit voorleggen aan de Vlaamse Regering. Het besluit is nog niet klaar, dus de minister staat open voor de suggesties van de commissieleden. Ze heeft ook het advies van de MORA gelezen. Zoals de administratie het ziet is een van de taken van de vervoersautoriteit de tweedelijnsklachtenbehandeling voor het vervoer op maat. Voor de minister mag de Vlaamse ombudsman hiervoor verantwoordelijk blijven. Er moet een grondige afweging worden gemaakt en in overleg worden gegaan met de ombudsman om na te gaan wat het meest aangewezen systeem is.

Wat het personeel betreft, schat de administratie op basis van het takenpakket voor de vervoersautoriteit in dat 20 tot maximaal 25 voltijdequivalenten nodig zijn. Bij het Departement MOW zijn al een heel aantal mensen bezig met bijvoorbeeld het opmaken van de bestekken voor het vervoer op maat. Zij zullen dus in de toekomst werken voor de DAB Vervoersautoriteit. Daarnaast zullen, zoals al eerder gezegd, personeelsleden van De Lijn omwille van hun knowhow moeten kunnen kandideren of overgeheveld worden om te werken voor de DAB. Ter vergelijking informeert de minister dat bij de Waalse vervoersautoriteit met een beperkter takenpakket en werkvolume er een vijftiental voltijdequivalenten actief zijn.

Verder is het zo dat momenteel 1,8 vte van De Lijn op uitleenbasis taken uitvoeren bij het Departement MOW, onder meer rond het openbaar personenvervoer. Dat aantal kan nog stijgen, maar men moet nagaan wat de personeelsleden zelf willen. Zij hebben de eerste keuze. Sowieso zullen er een aantal vacatures zijn bij de DAB Vervoersautoriteit waar iedereen zich vrijwillig voor kan kandidaat stellen.

De laatste hand wordt gelegd aan het openbaredienstencontract met De Lijn als interne operator. Dat blijft een contract tussen de Vlaamse overheid en De Lijn. Maar er worden ook openbaredienstencontracten gesloten met alle exploitanten van vervoer op maat, waaronder misschien De Lijn met Blue-bike. De bestekken hiervoor worden in de markt geplaatst en iedereen kan daar op intekenen. Die contracten worden, ten behoeve van de vervoerregioraden, door de DAB Vervoersautoriteit gesloten. De DAB zal de financiële afrekening verder opvolgen.

Wat de mobiliteitsindiceringstoepassing voor doelgroepreizigers betreft, zegt de minister dat deze gebruik zullen kunnen maken van de bestaande informatie. Dat impliceert dat hierover met de verschillende instanties zal overlegd moeten worden. Aan deze reizigers zal binnen de vervoersautoriteit en de mobiliteitscentrale alle aandacht moeten worden gegeven zodat ze niet in de kou blijven staan.

1.3. Repliek

Stijn Bex merkt op dat de OV-plannen die moesten ingaan in 2021 snel zijn opgemaakt door de vervoerregio's. Ze zullen pas ingaan in 2023, 2024 of 2025. Het lijkt nuttig na te gaan of deze OV-plannen niet geactualiseerd moeten worden.

Belangrijk voor hem is de vraag wat er overblijft van het takenpakket van De Lijn. De Lijn werd aangeduid als interne operator, vervolgens worden de taken van de vroegere belcentrale overgeheveld naar een multinational die een belcentrale kan organiseren vanuit eender welk land en die ons zeer veel geld zal kosten. Daarvan zegt de minister dat men in het laatste kwartaal van 2022 zal moeten nagaan of dit behoorlijk functioneert want anders moet men basisbereikbaarheid opnieuw uitstellen. En dan is er de vervoersautoriteit waarbij Bert Maertens terecht zegt dat de regierol daarbij moet zitten en dat de rol van actor bij De Lijn zit. Maar de vraag is: welke taken zijn regietaken en welke actortaken? Hij geeft als voorbeelden het installeren van bushaltes en het veranderen van rittenschema's. Dat is momenteel absoluut onduidelijk. Het is wel duidelijk dat wanneer men taken blijft wegnemen van De Lijn richting de vervoersautoriteit op het eind van De Lijn niets overblijft. Daarbij komt dat de lonen die De Lijn moet betalen aan haar buschauffeurs hoger liggen dan de lonen die haar concurrenten moeten betalen. Daarop antwoordde de minister nog niet. De personeelsleden van De Lijn willen wel een perspectief en dat biedt de minister vandaag niet.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat ze navraag moet doen over de loonvoorwaarden van De Lijn versus de pachters. Dat heeft niet rechtstreeks betrekking op de vervoersautoriteit.

Wat het verwijt betreft dat De Lijn wordt uitgehold, wijst de minister erop dat De Lijn om de andere maand mee aan tafel zit bij de vergaderingen over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Het is niet dat men De Lijn wil uithollen maar wel een antwoord wil geven op het gelaagd model waarbij De Lijn als interne operator de volgende tien jaar een belangrijke rol kreeg toebedeeld om het kern- en aanvullend net verder uit te voeren. Bij het vervoer op maat zijn er bijkomende exploitanten. Maar zeggen dat de toekomstige mobiliteitscentrale een veredelde belbuscentrale is, doet afbreuk aan de MaaS-applicatie die wordt uitgebouwd.

Stijn Bex alludeerde op een evaluatie van de OV-plannen. De minister herinnert aan de actuele vraag in de plenaire vergadering van 9 februari 2022 (*Actuele vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 328 en 333) over het OV-plan in Antwerpen en de tramregeling die terug op tafel ligt. Er zijn verder nog heel wat investeringsprojecten met De Lijn gepland, bijvoorbeeld tramlijn 4 in het Gentse en de premetrotunnels in Antwerpen. Dat zijn allemaal taken waarin De Lijn een heel belangrijke partner blijft en dat zal ook duidelijk te zien zijn in het openbaredienstencontract.

De minister ontkent niet dat er nog veel werk moet gebeuren. Ze blijft daar bij de administratie op hameren. Ze gaat ervan uit dat er kortelings nog een gedachte-wisseling zal volgen over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid.

2. Artikelsgewijze bespreking

Er werden geen specifieke opmerkingen over de artikelen gemaakt.

III. Stemmingen

Artikel 1 tot en met 6 en het geheel van het ontwerp van decreet betreffende de Vervoersautoriteit worden aangenomen met 9 stemmen bij 5 onthoudingen.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

DAB	dienst met afzonderlijk beheer
FOD	Federale Overheidsdienst
MaaS	Mobility as a Service
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
vte	voltijdsequivalent / voltijddequivalent
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn