1253 (2021-2022) – Nr. 1
ingediend op 22 april 2021 (2021-2022)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Stijn Bex

over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid

verzendcode: OPE

Vlaams Parlement

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

1. Toelichting door minister Lydia Peeters en Filip Boelaert 4
1.1. Inleiding 4
1.2. Vervoerregiowerking 5
1.3. Het operationeel plan voor de uitrol van basisbereikbaarheid 6
1.4. Vervoer op maat en Hoppincentrale 6
1.5. Vervoersautoriteit 8
1.6. Hoppinpunten 9
1.7. Haltes en haltebeheer 9
1.8. Tarief- en ticketintegratie 10
1.9. Communicatie 10
1.10. Switch van het kern- en aanvullend net 12
1.11. Doorstroming 12
2. Vragen en opmerkingen van de leden 12
2.1. Marino Keulen 12
2.2. Els Robeyns 13
2.3. Karin Brouwers 14
2.4. Stijn Bex 15
2.5. Bert Maertens 18
2.6. Wim Verheyden 19
2.7. Jos D'Haese 20
2.8. Jo Brouns 21
3. Antwoorden van minister Lydia Peeters en Filip Boelaert 21
4. Replieken 27
Gebruikte afkortingen 29
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 17 maart 2022 een gedachtewisseling over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken en Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Zij maakten voor hun toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be. Daar zijn ook de statusrapporteringen van oktober 2021 en januari 2022 beschikbaar.

1. Toelichting door minister Lydia Peeters en Filip Boelaert

Minister *Lydia Peeters* geeft toelichting bij de stand van zaken van de uitrol van basisbereikbaarheid. Ze verwijst naar de vragen om uitleg van 10 maart waarbij al enige duiding werd gegeven (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2021-22, nr. 1966, 2035 en 2053).

1.1. Inleiding

Vooreerst geeft de minister een overzicht van het volledige beslissingstraject (zie slide 5 van de presentatie) dat start bij het regeerakkoord van de Vlaamse Regering voor 2014-2019. Het decreet Basisbereikbaarheid werd uiteindelijk door het Vlaams Parlement aangenomen op 3 april 2019. Er werd dus een volledige zittingsperiode besteed aan het decretaal kader.

Vervolgens gaat de minister in op de missie van basisbereikbaarheid (zie slide 6). Het decreet betekent een grondige hertekening van het mobiliteitslandschap. Men wil belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar maken op basis van een efficiënt en vraaggestuurd systeem, met een optimale inzet van de financiële middelen en een optimale inzet van het vervoer. Aanvankelijk lag de focus op personenvervoer, maar gaandeweg is dat ook nog uitgebreid naar andere aspecten, zoals bijvoorbeeld vervoer over water. Combimobiliteit staat centraal: het combineren van meerdere vervoersmodi, ook omwille van de efficiëntie. Vijftien vervoerregio's werden vastgelegd.

Basisbereikbaarheid is een gelaagd model met vier vervoerslagen (zie slide 8). Het kernnet en het aanvullend net is de verantwoordelijkheid van De Lijn en wordt in overleg met de vijftien vervoerregioraden uitgetekend. Voor de onderste laag, het vervoer op maat, zal veel meer gewerkt worden met private operatoren.

Omdat er bij de vragen om uitleg opmerkingen waren over de lange duurtijd, toont de minister het regelgevingstraject van een decreet (zie slide 9). Dat heeft een gemiddelde doorlooptijd van negen maanden.

Er waren al drie decreetswijzigingen en er is een vierde op komst. Daarnaast werden er ook uitvoeringsbesluiten genomen, waarvan de gemiddelde doorlooptijd zes maanden is (zie slide 10). Een chronologisch overzicht van de decreten en besluiten is terug te vinden op de slides 11 en 12. Zo werd bijvoorbeeld in een besluit van juni 2021 het kernnet vastgelegd door de Vlaamse Regering, nadat het uitvoerig voor advies werd voorgelegd aan de vijftien vervoerregio's. Het tramnet van de vervoerregio Antwerpen moet nog verder bekeken worden.

Een drietal decreten wijzigen het decreet Basisbereikbaarheid. Meestal werden deze wijzigingen opgenomen in een verzameldecreet. De wijzigingen kwamen op aangeven van de Inspectie van Financiën of de Raad van State die van oordeel waren dat er te weinig decretale basis was voor bijvoorbeeld het haltebeheer.

1.2. Vervoerregiowerking

De vijftien vervoerregioraden hebben een politieke voorzitter en een ambtelijke voorzitter. Eind februari werd aan hen een uitgebreide stand van zaken gegeven.

Filip Boelaert wil nog aan de inleiding toevoegen dat vooraleer het regelgevingstraject start, hieraan een heel traject van inhoudelijke discussie van vele maanden voorafgaat.

Ook in de vervoerregio's is al heel wat werk verzet. Zij zijn verantwoordelijk voor de opstelling van de regionale mobiliteitsplannen, ook wel eens de mobiliteitsvisies genoemd. Ze geven daarbij invulling aan de missie van het decreet, zoals dat door de minister werd toegelicht. Daarvoor geven ze een geïntegreerde en integrale visie zowel op het personen- als op het goederenvervoer. En ze doen dat met een planningshorizon van tien jaar en een doorkijk op nog langere termijn.

Dat is de klassieke opbouw van mobiliteitsplannen met een oriëntatienota, een synthesenota en een beleids- of actieplan. Dat laatste vormt later voorwerp van een monitoring.

Ondertussen wordt hiervoor gewerkt met de SUMP-methodologie. Filip Boelaert verwijst naar de link op slide 14 en de figuur op slide 15. De figuur toont aan hoe complex het is. In essentie gaat het om vier verschillende fases: voorbereiden, een strategie ontwikkelen, maatregelen plannen en tot slot uitvoeren en evalueren. Dit is een weerkerend proces. Belangrijk in deze methodologie is de aandacht voor participatie. Elke vervoerregio vult dit zelf in. De spreker stelt vast dat die participatie over die verschillende vervoerregio's heel verschillend wordt georganiseerd: er wordt gepraat met de commissie van de gemeenteraden, er zijn burgerparticipatiesessies enzovoort. Hij wijst erop dat participatie verplicht zal zijn door de verplichte MER-procedure.

In alle vervoerregio's is de eerste fase van de oriëntatienota achter de rug. De originele kortetermijnvervoerplannen zijn eind 2020 goedgekeurd door de vervoerregioraden en vervolgens in het kernnet vastgelegd. Het vervoer op maat wordt nog uitgewerkt en in de markt gezet. Op dit moment maakt men een of meerdere scenario's, dit is de synthesenota, per regio om die ook te gaan doorrekenen met de verkeersmodellen. Wat betekent dit voor het verkeer in de regio? Wat betekent dit voor de routes voor goederen- en personenvervoer?

Bouwstenen voor de scenario's zijn: het OV-plan op lange termijn (met betrokkenheid NMBS), de wegencategorisering en goederenvervoer, fietsnetwerken en de relatie met Omgeving. De medewerkers van Omgeving maken deel uit van een structureel overleg waarbij structureel gezamenlijk bekeken wordt of er in de vervoerregio's voldoende rekening gehouden wordt met duurzaamheidsdoelstellingen en met leefbaarheid.

Streefdatum voor de goedkeuring van de regionale mobiliteitsplannen is de jaarwisseling 2022-2023. Er is daarna nog een half jaar nodig voor de definitieve goedkeuring omdat er nog een MER-procedure nodig is

Veertien van de vijftien openbaarvervoerplannen zijn goedgekeurd (zie slide 17), maar met aandachtspunten. In Antwerpen is er nog discussie over het tramnet, maar is al goedkeuring gegeven om in het kader van een operationele run met dat model te werken.

Artikel 31 van het decreet bepaalt dat voor het OV-plan een participatietraject nodig is. Dat gebeurt in de verschillende vervoerregio's in verschillende vormen: startmomenten, peergroupsessies, online bevragingen enzovoort. Door de coronacrisis

moest men zich aanpassen waardoor er veel gebruik werd gemaakt van videovergaderingen om het overleg te structureren. Het had het voordeel dat men mensen sneller bij elkaar kreeg om hierover te debatteren. Bij elk regionaal mobiliteitsplan is het verplicht om een milieueffectrapport op te maken. Dat had men aanvankelijk niet voorzien omdat het vroeger niet nodig was. Daar werd lang over gediscussieerd maar juridisch gezien blijkt het nodig.

1.3. Het operationeel plan voor de uitrol van basisbereikbaarheid

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de OV-plannen moeten omgezet worden naar een operationeel plan. Ze toont slide 20 met de oorspronkelijk voorziene timing zoals die ook in 2019 aan de commissie werd gepresenteerd. Toen was bijvoorbeeld de ingebruikname van het kern- en aanvullend net voorzien voor het najaar van 2020. De minister herinnert eraan dat in het najaar van 2019 heel wat vervoerregioraden, de VVSG en andere stakeholders de boodschap uitzonden dat de OV-plannen niet tijdig klaar zouden zijn. Er werd om een jaar uitstel gevraagd tot januari 2022 om te starten met basisbereikbaarheid. De deadline werd daarop verschoven.

Slide 21 toont een complexere planning. De minister verwijst ook naar de twee presentaties die eerder werden overgemaakt met de statusrapportering in oktober 2021 en januari 2022 (zie bijlage). In de presentatie van oktober 2021 werden nog twee scenario's voorzien. In scenario A zou men starten op 1 januari 2023, in scenario B op 1 juli 2023. In januari 2022 bleek echter dat januari 2023 niet meer haalbaar was.

Filip Boelaert zegt dat als men de slides 20 en 21 vergelijkt, men een ongelooflijke groei in complexiteit ziet. Voor elke werkstroom is bepaald wat tegen welke datum klaar moet zijn om in juli 2023 te kunnen starten. Later zal hij dieper ingaan op enkele facetten. Dit schema wordt stelselmatig bijgewerkt. Zoals vermeld in de titel is het indicatief want met één procedure bij de Raad van State loopt het schema al gevaar. Zo waren er bij de gunning van de mobiliteitscentrale twee procedures uiterst dringende noodzakelijkheid bij de Raad van State. Het is tijdverlies dat men achteraf niet kan inhalen.

Belangrijk voor de switch naar het kern- en aanvullend net is dat men zich momenteel in de fase bevindt van het uitwerken van detailplanningen, waarna men de implementatie gaat inplannen. In het schema zijn dit maar drie of vier vakjes, maar dat vraagt bijvoorbeeld nu al syndicaal overleg bij De Lijn, zodat chauffeurs op tijd hun planning kennen voor het volgende jaar.

1.4. Vervoer op maat en Hoppincentrale

Het vervoer op maat moet de individuele mobiliteitsvraag invullen van personen die geen toegang hebben tot het reguliere openbaar vervoer. Er zijn verschillende systemen die afhangen van het tijdstip, de locatie en de mate waarin men mobiel is: flex, flexplus, deelfietsen, deelauto's en een deel zogenaamde spot market.

Het is een systeem voor zowel de open gebruikers als de doelgroepgebruikers, zijnde mensen met een ernstig gehinderde mobiliteit zoals decretaal bepaald.

Vervoer op maat gaat over de eerste en de laatste mijl van het transport om aansluiting te vinden op het aanvullend net en om dan via het aanvullend net naar een kernnet of naar een treinnet te kunnen gaan. Daarvoor wordt gebruikgemaakt van kleinere voertuigen, gaande van busjes voor acht personen plus een tot en met zelfs taxi's. Het vervoer op maat vervangt het huidige belbusvervoer en de diensten aangepast vervoer.

De aansturing van het vervoer op maat gebeurt door de mobiliteitscentrale, ook Hoppincentrale genoemd. Slide 24 toont hoe dit in zijn werk gaat. De centrale is digitaal en, belangrijk voor de digitaal ongeletterden, telefonisch bereikbaar. De centrale zorgt voor de planning, de boeking en het versturen van de vervoersbewijzen. Verder zal de centrale indicatoren bijhouden en deze overmaken aan het Departement MOW voor de monitoring van het hele systeem. Omdat men niet alles kan invullen met het flex- en flexplusvervoer is er de spot market om plaatsen te bedienen die niet bediend worden door al dit vervoer.

Bij de start van de switch zal de focus van het vervoer op maat liggen bij het aanbod dat door de vervoerregio's werd beslist. Extra aanbod daarna is mogelijk, bijvoorbeeld zoals via het huidige derde-betalerssysteem van gemeenten. Dat gebeurt niet van bij de start omdat de start zelf al erg complex zal zijn. Men wil kunnen starten met een goed en stabiel systeem.

Het aanbod aan vervoer op maat waarmee wordt gestart is door de vervoerregio's vastgelegd in de regionale vervoersplannen op basis van hun beschikbare budget. In het decreet Basisbereikbaarheid is immers bepaald dat lokale overheden een grotere rol moeten krijgen in de planning van het hele systeem.

Dit wordt verder verfijnd met De Lijn. Dat zijn nog geen definitieve documenten. Dat is een iteratief proces met de vervoerregio's om te komen tot een finaal resultaat dat uiteraard openbaar zal zijn. Die informatie is ook belangrijk voor de Hoppincentrale voor proefprojecten en om te kunnen opstarten. De planning is de basis om later raamcontracten voor de bestellingen voor de voertuigen te plaatsen. Er is in 2021een kandidatuurstelling geweest voor auto- en fietsdeelsystemen. Daar hebben verschillende kandidaten op ingeschreven. Daar is er ook nog een iteratie geweest op basis van opmerkingen van leveranciers waardoor meer tijd nodig was. Als verantwoordelijke overheid moet men bij een aanbesteding luisteren naar dergelijke opmerkingen, zo niet riskeert men te weinig aanbod, wat men zoveel als mogelijk wil vermijden.

Filip Boelaert overloopt de stappen die nodig zijn voor de aanbesteding van de deelsystemen (zie slide 27) en wat al gerealiseerd is. Dat vraagt meer tijd dan het lijkt. Binnen enkele weken verwacht men de offertes van de verschillende aanbieders.

Dat geldt ook voor de openbare aanbesteding van het flexplusvervoer, de huidige MAV's en DAV's (zie slide 28): het bestek is opgemaakt. Dat is voorzien als een raamcontract waar men kan op afnemen in functie van de vraag die er is. Het bestek voor de spotmarket is ook goedgekeurd. Verder is er een plan opgesteld voor de werking van verschillende profielen die nodig zijn voor het flexplusvervoer. Dat zijn niet de chauffeurs die met een bus van De Lijn rijden maar personen die mensen met een rolstoel kunnen vervoeren. Dat vraagt een aangepaste aanpak.

De volgende stappen voor het flexplusvervoer zijn de goedkeuring van het bestek van de vaste contracten en de publicatie ervan. De bedoeling is om het flexplussysteem vanaf 1 januari 2023 te kunnen starten.

Voor het flexsysteem komt er een openbare aanbesteding. Daarvoor zijn de bestekken opgemaakt en is er eveneens al een plan opgesteld voor de werving van de verschillende profielen. De uitrol is voorzien ten vroegste in het voorjaar van 2023 en ten laatste op 1 juli 2023. De bestekken zullen gezamenlijk worden gepubliceerd. Voor de beoordeling ervan tegen mei 2022 zal men nog een aantal personeelsleden, al dan niet tijdelijk, moeten aanwerven. Men schat namelijk in dat er potentieel meer dan duizend bedrijven kunnen meedingen, omdat ook de lokale taxileverancier kan meedoen om die diensten op een lokaal niveau te verlenen. Maar de interesse is onvoorspelbaar.

Belangrijk is dat alle haltepalen voor het vervoer op maat aanwezig zijn op het moment van de start.

Vervolgens gaat Filip Boelaert dieper in op de historiek van de gunning van de Hoppincentrale (zie slide 30). Na de gunning werd in september 2021 gestart met de werkzaamheden met de leverancier Via. Zij werken de mobiliteitscentrale momenteel verder uit.

Via werkt daarvoor een IT-technisch platform en een operationeel callcenter uit. Men voorziet vanaf midden 2022 om in twee testregio's te gaan proefrijden voor de DAV's en de MAV's en op basis van hun huidige doelstelling. De DAV's en MAV's zullen dus het vervoer blijven verzorgen tot eind 2022, maar de boeking zal deels gebeuren via de Hoppincentrale. Daarna zal geleidelijk aan het belbussyssteem worden overgenomen, om ten laatste op 1 juli 2023 te starten met het geheel, mits er geen rechtsprocedures zijn of andere problemen optreden. Het betaalsysteem OraFin moet vanaf 1 januari 2023 klaar zijn omdat de Hoppincentrale ook alle betalingen zal moeten doen, en deze moeten linken met de Vervoersautoriteit

Er werd al een bèta-app voor de Hoppincentrale getest. Men heeft een hele groep gebruikers aangeschreven, gaande van open gebruikers tot en met doelgroepgebruikers. De eerste resultaten, onder meer van de intuïtiviteit van de app, werden als vrij goed beoordeeld. Ook leden van de verschillende commissies van de MORA hebben de app getest. De test heeft een aantal heel specifieke verbeterpunten naar voor gebracht.

De mobiliteitscentrale moet vanaf 1 juli 2023 een uniek aanspreekpunt zijn en de klok rond de ganse week bereikbaar zijn via verschillende kanalen. Het moet toelaten om de route te plannen en eventueel een (onderdeel van) de route te boeken. Daarbij moet men ook rekening houden met de beperktheden in mobiliteit van de gebruiker. De bedoeling is dat een dergelijke doelgroepgebruiker meteen wordt herkend, maar daarbij moet men rekening houden met de strenge Privacywet. Dat is behoorlijk complex en vraagt veel overleg en tijd.

Verder moet de Hoppincentrale de tickets afleveren voor verplaatsingen op basis van de tarieven van de betrokken vervoerregio. De inkomsten worden deels doorgestort naar het Departement MOW via de Vervoersautoriteit. Tot slot monitort de Hoppincentrale de uitvoering, onder meer via de klantenreacties.

Een laatste punt over de Hoppincentrale betreft de integratie met andere MaaS-operatoren. Daarbij zijn er twee strekkingen. De ene strekking wenst dat alles boekbaar is via de Hoppincentrale. De MaaS-operatoren daarentegen willen dat hun applicatie kan blijven bestaan. Die discussie is nog niet uitgeklaard. In het laatste geval kunnen API's een oplossing bieden. Dat is niet bij de aanvang van de mobiliteitscentrale voorzien, maar is wel mogelijk in een volgende fase.

1.5. Vervoersautoriteit

Minister *Lydia Peeters* merkt op dat de secretaris-generaal meermaals woorden zoals complex, ingewikkeld, erg technisch en discussie onderling heeft gebruikt, wat tot gevolg heeft dat veel tijd nodig is. Ze geeft het voorbeeld van de Hoppincentrale waarbij in het voorjaar 2020 het bestek werd uitgerold en de definitieve toewijzing pas in september 2021 mogelijk was. Dat is bijna twee jaar later. Hetzelfde geldt voor de mogelijks duizend aanbieders voor het vervoer op maat.

De Vervoersautoriteit was voorzien in het decreet Basisbereikbaarheid maar op een gegeven moment bleek deze decretale basis niet voldoende. Vandaar dat er een ontwerp van decreet betreffende de Vervoersautoriteit (*Parl.St.* Vl.Parl. 2021-22, nr. 1057/1) werd voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Het werd op 25 februari

2022 aangenomen. Dat is de basis voor de DAB Vervoersautoriteit binnen het Departement MOW. Ook wie de Vervoersautoriteit ging beheren heeft het nodige overleg gevraagd.

Vooraleer de Vervoersautoriteit in werking kan treden, moeten er nog een aantal besluiten van de Vlaamse Regering worden goedgekeurd, onder andere over de taken. Slide 37 toont wat reeds in uitvoering is en welke de volgende stappen zijn. Een ervan is de validatie van de mobiliteitsindicatiestelling. Hierover vond al meermaals overleg plaats, onder meer met het Departement Welzijn. Men heeft immers vastgesteld dat er tussen de verschillende MAV's en DAV's heel wat verschil is in wie al dan niet in aanmerking komt. Omdat het om een kwetsbare doelgroep gaat, moet alles eerst op punt staan. Het objectief is dat de Vervoersautoriteit operationeel is vanaf 1 januari 2023.

1.6. Hoppinpunten

Op 11 februari 2022 werd een nieuw besluit door de Vlaamse Regering goedgekeurd over de Hoppinpunten. Daardoor kunnen de steden en gemeenten via een website subsidies aanvragen voor de installatie en de inrichting van die Hoppinpunten. De vervoerregioraden selecteerden er niet minder dan 1806. Verder was er een webinar van de VVSG en het Departement MOW met als doel zoveel mogelijk lokale besturen te enthousiasmeren om zoveel mogelijk Hoppinpunten uit te rollen.

Door de administratie werd een ontwerpwijzer met aanbevelingen aangemaakt voor de aanleg van de Hoppinpunten. De toegankelijkheid voor mensen met een beperking is hierbij belangrijk. Voor de Hoppinzuilen werd door AWV een bestek in de markt geplaatst, maar geen enkele kandidaat diende een offerte in. Het bestek werd nu opnieuw in de markt geplaatst. Via de Hoppinzuil kan men alle reizigersinformatie vinden zoals het aanbod van De Lijn en het vervoer op maat. Ook de haltepalen van de 30.000 haltes zullen allemaal moeten veranderen.

Voor sommige Hoppinpunten (AWV) is een snelle aanpassing mogelijk binnen de bestaande raamcontracten. Verder is er een bijkomende studie via een raamcontract voor Hoppinpunten waar nog bijkomend technisch en uitvoeringsgericht studiewerk nodig is. Dat wordt uitgerold in de loop van 2022. De prioritering van de uitvoering in 2022 gebeurt op basis van overleg met de diverse teams van MOW binnen de vervoerregioraden. Er is vooropgesteld om in 2022 in Vlaanderen een 75-tal Hoppinpunten te realiseren in samenspraak met AWV. Daarnaast kunnen de lokale besturen heel wat Hoppinpunten realiseren.

In het combimobiliteitsfonds 2022 zijn hiervoor heel wat middelen voorzien. Ook met de streekintercommunales wordt samengewerkt voor de realisatie van Hoppinpunten.

Fietsenstallingen zijn ook belangrijk. Hiervoor is een bestek in opmaak. In het kader van MIA hadden hieromtrent ook nog workshops plaats.

1.7. Haltes en haltebeheer

Voor de haltes en de halte-infrastructuur werd een besluit van de Vlaamse regering een tweede keer principieel goedgekeurd. Het bevat onder meer een nieuwe procedure voor de subsidiëring van de haltes.

Filip Boelaert zegt dat er hierover vooral met de medewerkers van De Lijn wordt overlegd. Volgens de Raad van State was er echter geen wettelijke basis om dit aan De Lijn toe te vertrouwen. Dergelijke zaken zijn niet altijd op voorhand te voorzien.

Voor de processen haltebeheer kan verwezen worden naar slide 45. Dat vergt tijd. In het voorjaar zal men starten met de plaatsing van haltepalen en van nieuwe halteborden om tot later in het najaar nog palen weg te nemen waar die niet meer nodig zijn en die voorheen van De Lijn waren. Er worden hiervoor extra budgetten en extra inzet voorzien. Dat lijkt eenvoudig maar hierachter zit een hele operationele werking bij De Lijn.

Om dat te kunnen doen werkt De Lijn volop aan de halteplannen voor het kern- en het aanvullend net, in overleg met de gemeenten. Ook dat is tijdintensief. Er loopt verder een bevraging met de vervoerregio's over de kwantitatieve data voor de haltes voor het vervoer op maat.

Na finetuning leidt dat tot een geconsolideerd plan met overzichtskaarten van de verschillende netten die gevalideerd moeten worden door de vervoerregio's. Omdat tussentijds overleg nodig is, moet men voorzichtig zijn om daarover tussentijds al te veel publiek te maken en vooral geen verkeerde verwachtingen te wekken. Vervolgens overloopt Filip Boelaert wat al gerealiseerd is van de bestekken voor de haltes en de halteborden (zie slide 46).

1.8. Tarief- en ticketintegratie

Minister *Lydia Peeters* zegt dat in principe de vervoerregioraden de tarieven vastleggen. Maar de minister zou liever een uniform tarief hebben, zeker voor het flexplusvervoer.

Filip Boelaert vult aan dat er een voorstel is voor een geïntegreerd tarief tussen het kernnet/aanvullend net en het vervoer op maat, zodat een reiziger slechts één keer moet betalen om binnen het uur gebruik te kunnen maken van die twee systemen. Dat intern voorstel van het Departement MOW en De Lijn wordt voorgelegd aan de vervoerregio's voor akkoord. Daarbij hoort een voorstel van verdeelsleutel.

Er is ook een voorstel voor tarifering rond het flexplusvervoer. Bedoeling is om de verschillen tussen de vervoerregio's die momenteel bestaan bij de DAV's en MAV's weg te werken. Ook hier hebben de vervoerregio's het laatste woord.

Een grote meerderheid van de vervoerregio's is voorstander van een uniform tarief. Daarom wordt een voorstel gedaan.

Voor de tarieven voor de deelsystemen loopt nog de discussie intern tussen het departement en De Lijn.

Dat alles moet vervolgens technisch uitgewerkt worden. Dat vraagt eerst een analyse waarna getest kan worden.

1.9. Communicatie

Minister *Lydia Peeters* vindt communicatie zeer belangrijk, zowel de interne communicatie, als de communicatie naar elke reiziger zodat die weet wat er staat te gebeuren. Er is een communicatieplan uitgetekend.

Begin 2020 werd aan een communicatiebureau de opdracht gegeven om een merknaam voor het nieuwe systeem te lanceren, zijnde Hoppin. Daar wil men geen nieuwe naam voor.

Filip Boelaert duidt dat het communicatieplan voor de verschillende doelgroepen telkens bestaat uit vier fases (zie slide 51).

Een eerste fase is de huidige fase: het informeren. In deze fase is de term mobiliteitsswitch ontstaan, waar het ook over ging bij de vragen om uitleg van 10 maart 2022. Hoppin wordt nu nog niet gebruikt omdat het nog niet aanwezig is in het straatbeeld, met uitzondering van Leuven. Daarom luidde het professionele advies om te werken met een term die de burgers wel ongeveer zullen begrijpen: mobiliteitsswitch. Het merk Hoppin verdwijnt niet. De term basisbereikbaarheid wordt niet gebruikt omdat de doorsneeburger niet weet waarover het gaat.

In de volgende fase zullen de gebruikers van het openbaar vervoer vanaf zes maanden voor de invoering gaan informeren over wat het nieuwe beleid inhoudt voor hem of haar. Vervolgens is er de lancering op 1 juli 2023 waarbij men iedereen gaat begeleiden in hoe gebruik te maken van het nieuwe vervoerssysteem. Deze begeleiding zal nog een tijd blijven doorlopen. In een laatste fase wil men de reizigers blijven motiveren om het openbaar vervoer te gebruiken.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op slide 52 waarbij de communicatie staat uitgetekend in functie van de doelgroep en de timing.

De mobiliteitsswitch is gericht op het brede publiek om duidelijk te maken dat er iets gaat veranderen. Men wil dit op een dynamische en laagdrempelige manier doen via publieksinfo. Daar worden verder voorbeelden van gegeven. Dat is allemaal gelinkt aan de website www.vlaanderen.be. Er is hier geen nieuwe website voor ontworpen.

De term basisbereikbaarheid is meer gericht op de professionals en de lokale besturen en vervoerregio's. Dat is een stuk technischer en gaat over beleidsinformatie, de mobiliteitsbrieven enzovoort.

Het merk Hoppin wordt voluit actief vanaf 1 juli 2023, waarbij men het brede publiek wil informeren op een meer statische, maar wel heel laagdrempelige manier. Dat gebeurt zowel digitaal als telefonisch via de Hoppincentrale vanaf een zestal maanden voor de lancering. Hiervoor bestaat er wel een aparte website www.hoppin.be, omdat dat het moedermerk van het hele systeem blijft.

Vervolgens toont de spreker een aantal voorbeelden (zie slide 53). Alle lokale besturen ontvingen een drukklare twopager. Op de linkerkant staat wat er gaat gebeuren rond die mobiliteitsswitch en op de rechterkant staat er meer specifieke informatie voor de vervoerregio. Verder zijn er formats voor communicatie via sociale media, teksten en beelden voor websites, nieuwsbrieven, digitale infopanelen enzovoort. Het resulteerde in een 35-tal online nieuwsberichten en een 15-tal publicaties in verschillende gemeentebladen. Filip Boelaert roept op om hiervan gebruik te maken. Hij toont nog twee voorbeelden (zie slide 55).

Slide 56 toont de communicatieplanning voor de voorbije en volgende maanden. In februari 2022 was er toelichting voor de voorzitters van de vervoerregioraden. Er is de periodieke nieuwsbrief en verdere communicatie over de Hoppinapp. In de zomer 2022 volgt er communicatie voor de gebruikers van de DAV's en MAV's in de testregio's.

Filip Boelaert blikt nog vooruit naar de mobiliteitsswitch in juli 2023 (zie slide 57). De lokale besturen en de vervoerregio's worden via nieuwsbrieven van nabij op de hoogte gehouden over elke stap.

Tot slot: wat de communicatie betreft, is er de branding voor de zuilen. Op slide 58 staat een voorbeeld van een Hoppinzuil op de park-and-ride in Antwerpen. In juli 2023 wil men overal minstens een zuil met statische informatie. Nadien kunnen digitale zuilen volgen voor plekken waar dat aangewezen is.

1.10. Switch van het kern- en aanvullend net

Het is vooral De Lijn die de switch voorbereidt. Het bevat ook wel heel wat aspecten omdat een heel nieuw netwerk wordt uitgetekend. Er komt een nieuw systeem van nummering van de lijnen om daar meer transparantie in te brengen. Vervolgens zal hierover een hele informatiecampagne moeten gebeuren naar de reizigers.

De Lijn moet zijn medewerkers voorbereiden. Dat betekent sociale onderhandelingen over diensten die gaan veranderen. Vervolgens moeten die medewerkers zelf geïnformeerd worden en op het einde moeten zij ook nog verkenningsritten uitvoeren. Verder moeten voertuigen, haltes en IT-systemen aangepast worden aan de nieuwe systemen.

In grote lijnen ziet de planning eruit zoals op slide 61. Men is dus nu bezig met de operationele detailplanning. Dat wordt zomer 2022 besproken met het personeel. Het is de gewoonte bij De Lijn dat de chauffeurs de planning ongeveer een jaar op voorhand kennen. Er zullen regelmatig bijsturingen nodig zijn van deze planning.

1.11. Doorstroming

Door de lijnverandering zal ook de lichtenregeling moeten worden aangepast door AWV. In de eerste fase zullen daarbij een aantal noodzakelijke aanpassingen gebeuren en in de tweede fase volgen de overige installaties. Hiervoor zijn bij AWV al concrete budgetten voor voorzien.

Filip Boelaert besluit dat de toelichting vooral bedoeld was om te tonen dat er heel wat gebeurt, maar dat het niet altijd wordt gezien. Daarom is dit informatiemoment nuttig om te tonen waarmee men precies bezig is en waarom het zo lang duurt.

Minister *Lydia Peeters* is bereid om dat de volgende maanden nog op frequente basis te doen. Er is al heel veel gedaan, maar er moet ook nog veel gebeuren. Voor sommige aspecten zoals het al dan niet intekenen op bestekken, is men afhankelijk van derden. Er wordt naarstig voortgewerkt om te kijken of de timing van juli 2023 die als richtdatum vooropgesteld is, haalbaar is.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat hij bij de toelichting meermaals moest denken aan de Britse sitcom Yes Minister en Sir Humphrey: it takes time to do things now. Als men voelt dat het draagvlak voor basismobiliteit bij lokale besturen, reizigers en andere stakeholders bij het openbaar vervoer is weggeslagen, kan men toch nog voor een hele lijdensweg komen te staan om dit te veranderen. Er werden al talloze besluiten van de Vlaamse Regering genomen.

De focus ligt nu op 1 juli 2023. Hij herinnert zich de woorden van de vorige minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken die op het einde van de vorige zittingsperiode 2014-2019 zei dat alles in stelling was gebracht om het decreet Basisbereikbaarheid uit te rollen bij het begin van de volgende zittingsperiode. Soms heeft hij de indruk dat sommigen de uitrol willen laten aanslepen zodat men twee legislaturen verder is en men mogelijk af is van die grondige metamorfose van het openbaar vervoer die vertrekt van een vraaggestuurd model.

Men kan de minister en de secretaris-generaal niet verwijten dat ze bij de pakken blijven zitten. Dat bewijzen de 64 slides, net zoals het feit dat de complexiteit vele malen groter is dan aanvankelijk ingeschat. Het signaal naar de administraties en De Lijn moet zijn dat men niet zal afstappen van deze hervorming. Daarbij komen

zaken als de klimaatdoelstellingen en de energiecrisis die de basisbereikbaarheid ondersteunen.

De spreker vindt een drie- of viermaandelijkse rapportering een goed idee om iedereen bij de les te houden. De uitrol van basisbereikbaarheid doet hem in zekere zin denken aan het jarenlang aanslepende ReTiBo-dossier. Daar was op een bepaald ogenblik het ideaal de vijand van het goede. Aan een oplossing voor de vraag hoeveel reizigers De Lijn effectief telde, werden steeds nieuwe projecten gekoppeld tot hieraan een halt werd toegeroepen. Dit mag zich niet meer herhalen, noch in tijdsduur, noch in kosten. Met moet zich absoluut houden aan 1 juli 2023. Als men dergelijke uitdaging niet aankan, geeft men zichzelf een brevet van onbekwaamheid. Dat geldt voor het hele politieke bestel.

Tot slot maakt Marino Keulen de vergelijking met het Spartacusdossier en de sneltramverbinding. Er werd nu gekozen voor een trambus terwijl er nog hardnekkige krachten zijn bij De Lijn die bij een sneltram blijven. Er is echter het primaat van de politiek. Voor basisbereikbaarheid is er een ruim draagvlak in het parlement. Het is ook neergeschreven in het regeerakkoord. Daar moet men voluit voor gaan. De minister kan op het parlement rekenen en hij rekent op de diensten om het uit te voeren.

2.2. Els Robeyns

Els Robeyns zit niet helemaal op dezelfde golflengte. Ze is het er absoluut mee eens dat het dossier erg complex en technisch is, veel factoren niet duidelijk zijn en aan veel voorwaarden moet voldaan worden om de nieuwe deadline van 1 juli 2023 te halen. Ze heeft echter een déjà-vugevoel. Het is niet de eerste maal dat er een deadline naar voor wordt geschoven en dat die wordt uitgesteld door de complexiteit van het dossier. Daarom vraagt ze zich af of het verstandig om voor de derde keer een nieuwe deadline te geven zonder helemaal zeker te zijn dat die haalbaar is.

De goedkeuring van het OV-plan in Antwerpen is een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen overgaan tot de volledige uitrol. De spreker heeft het gevoel dat de minister de verantwoordelijkheid hiervoor telkens afschuift, maar uiteindelijk toch de knoop zal moeten doorhakken. Extra middelen geven aan één vervoerregio en niet aan de anderen is ook niet mogelijk. Het moment is aangebroken om de budgetten voor het kern- en aanvullend net te herbekijken. Zoals eerder al gezegd is het principe van de gesloten enveloppe niet werkbaar. Ligt een scenario op tafel waarbij dit wordt herbekeken?

In de federale spoorvisie 2040 staat dat de aansluiting van de trein op tram en bus moet worden verbeterd. Is hierover afstemming tussen het federale en Vlaamse niveau, zowel politiek als administratief?

Er is een enorme vertraging voor de uitbouw van de Hoppinpunten. Hoe zal het tempo worden opgedreven? Worden gebruikers en middenveld betrokken bij het opstellen van de toegankelijkheidscriteria?

Zal er een evaluatie komen nadat het kern- en aanvullend net is uitgerold en op basis van welke criteria?

Wordt de deelmobiliteit binnen het vervoer op maat als een volwaardige vorm van openbaar vervoer gezien? Ontstaat er geen oneerlijke concurrentie met de deelmobiliteit die niet in de mobiliteitscentrale is opgenomen? Ze is ook bezorgd over grote verschillen in het aanbod tussen de verschillende vervoerregio's.

Vooruit vindt dat de tarief- en ticketintegratie op Vlaams niveau moet worden bepaald. Els Robeyns begrijpt uit de toelichting dat men aanstuurt om tot één tarief en ticket te komen, maar wat valt daar dan onder? Geldt dat voor kern- en aanvullend net, vervoer op maat, deelsystemen?

Over het flexplusvervoer bestaat nog steeds grote bezorgdheid, vooral omdat de mobiliteitsindicatiestelling nog niet uitgewerkt is. Dat is echter een essentieel onderdeel. Nu de bestekken bijna rond zijn, hebben de sociale vervoerders het gevoel blindelings beslissingen te moeten nemen. Wanneer komt er duidelijkheid over de mobiliteitsindicatiestelling? Wie zal er gebruik kunnen maken van het flexplusvervoer? Alleen de huidige gebruikers zoals de minister al eerder stelde en onbegrijpelijk vond. Het zou de doelstelling van basisbereikbaarheid onderuithalen. Waar moeten zij die uitgesloten worden dan terecht voor betaalbaar vervoer? Els Robeyns vraagt om de sector bij de pilootprojecten te betrekken en ze te evalueren.

Ze heeft heel veel vragen bij de naam mobiliteitsswitch en de uitleg die er nu aan gegeven wordt. Het wordt zo wel ingewikkeld. Als ze het goed begrepen heeft wordt deze term nu gebruikt voor het brede publiek, maar vanaf 1 juli wordt het Hoppin. Ondertussen wordt de term basisbereikbaarheid gebruikt voor de professionals. Het blijft onbegrijpelijk dat de minister niet op de hoogte was van de naamsverandering. De spreker blijft met het gevoel zitten dat de betrokken sectoren en partners te weinig betrokken worden en er te weinig communicatie is. Dat zorgt voor ongenoegen en het ontstaan van actiecomités.

Ze vraagt verder bijzondere aandacht voor de problematiek van de MAV's en de DAV's.

Heeft ze goed begrepen dat voor De Lijn the point of no return 1 juli 2022 is? Is er al duidelijkheid over de toekomst van het personeel van de belbuscentrale bij De Lijn?

Tot slot heeft ze nog een technische vraag: klopt het, met betrekking tot de modal shift, dat het er een verschil is tussen het Departement MOW en het Departement Omgeving over welke passagiers in de verkeersmodellen worden meegeteld? De laatste zou de passagiers in de voertuigen niet meetellen als duurzame verplaatsing, MOW wel. Het meest frappant is dan nog dat elke vervoerregio zelf zou mogen bepalen welk criterium ze gebruikt. Omdat een MER noodzakelijk zal zijn, is het logisch dat men het criterium van het Departement Omgeving gebruikt.

2.3. Karin Brouwers

Karin Brouwers is blij dat er voor het eerst een zo uitgebreide en gedetailleerde toelichting wordt gegeven over de uitrol van basisbereikbaarheid. Eind vorige zittingsperiode leek het erop dat de uitvoering snel klaar zou zijn. Ze vindt dat de Vlaamse uitvoerende macht ervoor moet zorgen dat de positieve dynamiek die er ondertussen is gegroeid in de vervoerregioraden, behouden wordt. Het gevaar bestaat dat die wegebt.

Welke naam het kind heeft – mobiliteitsswich, basisbereikbaarheid, Hoppin – maakt haar niet echt uit, zolang het maar snel wordt gerealiseerd. Het valt haar wel op dat in de getoonde twopager het woord Hoppin niet voorkwam, terwijl het wel de bedoeling is dat de burger deze term leert kennen. In Leuven maakt dit al deel uit van het straatbeeld.

Met moet ervoor zorgen dat de deadline van 1 juli 2023 wordt gehaald. Een nieuw uitstel naar een volgende legislatuur zou echt geen goede zaak zijn. Is het getoonde tijdspad kritisch genoeg? Zitten alle noodzakelijke elementen erin?

Ze stelt zich vragen bij het haltebeheer. Aan de buslijn in haar buurt verandert er niets, dus die haltepaal kan desnoods voorlopig blijven staan in plaats van hem meteen met 30.000 anderen te vervangen. Dat kan ook geleidelijk. Cruciaal is dat de bus er komt en de app werkt.

Dat de aanbesteding van de Hoppincentrale vertraging heeft opgelopen kan de minister niet worden verweten. Het vroegere uitstel was dus begrijpelijk. Maar er komen nog andere gunningsdossiers. Nieuwe vertragingen door rechtsprocedures bij de Raad van State zijn dus niet uitgesloten. Karin Brouwers beveelt daarom aan om een plan B achter de hand te houden. Als een bepaalde vervoerregio nog niet klaar zou zijn met het vervoer op maat, zou men De Lijn nog een bepaalde periode met belbussen kunnen laten rijden, suggereert ze bijvoorbeeld. Is dat een optie? Men moet ook rekening houden met oplopende kosten, bijvoorbeeld zodra de mobiliteitscentrale zal starten.

Indien een van de intekenaars op het vervoer op maat naar de Raad van State stapt, kunnen dan de andere contracten aan de slag gaan? Anticipeert men op dergelijke scenario's?

Momenteel hanteren de MAV's en DAV's andere criteria om te bepalen wie recht heeft op aangepast vervoer. De mobiliteitsindicatiestelling wordt dan een delicate oefening. Het is logisch dat op 1 januari 2023 bij de start van het flexplusvervoer de huidige gebruikers hiervan kunnen blijven gebruik maken. Het is voor de spreker nog niet duidelijk of er ook nieuwe gebruikers kunnen toetreden. Dagelijks, en dus ook na 1 januari 2023, zijn er namelijk nieuwe mensen die bijvoorbeeld in een rolstoel belanden. Zij moeten hiervan ook kunnen gebruikmaken. Wat met occasionele gebruikers van dit flexplusvervoer? Ook personen die hun buslijn afgeschaft zien en geen beroep meer kunnen doen zoals vroeger op het gewone openbaar vervoer, zullen gebruik moeten kunnen maken van het flexplusvervoer.

Zoals uiteengezet in het opiniestuk dat ze schreef met Katrien Schryvers, merkt ze op dat het doelgroepenvervoer meer is dan een verplaatsing van punt A naar punt B. Het gaat vaak om mensen die extra begeleiding nodig hebben. Hoe zal men dit aanpakken?

De spreker gaat ervan uit dat de uitrol van basisbereikbaarheid nu de topprioriteit is binnen de administratie en dat hiervoor voldoende personeel wordt ingezet. Ze verwijst naar wat op slide 8 staat over de statusrapportering van januari 2022, namelijk dat er voor het onderzoek van de offertes nood is aan personeel. Werd hieraan al tegemoetgekomen?

Het is correct van de minister dat ze niet alleen het budget voor de vervoerregio Antwerpen kan verhogen. Volgens de CD&V-fractie zal er zeker op termijn meer nood zijn om de budgetten voor het vervoer op maat te verhogen. Vlaanderen bestaat niet alleen uit steden maar ook uit plattelandsgebieden waar voldoende vervoer op maat aanwezig moet zijn. Volgens een studie van Deloitte zou er hiervoor meer dan 100 miljoen euro nodig zijn. Karin Brouwers herinnert aan de taart die ze in april 2019 schonk aan toenmalig minister Weyts om duidelijk te maken dat voor CD&V de taart groot genoeg moest zijn voor het vervoer op maat.

2.4. Stijn Bex

Stijn Bex vindt de naamkeuze voor mobiliteitsswitch een goede keuze. Het maakt duidelijk dat er iets gaat veranderen. Dat is voor de burger duidelijker dan basisbereikbaarheid. Verandering is essentieel om de modal shift, een ambitie van het regeerakkoord, te realiseren. Dat is alleen mogelijk met een sterk openbaar vervoer. Dat is ook belangrijk gezien de energieafhankelijkheid van Rusland. Hij

verwijst naar het voorstel van resolutie dat door hem werd ingediend (*Parl.St.* Vl.Parl. 2021-22, nr. 1191/1).

Het is bijzonder pijnlijk dat na zeven jaar en een proces dat door dezelfde politieke meerderheid werd opgestart in 2014 blijkt dat bijvoorbeeld de park-and-rides in Antwerpen amper worden gebruikt en dat in Gent tramsporen er door gebrek aan onderhoud ongebruikt bijliggen of dat de tram er stapvoets moet rijden. Dat is de staat van het huidige openbaar vervoer.

In de plenaire vergadering van 16 februari 2022 kondigde de minister aan dat de basisbereikbaarheid op 1 juli 2022 van start moet gaan, weliswaar met enig voorbehoud. Maar uit de vragen om uitleg op 10 maart 2022 gaf ze aan dat heel wat lichten op knipperlicht of op rood staan en het wellicht moeilijk wordt om die streefdatum te halen. Er klopt iets niet. In 2019 vertelde toenmalig minister Weyts dat alles klaar stond en maar moest uitgerold worden. Zouden de parlementsleden toen ook hun goedkeuring hebben gegeven aan het decreet Basisbereikbaarheid mochten ze in 2014 de presentatie van vandaag hebben gekregen? Vermoedelijk zouden ze heel wat bijkomende vragen hebben gesteld. Wellicht dat de secretaris-generaal toen dacht dat het plaatje wel niet zo simpel zou zijn, anders zou dat niet voor hem pleiten. Blijkbaar is er toen informatie niet met het parlement gedeeld, die men nu wel krijgt telkens de minister met het schaamrood op de wangen moet komen uitleggen waarom het zo traag vooruit gaat.

Er werd een hervorming gestemd en zowel door de administratie als door de mensen op het terrein als in de vervoerregioraden wordt er veel werk geleverd. Maar wat overblijft is onzekerheid en stilstand. Zolang er geen duidelijkheid is over de effectieve ingangsdatum, kunnen heel wat organisaties niet vooruit en zijn de broodnodige investeringen niet mogelijk. In bepaalde vervoerregio's zit auto- en fietsdelen binnen het vervoer op maat en daar gebeurt al twee jaar niets omdat gemeenten wachten op de Vlaamse overheid. Dat is de verantwoordelijkheid van de minister.

Het belangrijkste politieke pijnpunt is dat deze hervorming verkeerd gemanaged wordt. Stijn Bex wil weten wie hiervoor verantwoordelijk is en wat de oplossingen zijn. Zonder grote conclusies te willen trekken wil hij wel de discussie hierover voeren. Hij dankt voor het overmaken van de presentaties van de statusrapporteringen van oktober 2021 en januari 2022. Hij is wel heel verrast dat hierover geen verslagen beschikbaar zijn. Hij wil een de minister die op dergelijke vergaderingen kwaad maakt en de zaken vooruit stuwt wanneer het nodig is. Waar is het leiderschap en de sturing? Hij heeft de indruk dat de administratie moet voortploeteren met de handen op de rug gebonden. De hervorming kan alleen slagen als er extra budget wordt voorzien. Na tien jaar besparingen een hervorming doorvoeren die niets mag kosten, is zichzelf iets wijs maken. Voor de vervoerregio Vlaamse Rand bedraagt het budget voor vervoer op maat maar 2000 euro per dag.

In de Antwerpse vervoerregio zegt de Antwerpse schepen bevoegd voor Mobiliteit dat het onmogelijk is om de ambitieuze modal shift uit het regeerakkoord te realiseren met de huidige budgetten. Stijn Bex is het volledig eens met de minister en andere parlementsleden dat het niet opgaat om één vervoerregio meer geld te geven en een andere niet.

Het principe van het decreet Basisbereikbaarheid om zoveel mogelijk aan de lokale autonomie over te laten, is een weeffout. Het was een terechte vraag van de lokale besturen om mee te kunnen beslissen over de bus- en tramlijnen, maar een aantal zaken, zoals de tariefintegratie, moet de Vlaamse overheid zelf regelen. Hetzelfde geldt voor het aangepast vervoer. Het gaat niet op dat elke vervoerregio zelf kan beslissen wie in aanmerking komt. De mobiliteitsindicatiestelling moet gelden voor heel Vlaanderen, ook als dat betekent dat er veel gebruikers bijkomen en dit meer

budget vraagt. Een rolstoelgebruiker moet over heel Vlaanderen op dezelfde service beroep kunnen doen.

Een andere weeffout is dat heel veel zaken tegelijk worden ingevoerd. Met als gevolg dat als er één ding hapert, de rest ook niet vooruitgaat. Dat kan tot gevolg hebben dat vanaf een bepaald moment moet betaald worden voor de Hoppincentrale terwijl er mogelijk beslist wordt om de ganse hervorming over de verkiezingen te tillen.

Er is een robuuste retroplanning nodig waarbij duidelijk is hoe een tegenslag kan opgevangen worden. Dat is niet aanwezig in het voorgestelde schema. Bestaat dat en kan dat aan het parlement worden bezorgd? De bestaande statusrapporteringen bevatten wensplanningen maar geen terugvalscenario.

Het is voor Stijn Bex duidelijk dat bepaalde aspecten niet klaar zullen zijn tegen 1 juli 2023. De minister zal moeten zorgen dat bepaalde zaken al worden uitgevoerd en anderen tijdelijk blijven zoals ze zijn, zonder de reiziger of belastingbetaler te treffen.

Vervolgens heeft de spreker een aantal vragen over de methodologie die gehanteerd wordt tussen administratie en kabinet. Zijn er verslagen van de statutsrapporteringen? Hoeveel kabinetsmedewerkers uitgedrukt in vte werken aan deze hervorming? Dat kan duiden op het urgentiebesef. De minister is verrast bij elke tegenslag. Heeft de administratie nagelaten om de minister te informeren over de complexiteit van de hervorming? Zijn er naast de driemaandelijkse statusrapporteringen nog andere overlegmomenten tussen administratie en kabinet en bestaan hiervan verslagen? Heeft de minister aan de administratie bijvoorbeeld via nota's duidelijk gemaakt wat ze absoluut wil gerealiseerd zien? Houdt de minister vast aan een volledige uitrol op 1 juli 2023 of zal ze prioriteiten kiezen? Voor hem lijkt het tweede de beste optie, waarbij de minister duidelijk maakt dat ze wil doorgaan met de gehele hervorming.

Dat de Hoppinpunten niet klaar zijn en dat de gemeenten pas in februari 2022 een ontwerpwijzer kregen voor de Hoppinhaltes, kan De Lijn niet worden verweten. Hiervoor is het beleid verantwoordelijk. Men moet nagaan wat absoluut noodzakelijk en prioritair is. Sommige gemeenten zouden al werken hebben uitgevoerd maar de subsidies zouden niet volstaan. Heeft de minister weet van dergelijke problemen en wat is haar oplossing?

Er is een mismatch tussen de Hoppinpunten en de Hoppincentrale. Met een mobiliteitsschepen van Groen zijn in Leuven al 95 procent van de Hoppinpunten gerealiseerd. Nu blijkt dat op sommige van die Hoppinpunten al fiets- en autodeelsystemen aanwezig zijn die misschien niet zullen weerhouden worden bij de toewijzing van de aanbesteding. Ze zullen dus ook niet aanwezig zijn in de Hoppinapp van Via. Hoe zal dit opgelost worden? Hetzelfde geldt voor de prijzen. Voor de deelsystemen zal er dus geen level playing field worden gerespecteerd. Over dergelijke oneerlijke concurrentie mag men klachten verwachten. Hoe ziet de minister dit verschil tussen privé- en overheidsaanbod? De operatoren hebben hierover voorstellen gedaan. De voorwaarden voor de aanbesteding van de deelsystemen zijn zeer strikt en er zijn hoge boetes wanneer men niet voldoet. Op korte termijn zijn die voorwaarden voor veel organisaties niet haalbaar. Zullen de bestekken worden aangepast?

Hij is voorstander van het voorstel voor tarief- en ticketintegratie maar hij hoopt dat het er ook komt nu de vervoerregio's nog moeten instemmen.

Over het flexplusvervoer en de mobiliteitsindicatiestelling werden door de vorige sprekers al veel terechte bedenkingen gemaakt. De sociale vervoerders gaan op

basis van de bestekken een drastische beslissing moeten nemen of ze hun werking voortzetten. Is er overleg met hen en gaan ze begeleid worden? Wat zijn de criteria om te mogen deelnemen aan de twee pilootprojecten, vragen de organisaties zich af. Er zouden alleen commerciële bedrijven voor in aanmerking zijn gekomen. Wie zal ze evalueren en wanneer? Is de informatie die wordt gehaald uit de pilootprojecten niet nodig om transparante bestekken uit te schrijven? Welke partners worden betrokken bij de uitwerking van de mobiliteitsindicatiestelling? Het lijkt logisch dat dat de huidige vervoerders zijn. Hoe zal de minister een betaalbaar aanbod garanderen voor personen die nu wel beroep kunnen doen op aangepast vervoer maar door de mobiliteitsindicatiestelling uit de boot vallen? Hoeveel ritten zouden er in het nieuwe systeem gereden kunnen worden met het huidige budget, wetende dat er momenteel veel wordt gewerkt met vrijwilligers en medewerkers uit de sociale economie? Doordat dit in de toekomst onder het Taxidecreet zal vallen, zal de personeelskost stijgen. Op 31 maart is er een infosessie maar die zou enkel bedoeld zijn voor de deelnemers aan de pilootprojecten en niet voor de sociale vervoerders. Klopt dat? Hij roept op om de sociale vervoerders eindelijk eens serieus te nemen en hen een traject aan te bieden zodat ze weten wat hen te wachten staat.

Wat communicatie betreft, moet de minister snel duidelijkheid geven. Gemeenten wachten om te communiceren op een duidelijk signaal wanneer basisbereikbaarheid ingaat.

Voor een eventuele integratie van andere MaaS-operatoren in de mobiliteitsapp, lijkt het de spreker nuttig om een duidelijk tijdspad op te stellen.

Stijn Bex concludeert dat hij verwacht dat de minister knopen doorhakt en een duidelijke planning maakt zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Dat kan alleen maar als er een echte budgetverhoging aan gekoppeld is, zoals ook gevraagd in het voorstel van resolutie.

2.5. Bert Maertens

Bert Maertens zegt dat een grote hervorming zoals deze mobiliteitsswitch niet op een-twee-drie klaar is. Er zijn tegenslagen waar men vooraf niet of te weinig rekening mee heeft gehouden zoals de procedures bij de Raad van State. Mogelijk werd een en ander ook onderschat. Belangrijk is dat er een kader is en een doel. Nu moet men met man en macht voortwerken. De richtdatum vindt hij belangrijk. Het zal leiden tot efficiënter werken en het is een goed signaal naar de steden en gemeenten zodat ze weten dat wanneer ze investeringen voor de Hoppinpunten moeten plannen. Hij rekent erop dat de datum wordt gehaald en niets in het getoonde schema wijst erop dat het niet zou lukken. Hij hoort veel pessimisme en meer budget als oplossing. Er werd binnen de Vlaamse Regering een budgettair kader afgesproken. Ondertussen werden er ook extra middelen voorzien voor vervoer op maat.

Hij is in het algemeen tevreden over de werking van de vervoerregioraden. Maar de voorbije twee jaar werden ze noodgedwongen verplicht tot videovergaderingen waardoor het moeilijk was om met zo'n grote groep snel te beslissen. Hij hoort ook signalen dat sommigen moeite hebben om het snelle tempo dat wordt opgelegd bij te houden.

Voor inschrijving op de aanbesteding van het vervoer op maat zijn er potentieel meer dan duizend gegadigden. Het is hem niet duidelijk of dit per vervoerregio wordt bekeken of over heel Vlaanderen.

Iedereen voelt aan dat het beter is om één tarief te hebben over heel Vlaanderen. Over de deelsystemen leest Bert Maertens op slide 49 dat men voor de deelwagens

maximaal streeft naar synergie en eenduidigheid voor de klant. Maximaal streven is niet dat het zo zal zijn. Is het de bedoeling om naar één tarief te gaan voor deelsystemen over geheel Vlaanderen of één tarief per vervoerregio?

Hoe ziet men de begeleiding naar het nieuwe systeem van de huidige gebruikers van het openbaar vervoer? Zal dat individueel kunnen, fysiek of telefonisch of digitaal? Dat zal het meest duidelijk zijn ten opzichte van algemene informatie, maar ook het meest tijds- en personeelsintenstief.

In de geplande communicatie hoort hij weinig aandacht voor de verbeteringen door het nieuwe systeem. Hij geeft het voorbeeld dat men in zijn vervoerregio met het budget voor het aanvullend net erin is geslaagd om meer nachtvervoer te organiseren zodat jongeren minder de wagen moeten nemen om uit te gaan. Hij is het er wel mee eens dat het in sommige landelijke gebieden aanpassen zal zijn omdat een bus niet meer van punt A naar punt B zal rijden, maar men beroep zal moeten doen op vervoer op maat. Hij pleit voor het duidelijk communiceren van deze verbeteringen per vervoerregio.

2.6. Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt de uitgangsprincipes van basisbereikbaarheid lovenswaardig. De invoering stuit echter op praktische en juridische problemen. Dat gaat gepaard met een onduidelijke beleidsvisie en weinig transparante beslissingen. Hij vrees voor vervoerswoestijnen en vervoersarmoede. Voor fietsdeelsystemen gaat men voorbij aan het feit dat veel mensen vanaf een bepaalde leeftijd niet meer kunnen fietsen. 55 procent van de 55-plussers in Vlaanderen is afhankelijk van bus of tram.

Dat een wetgevingsproces veel tijd in beslag neemt, is hem bekend, maar daar mag de minister zich niet achter verschuilen. Wim Verheyden vreest dat de lijdensweg voor de uitvoering van basisbereikbaarheid nog niet voorbij is. Volgens hem wist de minister dat het complex ging worden en dat er veel bediscussieerd moest worden. Desondanks hield ze vast aan de eerdere deadlines.

Er blijven voor de spreker nog veel vragen. De participatie in de vervoerregio's is ondermaats. In zijn gemeente ontvangt hij geen informatie en de verslagen van de vervoerregioraden op de website zijn maanden oud. Ook de gemeenteraden worden niet betrokken. Hij zal daar voortaan tweemaandelijks een vraag stellen over de stand van zaken voor zijn vervoerregio.

Het operationeel plan oogt ingewikkeld. De spreker vraagt zich af of men op schema zal kunnen blijven, zeker als de minister ook al voorbehoud aantekent bij 1 juli 2023 als startdatum.

De reiziger zal niet wakker liggen of men de term basisbereikbaarheid of mobiliteitsswitch zal gebruiken. Voor de reiziger is het belangrijk om efficiënt, veilig en comfortabel zijn bestemming te bereiken. Dat de minister niet op de hoogte was van de nieuwe term mobiliteitsswitch blijft Wim Verheyden opvallend vinden.

Over de mobiliteitscentrale en de Vervoersautoriteit bestaan nog veel onduidelijkheden. De minister zei eerder dat van de 1813 Hoppinpunten er een 50-tal gerealiseerd zijn. Filip Boelaert spreekt van nog 75 punten die in 2022 klaar zullen zijn. Op de website www.mobiliteitsswitch.be is er echter sprake van 110 mobiliteitspunten voor 2022. Verder zouden er nog 16 worden gerealiseerd door de intercommunales. Zal de minister er tegen juli 2023 in slagen om een inhaalbeweging te maken? Eerder zei de minister immers dat deze Hoppinpunten mee de basis vormen voor de uitvoering van basisbereikbaarheid.

Een eenvormig tarief zou interessant zijn maar sommige vervoerregio's plaatsen hierbij kanttekeningen. Er is dringend overleg nodig, wetende dat De Lijn op 1 juli 2022 moet weten waar ze aan toe zijn.

2.7. Jos D'Haese

Jos D'Haese heeft het gevoel dat de presentatie de idee moet counteren dat men denkt dat er niet hard wordt gewerkt aan de uitvoering van basisbereikbaarheid. Hij meent dat niemand twijfelt dat er hard wordt gewerkt en hij heeft veel respect voor de personeelsleden die hier iedere dag aan werken. Volgens de spreker twijfelt ook niemand eraan dat er iets moet veranderen aan het huidige openbaar vervoer. Over hoe dat moet aangepakt worden, lopen de visies uiteen.

Als het de bedoeling was van de presentatie om aan te tonen hoe complex de hervorming is, was ze voor Jos D'Haese overbodig. Dat was al bekend door de vragen tot uitstel van VVSG, TreinTramBus en De Lijn. Maar toen werd gesteld dat men zeker de (vorige) deadlines ging halen. Het is duidelijk dat de vertraging niet te wijten is aan de procedure bij de Raad van State. Het was niet correct om destijds te zeggen dat de (vorige) deadlines haalbaar waren. Drie jaar na de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid werd de inwerkingtreding al twee keer uitgesteld en ook nu kan men niet met zekerheid een startdatum naar voor schuiven. Voor Jos D'Haese is het duidelijk dat de voormalige bevoegde minister Ben Weyts een kat in een zak heeft verkocht aan het Vlaams Parlement, zijn coalitiepartners, minister Lydia Peeters en bij uitbreiding heel Vlaanderen. Net zoals bij de e-bussen.

Dat pleit minister Peeters niet vrij. Het aantal garanties en niet-gehaalde deadlines is redelijk hallucinant volgens de spreker. Van een minister verwacht hij geen rol als coach aan de zijlijn. Dat de hervorming zo complex is, is niet te wijten aan de Vlaamse overheid maar aan de hervorming zelf. TreinTramBus gaf eerder in een hoorzitting mee dat er geen enkel land of regio is die in één keer het openbaar vervoer totaal hervormt. Het is een enorm versnipperd plan met vele niveaus en aanbieders. Het steunt erg op de vrije markt en botst op haar limieten: men vindt geen aanbieders, aanbieders gunnen mekaar het licht in de ogen niet, aanbestedingsprocedures moeten aangepast worden enzovoort, maar het is niet efficiënt. Er is bovendien geen plan B gemaakt.

Hoe zit het met het toekomstige aanbod van De Lijn? Uit de laatste verkregen cijfers bleek dat een op de vijf bushaltes wordt geschrapt. Nieuwe cijfers blijken niet voorhanden.

Men onderschat de impact van deze hangende hervorming voor De Lijn. Uit gesprekken met werknemers blijkt de blijvende gigantische onzekerheid voor dit bedrijf. De organisatie zit in een transitie waarvan men niet weet waar ze naartoe gaat en waar ze zal eindigen. Welke maatregelen zal men nemen om dit op te lossen?

De tarief- en ticketintegratie voor het kern- en aanvullend net is nog niet duidelijk voor Jos D'Haese. Hebben de vervoerregio's nog inspraak? Voor de deelsystemen is het dan weer verschillend. Of komt er hier ook een uniformisering?

Hoe zal het leerlingenvervoer worden ingepast in het schema en wanneer?

De hervorming moet budgetneutraal gerealiseerd worden terwijl De Lijn op droog zaad zit. Gelukkig zijn er ook verbeteringen in de nieuwe OV-plannen, maar de vraag is wat er werd geschrapt. Klopt het dat er een tekort is van 10 tot 12 miljoen euro voor de ontwerpen van OV-plannen? Zal de minister meer budget voorzien

en breken met de budgetneutraliteit of zal men de vervoerregioraden terug naar de tekentafel sturen?

Het Antwerps tramplan zit volledig geblokkeerd. Kan men het busplan en vervoer op maat opstarten zolang dit niet is opgelost? Basisbereikbaarheid staat in Antwerpen en bijgevolg in heel Vlaanderen op losse schroeven want men kan het niet in enkele vervoerregio's invoeren en andere niet. De minister wacht nu op draagvlak maar alle belanghebbenden die hiervoor moeten zorgen zeggen dat er geen draagvlak mogelijk is zonder meer budget. Als men geen budgetverhoging wil, lijkt de enige oplossing het behoud van het huidige tramplan. Maar is dat operationaliseerbaar?

De participatie stelt in de praktijk niet veel voor. Reizigersorganisaties, vakbonden en andere stakeholders moeten in de pers vernemen wat er wordt beslist. Werden in het verleden chauffeurs en planners hierbij betrokken? Hoe zal men dit in de toekomst aanpakken?

Tot slot vraagt hij waarom men 30.000 haltepalen zou moeten vervangen en wat hiervan de kostprijs is.

2.8. Jo Brouns

Jo Brouns vindt het belangrijk dat door het decreet Basisbereikbaarheid de lokale besturen voor het eerst mee aan tafel konden zitten om mee het mobiliteitsbeleid uit te tekenen. Er was van bij aanvang een positieve dynamiek en er werd hard aan meegewerkt. Het is belangrijk om dit niet te laten wegebben. Het lijkt hem nodig om prioriteiten te stellen voor het inzetten van de nodige capaciteit om de hervorming verder uit te voeren.

Hij merkt nog op dat het schrappen van haltes waar nauwelijks iemand op- of afstapt positief werd onthaald omdat zo de doorstroming verbetert.

Tot slot vraagt hij of de Hoppinzuilen vanaf de start allemaal digitale zuilen zullen zijn en geen analoge.

3. Antwoorden van minister Lydia Peeters en Filip Boelaert

Minister *Lydia Peeters* bedankt voor de positieve waarderingen. De bedenkingen worden meegenomen. Op 10 maart 2022 vroeg de commissie naar een gedetailleerde stand van zaken over de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid. Sommigen blijven echter de indruk wekken dat het de bedoeling is om de invoering van basisbereikbaarheid over de verkiezingen heen te tillen. Dat is niet wat tijdens de toelichting werd gezegd. De invoeringsdatum werd twee keer verschoven. De eerste keer in december 2019 op vraag van de vervoerregioraden omdat ze nooit tijdig hun OV-plannen klaar gingen krijgen. Een tweede keer noodgedwongen omdat met heel wat bestekken vertraging werd opgelopen, waarvan de belangrijkste die aanbesteding van de mobiliteitscentrale was. De procedure werd begin 2020 opgestart en de centrale kon pas finaal worden toegewezen in september 2021.

De minister ontkent dat ze louter toeschouwer zou zijn en het heft niet in handen zou nemen. Er wordt heel intens vergaderd. Niet van elk overleg wordt een verslag gemaakt, dat zou de werklast en de nood aan personeel alleen nog maar verhogen. Na de eerste procedure bij de Raad van State bij uiterst dringende noodzakelijkheid, werd door de Vlaamse Regering net voor het zomerreces nog een besluit genomen. Sommigen vonden dit geen goed idee omdat bij een nieuwe dergelijke procedure er slechts een heel korte termijn is om te reageren. Daardoor was er in september 2021 wel een goedgekeurd bestek voor de Hoppincentrale. Dat is slechts één voorbeeld om aan te tonen dat ze de zaken niet vooruitschuift en als

toeschouwer aan de kant staat. De minister heeft absoluut niet de intentie om na het vele werk voor te stellen dat januari 2025 ook prima is als startdatum.

Aan zij die beweren dat het middenveld wordt genegeerd bij de hervorming, verwijst de minister naar de brochure van TreinTramBus van 2021 waarin expliciet stond dat het uitstel een opportuniteit kon zijn om nog andere facetten bij te sturen. Dat is wat nu ook gebeurt.

De nieuwe richtdatum is 1 juli 2023. Dat mag ook eerder mocht dat mogelijk zijn, maar die signalen zijn er niet. Er zijn integendeel een aantal elementen waarover nog heel wat overleg zal moeten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld over de mobiliteitsindicatiestelling en de inkanteling van het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs in september 2024. De meest kwetsbaren in de maatschappij liggen de minister nauw aan het hart. Ze wil alleszins dat er voor hen een pasklare oplossing is en dat niemand in de kou blijft staan.

Er werd gevraagd of er geen plan B is. Is het bijvoorbeeld niet mogelijk om in de ene vervoerregio al het flexplusvervoer op te starten als dat nog niet mogelijk zou zijn in een andere? Dat werd onderzocht maar mobiliteit stopt niet aan de grenzen van een vervoerregio dus dat is niet mogelijk.

Het is niet de bedoeling om de start van basisbereikbaarheid te verschuiven naar de volgende legislatuur. Ook de mobiliteitscentrale moet werken. De minister herinnert eraan dat de uitrol van het Omgevingsloket tijdens de vorige legislatuur 2014-2019 vaak vooruitgeschoven werd. Daar ging het over 2000 gebruikers, nu gaat het over alle Vlamingen die klant kunnen zijn. Ze wil echter niet doemdenken maar ze hoopt dat in het laatste kwartaal van 2022 de mobiliteitscentrale er is en onmiddellijk optimaal functioneert. Maar ze is daarbij afhankelijk van derden en in de planning staan veel zaken die ze niet volledig in handen heeft. Dat moet men heel duidelijk beseffen.

Vervolgens wil de minister dieper ingaan op de budgetneutraliteit. Bij de totstandkoming van het decreet Basisbereikbaarheid in 2019 werd de afspraak gemaakt dat het kernnet en het aanvullend net moest uitgetekend worden door De Lijn binnen het bestaande budget.

Het nieuwe vervoer op maat omvat het oude belbussysteem (27 miljoen euro), het doelgroepenvervoer (ruim 3 miljoen euro), het havenarbeidersvervoer (ruim 2,6 miljoen euro) en Blue-bike (ongeveer 0,1 miljoen euro). De huidige Vlaamse Regering heeft dit bedrag verhoogd van ruim 34 miljoen naar 65 miljoen euro. Basisbereikbaarheid staat voor een vraaggestuurd, kostenefficiënt model. Het is zinloos om belastinggeld weg te gooien aan lege bussen. Waar de vraag groot is, zal het kernnet en het aanvullend net gemaximaliseerd worden met een ruimer aanbod en een grotere frequentie. Waar de vraag klein is, meestal perifere gebieden, komt er vervoer op maat.

Combimobiliteit past in het duurzaamheidsverhaal. De minister wil geen oma's op een elektrische step naar de markt sturen zoals Jos D'Haese beweerde, maar wil maatwerk.

De meeste vervoerregioraden hebben hun OV-plan uitgetekend binnen het bestaande budget. De vervoerregio Vlaamse Rand maakte voorbehoud voor het budget voor het vervoer op maat. De vervoerregioraad Antwerpen kan zich niet vinden in het initiële plan dat De Lijn uittekende voor het tramnet. Het nieuwe plan dat werd uitgetekend blijkt duurder te zijn maar er is ook geen draagvlak voor, wat de minister belangrijk vindt. Er wordt nu met meerdere stakeholders verder overlegd om tot een aanvaard plan te komen voor het tramnet.

Zoals al gezegd door Filip Boelaert moet De Lijn een jaar op voorhand het plan kennen om de planning te kunnen communiceren aan de chauffeurs. De minister kan nu niet garanderen dat er tijdig een goedgekeurd tramnet en kernnet zal zijn voor de vervoerregio Antwerpen. Ze engageert zich dat iedereen alles op alles zal zetten om ook in Antwerpen tot een consensus te komen.

Wat deelmobiliteit betreft, zijn er in Leuven door de vzw Mobipunt al heel wat Hoppinpunten gerealiseerd met de hulp van EFRO-middelen. De minister bezocht er een in Leuven en is hierdoor enorm gecharmeerd. Er zijn heel wat aanbieders van deelmobiliteit met bakfietsen, elektrische, sportieve en stadsfietsen. Worden al deze aanbieders van deelmobiliteit opgenomen in de mobiliteitscentrale? De minister vindt dat dit een keuze moet zijn van de aanbieders zelf, maar dat ze die mogelijkheid moeten krijgen, tenzij de aanbieder wil vasthouden aan een eigen boekingsapp. Er wordt nagegaan of alle MaaS-applicaties mee kunnen opgenomen worden.

Voor gebieden waar er geen aanbieders zijn van deelmobiliteit omdat het bijvoorbeeld niet winstgevend is, is er vervoer op maat waarvoor de Vlaamse overheid financieel zal tussenkomen. Dat is geen concurrentievervalsing volgens de minister.

Vervolgens zijn er de Hoppinpunten. De vervoerregioraden bepalen waar deze worden ingericht. Er zijn er 1800 geselecteerd over heel Vlaanderen, waarvan er heel veel lokale zijn. Daarnaast zijn er regionale en interregionale Hoppinpunten wat meestal treinstation en grote busstations zijn. In de praktijk zijn er vandaag al mobiliteitsknooppunten die een make over moeten krijgen. In die stations zijn er momenteel al voldoende aanbieders van deelmobiliteit, zijn er de nodige fietsenstallingen en laadsystemen enzovoort. Voor de lokale Hoppinpunten is er daarentegen nog veel werk. Voor ruim 180 van die Hoppinpunten is er een bijkomende aanbieder nodig van vervoer op maat en deelmobiliteit. De minister wil hierop in eerste instantie focussen met de lokale besturen als partners. Zij worden gesubsidieerd voor de aanleg van deze Hoppinpunten. Dat wil daarom niet zeggen dat men 30.000 palen gaat vervangen. De bestaande paal kan blijven. Belangrijk is dat bij de switch de aanwezige reizigersinformatie juist is.

Vanaf het begin zullen dat waarschijnlijk niet overal digitale informatieborden zijn maar de app zal beschikbaar zijn. Met de eigen gsm kan men een QR-code inscannen om alle info te krijgen.

De minister bevestigt dat er overleg is met de NMBS en de federale overheid. Het is nog te vroeg om al een evaluatie te maken van de recent goedgekeurde OV-plannen. Dat kan pas als ze in werking zijn getreden.

Wat de mobiliteitsindicatiestelling betreft, gaat de minister ervan uit dat elke rolstoelgebruiker binnen de mobiliteitsindicatiestelling nu en in de toekomst wordt gezien als iemand met een ernstige beperking inzake mobiliteit. De minister stelt wel vast dat er in de verschillende provincies momenteel andere definities gelden over wie recht heeft op doelgroepenvervoer, en dat er in sommige provincies veel meer gebruik van wordt gemaakt. Hierover wordt verder overlegd en moet zo snel mogelijk een overeenkomst worden gevonden. Sommigen pleiten ervoor om de groep van rechthebbenden zo ruim mogelijk te bepalen zodat iedereen die er vandaag van gebruik maakt, dat ook in de toekomst kan. Maar dan ontstaat er een probleem van betaalbaarheid. De minister vindt echter dat iedereen die er nood aan heeft, er sowieso van moet kunnen gebruikmaken en zeker niet in de kou mag blijven staan.

Dat de positieve dynamiek die er in het begin was binnen de vervoerregio's en nu lijkt weg te ebben, is volgens minister Lydia Peeters een verantwoordelijkheid van

iedereen. Men moet alles op alles zetten om vooruitgang te boeken. Ze stelt vast dat de webinars voor de lokale besturen een succes waren en heel wat lokale besturen aan de slag gaan met de Hoppinpunten ondanks de corona- en Oekraïnecrisis en andere problemen. Sommige lokale besturen vroegen al expliciet om met hun eigen visie over de Hoppinpunten aan de slag te kunnen gaan.

De switch is een grote verandering en elke verandering wekt in het begin wrevel en onzekerheid op. Dat moet men voorkomen en men moet erop hameren dat het decreet Basisbereikbaarheid er is gekomen om te komen tot verbetering. De minister hoort dat sommigen blij zijn door de veranderingen in het nieuwe vervoersaanbod, bijvoorbeeld doordat er extra openbaar vervoer komt, laat in het weekend.

Vervolgens antwoordt *Filip Boelaert* op de vraag hoe men het tempo kan opdrijven voor de realisatie van de Hoppinpunten. Er zijn nu de webinars waar de minister al naar verwees. Op de twee webinars over de Hoppinpunten waren telkens meer dan 100 personen aanwezig. Het eerste webinar over de richtlijnen telde 200 deelnemers. De tweede manier is door de aanvraag voor subsidies te vergemakkelijk en te digitaliseren. Het lijdt volgens hem echter geen twijfel dat er hierop nog bijkomend zal moeten ingezet worden.

Voor de richtlijnen over de toegankelijkheid van de Hoppinpunten werd bijvoorbeeld Inter betrokken. De MAV's en de DAV's worden structureel betrokken bij het overleg via een stuurgroep waar ze deel van uitmaken. De projectleider heeft regelmatig overleg met de voorzitter van de MAV's en DAV's. De secretaris-generaal betreurt dat het Departement MOW niet werd gevraagd voor de hoorzitting over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking op 17 februari 2022 (zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 195/2). Dan had hij een aantal zeken in perspectief kunnen plaatsen. Zo zegt men dat er niet op vragen wordt geantwoord wat hij ontkent. Alleen komen altijd dezelfde vragen terug waardoor men in een patstelling verzeilt. Ook TreinTramBus wordt betrokken waarmee regelmatig wordt samengezeten. Zelf heeft hij recent nog de stand van zaken toegelicht voor de Commissie personenvervoer van de MORA. Daaruit blijkt dat dit helpt. Hij verwelkomt daarom de suggestie om regelmatig in de commissie te rapporteren over de stand van zaken. Daardoor kan hij duidelijk maken wat er aan de hand is en waarmee men precies bezig is.

Over de toekomst van het personeel van de belbuscentrale loopt nog het overleg binnen De Lijn met de vakbonden. Een aantal van die werknemers krijgen de kans om bij het Departement MOW aan de slag te gaan voor zover zij nog geen andere job gevonden hebben wat voor heel wat van hen het geval is.

De vraag over het verschil in de verkeersmodellen van het Departement MOW en het Departement Omgeving is Filip Boelaert niet helemaal duidelijk. In principe worden de verkeersmodellen van MOW gebruikt, ook bij Omgeving bij bijvoorbeeld de milieueffectrapportages. Er bestaan ook modellen voor de ruimtelijke impact. Dat zijn andere modellen die bij Omgeving zitten.

Els Robeyns verduidelijkt haar vraag. Het gaat over welk model de vervoerregio's moeten gebruiken om te bepalen hoeveel duurzame verplaatsingen er zullen zijn bij het vastleggen van hun mobiliteitsplan. Er zouden twee mogelijkheden zijn. Ofwel worden de passagiers in de auto geteld als een duurzame verplaatsing omdat ze niet rijden (MOW), ofwel niet (Omgeving). Dat heeft invloed op het al dan niet behalen van de modal shift van 40 procent duurzame verplaatsingen. Daarover is blijkbaar onduidelijkheid en iedere vervoerregio zou mogen kiezen welk model ze hanteert, wat totaal absurd is. Eventueel zal ze deze technische vraag schriftelijk stellen.

Filip Boelaert moet het antwoord deels schuldig blijven. Hij herhaalt dat de verkeersmodellering algemeen gezien gebeurt met de modellen van MOW, ook bij milieueffectrapportages. Dat wordt zo opgelegd zodat er een vergelijkbaarheid is in heel Vlaanderen.

In antwoord op de vraag van Karin Brouwers antwoordt Filip Boelaert dat de planning een kritisch tijdspad inhoudt. Dat is niet het geval voor alle stromen. Bijvoorbeeld alle Hoppinpunten gerealiseerd hebben, is minder kritisch dan een goed functionerende mobiliteitscentrale. Dat wordt maandelijks in het oog gehouden via scores en een vorm van projectmanagement.

Zoals door de minister al aangegeven zal de informatie aan de haltes worden aangepast. Momenteel denkt De Lijn ook een nieuw systeem uit voor de lijnnummers. Ook die informatie aan de halte zal dus wijzigen.

Over de aanwezigheid van een plan B verwijst Filip Boelaert naar het antwoord van de minister. Hij voegt eraan toe dat men nu al met een plan B bezig is. Na het wegvallen van de eerste deadline werd aan de MAV's en DAV's gevraagd om nog een jaar langer verder te werken tot eind 2022, wat nu het geval is. Dat betekent niet er meerdere tijdslijnen zijn. Er is één tijdslijn waarbij in functie van mogelijke risico's wordt nagegaan wat mogelijke alternatieven zijn als iets niet lukt.

Ook op de vragen en opmerkingen over het flexplusvervoer antwoordde de minister al. De decreten bepalen dat het moet gaan over vervoer van mensen met een ernstige mobiliteitsbeperking. Sommige diensten aangepast vervoer vervoeren momenteel ook andere personen. Wat is voor het Departement MOW het uitgangspunt? Mensen die niet zelfredzaam zijn, moeten een beroep kunnen doen op het flexplusvervoer. Maar deze discussie loopt nog met onder meer het Departement Welzijn.

Sinds 2019 zijn er bij het Departement MOW medewerkers voltijds bezig met basisbereikbaarheid. Dat aantal is alleen maar toegenomen. De secretaris-generaal apprecieert de positieve commentaren voor hun werk. Daar zijn personen bij die vijf jaar geleden nog een hele andere job uitoefenden en nu iets uitwerken dat nog nergens anders is gerealiseerd. Het is een leertraject met vallen en opstaan maar zij doen dit met hart en ziel. Uiteraard had dit met meer personeel gemogen, maar binnen die limieten probeert iedereen zijn werk op een zo goed mogelijke manier te doen.

De huidige tijdslijn werd vergeleken met die uit het voorjaar van 2019. Toen was het decreet Basisbereikbaarheid nog niet eens gestemd. Men kan niet verwachten dat men toen al in detail wist wat men allemaal zou gaan doen. Hij verzekert dat de maandelijkse vergaderingen met de minister over de voortgang behoorlijk pittig kunnen zijn. De administratie wordt daar wel degelijk ter verantwoording geroepen.

Het is mogelijk dat er weeffouten zijn, maar dat is eerder voer voor een toekomstige evaluatie. Er is een systeem opgezet en daaruit moet men leren en eventueel veranderen. Zo bepaalt het decreet dat de tarifering de bevoegdheid is van de vervoerregio's. Dat kan Filip Boelaert niet veranderen. Er werd wel een interesse vastgesteld om toch gemeenschappelijke tarieven te bepalen. Daarop werd overleg georganiseerd en een voorstel gedaan om toch met een eenvormig tarief te komen. Maar uiteindelijk beslissen de vervoerregio's zelf welke tarieven ze zullen hanteren. Hij is hoopvol dat de meeste vervoerregio's het voorstel zullen aanvaarden.

De administratie heeft zeker niet nagelaten om te informeren. Als er zich een probleem voordoet, dan weet het kabinet dat onmiddellijk. Er zijn voortdurend contacten en tussentijdse overlegmomenten.

Het klopt, zoals aangehaald door Stijn Bex, dat de voorwaarden voor de deelaanbieders in het bestek vrij strikt zijn. Daarom werd de deadline twee weken uitgesteld

en werd ondertussen een informatievergadering gehouden om duidelijk te maken dat de boetes die voorzien zijn niet noodzakelijk bij een eerste inbreuk worden gegeven. De bedoeling is om een stok achter de deur te hebben voor continue onderpresteerders.

De pilootprojecten worden uitgevoerd door de huidige MAV's en DAV's, en dus niet door commerciële bedrijven zoals Stijn Bex suggereerde. Aan alle MAV's en DAV's van heel Vlaanderen werd gevraagd om deel te nemen en de twee vervoerregio's die nu pilootproject zijn, zijn de enigen die hebben gereageerd.

Het is, zoals al gezegd door de minister, de wens om andere MaaS-operatoren op te nemen in de mobiliteitscentrale. Het is ook voorzien in het bestek van de mobiliteitscentrale, maar in een volgende fase. Het is uiterst belangrijk dat er op 1 juli 2023 een stabiel systemen is en dat de basis in orde is.

Een aantal vragen handelden over de vervoerregio's. Filip Boelaert maakt zelf deel uit van de vervoerregioraden Antwerpen en Vlaamse Rand om de vinger aan de pols te houden. In Antwerpen werd al twee keer een plan voorgesteld waaruit volgens de berekeningen van De Lijn een reizigerswinst blijkt. Twee keer een andere deelgemeente vond het plan niet goed meer. Volgens sommigen zou een bepaalde tramlijn verdwijnen. Dat is niet het geval maar het vergt wel een extra overstap wat men echter niet wil. Er zal met TreinTramBus en anderen verder overlegd worden om te zoeken naar een alternatief. Als echter ieder district en iedere gemeente in de vervoerregio Antwerpen wil dat aan al haar eisen wordt voldaan, dan zal er nooit een oplossing zijn. Filip Boelaert ervaart de vergaderingen als vrij positieve en vrij constructieve vergaderingen met best wel wat actieve inbreng uit de gemeenten. In de vervoerregio Antwerpen werd bijvoorbeeld al een fietsdeelsysteem geïnstalleerd.

Wat communicatie betreft, zal er zowel op individuele als algemene communicatie worden ingezet. Vanaf enkele maanden voor de switch gaan reizigers ook persoonlijk geïnformeerd worden over de wijzigingen en gaan ze die informatie zeker ook zelf proactief online of telefonisch kunnen verkrijgen.

Er werd gewezen op een verschil in aantal Hoppinpunten in de toelichting en op de website. De 75 Hoppinpunten in de toelichting zijn Hoppinpunten die worden gerealiseerd door AWV. De andere zijn Hoppinpunten op lokale wegen.

De nieuwe deadline is er gekomen op aandringen van de administratie terwijl de minister die liever alleen wou communiceren als er zekerheid was dat die zou gehaald worden. Voor de medewerkers is het echter van belang om een perspectief te hebben waar naartoe moet worden gewerkt. Nu zijn alle ogen gericht op 1 juli 2023. Hij durft niet met zekerheid te zeggen dat men deze deadline zal halen maar men engageert zich hiervoor.

Dat er een impact is op De Lijn door de onzekerheid geldt ook voor anderen. Met de nieuwe deadline kan de duidelijkheid er wel snel komen.

Dan is er de tarief- en ticketintegratie. In het voorstel dat zal worden gedaan wordt aan de vervoerregio's gevraagd om te overwegen om toch met diezelfde tarieven te werken. Een goed voorstel is wellicht aanvaardbaar voor de verschillende vervoerregio's.

Er is zeker participatie zoals bijvoorbeeld in de vervoerregio Antwerpen waar TreinTramBus betrokken wordt bij de gesprekken over het tramnet. Dat gebeurt dus heel actief. Ook bij andere vervoerregio's werd de reiziger betrokken en bevraagd. Hij vermoedt dat ook De Lijn intern haar eigen werknemers hierbij betrekt, maar daar heeft hij minder kijk op.

4. Replieken

Stijn Bex is ervan overtuigd dat er heel veel en heel goed werk wordt geleverd. Als parlementslid moet hij de minister afrekenen op het resultaat en niet alleen mensen feliciteren voor hun harde werk. Hij is het ermee eens dat basisbereikbaarheid op bepaalde plaatsen zal zorgen voor een beter aanbod.

De minister heeft hem deels overtuigd dat ze de zaken in handen wil nemen, maar hij ziet parallellen met het dossier van het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs. Het parlement vond dat de zaken te traag vooruitgingen en de minister heeft dan het heft in handen genomen en het budget verhoogd met 12,8 miljoen euro. In vergelijking met het budget voor vervoer op maat is dat veel. Maar denkt men dan dat men met 67 miljoen euro alle problemen zal oplossen in de gebieden waar er minder bussen zullen zijn? Hij is het ermee eens dat er geen bussen moeten rondrijden met een of twee reizigers, maar hij is het er niet mee eens dat die twee reizigers dan in de toekomst maar thuis moeten blijven. Als men hiervoor een oplossing wil dan zal dat niet lukken in de Vlaamse Rand met 2000 euro per dag voor vervoer op maat voor 600.000 inwoners. Men moet dus durven zeggen dat er extra middelen nodig zijn. Er werd in 2019 een hervorming afgesproken die budgetneutraal moest zijn. Nu na ettelijke jaren blijkt dat die hervorming ingewikkelder is dan voorzien, kan men ook niet vasthouden aan die toen afgesproken budgetneutraliteit. Hij vraagt zich af of het Vlaams Belang achter dat pleidooi staat voor meer budget voor het openbaar vervoer.

Wim Verheyden denkt dat het niet om alleen maar meer geld gaat. Het kan een oplossing zijn in bepaalde gevallen maar er kan ook gezocht worden naar een verschuiving van budgetten. Er kan ook perfect bespaard worden op elektrificatie en dergelijke. In de eerste plaats moet ingezet worden op dienstverlening. De vergroening van De Lijn komt op de tweede plaats.

Stijn Bex vindt dat er een keuze moet gemaakt worden over welke elementen van de hervorming sowieso moeten klaar zijn op 1 juli 2023 en welke eventueel nog wat langer kunnen wachten. Voor de mobiliteitscentrale wordt 100 miljoen euro betaald aan een internationaal erkende organisatie die hiermee ervaring heeft. Het kan niet zijn dat dit niet op 1 juli 2023 functioneert. Als er redenen zouden kunnen zijn waarom dit niet mogelijk zou zijn, dan hoort hij die graag.

Andere zaken kunnen misschien eenvoudiger aangepakt worden. Het doelgroepenvervoer is een dossier dat steevast terugkomt. Er zijn momenteel organisaties die dat doen en die dat goed doen. Is het dan nodig om daar een speerpunt van te maken tegen juli 2023? Is het niet beter om hen te vragen om dit doelgroepenvervoer te blijven verzorgen tot de volgende Vlaamse Regering daar mee aan de slag kan gaan?

Een ander voorbeeld is de taakinvulling van de DAB Vervoersautoriteit die nog moet vastgelegd worden in een besluit van de Vlaamse Regering. Men kan daarbij zoveel mogelijk taken bij De Lijn weghalen en personeel naar de DAB Vervoersautoriteit schuiven. Of men kan zich afvragen wat strikt noodzakelijk is om basisbereikbaarheid tegen juli 2023 te organiseren.

Ook voor de Hoppinpunten kan men keuzes maken. Men kan zich bijvoorbeeld focussen op die 180 punten die absoluut nodig zijn om een goede overstap mogelijk te maken en de rest voor zover mogelijk aanleggen.

Het is een dergelijk plan dat Stijn Bex van de minister verwacht. Hij is er daarbij van overtuigd dat dit niet mogelijk is binnen het bestaande budget. Dat blijft hij benadrukken en het is tegelijk zijn oproep. Investeringen in een beter openbaar vervoer hebben een terugverdieneffect dat hoger is dan de eigenlijke investering.

Dat is elke dag zichtbaar in Brussel maar is ook mogelijk in Vlaanderen. Als het niet lukt om vast te houden aan de in 2019 afgesproken budgetneutraliteit dan moet men hierover binnen de meerderheid over discussiëren en een beslissing nemen. Alleen met extra middelen zal basisbereikbaarheid een succes worden, zo niet riskeert men vervoersarmoede en daar is Groen tegen gekant. Dan heeft hij liever dat men snel toegeeft dat het niet haalbaar is en dan men basisbereikbaarheid over de verkiezingen tilt.

Jos D'Haese meent begrepen te hebben dat een aantal vervoerregio's momenteel over hun budget zijn gegaan. Het zou om in totaal 10 miljoen euro gaan. Kan de minister dit cijfer bevestigen en hoe zal ze hiermee omgaan?

Minister *Lydia Peeters* zegt dat uit de operationele run van de OV-plannen van de vervoerregio's uitgevoerd door De Lijn, blijkt dat er voor sommige vervoerregio's een lichte overschrijding is. Maar het initiële plan dat ze van De Lijn ontving was opgemaakt binnen het kader van de budgetneutraliteit. In de praktijk kan een wijziging in een bepaald traject een meerprijs opleveren, maar dat is niet de verantwoordelijkheid van de vervoerregioraden. Finaal kan de kostprijs dus iets hoger zijn dan vooropgesteld.

Volgens *Jos D'Haese* zijn er dan twee opties: de budgetneutraliteit loslaten of aan de vervoerregioraden vragen om een nieuw OV-plan te maken.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat het uitgangspunt verschillend is. De Lijn heeft een OV-plan voorgelegd aan de vervoerregioraden dat budgetneutraal was. De vervoerregioraden hebben dus een budgetneutraal OV-plan goedgekeurd. Door de operationele run kan het zijn dat er hier en daar meerkosten zijn.

Aan Stijn Bex laat de minister weten dat hij de indruk wekt dat met alleen meer geld alle problemen opgelost zijn.

Stijn Bex herhaalt zijn voorbeeld van het vervoer op maat in de vervoerregio Vlaamse Rand waarmee hij een fundamenteel probleem aankaart, wat meer is dan alleen maar vragen om budget.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de vervoerregio Vlaamse Rand het OV-plan heeft goedgekeurd maar voorbehoud aantekende voor de financiële implicatie voor het vervoer op maat. De Vlaamse Rand is ook een heterogeen gebied met stedelijke gebieden maar ook heel veel perifere gebieden. De stedelijke gebieden hebben een heel ruim aanbod van kern- en aanvullend net en de perifere gebieden zijn hiervan verstoken en zijn aangewezen op vervoer op maat. Er wordt naar een oplossing gezocht voor dat vervoer op maat. Met meer middelen is meer mogelijk maar men moet ook inzetten op efficiëntiewinsten.

De minister vindt dat de vergelijking met het dossier van het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs niet volledig opgaat. Er werd in het kader van een noodscenario van meer middelen gewerkt omdat er ook meer kinderen zijn met zorgnoden. Finaal moet er een aangepast plan en decreetgevend werk geleverd worden. Dus alleen meer middelen lost het probleem niet op.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

API	application programming interface
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
DAB	dienst met afzonderlijk beheer
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
IT	informatietechnologie
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MER	milieueffectrapport
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OraFin	Oracle Financials
OV	openbaar vervoer
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
SUMP	sustainable urban mobility plan
vte	voltijdsequivalent / voltijdequivalent
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten