

ingediend op **1658** (2022-2023) – Nr. 1
6 april 2023 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de uitrol van basisbereikbaarheid.
Eerste voortgangsrapportage

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Toelichting door De Lijn, Departement MOW en AWV.....	4
2.1.	Kern- en aanvullend OV-netwerk en het vervoer op maat	4
2.2.	Deelsystemen.....	7
2.3.	Vervolgstappen.....	7
3.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	9
3.1.	Els Robeyns	9
3.2.	Stijn Bex.....	9
3.3.	Bert Maertens.....	10
3.4.	Marino Keulen	11
3.5.	Karin Brouwers	12
3.6.	Jos D’Haese	13
4.	Antwoorden	13
4.1.	Minister Lydia Peeters.....	13
4.2.	De Lijn	14
4.3.	Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	16
4.4.	AWV.....	16
5.	Replieken.....	17
	Gebruikte afkortingen.....	20

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

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 12 januari 2023 een eerste voortgangsrapportage over de uitrol van basisbereikbaarheid met:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Ann Schoubs, secretaris-generaal VVM - De Lijn;
- Anneleen De Schrijver, vervoerregiomanager Brugge-Oostende;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement MOW;
- Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal AWW.

Zij maakten gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat het kaderdecreet betreffende de basisbereikbaarheid werd aangenomen op 26 april 2019. Dat gelaagd, efficiënt en vraaggestuurd mobiliteitssysteem met eenvoudige dienstverlening, waarbij de reiziger altijd centraal staat, biedt een naadloze overstap tussen de modi op duidelijk herkenbare overstappunten en is gericht op een snellere modal shift. Andere kenmerken zijn het stimuleren van de combimobiliteit en een dynamische en efficiënte afstemming tussen vraag en aanbod van alle vervoerswijzen via de mobiliteitscentrale. De vijftien vervoerregioraden hebben al heel wat werk verricht, met onder meer de goedkeuring van de OV-plannen. De oorspronkelijke startdatum van december 2020 is bij aanvang van deze regeerperiode onmiddellijk met een jaar uitgesteld en dan, wegens de juridische procedures over de mobiliteitscentrale, nog eens met een jaar. Richtdatum was sindsdien juni 2023.

Op 11 augustus 2022 heeft de minister het geweer van schouder veranderd door niet langer voor een big bang maar voor een gefaseerde uitrol te gaan, zonder te raken aan de principes. De Lijn neemt het voortouw om in samenwerking met de vervoerregio's de wijzigingen gefaseerd door te voeren. Daarvoor is er een taakverdeling afgesproken tussen De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, dat instaat voor de doorstroming en de Hoppinpunten. Na elke fase is er bijsturing mogelijk. Per jaar zijn er twee wijzigingsmomenten. Met de vervoerregio's, steden en gemeenten wordt er nauw samengewerkt en geregeld overlegd. De uitrol gebeurt niet vervoerregio per vervoerregio maar stap voor stap in alle vervoerregio's samen. De budgetneutraliteit blijft gehandhaafd. De Hoppincentrale draait proef sinds het najaar 2022, met een positieve evaluatie. De minister dankt alle betrokkenen voor de serieuze stappen die al gezet zijn.

2. Toelichting door De Lijn, Departement MOW en AWW

2.1. Kern- en aanvullend OV-netwerk en het vervoer op maat

Ann Schoubs zegt dat De Lijn na augustus 2022 een plan heeft opgesteld voor de realisatie van het volledige netwerk basisbereikbaarheid in vijf fases, van nul tot vier (zie slide 6 van de presentatie). Fase 0 is begin januari 2023 gestart en ondertussen afgerond. De volgende fases worden respectievelijk afgerond in juli 2023, januari 2024, juli 2024 en januari 2025. De Lijn doet voor elke fase een voorstel, dat besproken wordt in de vervoerregioraden, maar ook met de verschillende betrokken gemeenten en steden. Eens er een akkoord is, vertaalt De Lijn dat in een dienstplanning en werkroosters voor de chauffeurs, doet ze de wijzigingen aan de haltes en organiseert ze de communicatie.

2.1.1. Gefaseerde invoering kernnet en aanvullend net – Fase 0 – 1 januari 2023

In fase 0 startte De Lijn op 9 september 2022, na de toelichting van de minister aan de voorzitters van de vervoerregioraden op 8 september, gesprekken met het

team Mobiliteit en Openbare Werken, de vervoerregioraden, de steden en gemeenten. Dat resulteerde in een akkoord over de voorstellen op 31 oktober 2022. De resultaten van dat bilateraal overleg zijn dan opnieuw voorgelegd aan de vervoerregioraden (zie slide 8). Vanaf 1 november 2022 heeft De Lijn dat vertaald in haar dienstverlening en de communicatie aan de reiziger voorbereid. Fase 0 bestaat, gezien het korte tijdsbestek, uit een beperkt aantal optimalisaties op het bestaande net, zonder de aansluitingen op en het bestaan van de huidige belbussen te beïnvloeden. De maatregelen hebben geen impact op het vervoer op maat, dat nog niet bestaat. Dezelfde principes zullen gelden voor fase 1.

In fase 0 gebeurden reiswegaanpassingen, de creatie van varianten, de frequentiewijzigingen en efficiëntieverhoging op bepaalde lijnen. Aanvankelijk had De Lijn een lijst van 78 maatregelen, waarvan de vervoerregioraden er uiteindelijk 50 goedkeurden. De redenen zijn doorgaans dat regio's liever geen geïsoleerde maatregelen nemen maar de optimalisaties als pakket willen invoeren, bijvoorbeeld tegelijk met de invoering van een nieuwe lijn of samen met andere geplande werken, of met vervoer op maat. Een voorbeeld van een aanpassing is de toekenning van één lijnnummer aan alle bussen die een bepaalde Limburgse beschermde werkplaats bedienen, zodat het duidelijker is voor de klant (zie slide 11). Nog in fase 0 is de communicatie op punt gezet. Vanaf 9 december stond alle informatie over de vijftig maatregelen op de website. Voorts werden de halte-informatie en de app aangepast.

De communicatie is vlot verlopen en op de meeste plaatsen goed onthaald. Het haltebeheer is verdeeld in de zone Oost (voor Antwerpen, Limburg, de Kempen en een deel van Vlaams-Brabant) en in zone West (voor Oost- en West-Vlaanderen en het andere deel van Vlaams-Brabant). In zone Oost stond het haltebeheer op punt op 9 januari 2023, in zone West op 6 januari 2023. Voor de vijftig maatregelen waren er ongeveer 1470 haltewijzigingen nodig, onder meer het verplaatsen van een haltepaal of een schuilhuisje, aanpassingen aan lijnnummers met andere stickers of nieuwe borden. Tot dit moment heeft De Lijn nog geen negatieve feedback gekregen, noch van chauffeurs, noch van reizigers. In de pers was er wel wat vooringenomenheid en zoals gewoonlijk halen vooral de negatieve zaken het nieuws.

2.1.2. Gefaseerde invoering kernnet en aanvullend net – Fase 1 – 1 juli 2023

Fase 1, gepland voor juli 2023, bestaat uit een mix van kleinere en grotere aanpassingen. Tot 20 november 2022 heeft De Lijn per vervoerregio voorstellen voor die fase uitgewerkt. Van 1 tot 19 december 2022 liep een intern onderzoek, waarbij de voorstellen gescreend werden op hun consistentie, inhoud en haalbaarheid. Daarna zijn de voorstellen besproken op directieniveau en is erover overlegd met het kabinet van minister Lydia Peeters. Vanaf 19 december 2022 zijn de gesprekken met de vervoerregio's gestart, waarna een en ander zo nodig bijgestuurd wordt en er bilaterale overlegondes met de vervoerregio's, steden en gemeenten zullen lopen. Die gesprekken zijn idealiter afgelopen tegen eind februari 2023 zodat er tijd genoeg is voor de praktische aanpassingen en communicatie.

Voorbeelden van kleine maatregelen zijn beperkte aanpassingen van de reisweg of van de frequentie, toevoeging of schrapping van functionele ritten, zijnde schoolritten, aanpassing van haltes of haltespreiding, hernummering of het knippen van bestaande lijnen, bestending van tijdelijke maatregelen. Grotere maatregelen in de fase 1 zijn de hervorming van het stadsnet Brugge, het omvormen van lijnen tot nieuwe lijnvoeringen en het invoeren van een volledig of deels nieuw functioneel net. Ook het invoeren van een vaste VoM-lijn is mogelijk, maar zolang er geen bestekken zijn of marktconsultaties gehouden zijn, kan dat slechts in beperkte mate, namelijk enkel voor bestaande belbustrajecten.

2.1.3. Gefaseerde invoering kern- en aanvullend net – case Brugge

Anneleen De Schrijver licht de case van de vervoerregio Brugge toe. Voor de vervoerregio waren de belangrijkste speerpunten voor het definitieve netwerk: de afstemming tussen de modi, sterke stamassen met hogere frequenties op de invalswegen van en naar Brugge, snellere verbindingen door het rechte trekken van lijnen, integratie van avond- en nachtnet in het reguliere netwerk. Het netwerk is radiaal, met Brugge als centraal punt, bundeling van lijnen en een goede bediening van omliggende steden en gemeenten. Uiteraard wordt het basis- en aanvullende net aangevuld met functionele lijnen in functie van woon-school- en woon-werkverkeer. Ook het interne stadsnet van Brugge wordt hertekend.

Fase 0 was voor de vervoerregio Brugge heel beperkt. Het ging vooral over het bestendigen van tijdelijke situaties en voorafnames op nieuwe of gewijzigde reiswegen. Het was een bewuste keuze om te focussen op fase 1, onder meer om bepaalde lijnen niet op korte tijd twee keer aan te passen. Voor fase 1 moet rekening gehouden worden met enkele praktische aspecten zoals de levering van kleine elektrische busjes, gepland voor deze zomer. Die worden ingezet op de centrumlijnen, waarvoor het openbaar vervoer in de stad volledig hertekend wordt. Voorts staan een bundeling en een hogere frequentie op de radiale invalswegen gepland. In de mate van het mogelijke is rekening gehouden met geplande werken. Ook met de omliggende vervoerregio's is goed afgestemd.

In fase 1 komt er dus een nieuw stadsnet Brugge, waarbij er nog twee lijnen door het centrum zullen rijden, de twee nieuwe centrumlijnen (zie slide 20 tot en met 23). Nu zijn dat er heel wat meer. De beperking maakt het voor de reizigers duidelijker. Er is gekozen voor reiswegen die minder omleidingsgevoelig zijn en die minder door de winkelstraten rijden. Daardoor is het netwerk stabiel. Om de omliggende wijken te bedienen, zijn de ontsluitende stadslijnen hertekend, met vlotte overstapmogelijkheden op centrum- en streeklijnen. Brugge heeft heel wat invalswegen die ook in de stad een belangrijke rol spelen, bijvoorbeeld de invalassen vanuit Jabbeke, Beernem, Oostkamp, Knokke. Door bundeling van stads- en streeklijnen wordt de frequentie op de assen verhoogd en niet enkel in de kern van Brugge. Zo wordt in fase 1 de stadsfrequentie uitgebreid tot in Varsenare. In volgende fases zal dat ook het geval zijn voor andere deelgemeenten of omliggende gemeenten. Voor de lijnen naar omliggende gemeenten staan beperkte aanpassingen aan reiswegen of frequenties, samenvoeging van lijnen en optimalisering van haltes gepland. Ook wordt in fase 1 de streekverbinding op de as vanuit Brugge via Asebroek richting Oedelem en Beernem, geoptimaliseerd. Tussen Brugge en Oedelem wordt de frequentie opgedreven van de huidige 60 minuten tot 30 minuten. De lijn beperkt tot Knesselare, wordt in de spits doorgetrokken tot Aalter. Voor de volledige bundel wordt er een nieuwe nummering doorgevoerd. Voor de vaste lijn is er één nummer, de twee functionele lijnen volgen een aparte reisweg.

Als alle geplande maatregelen in fase 0 en 1 worden uitgevoerd, zal er al 50 procent van het nieuwe Brugse netwerk gerealiseerd zijn (zie slide 25). Na fase 2 zal dat zelfs 90 tot 95 procent zijn. In de volgende fases worden het volledige kern- en aanvullend net opgezet, dus de assen die niet aan bod kwamen in de eerste fases, maar ook het aangepaste avond- en nachtnet, zowel voor de stad als voor de regio en de vaste VoM-lijnen. Voorts wordt er overgeschakeld op het nieuwe flexvervoer dat voor de vervoerregio Brugge gebiedsdekkend is en deels de huidige belbussen vervangt. Alle veranderingen in de vervoerregio Brugge zullen doorgevoerd zijn tegen half 2024.

2.1.4. Gefaseerde invoering kern- en aanvullend net – volgende fases

Ann Schoubs zegt dat ook alle andere vervoerregio's een prognose kregen vanaf wanneer de veranderingen voleindigd zijn. De Lijn heeft intern een voorstel van faseringsplan uitgewerkt. Dat is al in grote lijnen gescreend op haalbaarheid. De maatregelen moeten zeker voor fase 2, 3 en 4 nog verder in detail uitgewerkt worden. Uiteraard moeten alle betrokkenen zich nog akkoord verklaren.

Momenteel is het nog mogelijk de aansluitingen met de bestaande belbuslijnen te verzekeren. In januari 2024 zal het volledige VoM-flexvervoer op punt staan. Daarvoor is er een marktconsultatie nodig. Met een 'request for information' probeert De Lijn een beeld te krijgen van de markt: type voertuigen, vergroening, combinatie VoM-lijnen met leerlingenvervoer enzovoort. Op basis van die informatie wordt het bestek geschreven, met de gunning na de zomer als doel. Als alle voorstellen van De Lijn ongewijzigd aanvaard worden, zal 48 procent van het nieuwe net basisbereikbaar operationeel zijn in juli 2023, in januari 2024 85 procent. De resterende percentages zijn voor fase 3, namelijk 8 procent en fase 4 (zie slide 28).

2.2. Deelsystemen

Filip Boelaert legt uit dat er bestekken voor deelsystemen in de markt gezet zijn, vooral voor fietsen en auto's. Uiteindelijk bleek er geen aanbieder te zijn voor auto's en waren er technische problemen voor de fietsen. De coronapandemie heeft immers heel wat veranderd in de fietsenleveringen. Daarom is ervoor gekozen elke vervoerregio zelf te laten beslissen over het systeem. In Antwerpen kan dat eventueel het Lantissysteem zijn. In Kortrijk kan Leiedal het initiatief nemen. Een vervoerregio kan ook een penvoerende gemeente aanduiden die de aanbesteding voor de deelsystemen uitvoert. Uiteraard zal het departement een en ander ondersteunen. Alle vervoerregio's hebben al een gedetailleerd OV-plan met het gewenste aantal deelfietsen en deelauto's, maar ook een begroting. Het deel van de middelen voor de deelsystemen wordt vanaf juli 2023 aan de vervoerregio's toegekend. Als het eerder kan, zal het departement dat doen.

2.3. Vervolgstappen

2.3.1. Hoppinpunten

Door het overleg worden de plannen nog bijgestuurd, waardoor het exacte aantal Hoppinpunten niet te bepalen is. Dat zal trouwens altijd een levende lijst blijven. Nu fluctueert het aantal tussen 1950 en 2000. Op basis van de plannen van de gemeenten en van het Agentschap Wegen en Verkeer raamt het departement het aantal Hoppinpunten dat er dit jaar komt op 250. Voor ongeveer 600 is er een taakstelling voor AWV. Het departement legt voorts de laatste hand aan de Hoppin-databank voor alle partners, ook de vervoerregio's en de lokale besturen. De databank zal in het eerste kwartaal van dit jaar operationeel zijn. Hoppinpunten komen er gestaag bij, in lijn met de gefaseerde uitrol en in collectieve inspanning van het departement en De Lijn, de vervoerregio's, AWV, organisaties als Lantis en De Werkvennootschap.

Het departement benadert zoveel mogelijk steden en gemeenten individueel om vragen te beantwoorden en te luisteren naar bezorgdheden. Ondertussen is dat al met een derde gebeurd. De meeste zijn bereid om op korte of middellange termijn aan de Hoppinpunten te werken. Het departement bekijkt samen met de VVSG of het de lokale besturen nog meer kan ontzorgen, eventueel met aanpassingen aan de regelgeving.

Voor de digitale zuilen aan de Hoppinpunten zijn er al verschillende mogelijkheden onderzocht. Veelbelovend is een samenwerking met Lijncom, de dochtermaatschappij die instaat voor de reclameregie. Om meer ervaring op te doen, is er momenteel een proefproject aan de kust.

Kathy Vandenmeersschaut legt uit dat het Agentschap Wegen en Verkeer in het kader van basisbereikbaarheid twee grote opdrachten heeft: de Hoppinpunten en de verkeerslichtendoorstroming. Uit de screening van de Hoppinpunten blijkt dat het agentschap voor 625 ervan mee verantwoordelijk is. Het is ondertussen gestart met de uitvoering van enkele. Het heeft voorts drie types raamcontracten: voor de fietsenstallingen nabij de Hoppinpunten, voor het toegankelijk maken van de Hoppinpunten, voor een opdrachtcentrale voor de analoge en minizuilen bij de Hoppinpunten. Van dat laatste contract kunnen ook steden en gemeenten, entiteiten van de Vlaamse overheid en de NMBS gebruikmaken. Die zijn op de hoogte gebracht, onder meer met een webinar. Een analoge zuil krijgt voorlopig een QR-code van een algemene website. Later zal die website opgedeeld worden, zodat de QR-code naar een deel verwijst met informatie op maat van het Hoppinpunt.

Voor deelsystemen op gewestdomein moet AWV een domeinvergunning afleveren. Om dat zo vlot, eenvoudig en geautomatiseerd mogelijk te laten verlopen, en dus de administratieve last van zowel aanvrager als vergunningverlener te beperken, heeft het agentschap er standaardsjablonen voor uitgewerkt.

2.3.2. Doorstroming

De tweede grote opdracht voor het agentschap is een vlote doorstroming van het openbaar vervoer. Momenteel hebben 1170 kruispunten verkeerslichtenbeïnvloeding. Een kleine 200 daarvan geven het openbaar vervoer prioriteit ten opzichte van de andere weggebruikers. Voor het nieuwe netwerk zijn er kritische en niet-kritische aanpassingen nodig. De kritische moeten uitgevoerd zijn voor de ingangsdatum van een fase om blokkeringen, verkeersonveilige situaties en technische alarmen te vermijden. Niet-kritische aanpassingen zijn wijzigingen in prioriteit van bepaalde lijnen die geen blokkeringen of verkeersonveilige situaties tot gevolg hebben. Voor fase 0 zijn alle kritische aanpassingen gebeurd voor de ingangsdatum van 1 januari 2022: van de 72 betrokken verkeerslichten zijn er 27 aangepast. De eerste helft van 2023 wordt gefocust op fase 1, de laatste helft op fase 2.

2.3.3. Hoppincentrale

Filip Boelaert legt uit dat de Hoppincentrale zal getest worden aan de hand van enkele pilootprojecten. Operationele contacten zullen verlopen via de Hoppincentrale die boekingen verwerkt, ritten plant en de chauffeurs aanstuurt. Omdat het proefproject vooralsnog enkel de bestaande belbuslijnen omvat, verloopt de communicatie naar de klant in de eerste fase niet via de vervoerregio maar via De Lijn. In een latere fase zullen de vervoerregio's die rol spelen.

Eind november 2022 is het pilootproject Klein-Brabant gestart. Anders dan bij de vroegere belbuscentrale ontvangt de klant meteen een reservatie en een tijdsvenster. In een latere fase zal hij ook een exacte ophaaltijd via sms, telefoon of mobiele applicatie krijgen. De klant kan het voertuig volgen op de mobiele applicatie en kan nadien elke rit beoordelen. Het proefproject behandelde meer dan 1180 voltooide ritten voor een honderdtal passagiers. De praktische communicatie over het project en met de passagiers is vrij goed verlopen. Chauffeurs vonden met vragen en opmerkingen hun weg naar de centrale, maar konden ook wegafsluitingen doorgeven. Die informatie wordt dan meteen in het systeem verwerkt, waardoor de dienstverlening aangepast wordt. Het aantal belbusreizigers is in lijn met voorheen. Uiteraard moeten de resultaten nog verder in detail geanalyseerd worden.

Een volgend proefproject vanaf 21 februari 2023 heeft plaats in vijf belbusgebieden in de Vlaamse Ardennen. Dit is een groter gebied dan Klein-Brabant en er zijn ook verschillende vervoerders actief. Nadien wordt bekeken of er bijkomende belbusgebieden kunnen worden ingekanteld. De Hoppincentrale is daar klaar voor. Belangrijk is dat de exploitanten voldoende betrokken zijn en dat er voldoende tijd genomen wordt voor een goede communicatie. De spreker concludeert dat met de fasering de basisbereikbaarheid uit de startblokken geschoten is en dat er een concreet vooruitzicht is op een volgende stap.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Els Robeyns

Els Robeyns informeert waarom een op de drie voorstellen niet aanvaard werd door de vervoerregio's. Zij heeft gehoord dat het vooral te maken heeft met achteruitgang van dienstverlening, schenden van de budgetneutraliteit en ontbreken van vervoer op maat. Voor Vooruit is fase 0 in ieder geval geen verbetering. Het parlementslid zou dit zelf geen fase durven noemen. Het overleg met de lokale besturen loopt ook wel wat mank, bijvoorbeeld bij het schrappen van een Gentse buslijn. De Lijn heeft blijkbaar geen negatieve feedback gekregen, maar heeft ze er positieve ontvangen?

Fase 1 moet klaar zijn tegen 1 juli 2023, maar de voorstellen zijn nog maar net overgemaakt aan de vervoerregio's. In Limburg komt de vervoerregioraad pas eind januari voor de eerste keer samen. Is de timing volgens De Lijn realistisch?

Ze informeert voorts of het klopt dat het nieuwe net in Brugge vooral minder lijnen en haltes zal tellen. Moeten reizigers vanuit de deelgemeenten vaker overstappen? Is het een probleem dat het stadsnet al opgezet zal worden vooraleer het VoM er is?

Volgens Vooruit is het plan basisbereikbaarheid niet geschikt om in fases uit te voeren, zeker niet als het kostenneutraal moet. Bij de fases vallen er namelijk gehele gaten, dus zijn er extra middelen nodig die eventueel wel verminderd kunnen worden als het geheel op punt staat. Wat denkt de minister van de vraag van de VVSG naar een indexering van de middelen, zeker van het VoM? Is ermee rekening gehouden dat de budgetten sowieso ontoereikend zullen zijn voor alle OV-plannen van de vervoerregio's, zoals ook de VVSG opwerpt? Zo ja, is er een financieel toereikend engagement? Zijn de beloofde extra middelen voor het VoM al toegekend?

Hoe ver staan de bestekken en de gunning van de contracten voor het VoM? Wat is de timing? Om welk soort aanbesteding gaat het? De vakorganisaties vragen zich af wat het statuut en de arbeidsvoorwaarden voor het VoM zullen zijn. Gezien het een knelpuntberoep is, mag het statuut van buschauffeur zeker niet naar beneden gehaald worden. Door de vele wijzigingen en uitstellen zijn bepaalde lokale besturen terughoudend om de middelen in hun meerjarenbegrotingen in te schrijven. Hoe denkt de minister het vertrouwen te herstellen?

3.2. Stijn Bex

Felicities zijn op hun plaats, aldus *Stijn Bex*. Toch als de plannen uitgevoerd worden en er op anderhalf jaar tijd 90 procent van de basisbereikbaarheid verwekelijkt wordt. Ofwel is Ann Schoubs een wondervrouw, ofwel is de presentatie een staaltje Belgisch surrealisme. Hij herinnert eraan dat heel wat uitgangspunten van basisbereikbaarheid gewoon verlaten worden, onder meer de vervoersautoriteit en de hervorming naar Nederlands model. De Lijn zal nu alles overnemen van de

Vlaamse overheid, die niet bij machte is de ambities van het parlement uit te voeren.

Jarenlang stonden alle wijzigingen on hold in afwachting van deze grote hervorming. Het is goed dat er nu wel verbeteringen aangebracht worden aan het kern- en aanvullend net. De minister heeft meermaals gezegd dat het wezenlijk is dat tegelijk het VoM en de deelmobiliteit uitgevoerd worden. Daarvoor zijn er volgens het parlementslid evenwel onvoldoende middelen. Ann Schoubs zegt duidelijk dat er in 2023 geen VoM zal zijn. Het zal een krachttoer zijn als het kan tegen begin 2024. Zal De Lijn, nu die de zaak overnam, ook nagaan op welke plaatsen in Vlaanderen het aanbod dreigt te verschromelen en daar dan ook actie tegen ondernemen, bijvoorbeeld door bijkomende middelen te vragen?

Ook hij heeft wel wat kritiek gehoord bij fase 0, bijvoorbeeld in Wachtebeke-Lochristi. Hij vraagt of reizigersorganisaties hun zegje mogen doen over de plannen. Het verrast hem dat De Lijn de marktconsultaties voor VoM/flexvervoer nog moet starten, omdat het Departement MOW dat toch al deed. Is het niet sneller en goedkoper om gewoon die informatie te gebruiken? Samen met de vervoerregio's gelooft Groen niet dat er genoeg geld is voor alle ambities voor het VoM. Voorts moet de lacuneanalyse vooraf gebeuren.

Deelmobiliteit is eigenlijk uit basisbereikbaarheid gehaald. De vervoerregio's de maximale autonomie geven, is een andere manier om te zeggen dat ze hun plan moeten trekken. Op zich is dat geen slechte zaak. Er zijn private aanbieders die goed werk leveren. Vervoerregio's hebben echter geen rechtspersoonlijkheid, ze kunnen dus geen contracten sluiten. Dat één gemeente of stad dat doet voor de gehele vervoerregio, lijkt de spreker een onvolkomen manier van werken.

De mobiliteitscentrale is voorgesteld als een systeem, eventueel een app, voor alle mogelijke vervoersmodi, ook de deelmobiliteit die niet in het officiële aanbod zit van de vervoerregio's. De testen met de mobiliteitscentrale blijven vooralsnog beperkt tot wat de belbuscentrale deed, maar dan door een private partner die 6 tot 10 miljoen euro krijgt voor de ontwikkeling van een app en daarna gedurende acht jaar in totaal 80 miljoen euro krijgt. Dat geld, voor wat eigenlijk een belbuscentrale is waar mensen naar moeten bellen – waar het bedrijf dan nog extra voor vergoed wordt – gaat naar een Amerikaanse aandeelhouder. Hij vraagt duidelijkheid over wat de applicatie precies zal inhouden. Zijn er stimuli opdat de Vlaming niet massaal aan het telefoneren gaat, maar de goedkopere optie kiest namelijk online een rit bestellen? Voorts is het hem niet duidelijk wie verantwoordelijk is voor de samenwerking met de mobiliteitscentrale. Is dat het departement of De Lijn?

Het Vlaams Parlement heeft een decreet aangenomen waarbij heel wat taken voor het openbaar vervoer toegewezen worden aan een vervoersautoriteit. Vandaag is daar niet over gerept. De Lijn zal taken uitvoeren die afgesproken zijn in het openbaredienstencontract maar waarvoor er allicht geen wettelijke basis is. Kunnen alle partners wettelijk alles doen wat van hen verwacht wordt? Wanneer denkt de minister het decreet betreffende de basisbereikbaarheid aan te passen?

3.3. Bert Maertens

Bert Maertens is blij dat er stappen gezet worden. Als lokaal bestuurder merkt hij dat De Lijn duidelijk communiceerde over wat er in fase 0 gebeurt, ook al zijn die stappen minimaal. In het algemeen vindt hij het nog steeds onduidelijk wie wat bepaalt, wat de prioriteiten zijn, wat precies in welke fase gebeurt, wie de volgorde onder de vervoerregio's bepaalt. Hij vraagt daar meer informatie over.

Het VoM kan volgens De Lijn via de bestaande contracten, allicht met de onderaannemers. Kan dat overal? Is het afhankelijk van het type contract? Kan dat voor de volledige vernieuwing? Zo ja, waarom is er dan nog een aanbesteding nodig?

Zijn er uit het project in Brugge lessen te trekken voor andere steden, bijvoorbeeld over logische buslijnen, het vermijden van winkelstraten, kleinere bussen in de stadskern?

In de vervoerregioraden die hij kent, zijn de NMBS-medewerkers dood gewicht. Waarom een buslijn Brugge-Aalter als er drie keer per uur en tijdens spitsuren zelfs vier keer een trein rijdt tussen beide steden? Behoort het treinnet niet tot het kernnet? Zijn er in alle jaren dat er aan basisbereikbaarheid gewerkt wordt al voorbereidingen gemaakt in samenwerking met de NMBS en in afstemming van het aanbod?

Zijn bedrijven zich al aan het verenigen om in te tekenen op de aanbesteding van het flexvervoer? Kan de ervaring van de bestaande aanbieders benut worden? Of kunnen alleen grote spelers meedingen? De vervoerregio's krijgen vanaf juli 2023 budgetten voor deelsystemen. Zal de vervoerregio de rechtspersoon betalen die voor de organisatie instaat, hetzij een intercommunale, een private partner, een stad of een gemeente die als penhouder optreedt? Is er daarvoor een of andere overeenkomst nodig?

De Hoppinpunten zijn voor heel wat steden geen prioriteit. Dat heeft te maken met budgettaire beslommingen, zeker omdat een regionaal Hoppinpunt slechts voor de helft wordt gefinancierd door de Vlaamse overheid, zonder het straatmeubilair dan nog te rekenen. Gemeenten proberen die investeringen dan ook te koppelen aan geplande wegenwerken. Terughoudendheid is er ook omdat er nog geen duidelijkheid is over alle facetten van basisbereikbaarheid. Hij pleit voor betere informatie en een gesprek met elke gemeente of stad apart. In fase 1 komt er blijkbaar meer duidelijkheid over de verdere fases. Dan moet het voor de lokale bestuurders duidelijk zijn welke maatregel er wanneer komt en dus wanneer er middelen voor moeten worden vrijgemaakt.

Aan Kathy Vandenmeersschaut vraagt hij of camera's met nummerplaatherkenning bruikbaar zijn voor de verkeerslichtenbeïnvloeding voor openbaar vervoer.

De budgetten zijn al enkele jaren geleden vastgelegd, maar intussen zijn de prijzen voor onderaannemers, voor personeel en energie aanzienlijk gestegen. Zal dat een invloed hebben op de uitrol van het kern- en aanvullend net en het VoM? Zullen de middelen volstaan? Wanneer zullen de extra middelen voor het VoM aan de vervoerregio's toegekend worden, ermee rekening houdende dat het tijdstip van invoering zal verschillen van regio tot regio?

3.4. Marino Keulen

Marino Keulen merkt dat er het voorbije jaar hard gewerkt is, meer dan hij voor mogelijk gehouden had. De Lijn moest onder een negatief gesternte herbeginnen en heeft het waargemaakt. Basismobiliteit is niet verlaten om zuiver politieke redenen, maar door de grote ontevredenheid bij de lokale besturen en de reizigers. Het vraaggestuurd en subsidiair model van basisbereikbaarheid stelt de reizigers centraal. De hoopgevende casus Brugge bewijst dat het niet bij modellen blijft. Ook hij dringt erop aan de reizigersorganisaties, criticasters maar ook bondgenoten, niet te vergeten.

Dat de vervoerregioraden verantwoordelijk worden voor de deelsystemen, maakt dat de lokale betrokkenen voelen dat hun tijdsinvestering van de voorbije jaren niet verloren is. Reizigersorganisaties, vervoerregioraden, steden en gemeenten

moeten er geregeld op gewezen worden dat basisbereikbaarheid een ander concept is dan basismobiliteit. Te snel komt er kritiek op het schrappen van haltes. Vandaag meandert De Lijn door alle mogelijke en onmogelijke plaatsen en aan elke halte stapt ooit wel iemand op, met een onmogelijk lange reistijd tot gevolg. Op die manier kan ze de concurrentie met andere modi niet aan. Te veel verliezen lokale besturen het grotere plaatje, het totaalconcept uit het oog. Daarbij komt nog dat de deelsystemen in volle ontwikkeling zijn. Een ander belangrijk aspect zijn de Hoppinpunten, die volgens de spreker tot de kerntaak van de overheid, een klantvriendelijke dienstverlener zijn, behoren.

Al bij de begrotingsbespreking zei hij: "Als het meer moet kosten, dan moet dat maar." Vlaanderen heeft een performant openbaar vervoer nodig, meer dan ooit, maar op een doordachte en efficiënte manier, dus via basisbereikbaarheid. Hij pleit ervoor te blijven luisteren naar de betrokkenen, maar ook te durven evalueren en zo nodig bij te sturen. Dat neemt niet weg dat hij de metamorfose helemaal ziet zitten en verwacht dat het systeem een eigen dynamiek zal ontwikkelen.

3.5. Karin Brouwers

Karin Brouwers verwijst naar een onderzoek van de universiteit van Londen dat bewijst dat het openbaar vervoer nemen goed is voor de gezondheid, wat een argument te meer is voor een goed werkend openbaar vervoer. Voor basisbereikbaarheid en de noodzakelijke modal shift is een goede samenwerking tussen regering, departement, De Lijn, de vervoerregio's en de private sector belangrijk. Maar nog belangrijker is dat de reiziger, ook de klant die afgelegen woont, centraal staat. Cd&v blijft het wezenlijk vinden dat het VoM tegelijk met het kern- en aanvullend net op punt staat. Daar wordt in fase 0 wel wat van afgeweken, wat geen grote problemen geeft omdat het maar om vijftig beperkte aanpassingen gaat. Ze hoopt dat het in de volgende fases anders zal zijn. Stiptheid is ook wezenlijk, daarom is de aandacht voor doorstroming een goede zaak.

Ze informeert of de garantie van de minister dat met de gefaseerde aanpak nieuwe lacunes vermeden worden, standhoudt. TreinTramBus stelde enige tijd geleden vast dat de vervoerregio's niet voorbereid zijn op een gefaseerde aanpak. Elke vervoerregio deed al voorstellen voor het VoM. Wat gebeurt daarmee nu De Lijn de regie overneemt? Artikel 8 van het decreet Basisbereikbaarheid geeft de verantwoordelijkheid voor het aanvullend net maar ook het VoM aan de vervoerregio's. Hoe is het gesteld met de regionale mobiliteitsplannen, die weliswaar een bredere scope hebben dan het openbaar vervoer?

Ongeveer 85 procent zal over een jaar klaar zijn, en de rest tegen 1 januari 2025. Klopt dat? Is de timing niet te strak? De vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor de deelmobiliteit, De Lijn voor het VoM. Wanneer zullen de bestekken voor het VoM klaar zijn? Hoe zit de tariefstructuur van het VoM eruit? Kunnen de tickets deel uitmaken van abonnementen?

Dat er over fase 0 nog geen enkele negatieve reactie is van chauffeurs en reizigers, is amper te geloven. Komt dat omdat alle reizigers vooraf goed op de hoogte waren van de wijzigingen?

In het huidige financieel plan en openbaredienstencontract staat nog altijd de uitfasering van de belbus in juli 2023 en van het leerlingenvervoer in september 2024. Blijft dat behouden of moeten die passages aangepast worden?

Voorts informeert ze naar de kostprijs van een digitaal Hoppinpunt. Wat zijn de eerste ervaringen met de mobiliteitscentrale? Zijn er aanpassingen nodig? De mobiliteitscentrales voor aangepast vervoer worden nu nog beheerd door de provincies. Zowel de DAV's als de MAV's zijn voor twee jaar verlengd. Blijkbaar is de

financiering nog niet goedgekeurd. Hoe staat het daarmee? De MAV's krijgen projectmatige financiering. Het flexplusvervoer is uitgesteld tot 2025. De Lijn heeft de RFI enkel gestuurd naar de autocar- en de taxibedrijven, maar niet naar de DAV's. Kan dat alsnog?

3.6. Jos D'Haese

De VoM-plannen zijn *Jos D'Haese* niet duidelijk. Waarom zou dat nu wel werken? Hoe zit het met de tarieven, de ticketing enzovoort? Wat is de Hoppincentrale meer dan de oude belbuscentrale met een meerkost van 100 miljoen euro? Ann Schoubs herinnert hij aan de acties in de Brasschaatse wijk Kaart tegen de wijzigingen in fase 0. Die kunnen toch bezwaarlijk onder positieve reacties gecatalogeerd worden. Hij vraagt ruimer te kijken dan wat binnenkomt bij de klachtendienst van De Lijn. Wat is het VoM-vast precies?

De spreker hoopt dat kleine stadsbusjes zoals in Brugge ook in andere steden zullen kunnen. Als hij de kaarten op de slides ziet, lijkt de rest hem evenwel geen optimalisering maar een kaalslag. Twee helften van Brugge worden zonder openbaar vervoer gezet. Wat is de invloed van de hervorming op het aantal en de plaats van de haltes in het stadscentrum van Brugge? Volgens de eerdere plannen van het VoM verdween het stadsnet van Roeselare en werden er stadslijnen in Sint-Niklaas geschrapt, met heel veel protest tot gevolg. Is Brugge een voorbode van wat de andere steden te wachten staat?

4. Antwoorden

4.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* merkt een wezenlijk verschil ten goede met de gedachtewisseling van maart 2022 (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 1253/1). Sindsdien werd afgestapt van een big bang en beslist tot een stapsgewijze invoering. Els Robeyns acht basisbereikbaarheid niet geschikt om gefaseerd ingevoerd te worden, maar dat nog deze regeerperiode 85 procent van het vraaggestuurde mobiliteitsplan gerealiseerd zal zijn, bewijst het tegendeel. De minister had daar niet op gehoopt toen ze in augustus 2022 tot de gefaseerde aanpak besloot. Dat er nog heel wat vragen zijn, klopt. Dat er een gebrek is aan communicatie niet. Over elk aspect van fase 0 is overlegd met de vervoerregioraden en met de lokale besturen. Pas als die akkoord gaan, wordt er overgegaan tot uitvoering. Het klopt dat fase 0 alleen kleine wijzigingen bevat, maar het is een begin.

Communicatie is en blijft belangrijk, met de reizigers en hun organisaties maar ook met de vervoerregioraden. De minister heeft de indruk dat TreinTramBus positiever is en beseft dat het niet over de verkiezingen heen zal worden getild. Toen de gefaseerde aanpak aan de vervoerregioraden voorgelegd werd, waren er ook heel wat vragen en voorbehouden. Ondertussen geloven de meesten erin, net als de VVSG. Dat neemt niet weg dat er nog veel werk is, ook voor de vervoerregioraden. Zij hebben in 2020 en 2021 hard gewerkt aan de nieuwe OV-plannen en keurden de onderdelen kernnet, aanvullend net en recent ook het VoM goed. Heel wat onder hen overlegden vooraf met het middenveld, ook met TreinTramBus, toch zeker in Limburg. Die goedgekeurde plannen worden nu uitgevoerd. Ook over de uitvoeringswijze zal nog hun akkoord gevraagd worden.

De minister hamert erop dat er geen blinde vlekken mogen zijn: wijzigingen zoals de schrapping van lijnen kunnen pas als het vervangende VoM er is. Vandaag is het VoM de belbus. Het is altijd op maat, maar er is een heel palet: VoM-vast, VoM-flex, flexplus en semi. Het VoM-vast is bijvoorbeeld een buslijn naar een ziekenhuis tijdens de bezoeken. Een uitzonderlijke rit gebeurt nu via de belbus, maar zal voortaan ook met een taxi of een andere VoM-vorm kunnen.

Het VoM, de huidige belbuscentrale, blijft onder de bevoegdheid van De Lijn vallen, conform de plannen die de vervoerregioraden hebben goedgekeurd. Onder het VoM vallen ook de deelsystemen. Initieel was het de bedoeling één gebiedsdekkend bestek te hebben voor alle mogelijke vormen van VoM, waarbij de vervoersautoriteit over alles zou waken. Daarvoor zijn er geen aanbieders gevonden, evenmin trouwens voor de deelmobiliteit. Er zijn al vervoerregio's met een uitgebreid gamma aan VoM en deelmobiliteit, bijvoorbeeld de vervoerregio's Leuven of Antwerpen. Nu krijgen de vervoerregioraden, zoals ze gevraagd hebben, meer autonomie om de deelmobiliteit naar eigen goeddunken uit te bouwen. De andere projectonderdelen van basisbereikbaarheid worden zoveel mogelijk vastgehaakt aan de gefaseerde uitrol.

Uiteraard mag de mobiliteitscentrale geen veredelde belbuscentrale zijn. Het moet een omvattend digitaal platform worden. Proefdraaien gebeurt echter met een beperkte groep, met name de gebruikers van de belbus. De minister benadrukt dat alle principes van het decreet Basisbereikbaarheid overeind blijven, met uitzondering van de vervoersautoriteit. Voor de gefaseerde uitrol is alles decretaal in orde. Voor het openbaredienstencontract zijn wel enkele decretale wijzigingen nodig.

Veel lokale besturen aarzelen inderdaad om Hoppinpunten in te richten. Misschien is dat omdat ze twijfelen of basisbereikbaarheid er zal komen. Voor het goed functioneren van het systeem zijn de Hoppinpunten nodig. Het AWV zorgt voor die langs de gewestwegen, maar de lokale besturen zijn verantwoordelijk voor de lokale. De meeste Hoppinpunten zijn volledig gesubsidieerd en vragen niet veel werk van de lokale besturen. De Vlaamse overheid heeft al gezorgd voor een raamcontract, een unieke verantwoordingsnota en een leidraad. In Izegem heeft de vervoerregio één regionaal en vijf lokale Hoppinpunten. De vijf lokale Hoppinpunten zijn voor 100 procent gesubsidieerd. Ze suggereert Bert Maertens om daarvoor zo snel mogelijk een subsidieaanvraag in te dienen. Het regionale Hoppinpunt in Maasmechelen, met deelfietsen en deelauto's, een digitale zuil, een fietsherstelpunt en een postpakketpunt van PostNL, heeft iets meer dan 40.000 euro gekost.

Het decreet Basisbereikbaarheid van 2019 legt budgetneutraliteit op, dus ook voor de OV-plannen van de vervoerregioraden, met uitzondering van de 31 miljoen euro oplopend tot 65 miljoen euro tegen het einde van de regeerperiode voor de uitbreiding van het VoM. Vier jaar na de goedkeuring van het decreet en heel wat crises verder, wil de minister de budgetneutraliteit niet zomaar laten varen, maar ze wil wel alle goedgekeurde plannen uitvoeren en ze verwacht sowieso een impact van de stijgende levensduurte.

De vervoerregioraden blijven functioneren. Ze hebben eerst de OV-plannen goedgekeurd, dan het VoM uitgewerkt en nadien de mobiliteitsplannen. In de eerste helft van 2023 zullen de milieueffectrapporten van die mobiliteitsplannen opge maakt worden, om ze nadien definitief goed te keuren. Ook dat hypothekeert de gefaseerde uitrol van de goedgekeurde OV-plannen niet. De minister concludeert dat basismobiliteit niet te rijmen is met een performant en efficiënt openbaar vervoer waarbij de reiziger centraal staat, de gefaseerde invoering van basisbereikbaarheid wel.

4.2. De Lijn

Ann Schoubs zegt dat budgetneutraliteit de basisbereikbaarheid niet gemakkelijker maakt. Keuzes worden gemaakt op basis van wat de meeste toegevoegde waarde heeft voor de klant. Uit de discussies kent De Lijn ook de gevoeligheden en de voorkeuren van de vervoerregioraden. Vaak zijn er bezwaren omdat er dingen geschrapt worden terwijl de compenserende maatregelen er nog niet zijn. Sommige van de geschrapte maatregelen in fase 0 worden uitgevoerd in fase 1 omdat de compensaties er dan wel zullen zijn. Op de budgetneutraliteit zal in sommige

vervoerregio's misschien wel een beetje ruis zitten. Tegen januari 2024 zal het VoM er zijn. De Lijn heeft de voorbereidende stappen gezet om een bestek te lanceren. Het is de bedoeling voor de zomer van 2023 offertes te hebben en daarna het werk toe te wijzen zodat er in januari 2024 kan worden gereden. De timing is strak maar haalbaar. De Lijn heeft immers al heel wat ervaring met dergelijke bestekken. De RFI is bedoeld om inzicht te krijgen in de markt en de types voertuigen. Het klopt dat flexplus daar geen deel van uitmaakt. Flexplus vergt allicht meer specifieke voertuigen en misschien is een apart bestek zinvol. Het is zaak ervoor te zorgen dat het interessant wordt voor zowel aanbieders – met voldoende bezetting van hun voertuigen – als voor chauffeurs. Uiteraard zullen er bij elk type vervoer spitsmomenten zijn. Het is niet de bedoeling om aan de cao van het geregeld vervoer of het statuut van de chauffeurs te sleutelen, ook niet voor het VoM, tenzij het natuurlijk gaat om een wezenlijk ander type vervoer, bijvoorbeeld taxi-vervoer.

Ze begrijpt dat er vragen zijn bij de haalbaarheid. De Lijn heeft dit grondig bestudeerd met alle betrokkenen en zal zelf niets voorstellen dat ze niet haalbaar acht. Aanpassingen in het kern- en aanvullend net zonder het VoM zal voor gaten in het netwerk zorgen, dat zei De Lijn al meermaals. Daarom zal De Lijn niets schrappen waarvoor er geen alternatief aanbod bestaat.

Als belbussen wegvallen en vervangen worden door een vorm van VoM, zijn er haltes die niet meer bediend worden. De Lijn zal daar een paal plaatsen voor een aanbod van de mobiliteitscentrale. Als er aan een halte weinig reizigers opstappen, beslist de vervoerregioraad soms die te schrappen. Dat ligt gevoelig, want het treft altijd wel iemand. De reistijd verkorten door het traject te verleggen of een halte te schrappen, trekt anderzijds misschien wel extra reizigers aan. De plannen zijn weloverwogen en goedgekeurd. Ze stelt voor ze uit te voeren, dan te meten en te oordelen of ze in het belang van de reizigers zijn en zo nodig bij te sturen.

De Lijn zal de reizigersorganisaties meer betrekken bij de verschillende fases. Dat is misschien te weinig gebeurd bij het opstellen van het plan basisbereikbaarheid. De Lijn wil ook in het algemeen de reizigersorganisaties meer bij haar werking betrekken.

De chauffeurs en de klanten van de belbussen gebruiken de app van de mobiliteitscentrale al. De centrale zal ook andere vervoerswijzen regelen. Ook het leerlingenvervoer maakte deel uit van de offerte van ViaVan (nu Via). Deskundigen van De Lijn bestuderen nu trouwens de software om de effectiviteit ervan te beoordelen.

Anneleen De Schrijver zegt dat de keuzes in Brugge deels ingegeven zijn door de vraaggerichtheid. Het gaat niet op om het aantal lijnen voor en na te vergelijken, omdat verschillende lijnen door één lijn vervangen worden maar er niets wijzigt aan de frequentie. Het motief van de verandering is louter het reizigersgemak, één lijn is namelijk eenvoudiger. Door de hertekening van het netwerk verdwijnen er inderdaad haltes. Sommige haltes zijn samengevoegd omdat dat logischer was, maar er komen er nieuwe bij op nieuwe trajecten. De dekking van zowel de stad Brugge als de omliggende gemeenten blijft goed.

De dekking van het stadsnet van Brugge is zo goed dat er geen bijkomend VoM nodig is. Dat neemt niet weg dat bepaalde straten, zeker in het centrum, niet meer bediend zullen worden. De twee centrumlijnen zijn er gekomen in nauw overleg met de vervoerregioraden en de stad Brugge omdat het niet wenselijk is dat er bussen rijden door elk klein straatje van het historische centrum. De schaal van de stad is beperkt waardoor iedereen op aanvaardbare wandelafstand een halte heeft. Tot er zekerheid is dat het nieuwe net goed functioneert, zal het aanvullende busje

van de stad Brugge blijven rijden. Dat wordt immers gezien als onderdeel van het VoM.

De aanpak van Brugge is besproken met de andere vervoerregio's. Maar elke vervoerregio is anders, de werkwijze zomaar overnemen kan dus niet. Ze is het er voorts mee eens dat na verloop van tijd een grondige evaluatie nodig is, met eventuele bijsturing nadien. Treinverbindingen, zo nodig opgewaardeerd, zijn belangrijk, maar sommige busverbindingen, bijvoorbeeld Brugge-Aalter, hebben nut voor de tussenliggende kernen. Die lijn is niet bedoeld voor mensen die van Aalter naar Brugge willen, maar wel voor wie bijvoorbeeld van Oedelem naar Brugge of naar Aalter wil.

4.3. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Filip Boelaert beaamt dat de rol van de vervoersautoriteit verandert. De aansturing van het VoM, die door De Lijn zal gebeuren, valt weg, maar de toezichtstaak blijft overeind. Het decreet zal inderdaad conform gemaakt worden aan het openbare-dienstencontract met De Lijn.

Het departement deed al een marktverkenning voor het VoM en stelde die informatie ter beschikking van De Lijn. De vervoerregio's zullen een partij aanstellen die het contract voor de deelmobiliteit zal sluiten. Die partij zal waarschijnlijk ook de subsidies ontvangen. Wie die partij is, kan verschillen naargelang de vervoerregio. In Antwerpen doet Lantis dat voor de deelfietsen. In andere regio's zou een van de gemeenten de pen kunnen houden, maar daarvoor is het akkoord van de andere gemeenten nodig.

De mobiliteitscentrale is in de markt gezet als een systeem dat volledig basisbereikbaarheid moet coveren. Dat de proefprojecten enkel gaan over de belbussen is om ervaring op te doen. De gesprekken over de MaaS-applicatie lopen. Het is de bedoeling dat De Lijn het contract over de mobiliteitscentrale van het departement zal overnemen. Het belbuspubliek bestaat over het algemeen uit oudere mensen. Toch bestelt bij het proefproject van Klein-Brabant nu al 50 procent van de klanten digitaal, terwijl het voorheen 100 procent telefonisch was. Onlinebestellingen zullen aangemoedigd worden.

Hij volgt het proces in twee regio's van nabij, namelijk in Antwerpen en de Vlaamse Rand. In Antwerpen speelt de NMBS een actieve rol en is ze nodig om alles waar te maken. De NMBS heeft ook eigen uitdagingen en budgettaire kaders. Het is belangrijk dat de NMBS bij alle vervoerregio's betrokken blijft, ook al heeft ze niet bij alle onderwerpen en gebieden een even grote inbreng: de spoorverbindingen zijn mede de ruggengraat van basisbereikbaarheid.

Het departement blijft met de gemeenten over de Hoppinpunten spreken, samen met de VVSG. Bij de infomomenten over fase 1 zal het departement mede daarom aanwezig zijn. Soms volstaan daar trouwens kleine ingrepen.

Wat de regionale vervoerplannen betreft, hebben de meeste vervoerregio's hun oriëntatie- en synthesenota afgewerkt. Dit jaar lopen de MER-processen en zal het openbaar onderzoek starten, waarna de plannen definitief worden.

4.4. AWW

Kathy Vandenmeersschaut zegt dat verkeerslichtenbeïnvloeding nu gebeurt met lussen onder het wegdek die een zendsignaal uit de voertuigen ontvangen. Er zijn haar geen OV-beïnvloedingssystemen bekend met camera's en nummerplaattherkenning. Het lijkt haar trouwens technisch niet haalbaar omdat er een realtime-verwerking van camerabeelden nodig is. AWW zoekt wel naar nieuwe technologieën

via zijn Mobilidataprogramma. Zo werkt het aan een proefproject over iVRI of intelligente verkeerslichten voor OV-verbindingen via draadloze netwerken, om de lussen in het wegdek te vervangen.

5. Replieken

Stijn Bex is blij dat zowel de minister als De Lijn extra aandacht zullen geven aan de participatie van de reizigersorganisaties. Hij vindt het vreemd dat het decreet moet aangepast worden aan het openbaredienstencontract. Hij maant de minister aan spoedig voorstellen aan het parlement daarover te doen. Wat is haar tijdsplan?

De vervoerregio Vlaamse Rand heeft voor 660.000 inwoners een VoM-budget van 593.666 euro per jaar, dus 90 cent per inwoner of 1626 euro per dag. Een taxi kost per uur 50 euro, dus met dat budget kunnen drie auto's 12 uur rijden. Als de ritten efficiënt gekoppeld worden, kunnen er dus ongeveer 36 personen van vervoer op maat genieten. Hij is zeer benieuwd naar het efficiëntere rittenschema dat De Lijn zal voorstellen en hoe ze met dit budget ervoor zal zorgen dat er geen extra lacunes komen. Hem lijkt het onmogelijk. Wanneer zal er meer informatie over beschikbaar zijn?

De verdere invulling van de mobiliteitscentrale is wazig. Het moet een volledig digitaal platform worden dat heel de basisbereikbaarheid omvat, ook het flexvervoer en het leerlingenvervoer. Er komen gesprekken over de omvorming tot een MaaS-systeem, wat het momenteel nog niet is. Dat er nog zoveel onduidelijkheden zijn, verbaast hem omdat de minister daarover een contract met ViaVan tekende en er heel veel overheidsgeld naartoe gaat. Zal de deelmobiliteit die nu overgelaten wordt aan de private sector, er deel van uitmaken? Zullen de diensten van andere deelmobiliteitsaanbieders, dus zij die het contract van deelmobiliteit niet binnenhalen, ook op de app verschijnen? Staan er in het contract stimulansen om de boekingen zoveel mogelijk online te laten verlopen? Gaat het gros van de 80 miljoen euro inderdaad naar de betaling van telefoongesprekken? Kan het contract vrijgegeven worden? Het parlement heeft, wegens een geheimhoudingsclausule, nog niet over de details gedebatteerd. Mag hij er parlementaire vragen over stellen?

Vooruit is het ermee eens dat de meeste middelen gaan naar waar de vraag voor openbaar vervoer het grootst is, aldus *Els Robeyns*. Het budget moet evenwel groot genoeg zijn. De vorige regering heeft besloten dat de operatie budgetneutraal moet zijn, nadat er al aanzienlijk bespaard was. De budgetneutraliteit maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden waardoor mensen in de kou blijven staan. Ook De Lijn erkent dat dat de zaak niet eenvoudiger maakt. Het probleem wordt alleen maar groter door de gefaseerde uitrol. Dat er voorstellen in fase 0 niet kunnen uitgevoerd worden omdat de compensaties er niet zijn, bewijst dat. Lacunes zijn door de budgetneutraliteit onvermijdelijk. Wel is het goed dat Marino Keulen een opening maakt voor hogere budgetten. Ze suggereert de Vlaamse Regering aan de vervoerregio's te vragen of ze meer middelen nodig hebben om hun plannen uit te voeren. Blijkbaar is echter 85 procent van basisbereikbaarheid voldoende om iedereen laaiend enthousiast te maken, terwijl 100 procent in de eerste helft van de regeerperiode het doel was. De reizigerstevredenheid was nooit eerder zo laag en de reizigersaantallen blijven dalen. Het is niet duidelijk hoe met deze plannen meer reizigers naar het OV zullen worden gelokt.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de regering in de zomer 2022 het openbaredienstencontract 2023-2027 met De Lijn heeft goedgekeurd, met onder andere een gekaderde aanbodaautonomie en prijsautonomie. Die aspecten staan niet in het decreet Basisbereikbaarheid. Aan de aanpassing wordt gewerkt, de minister hoopt het te regelen in het volgende ontwerp van verzameldecreet. Voor de gefaseerde uitrol van de plannen is een decreetswijziging niet nodig. Niemand wil lacunes, het VoM is er net om die te vermijden. De OV-plannen zijn trouwens in die zin

uitgetekend door de vervoerregioraden en de lokale besturen. Erover waken dat er geen mensen in de kou staan, is een taak van iedereen.

Op het internet staat informatie over de bedoelingen met de mobiliteitscentrale of Hoppincentrale. De details van de contracten kent de minister niet, het departement wel. De centrale moet vraag en aanbod van de verschillende vervoersopties matchen. De reiziger kan daar boeken en wordt ontzorgd. Het wordt dus veel meer dan een belbuscentrale. De proefprojecten met de gebruikersgroep van de belbus zijn louter bedoeld als test, zodat het systeem meteen op punt staat als het veralgemeend wordt. De transitie is enorm, enige kritische zin is op zijn plaats, maar wat nu op de plank ligt, had de minister in augustus 2020 niet durven hopen.

De budgetten zijn beperkt, de behoeften immens. De plannen zijn opgemaakt met budgetneutraliteit als uitgangspunt. De minister blijft ijveren voor meer geld. Toen het openbaredienstencontract afgelopen was, zijn er al meer middelen voor De Lijn vrijgemaakt, bij de begrotingsopmaak 2023 opnieuw.

Ann Schoubs zegt dat er een analyse gebeurd is over de Vlaamse Rand. De budgetten voor het VoM zijn verdeeld op basis van de bestaande toestand. Zo kregen regio's met veel belbussen meer VoM-budget. In de Vlaamse Rand waren er niet veel belbussen. Het is zaak te evalueren of de budgetten volstaan voor attractief openbaar vervoer. Het is een politieke beslissing om daar zo nodig meer geld voor vrij te maken.

Filip Boelaert zegt dat het contract een geheimhoudingsclausule bevat. Zonder toestemming van de aanbieder mag hij het niet vrijgeven. Dat was de beste offerte op dat moment. Intussen zijn inzichten gewijzigd. Hij suggereert Via te horen over zijn opdrachten. In het contract staat wel degelijk dat er, eens het geheel operationeel is, een grote stimulans komt om digitaal op te zoeken en te boeken in plaats van per telefoon.

Als er geen lacunes mogen bijkomen, moeten er volgens *Stijn Bex* sowieso extra middelen worden vrijgemaakt. Hij merkt dat cd&v, Open Vld en de oppositie voor zijn. Alleen de fractie van de vorige minister bevoegd voor Mobiliteit, Ben Weyts, die basisbereikbaarheid in gang heeft gezet en het als een zogenaamd kant-en-klaarpakket aan de huidige minister heeft afgeleverd, moet nog worden overtuigd. Hij hoopt dan ook dat de aanwezige N-VA-parlementsleden mee lobbyen voor extra middelen voor het OV zodat de minister eindelijk de handen vrij heeft om een goed mobiliteitsbeleid te voeren.

Hoe meer er gezegd wordt over de mobiliteitscentrale, hoe talrijker de onduidelikheden. Het contract van 80 miljoen euro is anderhalf jaar geleden afgesloten. Nu moet er blijkbaar gepraat worden over hoe het contract moet worden toegepast. In het contract heeft hij geen stimulansen gelezen om digitale contacten te bevorderen. Wel staat er een vaste prijs per telefoongesprek in. Het inkomstenmodel van de contractant hangt dus vooral af van het aantal telefoongesprekken. Het zal geen MaaS-app zijn want volgens de website zal alleen wat strikt als openbaar vervoer gedefinieerd wordt eronder vallen, niet de andere modi. Nochtans heeft de minister altijd het omgekeerde beweerd.

Volgens minister *Lydia Peeters* blijft een MaaS-applicatie met alle mogelijke aanbieders het doel. Uiteraard zijn er nog hinderpalen. Zo willen sommige aanbieders hun dienst en cliëntenbestand helemaal niet op een overheidswebsite zetten. De onderhandelingen lopen.

Filip Boelaert beaamt dat er wordt gepraat over de voorwaarden, de privacy, de bescherming van bedrijfsgegevens, maar niet over de einddoelstelling. Die blijft om in de app zoveel mogelijk vervoersaanbieders te hebben. Het openbaar vervoer, dus ook het VoM, staat er in ieder geval op.

Stijn Bex informeert of hij zijn vragen aan de heer Filip Boelaert onder vier ogen mag stellen. In ieder geval is het logisch dat voor wat niet in het contract staat extra moet worden betaald. Hij is dus niet overtuigd dat de contractant een goede MaaS-applicatie zal ontwikkelen zonder er extra geld voor te vragen.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
cao	collectieve arbeidsovereenkomst
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MER	milieueffectrapport
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
RFI	request for information
VoM	vervoer op maat
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten