

1828 (2023-2024) – Nr. 1
ingediend op 2 oktober 2023 (2023-2024)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de uitrol van basisbereikbaarheid
(tweede voortgangsrapportage)
en het jaarverslag 2022 van De Lijn

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 Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

I.	Voortgang uitrol basisbereikbaarheid	4
1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Toelichtingen door De Lijn, het Departement MOW en AWV	5
2.1.	Kern- en aanvullend OV-netwerk – fase 1	5
2.2.	Integrale aanpak – puzzelstukken koppelen	7
2.3.	Kern- en aanvullend OV-netwerk en flex – voorbereiding fase 2	10
2.4.	Cases vervoerregio's Westhoek en Leuven	12
3.	Vragen en opmerkingen van de leden	15
3.1.	Wim Verheyden	15
3.2.	Els Robeyns	16
3.3.	Stijn Bex	18
3.4.	Jos D'Haese	21
3.5.	Karin Brouwers	23
3.6.	Bert Maertens	24
3.7.	Marino Keulen	25
4.	Antwoorden	26
4.1.	Minister Lydia Peeters	26
4.2.	Ann Schoubs	28
4.3.	Filip Boelaert	30
4.4.	Kathy Vandenmeersschaut	31
4.5.	Lieven Van Eenoo	31
4.6.	Lien Bauwens	31
5.	Bijkomende vragen en opmerkingen van de commissieleden	31
6.	Bijkomende antwoorden	33
7.	Replieken en antwoorden	35
II.	Jaarverslag 2022 en initiatieven fietsveiligheid	35
1.	Toelichting door De Lijn	35
1.1.	Initiatieven fietsveiligheid	35
1.2.	Jaarverslag 2022	36
2.	Vragen en opmerkingen van de commissieleden	38
3.	Antwoorden	40
	Gebruikte afkortingen	42
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 6 juli 2023 de tweede voortgangsrapportage over de uitrol van basisbereikbaarheid en het jaarverslag 2022 met:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Ann Schoubs, directeur-generaal VVM De Lijn;
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement MOW;
- Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal AWV;
- Lieven Van Eenoo, ambtelijke voorzitter vervoerregio's Midwest, Oostende en Westhoek;
- Lien Bauwens, vervoerregiomanager De Lijn vervoerregio's Leuven en Mechelen.

Zij maakten gebruik van presentaties die terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be. Voor het verslag van de eerste voortgangsrapportage zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1658/1.

Ann Schoubs zette ook nog de maatregelen uiteen die werden genomen door De Lijn om de veiligheid voor fietsers te verhogen bij het kruisen van of fietsen langs de tramsporen.

I. Voortgang uitrol basisbereikbaarheid

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* spreekt om te beginnen een dankwoord uit aan de medewerkers van De Lijn, de administratie en het kabinet voor de geleverde prestaties over de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid. Men zit immers op schema. Binnen het Departement MOW en De Lijn heeft men volop gekozen voor een transitie naar meer duurzaamheid, klantvriendelijkheid en efficiëntie, drie sleutelwoorden die in het openbaredienstencontract van de Vlaamse overheid met De Lijn zijn opgenomen en waarbij De Lijn is aangeduid als beheerder van het vervoerssysteem.

Het decreet Basisbereikbaarheid werd na heel wat voorbereidend werk in de vorige zittingsperiode in april 2019 goedgekeurd als een breed kaderdecreet. Daarover heeft men heel wat uitvoeringsbesluiten genomen. Zoals aangekondigd is men per 1 juli 2023 van start gegaan met de gefaseerde uitrol. Het is een mooi samenspel van alle mogelijke stakeholders en partners. Sommigen houden graag vast aan het oude principe van basismobiliteit. Volgens minister Lydia Peeters is vasthouden aan het verleden stilstaan en achteruitgaan maar zij kiest voor de vooruitgang en de transitie voor meer duurzaamheid.

De minister deelt mee dat alle principes van basisbereikbaarheid behouden blijven. Men blijft vasthouden aan het vraaggestuurd model. Waar de vraag groot is, wordt het aanbod versterkt door capaciteits- en frequentieverhogingen. Men speelt dus heel dynamisch in op de vraag. Men wil ook de combimobiliteit volop faciliteren, waarbij men werk maakt van de integratie van de andere vervoersmodi op de Hoppinpunten. Er is een bottom-upbenadering waarbij de lokale besturen inspraak hebben en via de vervoerregioraden het hele aanbod van kernnet, aanvullend net en de belangrijke onderste vervoerslaag, namelijk het vervoer op maat, wordt uitgetekend en bepaald. Doel is klantvriendelijkheid, duurzaamheid en efficiënt openbaar vervoer met een naadloze overstap tussen de verschillende duurzame vervoersmodi. Het hele gamma openbaar vervoer komt hier aan bod: van treinnet, richting kernnet en aanvullend net, waar De Lijn voor zorgt, en daarnaast alles wat met deelmobiliteit te maken heeft, het flexvervoer en de deelfietsen.

De minister wil de modal shift versnellen door onder meer in te zetten op de globale uitrol en op talrijke investeringen in het openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur.

De gefaseerde uitrol start met de vraaggerichte veranderingen op het terrein, telkens met respect voor het gelaagd model, aldus minister Lydia Peeters. De klant moet sowieso centraal blijven staan. Men gaat stapsgewijs richting de volledige uitrol van het OV-plan zoals die in elke vervoerregio is goedgekeurd. Het blijft een dynamisch plan, met continu mogelijkheden tot bijsturing. De officiële start van de eerste fase was 1 juli 2023. Het is een dynamisch model met oog voor alle bekommernissen en verzuchtingen van zowel de lokale besturen als de reizigers. Daarom staan nauw overleg en samenwerking met de lokale besturen en vervoerregio's centraal. Bij de gefaseerde uitrol heeft men duidelijk niet gekozen om vervoerregio per vervoerregio te werken maar om stap voor stap te starten met wijzigingen in het kernnet en het aanvullend net in de eerste fase. Het vervoer op maat zal volop uitgerold worden in de tweede fase. Men zal voorkomen dat er blinde vlekken en vervoersarmoede kunnen ontstaan. Daarom is de onderste laag van essentieel belang, zeker in regio's waar de vraag eerder klein is.

Bij het regeerakkoord en bij de goedkeuring van het decreet in april 2019 stond budgetneutraliteit voorop, met uitzondering van het vervoer op maat, waarvoor een groeipad is afgesproken van 31 miljoen euro naar 70 miljoen euro. Ook die afspraken blijft men honoreren, rekening houdend met de inflatie.

In de gefaseerde uitrol zijn er telkens twee wijzigingsmomenten per jaar, op 1 juli en op 1 januari, tot het volledige plan op alle mogelijk lagen is uitgerold.

In 2022 is men beginnen te proefdraaien met de Hoppincentrale, waarover bij de vorige rapportage al de nodige uitleg werd verstrekt (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1658/1). Het proefdraaien is succesvol afgerond zodat dat verder kan worden uitgerold.

Minister Lydia Peeters toont de tijdslijn van de gefaseerde uitrol (zie slide 5). Fase 0 startte in januari 2023, waarbij men een aantal testen heeft uitgevoerd, onder meer met de Hoppincentrale. Men startte ook met de marktconsultaties en de aanbestedingen voor het flexvervoer die begin juli 2023 nog lopende zijn. Per 1 juli 2023 startte fase 1, de fase van een aantal wijzigingen voor het kern- en het aanvullend net. Vanaf januari 2024 volgen de fasen 2, 3 en 4 voor het kernnet en het aanvullend net, het flexvervoer en het vervoer op maat.

Om op schema te blijven zal men volgens minister Lydia Peeters met vereende krachten moeten verder werken. De minister toont slide 6 waarop per vervoerregio de diverse fases worden weergegeven.

2. Toelichtingen door De Lijn, het Departement MOW en AWW

2.1. Kern- en aanvullend OV-netwerk – fase 1

Ann Schoubs licht de eerste fase toe. Zij is blij dat men is gestart met deze fase op 1 juli 2023 zoals voorzien. In deze fase worden een honderdtal maatregelen genomen in heel Vlaanderen. Het pakket werd telkens afgeklopt met de vervoerregio's en de lokale besturen. De opdracht was om geen blinde vlekken te hebben. De belbussen blijven nog altijd rijden want er is nog geen vervoer op maat, tenzij hier en daar. Waar het kon, heeft men geprobeerd om nieuwe vragen en noden mee te nemen zodat men ze kon invoeren. Het plan dat men invoert, is al enkele jaren oud en ondertussen is de realiteit al wat veranderd.

Als men een plan op papier uittekent, moet men in de praktijk ook zien of het wel werkt. Het is de opdracht van De Lijn om te kijken of de reizigers nu effectief gebruik maken van wat men heeft uitgetekend of niet, en indien nodig bij te sturen.

De maatregelen gaan onder meer over het stadsnet in Brugge. Er zijn in heel Vlaanderen heel wat nieuwe verbindingen voorzien, lijnhernummingen en aangepaste reismogelijkheden. Er moesten ongeveer 16.000 haltes worden aangepast. In alle wijzigingen die men heeft uitgevoerd, verdwijnen er netto 180 haltes. Dat is niet zo heel veel maar dat ligt altijd heel gevoelig. Er zijn ook haltes die wijzigen. Het kost veel werk om dat allemaal duidelijk te afficheren aan de haltes, communicatie te voorzien enzovoort.

Wat betreft de vraag of dat allemaal goed is verlopen, verwijst Ann Schoubs naar de kranten. Het beeld in de media varieert een beetje. We lezen dat men op sommige plaatsen tevreden is en op andere plaatsen minder tevreden. Men gaat het evalueren en op basis van de opmerkingen die er komen, gaat men bijsturen. De veranderingen zijn niet in steen gebeiteld. Iedereen gelukkig stemmen met een nieuw plan is niet altijd mogelijk. Zij vindt het jammer dat wat positief is minder interessant is voor de pers dan wat negatief is. Het belangrijkste is dat men kijkt wat er werkt door te kijken naar de aantallen reizigers die op de bussen zitten. Zo kan men wat men in het kader van de basisbereikbaarheid wil bereiken, effectief uitvoeren en het net dynamisch aanpassen naargelang de behoeften en de vragen.

Ann Schoubs wijst erop dat men veel heeft gewerkt aan de communicatie. Men heeft een digitale toolbox voor de lokale besturen voorzien, er zijn veel regionale en gemeentelijke folders verspreid, er zijn halteaffiches gemaakt en overal uitgehangen, er is de website en de app van De Lijn die heel veel informatie bevatten en waar er actieve reisbegeleiding is. Wanneer men favoriete lijnen heeft aangegeven, krijgt men informatie als er iets op die lijn of op een halte verandert. Verder zijn er lokale campagnes geweest en loopt de Hoppincampagne door in de zomer van 2023.

De Lijn hoort soms de kritiek dat de communicatie te laat was of heel kort voor het moment dat men van start ging. Ann Schoubs beaamt dat dit soms zo was maar meent dat de tijdslijn voor fase 1 zeer kort was om alle veranderingen door te voeren. In fase 2 is het netwerk al klaar en zal men veel vlugger kunnen communiceren. In fase 1 heeft men ook nog discussies gehad met de vervoerregio's om de laatste wijzigingen of finetuning te kunnen uitvoeren. Dat maakt dat communicatie die gericht is op halteniveau, wel wat tijd vraagt. Zij leert dat in het algemeen de communicatie vroeger moet gebeuren, wat men voor de volgende fasen zal proberen te doen.

Filip Boelaert zegt dat het, naast de doelgroepgerichte communicatie van De Lijn naar de reiziger, de bedoeling is om de basisbereikbaarheid ook te communiceren onder het Hoppinmerk dat voor basisbereikbaarheid staat. In de voorbereiding is dat al gebruikt in de pilootgebieden, onder andere in Aarschot en Diest. Er is ook een deel communicatie geweest met reizigers rond de OV-toets. De OV-toets staat voor het inzicht geven aan de reiziger over welke mogelijkheden er zijn om een bepaalde verplaatsing te doen. Men moet er niet alleen van uitgaan dat er een flexbus moet worden gebruikt of een bus van De Lijn, maar ook aangeven of er alternatieven zijn, en zo ja wat die alternatieven zijn en hoe die gebruikt kunnen worden. Daar zijn de eerste testen voor uitgevoerd.

De brede Hoppincommunicatie zelf start medio juli 2023 (zie slide 12 voor het overzicht). Aangezien dat in de vakantieperiode is, wordt er eerst en vooral gemikt op vrijetijdsverplaatsingen en vrijetijdsbesteding. Van 18 augustus tot half september zal er worden gewerkt op de woon-werkverplaatsingen en hoe die met het Hoppinsysteem mogelijk gemaakt worden.

Men zet in op verschillende media om de communicatie te doen: sociale media en onlinebanning op de digitale kanalen, advertenties in magazines en communicatie op de eigen bussen van De Lijn. Men is daarmee volop gestart. Dat zal

aanhouden doorheen de verschillende fases om het Hoppinmerk duidelijk in de markt te zetten als het koepelmerk voor basisbereikbaarheid.

2.2. Integrale aanpak – puzzelstukken koppelen

Ann Schoubs vervolgt met te wijzen op het belang van de integrale aanpak omdat er veel puzzelstukjes zijn in het verhaal van de basisbereikbaarheid. Er zijn de Hoppincentrale, Hoppinpunten, doorstroming en regionale mobiliteitsplannen.

2.2.1. Hoppincentrale

Voor de Hoppincentrale is een aanbesteding in de markt gezet door het Departement MOW. In september 2021 gebeurde de gunning (zie slide 15). Er is een sluitingsbrief gekomen voor een totaalbedrag van 102 miljoen euro, inclusief btw. In het kader van de wijzigingen die er geweest zijn in de opstart van basisbereikbaarheid, is er beslist dat er meer verantwoordelijkheden terug naar De Lijn komen, onder andere ook het leerlingenvervoer en het flexvervoer. Er is besloten dat het contract met Via, dat afgesloten was door het Departement MOW, overgenomen zal worden door De Lijn. Daarover heeft men besprekingen gehad met Via en DMOW. In het contract werden geen wezenlijke wijzigingen aangebracht. Het is voor De Lijn gemakkelijker om op die manier te werken want veel zaken moeten worden geïmplementeerd door De Lijn. Het is dan handig om degene die de software daarrond maakt, dicht bij zich te hebben om dingen af te spreken.

Ann Schoubs verduidelijkt wat er precies in de Hoppincentrale zit. De opdracht voor Via was vooral een zeer goede routeplanning te hebben binnen Vlaanderen die aansluiting geeft op de verschillende vervoersmodi en ervoor te zorgen dat men een ticket kan kopen. De Hoppincentrale is vandaag geen MaaS-oplossing level 3 of level 4, maar het is een routing (MaaS-level 1). Er wordt geen gebundeld product aangeboden dat binnen de oplossing van Via kan. De Via-oplossing is in de markt gezet als een gesloten systeem, vooral bedoeld om het stukje vervoer van NMBS, De Lijn enzovoort in de routing te kunnen aanduiden en een weg te kunnen geven van A naar B, inbegrepen het VoM-flexvervoer. Er was de vraag dat dit meer open zou zijn zodat niet alleen degenen die een contract hebben binnen de app zichtbaar zijn. Dan wordt het een echte MaaS-oplossing omdat men onafhankelijk van de operatoren werkt. Dat maakt dat men van een gesloten systeem naar een open systeem moet gaan. Met Via moet men nu verder bekijken hoe men kan zorgen dat wat voorzien was maximaal kan worden gebruikt om meer in de richting van een MaaS-oplossing te gaan, of andere oplossingen bekijken.

Wat zit er in de Via-app? Als men een reis wil boeken, kan men dat doen via het callcenter dat wordt uitgebaat door Via. Ook de medewerkers van de belbuscentrale zullen binnen dat callcenter gaan werken. Men kan ook reservaties maken via de app of via de website. Er zijn dus verschillende mogelijkheden waarmee de reiziger VoM-flexvervoer in de toekomst kan reserveren en waarmee hij kan kijken welke route hij zal nemen van A naar B en welke combinatie van vervoersmodi hij moet gebruiken.

Bij de backend van de Hoppincentrale is er een routingstool om de voertuigen het beste in te zetten, in het VoM-flexvervoer, en om de voertuigen maximaal te benutten. Het leerlingenvervoer komt ook in de backend, met dezelfde logica.

Daarnaast zijn er nog een aantal andere tools. Voor de interactie met de chauffeur, is er een driversapp voor het leerlingenvervoer en voor het VoM-flexvervoer. De chauffeur kan via de app zien welke route hij moet volgen, welke leerlingen gaan opstappen op die rit, en waarin hij kan aangeven welke leerlingen zijn meegegaan en welke niet. Hij weet ook waar hij iemand moet gaan oppikken. Het gaat om

informatie voor de chauffeur die vanuit de backend gegenereerd wordt en in de app van de chauffeur komt.

Dat heeft een aantal voordelen. Bij het leerlingenvervoer is er altijd het probleem van de vele administratie. Die zou kunnen verminderen en efficiënter kunnen verlopen. De app zal veel gegevens geven over de rit zelf en over de leerlingen. Dat krijgt men automatisch binnen zodat de hele administratie rond het opvolgen van de ritten enzovoort, vermindert. Vandaag gebeurt dat allemaal op papier. Dat maakt dat het opvolgen van ritten, het capteren van informatie om de ritten efficiënter te benutten en ook de facturatie veel beter zal werken in de toekomst dan vandaag.

Het zal ook interessant zijn voor de vervoerregio's omdat zij voor het vervoer op maat kunnen zien hoeveel lege kilometers voertuigen rijden, hoe de bezettingsgraad op de voertuigen is en hoeveel annulaties er gebeuren. Deze gegevens worden veel zichtbaarder dan vroeger.

Hoe ziet de planning van flex eruit (zie slide 13)? Ten eerste is er flex vast waarvan een aantal lijnen rijden vanaf juli 2023. De echte start is voor januari 2024. Ten tweede is er flex waarvoor er een aantal pilootgebieden zijn geweest in Klein-Brabant en de Vlaamse Ardennen. In januari 2024 start men effectief met de volledige uitrol in Vlaanderen van flex. Nu heeft men de Via-applicatie vooral getest in het kader van de pilootgebieden. Er zijn ook een aantal pilootprojecten bezig in het leerlingenvervoer, ook om de driversapp te kunnen testen en dergelijke meer. Vanaf januari 2024 start men met de uitrol in heel Vlaanderen van het VoM-flex-verhaal ondersteund door de Via-tool.

Ten derde gaat de OV-toets van start, aldus Ann Schoubs. Men kan van iemand die een rit vraagt zien hoever die verwijderd is van een halte van het kernnet, het aanvullend net of van de trein. Naargelang de afstand adviseert men om de fiets te nemen of om te voet te gaan, ofwel komt men effectief met een busje langs om de persoon op te pikken en naar een halte van het aanvullend net of het kernnet te brengen. Tot slot is er deur-tot-deureisadvies waar je alle informatie krijgt van kernnet, aanvullend net, MIVB, TEC en NMBS en waar men de route zoals die gepland wordt, voorgesteld krijgt.

Vervolgens komt Ann Schoubs tot de pilootprojecten (zie slide 14). Er was een klein project in Klein-Brabant met twee belbusjes. In februari 2023 was er een project in de Vlaamse Ardennen, waar men zes belbusgebieden heeft samengevoegd in twee flexgebieden. Daar is men beginnen te rijden met de tool van Via. Nu is er een derde pilootproject opgestart in Diest-Aarschot waar vijf belbusgebieden in een flexgebied zullen worden samengevoegd en waar men de OV-toets gaat proberen.

Men krijgt positieve feedback op het gebruik van de app en de inzet van het vervoer. Het aantal unieke gebruikers in Klein-Brabant en in de Vlaamse Ardennen ligt 30 procent hoger dan in 2019. 43 procent maakt gebruik van de app voor het maken van reservaties en 57 procent telefoneert naar de Hoppincentrale voor een reservatie. Dat is volgens Ann Schoubs niet abnormaal want veel mensen die vroeger de belbus namen, belden ook. De app gebruiken is een stap die men nog moet zetten. Het publiek is ongeveer hetzelfde publiek dat vroeger de belbus gebruikte. Men ziet toch een verschuiving naar de app.

2.2.2. *Hoppinpunten*

Filip Boelaert noemt de Hoppinpunten een enorme uitdaging, omdat er op dit moment 2103 punten geïdentificeerd zijn (zie slide 21) waar men actief wil streven naar meerdere modi die het hele basisbereikbaarheidssysteem mogelijk moeten

maken. Ongeveer zeshonderd die door AWV worden opgevolgd liggen langs of in de nabijheid van gewestwegen. De overige worden over het algemeen samen met een lokaal bestuur opgevolgd, waarbij men verwacht dat de lokale besturen een initiatief zullen nemen. Hij wil dat niet van zich afschuiven maar wel proberen de lokale besturen daarin te ondersteunen. Er zijn de voorbije maanden veel persoonlijke contacten met de lokale besturen geweest. Vorige week hoorde de spreker op de vervoerregioraad van Antwerpen dat er nog een betere ondersteuning zou kunnen zijn. Hij heeft dan met de betrokken schepen gesproken en meent lessen te kunnen trekken om de ondersteuning nog te intensifiëren om ervoor te zorgen dat de Hoppinpunten beter en sneller worden uitgerold.

Vandaag zijn er 85 Hoppinpunten gerealiseerd. Het is de bedoeling dat er nog driehonderd bijkomend worden gerealiseerd tegen het einde van 2023.

Filip Boelaert benadrukt dat hij niets wil doorschuiven maar dat het een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid is van zowel de vervoerregio's als de lokale besturen, AWV, Lantis, De Werkvennootschap en het Departement MOW.

Een van de tools die men ontwikkelt om de ondersteuning mogelijk te maken, is de Hoppinpuntendatabank die het mogelijk maakt om gegevens uit te wisselen met de Hoppincentrale en andere externe partijen en dienstverleners. Het is de bedoeling dat die informatie doorstroomt naar alle mogelijke apps en informatiebronnen.

Rond de Hoppinpunten ontstaat er de voorbije weken en maanden enige activiteit in gemeenten als Huldenberg, Kasterlee, Genk en Ieper, waar in de pers de nodige aandacht aan wordt besteed (zie slide 22). Het signaal dat men de begeleiding zal moeten intensifiëren, wordt opgepikt. Het departement wil er alles aan doen om die ondersteuning te leveren om ervoor te zorgen dat dit op de straat zichtbaar wordt.

Op de Hoppinzuil kan men alle mogelijke informatie vinden over welke dienstverlening er op een specifiek Hoppinpunt beschikbaar is. Er zullen drie mogelijkheden kunnen worden geïnstalleerd. Er is een contract met Infopunt Publieke Ruimte. Onder andere op park-and-ride Linkeroever of in Maasmechelen zijn er Hoppinzuilen van het Infopunt Publieke Ruimte. Er bestaat een raamcontract vanuit de Intercommunale Land van Aalst voor een zeventigtal lokale besturen die daarvan kunnen afnemen en er is een raamcontract vanuit De Werkvennootschap voor hun werkingsgebied. Daarnaast zijn er overeenkomsten met s-Lim, specifiek voor de provincie Limburg, en met Smartville, waarbij lokale besturen binnen de vervoerregio Limburg kunnen afnemen via s-Lim en lokale besturen daarbuiten kunnen afnemen via Smartville. Ook AWV kan van dit contract afnemen. Verder is er binnenkort ook de mogelijkheid om via De Lijn een Hoppinzuil te plaatsen, waarvoor Lijncom een opdracht zal krijgen. Die kunnen worden geplaatst op Hoppinpunten door AWV en door lokale besturen via een afzonderlijke overeenkomst. Dat maakt dat er op dit moment drie opties zijn om het Hoppinpunt alle mogelijke, interactieve, informatie te geven voor de reiziger.

Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, wijst erop dat AWV verantwoordelijk is voor het realiseren van ongeveer zeshonderd Hoppinpunten, al dan niet samen met de lokale besturen. Daarbij werkt men met raamcontracten voor fietsenstallingen, voor het toegankelijk maken van haltes en voor analoge en minizuilen. Dat laatste is een opdrachtcentrale waar ook de lokale besturen, de NMBS en andere Vlaamse entiteiten kunnen van afnemen.

Op dit moment heeft men op een zestigtal Hoppinpunten werken uitgevoerd en analoge Hoppinzuilen geplaatst. Men had gehoopt om voor het bouwverlof tot een zeventigtal te komen. Door problemen met de levering zullen na het bouwverlof

nog een aantal Hoppinzuilen worden geplaatst zodat in de loop van augustus een zeventigtal Hoppinpunten zichtbaar zijn in het straatbeeld. AWW wil in 2023 komen tot 140 à 150 Hoppinpunten. Dat gebeurt in nauw overleg met De Lijn en met de lokale besturen waar er een gemeenschappelijke opdracht is. Met de indicatieve meerjarenplanning als basis wil men de andere Hoppinpunten op het terrein realiseren. Voor sommige Hoppinpunten zijn nog onteigeningen nodig.

2.2.3. Doorstroming

De tweede taak van AWW binnen basisbereikbaarheid is de doorstroming verzekeren. Er zijn ongeveer 1700 kruispunten waar er verkeerslichten staan in beheer van AWW, en op 1100 daarvan zijn de verkeerslichten uitgerust voor OV-beïnvloeding. Dat betekent dat als er routeplannen wijzigen, men ook moet bekijken of er een impact is op de verkeerslichten. Men heeft een screening gedaan voor fase 1, waarbij 671 kruispunten mogelijk geïmpacteerd bleken. De afspraak met De Lijn is dat AWW de kritische aanpassingen voor de aanvang van de fase uitvoert en de niet-kritische aanpassingen na de ingang van de fase, in overleg met De Lijn. Kritische aanpassingen zijn er wanneer men bijvoorbeeld blokkeringen kan krijgen of veiligheidsproblemen. Elk van die kruispunten is gescreend. Van die 671 voor fase 1 moest men voor 7 kruispunten aanpassingen doen wegens blokkeringen en veiligheidsissues, op 14 kruispunten heeft men de lussen uit dienst genomen, voor 29 kruispunten zijn de alarmen op de lussen aangepast en er zijn 74 niet-kritische kruispunten die men in overleg met De Lijn zal aanpakken. De kritische aanpassingen werden dus voor 1 juli 2023 uitgevoerd. Nu is men gestart met het bekijken van de aanpassingen voor fase 2.

2.2.4. Regionale mobiliteitsplannen

Het laatste puzzelstuk zijn volgens *Filip Boelaert* de regionale mobiliteitsplannen (zie slide 28). Het verheugt hem te kunnen zeggen dat er een stap vooruit gezet is in de vijftien vervoerregio's. In tien vervoerregio's is er een voorlopig ontwerp van mobiliteitsplan door de minister goedgekeurd. Die kunnen in een volgende fase naar een openbaar onderzoek gaan. In drie vervoerregio's is een voorlopig ontwerp van regionaal mobiliteitsplan door de vervoerregioraad vastgesteld. In twee regio's zijn die nog in opmaak maar daar wordt de laatste hand aan gelegd. Van de tien door de minister goedgekeurde ontwerpplannen zijn er al zes in openbaar onderzoek, namelijk in de vervoerregio's Brugge, Gent, Kempen, Mechelen, Limburg en Vlaamse Rand. Er is nog wat werk om na een openbaar onderzoek de plannen aan te passen en naar een definitief plan te evolueren, opnieuw met een inspraakmogelijkheid.

2.3. Kern- en aanvullend OV-netwerk en flex – voorbereiding fase 2

Ann Schoubs vervolgt met het vervoer op maat in fase 2. Vroeger was dat de belbus, het aangepast vervoer van de DAV en MAV en het werknemersvervoer. In de toekomst wordt dat: VoM-vast, vervoer op maat met een vaste frequentie; VoM-flex, een capaciteit van busjes waar een beroep op kan worden gedaan gedurende bepaalde uren van een dag; de auto- en fietsdeelsystemen; aangepast vervoer; werknemersvervoer.

2.3.1. Vervoer op maat

Voor de belbus is er een budget van ongeveer 31 miljoen euro. Voor VoM is er een groeipad bij gekomen van 31 miljoen euro. De enveloppe wordt dus groter, maar ook het aangepast vervoer hoort hierbij. Men heeft geprobeerd om dat beter in kaart te brengen en te zien wat nu eigenlijk de enveloppe is waar men naartoe kan werken om het VoM-flexverhaal in orde te maken. Men heeft de VoM-plannen die er waren opnieuw bekeken. Men constateerde dat er een discrepantie was tussen

het budget dat was toegewezen aan de vervoerregio en de vertaling van de plannen. Men heeft dit gedeeld met de vervoerregio's en gekeken naar scenario's voor wat men zou doen wanneer men boven of onder het budget zit. De offertes, die men ontving in mei-juni, werden geanalyseerd en herberekend op basis van het vervangen van de assumptie door de reële prijs. De eindconclusies hiervan werden besproken met de vervoerregio's, om te komen tot een bepaald aantal voertuigen voor flexvervoer, vervoer op afroep en deelsystemen. Die oefening werd afgeklopt met alle vervoerregio's, wat zeer belangrijk is voor De Lijn. Men wil het dossier immers op donderdag 13 juli 2023 op de raad van bestuur brengen om het vervoer op maat te kunnen gunnen. Dat is belangrijk omdat de exploitanten die dat vervoer op maat zullen uitvoeren ongeveer zes maanden nodig hebben om dat voor te bereiden. Wanneer men deze horde heeft genomen, kan men met relatieve zekerheid in januari 2024 starten met VoM.

Ann Schoubs toont de budgetten van de verschillende vervoerregio's voor VoM (zie slide 32). Nu is men alles aan het klaarmaken om fase 2 operationeel te maken. Op 6 januari 2024 zal het volledige net geïmplementeerd worden in Aalst, Brugge, Kortrijk, Midwest, Westhoek, Limburg en Waasland (zie slide 33).

Ann Schoubs overloopt de voorbereiding van fase 2 (zie slide 34). Intern werden de maatregelen van fase 2 besproken met de lokale besturen en de vervoerregio-raden. Er werden nog optimalisaties doorgevoerd en gewerkt aan de doorstroming zodat alle kruispunten in orde zijn en de informatie kan worden doorgegeven aan AWW. Dat is afgerond in juni 2023. Nu is men bezig met de opmaak van de diensten en de werkroosters voor de chauffeurs. Ook is men bezig met het sociaal overleg dat moet worden gevoerd want de veranderingen in diensten en roosters hebben ook een impact op het personeel. In een aantal regio's is men al tot een akkoord gekomen. Na de zomervakantie gaat de hele operationalisering van start, met een lijnverkenning door de chauffeurs, het aanpassen van de haltes, een verhuizing binnen het voertuigenpark en aandacht voor de reizigerscommunicatie die vroeger zou moeten starten zodat men een duidelijk beeld kan geven aan de reiziger.

Ann Schoubs merkt op dat fase 2 groter is dan fase 1 en dus veel aandacht zal vergen.

2.3.2. *Deelsystemen*

Filip Boelaert vervolgt met de onderste laag van het basisbereikbaarheidssysteem, namelijk de deelsystemen. Men rekent hierbij op de vervoerregio's om in zee te gaan met partners die de lokale noden het beste kennen. De Vlaamse overheid voorziet een subsidiëring, waarbij men een overeenkomst wil aangaan voor een periode van vijf jaar, telkens voor het komende kalenderjaar met eenmalige overheadkosten van 4 procent. Die overeenkomst is eind juni 2023 door de Vlaamse Regering goedgekeurd en kan vanaf nu worden afgesloten met verschillende vervoerregio's.

Men sluit een overeenkomst met een gemeente of een derde partner naargelang de beslissing van de vervoerregioraad. De vervoerregioraad gaat op zoek naar een partner die voor die vervoerregio kan instaan voor het organiseren van de deelsystemen. De partner zorgt voor de plaatsing, het beheer en de exploitatie van de deelsystemen. Het gewest vergoedt die partner voor het werk dat zij doen en voor de systemen die worden geïnstalleerd. In principe worden de middelen vooraf uitbetaald, aan het begin van het kalenderjaar – voor 2023 vanaf de start –, op basis van de samenwerkingsovereenkomst in functie van de deelsystemen die worden geïnstalleerd. Nadien wordt nagekeken of alles effectief daaraan besteed is en op welke manier dat al dan niet kan worden verrekend. De middelen kunnen alleen worden gebruikt voor deelsystemen in het kader van vervoer op maat.

In dertien van de vijftien vervoerregio's is de partner die de kar gaat trekken en de deelsystemen gaat installeren al gekend (zie slide 38). In Antwerpen is dat niet van toepassing omdat daar al een samenwerking is via Lantis met Donkey Republic.

Vooraleer over te gaan naar twee cases dankt Filip Boelaert tot slot Lieven Van Eenoo van de vervoerregio's Midwest, Oostende en Westhoek, en Lien Bauwens, vervoerregiomanager van De Lijn voor de vervoerregio's Leuven en Mechelen, en hun collega's die bijzonder hard hebben gewerkt om de vervoerregioplannen rond te krijgen.

2.4. Cases vervoerregio's Westhoek en Leuven

2.4.1. Case vervoerregio Westhoek

Lieven Van Eenoo stelt de vervoerregio Westhoek voor, met vier stedelijke gebieden, Veurne, Diksmuide, Poperinge en Ieper, en dat zijn kernen waar het vervoer zich op ent. Hij toont een kaart met de vervoersstromen (zie slide 41). Er is ook beweging naar de buitenkant van de vervoerregio en vooral naar de naastliggende regio Midwest, met Roeselare dat economisch heel wat verkeer trekt, waar vanuit Ieper, Diksmuide en Houthulst er een belangrijke stroom is. Verder is de Westhoek zeer dun bebouwd. Men heeft wat dorpen in alle soorten en maten, maar ook heel veel open ruimte en verspreide bebouwing, met alle gevolgen van dien voor het openbaar vervoer.

Lieven Van Eenoo toont een kaart van het busnetwerk van de huidige situatie op een ochtend (zie slide 42). Dat lijkt een gebiedsdekkend verhaal. Maar op de middelste kaart van het dalmoment ziet men het aanbod verschrallen. De kustlijn is wel goed bediend en er is ook een goede verbinding richting Roeselare en Midwest, net zoals tussen Ieper en Poperinge. Maar in het achterland, het kerngedeelte van deze regio, vallen grote gaten. Op zondag (zie derde kaart) is er amper openbaar vervoer. De NMBS heeft twee spoorlijnen die doodlopen in De Panne en in Poperinge, met wat problemen voor het verzekeren van de dienstverlening.

Men heeft geprobeerd om met de vervoerregio met de middelen die men ter beschikking heeft, met de terreinkennis van de lokale besturen en ook met de professionele insteek en ervaring van de mensen van De Lijn het netwerk te hervormen, uitgaande van een budgetneutraal kader. Van de Vlaamse Regering heeft men voor deze vervoerregio nog wat groeimarge gekregen. In het kader van VoM heeft deze regio een enveloppe gekregen waar men mooie dingen mee kan doen. In het nieuwe netwerk (zie slide 43) komt er een gebiedsdekkend netwerk van sterke lijnen, op uurfrequentie. Verbindingen die er vandaag niet zijn, zoals Diksmuide en Ieper, zijn nu ingebed. De verbindingen richting Roeselare worden versterkt. De verbinding tussen Ieper en Veurne is op uurfrequentie in dit plan opgenomen met een doortrekking richting kust. Men laat diezelfde lijn doorrijden richting Koksijde in de vervoerregio Oostende om een aansluiting te geven op de kusttram.

Ook de dalkaart ziet er beter uit dan de huidige toestand, aldus Lieven Van Eenoo. Men heeft geprobeerd om de sterke assen, de onderlinge relatie tussen de kleinstedelijke gebieden, ook tijdens de daluren op peil te houden. Daar zit een cadans in, die men deels aanhoudt tot in het weekend. Op zondag biedt men een frequentie aan van minstens om de twee uur op die sterke assen, met in de namiddag een betere frequentie dan om de twee uur. Men wil gaan voor dit netwerk van vaste verbindingen, met de middelen die vandaag vanuit het kernnet van De Lijn komen en een deel middelen vanuit het vervoer op maat.

Voor VoM werden vier onderdelen gedefinieerd (zie slide 44). Ten eerste heeft men een deel van het geld gebruikt om het vaste net te ondersteunen. Een deel van de middelen voor VoM die van de belbus komen, worden straks gebruikt om bijvoorbeeld de zondagbediening met vaste lijnen te implementeren.

Ten tweede heeft men een ander substantieel deel van de pot VoM gebruikt voor het flexvervoer. De belbus is vandaag een belangrijke speler voor redelijk wat bewoners in het landelijke gebied. Het was voor de leden van de vervoerregioraad een no-go om geen oplossing te bieden voor die reizigers. In deze regio is gebiedsdekkend een flexsysteem naar voren geschoven als onderdeel van VoM.

Er is ten derde ook gekeken naar deelsystemen. Ten slotte heeft men voor deze vervoerregio een stuk budget aan de kant gehouden om het grensoverschrijdend vervoer met Noord-Frankrijk op punt te zetten. Daar lopen wat proefprojecten. Als die proefprojecten succesvol zouden zijn om samen met de Franse partners in een cofinanciering te stappen, zijn er langs Vlaamse kant dus al middelen voor grensoverschrijdend vervoer. Daar wordt heel veel belang aan gehecht. Tijdens de vervoerregioraad van 21 juni 2023, waar het ging over de uitrol van het vervoer op maat en het flexvervoer door De Lijn, werden de budgetten toegekend. Dat is een unanieme beslissing waarin het flexvervoer zoals het door De Lijn zal worden geïmplementeerd, is omarmd en goedgekeurd.

Lieven Van Eenoo toont een kaart van het toekomstige flexvervoer (zie slide 45), een zeer belangrijk onderdeel van het vervoerplan. De vervoerregio wilde geen netwerk goedkeuren als er geen vangnet is. Ook al komt er straks een sterker vast openbaarvervoernetwerk, toch zijn er wat gaten in dat netwerk en daar wonen ook mensen die zich willen verplaatsen. Men wilde een gebiedsdekkend flexvervoer, namelijk belbus 2.0. Dat zal op een ongeveer gelijkaardige manier werken als de huidige belbus.

In de vervoerregio wordt al een paar jaar verteld dat de belbus verdwijnt. Daar is heel veel ongerustheid over bij klanten en bij chauffeurs. In 2020 is al beslist dat er een nieuwe belbus komt. De aanbesteding daarvoor loopt. De Lijn voorziet in de gunning 12 tot 24 voertuigen, 12 voertuigen op een zondag tot 24 in de spits op een schooldag. Zo zal men erin slagen om een gebiedsdekkend aanbod te geven voor deze vervoerregio. Men gaat ook een paar antennes naar links en rechts doorsturen. Een stuk van Koksijde bijvoorbeeld en een stuk van Nieuwpoort en Middelerke zitten ook in het flexgebied. In afspraak met de vervoerregio Oostende doet men vanuit de vervoerregio Westhoek een aanbod dat men wil in de vervoerregio Oostende. Men neemt dat op in het flexgebied Westhoek omwille van de efficiëntie. Anders moet men voor een paar achterliggende dorpen in de regio Oostende een aparte belbus inzetten wat in de kosten-batenverhouding niet goed zou zijn. Omdat men kiest voor een gebiedsdekkend verhaal zijn er geen witte vlekken. Ook richting vervoerregio Midwest voorziet men een aantal antennes.

Er komt een amplitude-uitbreiding aan. In de aanbesteding van De Lijn en in de middelen van de regio is namelijk voorzien dat de amplitude op weekdays en weekenddagen ook een avondbediening kan inhouden. Er zit een avondbediening bij, gebiedsdekkend, tot 23 uur op weekdays, zaterdag en zondag. Men is nog aan het kijken of die amplitude in de weekends eventueel nog iets later kan om het sociale leven in de Westhoek een duwtje te geven in en rond de vier steden in deze regio.

Vervolgens zijn er de deelsystemen (zie slide 46). Die zijn relatief beperkt. Men heeft deelfietsen beschouwd als lastmileoplossing. Men is op zoek gegaan naar locaties, bushaltes, treinstations, waar de deelfiets een oplossing kan bieden in plaats van de flexbus, dus waar men de beide zal kunnen aanbieden. Men hoopt dat de klant de deelfiets zal gebruiken eerder dan dat er een dure flexbus naartoe

moet worden gestuurd. De klant zal altijd het dubbele aanbod krijgen. Deelfietsen zijn niet gebiedsdekkend, maar zijn er op specifieke spots in functie van bereikbaarheid van locaties. Vleteren is zo een spot, van waaruit de abdij bereikbaar is.

Voor de deelwagens is ervoor gekozen om in iedere gemeente van de regio twee deelwagens te voorzien. Dat gaat vooral over het ondersteunen van het systeem dat vandaag in opbouw is. Men zal aan de intercommunale vragen of zij bereid is om voor deze vervoerregio een overeenkomst te sluiten met de minister om de deelsystemen uit te rollen. Er is goede hoop dat de intercommunale dat zal willen doen, maar er moet nog worden gewacht op de formele beslissing van de raad van bestuur.

2.4.2. *Case vervoerregio Leuven*

Lien Bauwens behandelt de vervoerregio Leuven, waarin 31 gemeenten liggen en de centrumstad Leuven. De meeste lijnen gaan richting Leuven. Er zijn ook lijnen die een interstedelijke verbinding maken, bijvoorbeeld Tienen-Diest of Aarschot-Mechelen. Een belangrijke zone is de Druivenstreek waar de lijnen gericht zijn op Brussel.

De vervoerregio Leuven heeft duidelijk gekozen voor een gefaseerde aanpak, in eerste instantie wegens de grootte. Daarnaast had De Lijn de wens om een aantal kleine optimalisaties uit te voeren, vooral wat betreft bus-busaansluitingen en trein-busaansluitingen. Bij de gemeenten zijn er een aantal mobiliteitsplannen in opmaak. Dat heeft ook een invloed gehad. Tienen bijvoorbeeld vraagt om opnieuw een centrumbediening te voorzien naar de markt. In de prioritering is ook gekeken naar de reizigersaantallen. Verder speelde de budgetneutraliteit per fase een rol. Men heeft gekeken hoe men de gebieden kon combineren zodat de budgetneutraliteit gewaarborgd werd, en ook deels in functie van de beschikbare bussen.

Lien Bauwens toont slide 48 met de verschillende fases zoals ze binnen de vervoerregio gedefinieerd zijn. De eerste fase, tussen Diest en Aarschot, heeft men vandaag al uitgevoerd. De tweede fase ligt voornamelijk in de Druivenstreek en de regio Brussel-Leuven. Er is ook een klein stukje rond Landen maar dat wordt nu uitgevoerd in de vervoerregio Limburg. In de tweede fase wordt ook een stukje van de stad Leuven geüpdatet, meer bepaald de optimalisaties die men al kon doen. Het volledige stadsnet zal pas worden uitgerold in fase 4. Ook VoM-flex zal starten in fase twee, in combinatie met een aantal vaste lijnen verspreid over het hele gebied. Fase 3 zal voornamelijk de regio Leuven-Tienen behelzen en in fase 4, op 1 januari 2025, zal de rest worden uitgerold, met als einde de stad Leuven.

Op dit ogenblik rijdt ongeveer 45 procent zoals voorzien binnen het OV-plan. Met de invoering van fase 2 zit men boven de 50 procent. Er is nog een belangrijk deel gepland in fase 4 (zie slide 49).

De belangrijkste maatregelen die zullen worden ingevoerd in fase 2 in de regio tussen Brussel, Kortenberg en Leuven zijn zichtbaar op een kaart (zie slide 50). De rode lijn is de belangrijkste. Ze maakt de verbinding tussen Brussel en Leuven via de N2. Men gaat daar met frequenties van 15 minuten rijden gedurende de hele dag, waardoor het aanbod erg wordt verhoogd. Die lijn gaat ook Gasthuisberg bedienen. Daarnaast zijn er de groene en de blauwe lijn die elk een frequentie van een half uur zullen hebben en die gecombineerd met de zone Herent een frequentie van een kwartier hebben. Samen met de kwartierfrequentie van de rode lijn is dat een zeer sterke ontsluiting richting Leuven. Daarnaast maakt de groene lijn ook de verbinding richting luchthaven. Het is heel moeilijk om lijnen op verschillende plaatsen te koppelen. Hier is de lijn niet alleen gekoppeld aan het treinstation in Nossegem, met treinen die richting Brussel en richting Leuven gaan, maar heeft men ook de overstap kunnen garanderen naar de groene lijn op locatie nummer 6

en tegelijkertijd de cadans gegarandeerd op locatie nummer 3. Dat is een knap staaltje van de mobiliteitsontwikkelaars.

Vervolgens toont Lien Bauwens een kaart met het aanbod in de Druivenstreek met de lijnen die Brussel bedienen (zie slide 51). Er is een kwartierfrequentie op de verbinding van Overijse naar Brussel en een snelle lijn van Overijse naar Brussel via de snelweg. De lijnen sluiten allemaal aan op het treinnetwerk in de drie treinstations. Op punt 6 is er een overstap mogelijk van bus op bus om door te rijden richting Waver. De koppeling van de lijnen aan de treinstations maakt dat de overstappen tussen bus en bus niet altijd super zijn. Men moet verder evolueren naar een volgende fase waar men ziet waar de meeste overstappers zijn. Daar kan men misschien verschuiven met een paar minuten. Dat zal men blijvend moeten evalueren.

Tot slot toont de spreker een kaart die de eerste opwaardering van het stadsnet van Leuven toont (zie slide 52). Men heeft de lijnen op zich nog niet veranderd. In fase 4 krijgen ze hun uiteindelijke update. In fase 2 krijgen ze al een ophoging. Ze gaan ofwel wat vroeger rijden ofwel wat later ofwel een combinatie van de twee. De paarse lijn krijgt een 7/7-bediening, waarmee de Brabanthallen in Leuven en Wijkmaal een beter bediening krijgen, wat een vraag was van de stad Leuven. Lijn 3, die de verbinding maakt tussen het ziekenhuis Pellenberg en het ziekenhuis Gasthuisberg, krijgt een ophoging in het weekend.

Minister *Lydia Peeters* dankt iedereen voor de inspanningen. Na lang te hebben gepraat over het decreet Basisbereikbaarheid, is men nu overgegaan tot actie op het terrein. Er zijn al heel wat positieve stappen gezet. Ook de VVSG staat positief tegenover wat er al gebeurd is. Met vereende krachten kan men van de basisbereikbaarheid een positief verhaal maken waar iedereen wel bij zal varen, op de eerste plaats de reiziger.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Wim Verheyden

Volgens *Wim Verheyden* is de nieuwe doelstelling van basisbereikbaarheid het verhogen van de stiptheid en de klantentevredenheid. Na een paar dagen al verschenen de eerste krantenartikelen waarin stond dat veel mensen veel minder goed af zijn met deze nieuwe vorm van openbaar vervoer. In een krantenartikel staat dat meerdere Vlamingen vaststellen dat hun rit verslechterd is. Hij verwijst naar iemand die dagelijks pendelt van Gent naar Brugge, geen rijbewijs heeft, en 300 meter moest stappen vanaf de halte naar het werk, maar nu 1,3 kilometer moet stappen. Dat betekent vroeger opstaan en vroeger vertrekken. Hij zegt ook dat de communicatie veel beter kon. In de winkel van De Lijn heeft hij niets zien hangen. Een lijst met de haltes en lijnen die verdwijnen, zou toch minstens moeten uithangen. Een tweede voorbeeld is een dame uit Lebbeke die slecht ter been is, zich verplaatst met de scootmobiel en voor wie de halte nu plots 600 meter verder is. Dat is een heel eind. Met haar scooter kan ze wel wat rondrijden maar niet naar Dendermonde of Aalst. Aan de nieuwe bushalte heeft ze 50 centimeter plaats, wat niet genoeg is om een scootmobiel te parkeren. Aan de bushalte had ze een plakkaat gezien met de melding dat de halte werd geschrapt, terwijl op de website van De Lijn stond dat het om een verbetering ging.

Op heel wat locaties blijkt dat het VoM nog niet volledig ter beschikking is. Wim Verheyden vraagt aan Filip Boelaert hoe het komt dat die deelsystemen niet beschikbaar zijn terwijl de eerste fase uitgerold is en er al heel wat mensen zijn die nadeel ondervinden van de nieuwe dienstregeling. Zij zouden net een beroep moeten kunnen doen op die deelsystemen. Waar stukt het? Volgens hem is het primordiaal dat die al ter beschikking zijn om de mensen in het systeem mee te krijgen.

Hoe wil men mensen meekrijgen in het verhaal van het openbaar vervoer wanneer men nu al wordt geconfronteerd met een aantal tekortkomingen?

Wim Verheyden verwijst naar de kritiek van de VVSG, dat het schoentje knelt bij de Hoppinpunten. Waar gaat het fout? Is dat bij de aanbesteding? Hoe komt het dat het op bepaalde plaatsen uitgerold geraakt en op andere plaatsen niet?

De vraagsteller gelooft het mooie verhaal van Ann Schoubs over de Hoppincentrale, voor zover het gaat over mensen die digitaal mee zijn. Hij stelt vast dat heel wat reizigers niet over een smartphone beschikken. Sommige mensen worden gedreven naar het openbaar vervoer omdat ze geen wagen kunnen betalen, en in de toekomst zeker geen duurdere elektrische wagen. Hoe gaat men die mensen toch kunnen bereiken? Hoe zullen zij een beroep kunnen doen op de Hoppincentrale? Hij verwijst naar het flexproject in Puurs-Sint-Amands. Hij hoort van een reizigersorganisatie dat de flexbus daar slechts voor 50 procent werkt. Er zijn twee redenen. Een eerste reden is dat de flexbus gewoon niet komt opdagen. Hoe komt dat? Een tweede reden is dat men in de helft van de gevallen niet binnengeraakt in die hoogtechnologische centrale die alles moet coördineren en sturen. Wat is daar succesvol aan?

De lokale reizigersorganisatie vreest voor meer blinde vlekken in het landschap na de invoering van het kernnet en het aanvullend net, zeker nu de flexbus onvoldoende komt opdagen. Heel wat reizigersorganisaties stelden al bijzonder veel kritische vragen en hadden veel bedenkingen bij de basisbereikbaarheid. Het is misschien nog vroeg maar de eerste signalen zijn volgens Wim Verheyden niet echt hoopgevend.

Er is een aanpassing aan zowat 25.000 haltes en een op de vier routes verandert. Dat heeft gevolgen voor passagiers maar ook voor personeel, aldus Wim Verheyden. Binnen De Lijn moet er nog sociaal overleg plaatsvinden met de chauffeurs, want voor hen verandert er veel. Hij vraagt aan Ann Schoubs of dat sociaal overleg er ondertussen is geweest, en zo ja, wat het resultaat van dat overleg is. Wat waren de reacties van de chauffeurs? Het verloop van chauffeurs bij De Lijn is immers groot.

Er is gezegd dat men na elke fase twee keer per jaar kan bijsturen. In de gemeente van Wim Verheyden, die gelegen is in een uithoekje van de regio Mechelen, bleek dat met de basisbereikbaarheid het openbaar vervoer er niet op verbeterde maar erop achteruitging. Hij vroeg aan de schepen van Mobiliteit, die ook voorzitter is van de vervoerregio, om al een aantal aanpassingen door te voeren. Zij antwoordde dat dat niet kon. Hij hoort nu dat na elke fase twee keer per jaar kan worden bijgestuurd. Wat is het nu? Kunnen er eventueel nog lijnen worden verplaatst of bijkomende lijnen worden voorzien? Bijsturing zal vrij snel nodig zijn.

3.2. Els Robeyns

Els Robeyns wijst erop dat men voor de start van basisbereikbaarheid is afgestapt van de big bang en is overgeschakeld naar een gefaseerde uitrol. Zij haalde al eerder aan dat een gefaseerde uitrol gecombineerd met budgetneutraliteit, waarbij in de eerste fase het vervoer op maat en de deelsystemen er nog niet zijn, bijzonder moeilijk of bijna onmogelijk is. Men zou eerst een vervoersautoriteit onder het departement zetten die de regie in handen zou nemen en waarbij De Lijn alleen nog de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net zou zijn. Ondertussen heeft men het geweer van schouder veranderd en is De Lijn de beheerder van het hele vervoersnet. Dat is een serieuze omschakeling met een aantal consequenties. Ondertussen is men al twee zittingsperiodes met die fameuze hervorming bezig maar tot nu toe is er spijtig genoeg niemand beter van geworden, integendeel. De eerste zittingsperiode is vooral opgegaan aan besparingen en aan het

opmaken van het decreet, dat vol constructiefouten zit en snel door het parlement is gejaagd. In de huidige zittingsperiode moest de opstart en de uitwerking van het decreet plaatsvinden, maar deze periode is gekenmerkt door deadlines die telkens niet werden gehaald en uitvoeringsbesluiten en decreten die werden aangenomen maar achteraf moesten worden bijgestuurd of geschrapt. Nu zit men met een gefaseerde uitrol waar tot nu toe niemand tevreden over lijkt en die door de opgelegde budgetneutraliteit van in het begin op zijn limieten stoot.

Els Robeyns citeert een aantal krantenkoppen die kritisch zijn over de huidige situatie. Ze meent dat men op een punt gekomen is dat nog nooit zo weinig mensen tevreden waren over het openbaar vervoer, dat de inkomsten van De Lijn nog nooit zo laag zijn geweest en er weinig perspectief is om nieuwe reizigers aan te trekken.

Ze vraagt aan Ann Schoubs hoe zij de uitrol van de fases 0 en 1 evalueert. Dat men is gestart, is volgens Els Robeyns het enige positieve. Ondanks de verklaringen dat er veel gewerkt is op communicatie, zijn er net heel veel klachten over slechte en laattijdige communicatie. Zo kwam er pas communicatie door de minister twee weken voor de invoering van de eerste fase. Aan haltes hangt vaak niet de juiste informatie en informatie wordt vaak gegeven via een QR-code, terwijl niet iedereen daarin mee is en men zo veel mensen in de kou laat staan. Els Robeyns hoopt dat het vanaf fase 2 beter verloopt, zoals werd meegedeeld, en dat de discussies over fase 2 vroeger beslecht worden, zodat de communicatie sneller op punt kan worden gezet.

Wat Brugge betreft maakte ze zich eerder al zorgen over het verdwijnen van haltes en lijnen in het centrum. De kritiek hierop komt de laatste dagen fel naar boven. Hoe zal hierop worden gereageerd? Ze wijst ook naar de kritiek van een 80-jarige vrouw uit Oost-Vlaanderen omdat er een bushalte aan een crematorium wordt afgeschaft en waarvoor ze 1500 handtekeningen verzamelde. Hoe wordt omgegaan met dat protest? Er wordt altijd gezegd dat de klant centraal staat, maar hoe kan de klant centraal staan als hij niet gehoord wordt?

Een volgende vraag van Els Robeyns mag ook schriftelijk worden beantwoord. Zij had graag dat de commissieleden een overzicht zouden krijgen van het aantal geschrapte haltes en lijnen per vervoerregio. Als ze het goed heeft, zouden dat er 180 zijn voor fase 1. Daarnaast had ze graag een overzicht van het aantal mensen in Vlaanderen dat binnen een straal van 250, 500, 750 meter of verder van een bushalte woont. Ondertussen heeft de Vlaamse Regering immers een norm gezet van 250 meter voor laadpalen voor elektrische wagens maar de norm voor haltes van openbaar vervoer is verdwenen. Het kan toch niet de bedoeling zijn om straks meer laadpalen dan bushaltes te hebben.

De *voorzitter* merkt op dat hierover beter een schriftelijke vraag kan worden ingediend.

Els Robeyns vraagt aan Ann Schoubs hoe men nieuwe reizigers gaat aantrekken voor het openbaar vervoer. Zijn er bepaalde ambities in de verschillende fases? Spijtig genoeg maken vandaag nog heel weinig mensen gebruik van het openbaar vervoer. Anderzijds zijn er hoge ambities in het VEKP van de Vlaamse Regering. Men zal meer moeten doen dan alleen mensen op de fiets krijgen, men moet mensen ook op het openbaar vervoer krijgen. Hoe gaat men dat doen?

In het overzicht van de percentages van uitvoering kan men vaststellen dat in de ene vervoerregio fase 1 al voor 80 procent is uitgevoerd, bijvoorbeeld in Antwerpen, en in een andere vervoerregio slechts voor 20 procent, bijvoorbeeld in Limburg. Dat is een serieuze discrepantie. De minister heeft eerder gezegd dat men niet zou starten in een aantal vervoerregio's maar gefaseerd in heel

Vlaanderen tegelijk. Als het een gefaseerde aanpak is met dergelijke grote verschillen per regio, zullen er dan geen hiaten ontstaan?

Els Robeyns komt tot het vervoer op maat. Ann Schoubs heeft bevestigd dat ondertussen alle aanbestedingen per vervoerregio er zijn en dat er in elke vervoerregio een akkoord is dat op 13 juli globaal aan de raad van bestuur zal worden voorgelegd. In de ene vervoerregio is er een beetje budget over en in een andere is er wat te kort.

Hoe staat het met de afspraken over de tarieven van het openbaar vervoer? Dat zit nog altijd op het niveau van de vervoerregio's, terwijl die het liefst zouden hebben dat er een uniform tarief zou komen voor alle vervoerregio's.

Hoe zit het met de deelmobiliteit die onder het vervoer op maat zit? Is daar al een zicht op tarieven? Zal flexvervoer en deelmobiliteit in elke vervoerregio evenveel kosten? Zal een deelfiets of deelwagen kunnen worden gebruikt met een OV-abonnement? Hoe zal er binnen een vervoerregio een onderscheid worden gemaakt tussen een deelwagen onder het vervoer op maat en een reguliere deelwagen? Zit die deelmobiliteit ook in de Hoppincentrale?

Er is sprake van dat 57 procent van de Hoppincentrale werd bereikt via de app. Is dat hetzelfde percentage voor de belbuscentrale vandaag? Kan men vaststellen dat het aantal unieke gebruikers verhoogt door het gebruik van de app? Zijn daar bevragingen over gedaan?

Wat betreft het contract met Via vraagt Els Robeyns hoe de vergoedingen en de financiële stromen van de Vlaamse overheid richting de Hoppincentrale verlopen. Ze zijn nog aan het proefdraaien. Heeft het uitstel van basisbereikbaarheid en vervoer op maat een impact op die vergoedingen? Zijn er misschien schadeclaims geweest door het uitstel van de Hoppincentrale? Het contract is ondertussen overgedragen naar De Lijn, wat inhoudelijk geen enkele consequentie zou hebben. Mag zij ervan uitgaan dat de Vlaamse overheid die het contract heeft afgesloten garant staat voor de eventuele financiële risico's die aan het contract verbonden zijn, of is dat De Lijn?

Els Robeyns komt tot het statuut en de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs die het vervoer op maat gaan uitvoeren. Vandaag vallen de buschauffeurs onder het statuut van geregeld vervoer. Zal dat zo blijven als zij met flexvervoer rondrijden of gaan zij in minder gunstige, preciaire statuten terechtkomen? Het mag volgens het parlementslid absoluut niet de bedoeling zijn dat zij onder de taxiregeling zouden vallen, waar andere arbeids- en loonvoorwaarden gelden.

Els Robeyns verwijst naar een voorstel van decreet om een aantal zaken juridisch met elkaar te laten rijmen (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1662/1). Ondertussen lijkt dat voorstel van decreet van de baan. Is er een juridische basis voor De Lijn om het flexvervoer te laten aanbesteden of gaat men de deur openzetten voor procedures voor de Raad van State?

Els Robeyns sluit af met de vraag wanneer heel de basisbereikbaarheid, zoals voorzien in de big bang, uitgerold zal zijn.

3.3. Stijn Bex

Uit de toelichtingen van Lieven Van Eenoo en Lien Bauwens leidt *Stijn Bex* af dat er enorm veel werk wordt verzet op het terrein. Dat neemt niet weg dat men vandaag kritisch moet kijken naar hoever het staat met de hele hervorming en wat die op het terrein zal betekenen voor de burger die goed openbaar vervoer verdient.

De minister heeft er op een bepaald moment voor gekozen om niet te starten met een big bang. Volgens Stijn Bex zal de big bang er toch zijn op 1 januari 2024. Een half jaar geleden was er al een kleinere knal, en op 1 juli 2023 was er een iets grotere knal. Fase 2 is een vrij omvangrijke fase. Dan zal het hele flexvervoer van start moeten gaan en zal er hopelijk ook al wat gebeuren rond deelmobiliteit. Pas op dat moment zal voor veel Vlamingen duidelijk worden wat er allemaal aan het openbaar vervoer verandert. Dat neemt niet weg dat er nu al een aantal stappen worden gezet. Volgens hem is het logisch dat wanneer men zo een hervorming doet, er kritiek en klachten komen als er iets verandert aan de persoonlijke situatie van mensen. Aan Ann Schoubs en de minister vraagt het parlementslid in welke mate er op de vragen en klachten snel wordt gereageerd. Krijgen zij antwoorden? Wordt er effectief gekeken naar hoe bepaalde dingen kunnen worden verbeterd? Dat is in elke fase van deze hervorming zeer belangrijk.

Stijn Bex wijst op een aantal algemene punten van kritiek die blijven. Heel de hervorming gebeurt met een gesloten portefeuille, wat een bijzonder moeilijke, zelfs bijna onmogelijke opdracht is voor iedereen die daarbij betrokken is. Het is een politieke keuze van deze Vlaamse Regering. Dat betekent volgens hem dat er gaten zullen blijven vallen. Als de gaten niet worden ingevuld, is dat zeer problematisch voor heel wat mensen die zo een slechter aanbod zullen krijgen in de toekomst. De Groenfractie begrijpt dat echt niet en betreurt dat de minister na vier jaar ministerschap nog altijd niet heeft beslist om daar verandering in te brengen.

Een andere algemene kritiek komt van de reizigersorganisaties, die niet alleen vragen om goede communicatie te voeren maar om veel meer dan vandaag echt betrokken te worden bij de plannen en sneller inzage te krijgen in wat er op het terrein gaat gebeuren. Uit de vervoerregioraden komt de feedback dat zelfs leden van die raden vaak op basis van partiële informatie en laat bezorgde stukken beslissingen moeten nemen. Soms hebben die leden het gevoel dat ze niet alle informatie hebben die anderen in die vervoerregioraad wel hebben. Er zijn dus nog altijd verbeteringen mogelijk voor wat betreft het democratische karakter van de hervorming, waar de minister steevast mee schermt.

Stijn Bex wil graag weten hoe minister Lydia Peeters kijkt naar de kritiek die op de eerste fase van de basisbereikbaarheid wordt gegeven. Volgens hem is het heel belangrijk om te evalueren wat niet perfect verliep.

Het flexvervoer zal voor alle vervoerregio's worden gegund door de beslissing van de raad van bestuur van De Lijn op 13 juli 2023. Stijn Bex stelt zich hierbij de vraag hoe het staat met de Hoppinpunten die belangrijk zullen zijn om dat allemaal goed te laten verlopen. Hij verwijst naar zijn schriftelijke vraag hierover (*Schriftelijke vragen*. VI.Parl. 2022-23, nr. 1286, aan minister Lydia Peeters). Er moesten meer dan tweeduizend Hoppinpunten worden aangelegd. Vandaag zijn er nog maar 144 gerealiseerd, waarvan de meeste in de stad Leuven. De minister heeft eerder gezegd dat 345 van de Hoppinpunten cruciaal zijn omdat daar deelmobiliteit zal worden aangeboden in het kader van vervoer op maat. Van die specifieke punten zijn er nog maar elf gerealiseerd en 96 gepland. 238 van die punten zitten nog altijd in de studiefase. De minister hoopt op de lokale besturen om de Hoppinpunten aan te leggen. De VVSG is enthousiast over de beslissing die de Vlaamse Regering heeft genomen, maar nog geen enkel lokaal bestuur heeft de weg gevonden naar de projectsubsidies die de minister hiervoor ter beschikking heeft gesteld.

Het lijkt het parlementslid een enorm probleem dat er bij de hervorming en de kleine big bang, die er op 1 januari 2024 zal komen, slechts een zeer klein aantal Hoppinpunten beschikbaar zal zijn. Dat betekent dat er ofwel heel veel in het honderd zal lopen ofwel dat het verhaal van de Hoppinpunten veel groter is voorgesteld dan het eigenlijk is. Het lijkt hem belangrijk dat die Hoppinpunten effectief operationeel zijn en de mensen er een infozuil kunnen raadplegen. Hij vraagt daarbij aan

Filip Boelaert waarom er drie verschillende soorten zuilen zijn en waarin die van functie verschillen. Dat lijkt hem bijzonder problematisch.

Het valt Stijn Bex op dat voor het flexsysteem in de vervoerregio Vlaamse Rand er 199.000 euro op jaarbasis wordt uitgetrokken. Dat is iets meer dan 500 euro per dag voor een vervoerregio van meer dan 600.000 mensen. Wat kan men daarmee doen? De minister zei eerder dat het mogelijk was dat men op bepaalde momenten misschien extra vragen zal krijgen van vervoerregio's en dat men die op dat ogenblik zal evalueren. Betekent dat dat ze geen extra budgettaire vragen heeft gekregen van de vervoerregio's of is de Vlaamse Regering toch blijven vasthouden aan de politiek van de gesloten enveloppe en zijn er geen extra middelen ter beschikking gesteld?

Stijn Bex heeft al via mail enkele vragen overgemaakt over de aanbestedingen voor het flexsysteem. Hij zal ze als schriftelijke vraag indienen.

Het parlementslid heeft nog een aantal vragen voor Ann Schoubs over de overeenkomst van september 2021 met Via over de uitbating van de mobiliteitscentrale. Er zit wat vertraging op het ogenblik dat Via geld kan beginnen te verdienen aan dat contract. Daarover zijn er nog vragen bij Via. Is er een overeenkomst gesloten om in een bepaalde schadevergoeding te voorzien? Wie betaalt die schadevergoeding? In het contract met Via is bepaald dat afhankelijk van de manier waarop het contact tussen de reizigers en de mobiliteitscentrale verloopt, de prijszetting anders is. Het is eigenlijk in het voordeel van Via om zoveel mogelijk telefonische oproepen te hebben en in het voordeel van De Lijn dat de vragen zoveel mogelijk online en digitaal verlopen. Waar zit het risico? Volgens hem moet men er altijd voor zorgen dat iedereen die niet vlot online kan werken, ook telefonisch aan informatie kan geraken. Tegelijkertijd is het ook de bedoeling om de totaalfactuur zo laag mogelijk te houden, tenzij men zegt dat, ongeacht hoeveel men aan Via moet betalen, De Lijn het contract overneemt en minister Peeters heeft toegezegd dat zij met middelen over de brug komt wanneer men de jaarlijkse factuur krijgt. Hoe is dat afgesproken? Wie draagt het risico van het contract?

In de commissie is recent gesproken over de app waar de chauffeurs van het leerlingenvervoer moeten ingeven of de leerlingen effectief zijn opgestapt (*Vragen om uitleg*. VI.Parl. 2022-23, nr. 2440, 2445 en 2447). Dat lijkt Stijn Bex een app die kadert binnen de opdracht die Via heeft gekregen. Is dat zo? Is daar een meerprijs voor betaald of zit dat in de opdracht van Via volgens het contract? Als daar een meerprijs voor is, had het parlementslid graag vernomen waarom er vlak voor er met Via werd samenwerkt, een nieuwe app is ontwikkeld en hoeveel de meerkosten bedragen.

De mobiliteitscentrale zal op 1 januari 2024 volop beginnen te draaien. Dat is nog een grote stap verwijderd van de eerder bescheiden proefprojecten die er zijn gebeurd. Stijn Bex vraagt in welke mate Ann Schoubs er vertrouwen in heeft dat het allemaal goed zal werken.

De Lijn heeft zeer trots gecommuniceerd dat men op de app van De Lijn online kan volgen waar een bus zich bevindt. Is dat iets wat ook in het kader van de opdracht van de mobiliteitscentrale gebeurt of is dat een project dat door De Lijn wordt gedaan, een paar maanden voor de mobiliteitscentrale dat gaat doen? Is dat een efficiënte besteding van middelen? Via zou zoiets toch binnen een paar maanden ter beschikking moeten stellen.

De minister heeft altijd gezegd dat alle aanbieders van mobiliteit, of die nu een contract hebben met de Vlaamse overheid of niet, via het contract van Via kunnen worden geraadpleegd door de burger, aldus Stijn Bex. Dat zou een superefficiënt systeem worden, maar het feit dat Ann Schoubs zegt dat MaaS-level 3 en 4 daar

niet in zitten, toont aan dat dat niet klopt. Zo had hij het ook begrepen van de uitleg die hij heeft gekregen toen hij te gast was op het Departement MOW. Dat betekent dat men een contract heeft getekend waar toch niet alles in zit wat de minister had verwacht. Men kan niet van de minister verwachten dat zij elk contract tot in de details gaat lezen. Eerder is gezegd dat men met Via ging onderhandelen en dat men hoopte om dat zonder meerkosten te kunnen doen. Hij gelooft niet dat men dat met een privébedrijf zonder meerkosten gedaan kan krijgen. Hij vraagt zich af wat de meerkosten zullen betekenen en of het haalbaar is om dat te doen.

Stijn Bex komt tot het voorstel van decreet van enkele collega's dat werd ingetrokken (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1662/1). Hij heeft de tekst ervan grondig doorgenomen. Bij de vorige voortgangsrapportage heeft hij al gezegd dat het volgens hem bizar was dat het openbaredienstencontract dat met De Lijn is afgesloten een aantal afspraken omvat waarbij De Lijn taken gaat doen die volgens het decreet Basisbereikbaarheid eigenlijk toebedeeld werden aan de Vervoersautoriteit en dat er een aantal andere afspraken zouden worden gemaakt. Normaal gezien maakt men eerst een decreet om een wettelijke basis te voorzien om vervolgens als overheid overeenkomsten af te sluiten. Hij was wel blij dat na de aanbevelingen van de MORA de collega's een voorstel van decreet hadden uitgewerkt. Uit de tekst begrijpt Stijn Bex dat het de bedoeling was om De Lijn de bevoegdheid te geven om vervoer op maat uit te rollen, om de mobiliteitscentrale aan te sturen en om het evenementenvervoer te organiseren. Leerlingenvervoer is wettelijk gezien al een opdracht van De Lijn. Als hij het goed begrijpt, is er geen wettelijke basis voor De Lijn om die opdrachten uit te voeren. Wat zijn daarvan de mogelijke juridische gevolgen? Hij weet niet hoe de dynamiek tot stand is gekomen. Hebben de collega's van de meerderheid zelf de pen vastgehouden en zijn ze vervolgens door de minister teruggedroepen en werd gezegd dat het niet nodig was om een decreet te maken? Of had de minister een tekst geschreven en waren de collega's zo bereidwillig om die in te dienen als een voorstel van decreet om bijvoorbeeld een advies van de Raad van State te vermijden? Wat is de visie van de minister over het wettelijke kader dat hier nog nodig is? Is zij van plan om nog een initiatief te nemen? Het parlementslid vraagt om het advies van de Raad van State te vragen over een aantal juridische moeilijkheden die daarmee gepaard zouden kunnen gaan. De Lijn gaat nu het flexvervoer toewijzen, maar eigenlijk moet men nog een decreet goedkeuren waarin De Lijn de bevoegdheid krijgt om dat te doen. Hoe zit het met de juridische zekerheid? Kunnen bijvoorbeeld bedrijven die de aanbesteding niet winnen, op die grond naar de rechter stappen en de toewijzing aanklagen?

Stijn Bex sluit af met de mensen proficiat te wensen die zeer goed werk leveren. Ze doen dat in een bijzonder moeilijk kader dat door deze Vlaamse Regering tot stand is gebracht en met te weinig middelen. Hij vreest dat de burger daarvan vandaag al en zeker vanaf 1 januari 2024 de gevolgen zal dragen. Hij hoopt dat de minister en De Lijn hun uiterste best doen om de vragen die komen, goed op te volgen, en de mensen te helpen met een aanpassing in het aanbod dat bestaat.

3.4. Jos D'Haese

Jos D'Haese meent dat er problemen blijven met de transparantie over het beleid. Wanneer men bijvoorbeeld naar halteplannen vraagt, krijgt men het antwoord dat men die niet kan krijgen omdat men daar nog aan werkt tot 1 januari en het zolang werkdocumenten zijn. Is men bereid tot meer transparantie hierrond? Hij vindt het niet oké dat zelfs de halteplannen die al zijn uitgevoerd, niet kunnen worden gegeven. Dat zijn wat hem betreft geen werkdocumenten meer maar uitgevoerde documenten en die moeten gewoon worden overgemaakt. Ook alle plannen die goedgekeurd zijn, moeten volgens hem gewoon publiek worden gemaakt, anders is het onmogelijk om daar als burger of parlementslid enige controle op te hebben. Hij heeft eerder de indruk dat men schrik heeft dat die plannen naar buiten komen

omdat ze op dat ogenblik concreet worden, de mensen dan zien wat er verandert en daar ofwel zeer tevreden mee zijn ofwel in een heel aantal gevallen minder tevreden en er actie tegen kan worden gevoerd.

Wat betreft de stappen die al ondernomen zijn, stond Jos D'Haese perplex van de plannen in Brugge, omdat hele wijken zonder openbaar vervoer worden gezet. Ook de gemeenteraad van Brugge stond blijkbaar perplex want die heeft bijna integraal zijn kar gekeerd, hoewel dezelfde partijen dat plan wel hadden goedgekeurd in de vervoerregioraad. De stad Brugge legt nu zelfs een eigen buslijn in om de gaten te vullen die De Lijn laat ontstaan. Dat is een bizarre manier van werken. Wat zegt dat volgens Filip Boelaert en de minister over de werking van de vervoerregioraden? Hij heeft de indruk dat men niet goed weet wat men in die vervoerregioraden goedkeurt, met respect voor iedereen die daarin zetelt en daar hard werkt. In Gent gebeurde hetzelfde.

In Brugge legt de stad een eigen buslijn in op eigen kosten en ze betaalt De Lijn om een extra lijn naar Zeebrugge te leggen, aldus Jos D'Haese. Ook de stad Gent komt tussen om extra lijnen in te leggen. De Lijn moet budgetneutraal werken, haalt lijnen weg en dan moeten lokale besturen in de plaats treden en het gemeentebudget daarvoor inzetten. De Vlaamse Regering kan dan wel volhouden dat ze niet bespaart, maar ze duwt de kosten gewoon door naar de lokale besturen. Is het de bedoeling om zo te werken met basisbereikbaarheid? Zal dit ook het geval zijn in andere steden en regio's?

Wat betreft de vervoerregioraden en de zogenaamde bottom-upbenadering die bejubeld wordt, vindt Jos D'Haese het opvallend hoe ontevreden de reizigersorganisaties zijn. Hij hoort vooral heel veel kritiek van die organisaties, namelijk dat ze niet gehoord zijn, dat er een tekort is aan budget, dat er slechte plannen zijn enzovoort. Zit er geen weeffout in de werking van de vervoerregioraden, namelijk dat de reizigersorganisaties veel te weinig betrokken worden? Of zijn dat ook allemaal mensen die aan het begin hun akkoord geven en achteraf hun kar keren? Hij heeft niet de indruk dat men die mensen echt betreft, hoewel ze toch een vrij indrukwekkende kennis van het terrein hebben.

Ann Schoubs zei dat sommige vervoerregio's over hun budget zijn gegaan en andere onder het budget zijn gebleven. Op welke manier zal daarvoor naar een oplossing worden gezocht? Zal het budget van de overgebudgetteerde regio's aangepast worden of zullen hun ambities naar beneden worden gehaald? Of zal er worden geschoven tussen de regio's?

Jos D'Haese vraagt of de Vervoersautoriteit nog bestaat of niet. Hij meent te hebben opgevangen van niet. Hoe zit dat precies?

Hoe zit het met de tarieven en de tariefintegratie? Hij begrijpt dat ticketintegratie door Via zal gebeuren. Hoe gebeurt de tariefintegratie tussen de vijftien verschillende vervoerregio's, die allemaal verschillende flexsystemen en verschillende vaste systemen vervoer op maat aanbieden? Zullen dat vaste tarieven zijn? Zijn het tarieven die gelijkgeschakeld zijn met die van De Lijn? Zeer concreet: vandaag neemt men de belbus met een ticket van De Lijn. Wat kost dat binnenkort als dat een kleiner busje of een taxi is?

De presentatie over de Westhoek vond Jos D'Haese interessant. De kaarten tonen zeer goed de logica van de basisbereikbaarheid: versterking op de centrale lijnen, wat positief is, en daarnaast het wegtrekken van het openbaar vervoer. Hij vraagt aan Lieven Van Eenoo of door deze manier van werken men niet riskeert om de reizigers die verder weg van de grote groene lijnen wonen, te verliezen. Er zijn wel deelfietsen en dergelijke meer, maar men mist toch een zekere aanvoer naar de centrale lijnen.

Er wordt relatief weinig ingezet op deelsystemen in de Westhoek. Die worden gezien als een aanvulling op het openbaar vervoer. Waar flexbussen zijn, kunnen reizigers ook de deelfiets nemen. Men kan zelf kiezen. Jos D'Haese vraagt aan Filip Boelaert of in de andere vervoerregio's dezelfde visie bestaat of dat de deelfiets wordt gezien als een alternatief waarnaast er geen andere modi van openbaar vervoer moeten worden voorzien.

3.5. Karin Brouwers

Karin Brouwers is blij dat ze nog eens de volledige toelichting heeft gekregen want op basis van de krantenberichten van de voorbije dagen was zij zeer ongerust geworden. Die ongerustheid is deels weggewerkt. Bereikbaarheid van de belangrijkste attractiepolen is voor de cd&v-fractie de belangrijkste doelstelling van basisbereikbaarheid. Het openbaar vervoer in Vlaanderen werd compleet herdacht om de reiziger beter te bedienen. Men gaat naar een vraaggestuurd vervoerssysteem, dat bestaat uit openbaar vervoer en deelmobiliteit, dat door de vervoerregio's op poten is gezet, waarin zowel Vlaamse als lokale overheden een ongeziene samenwerking hebben opgezet met De Lijn.

De systeemswitch naar basisbereikbaarheid vertoont nog wat kinderziekten, aldus Karin Brouwers. Fase 1 verloopt niet overal van een leien dakje. Zo zijn bepaalde bedrijventerreinen niet meer vlot bereikbaar, bijvoorbeeld in Londerzeel waar een maatwerkbedrijf met driehonderd werknemers is gevestigd. Dat wringt bij het parlementslid. Het vervoer op maat zou daar oplossingen aan moeten geven maar dat blijkt tot nog toe onvoldoende uitgewerkt. VoM-vast is er wel maar over de gunning van VoM-flex moet nog worden beslist op 13 juli 2023. VoM is de onderste vervoerslaag maar wel een heel belangrijke voor cd&v. Het gaat niet alleen over flexbussen maar ook deelfietsen, deelauto's en collectieve taxi's en het hele flexplusvervoer moet er later nog bij komen. Dat moet er allemaal voor zorgen dat mensen die geen bushalte in de buurt hebben, toch raken waar ze moeten zijn. Zij is bevreesd dat ouderen en mensen met een verminderde mobiliteit, zeker op het platteland, het slachtoffer worden als het systeem niet goed wordt uitgewerkt. Voor wie op het platteland woont en geen auto heeft, moet de stap naar het openbaar vervoer gemakkelijk worden gemaakt. Vervoersarmoede en sociale armoede gaan hand in hand. Vervoer op maat moet echt een oplossing bieden, maar daarover is nu onduidelijkheid. Daardoor dreigt men de big bang in januari 2024 te hebben, zoals eerder gezegd door Stijn Bex.

In de beheersovereenkomst tussen De Lijn en de Vlaamse overheid staat duidelijk dat het kernnet en het aanvullend net slechts kunnen worden uitgerold als het vervoer op maat op punt staat. Die invulling is, in overleg met de vervoerregio's, nog volop bezig. Karin Brouwers meent dat de reiziger op dit moment dan ook onvoldoende weet hoe alles concreet zal werken.

Voor cd&v is het zich kunnen verplaatsen een onmisbaar onderdeel van het participeren aan een leefgemeenschap, bijvoorbeeld via een zinvolle dagbesteding of het deelnemen aan het vrijetijdsaanbod. Voor 65-plussers die geen alternatief hebben en niet meer gemakkelijk met de fiets kunnen rijden, is het heel belangrijk om via openbaar vervoer hun netwerk te behouden. Moderne toepassingen, bijvoorbeeld autodelen, zijn ook niet altijd een evidentie voor deze doelgroep. Als bushaltes wegvallen en het vervoer op maat niet op punt staat, dreigen heel wat mensen – zeker in landelijke gebieden – geïsoleerd te raken en dat wil cd&v niet laten gebeuren. Het plan mag de landelijke regio's niet impacteren en er mag niemand vergeten worden. Karin Brouwers vraagt daarom garanties dat er geen blinde vlekken zouden komen. Minister Lydia Peeters en Ann Schoubs hebben dit weliswaar bevestigd, maar door persberichten ontstaat er toch enige ongerustheid.

Karin Brouwers vraagt of er voor het wegvallen van de 180 bushaltes voldoende alternatieven voorzien zijn en of daar voldoende over gecommuniceerd wordt. De vraagsteller hoopt dat men goed voorbereid is op de grote verandering in januari 2024 en hoopt dat de uitrol beter verloopt dan bij vorige veranderingen. Aangezien de Hoppincentrale nog niet overal is geïmplementeerd, vraagt ze zich af waar mensen terecht kunnen met hun vragen. Het parlementslid suggereert om, naast de vermelde communicatiekanalen, ook de betrokken werkgevers te informeren. Ze verwijst naar het bedrijf in Londerzeel waarbij de werkgever niet op de hoogte was van de veranderingen. Ze vindt het positief dat men bereid is tot bijsturingen.

Zal de voorgestelde timing van fase 2 met start in januari 2024 gehaald worden? Zal het flexplusvervoer een open systeem zijn waar iedereen een beroep op kan doen, en wat zullen de tarieven zijn? Karin Brouwers herhaalt dat het vervoer op maat op punt moet staan voordat verder wordt gegaan met de volledige uitrol.

Ze vraagt ook meer uitleg over de Hoppincentrale: hoe verliepen de pilootprojecten, gaat de centrale al in werking treden bij de nu uitgerolde regio's, welke rol speelt VoM-vast, hoe gaat de centrale geleidelijk worden ingezet, zal er rekening worden gehouden met de input van de deelsystemen, gaan bepaalde lijnen van de TEC daarin kunnen worden opgenomen?

De DAV's en MAV's zijn de grootste bezorgdheden voor cd&v. Karin Brouwers is blij dat deze systemen nog tot januari 2025 de tijd hebben gekregen voor verdere ontwikkeling. Ze vraagt of er al een bestek bestaat voor deze diensten, hoe dat concreet gaat worden aangepakt, en wie er al dan niet aan gaat kunnen participeren.

De vraagsteller vindt het merkwaardig dat de stad Brugge 150.000 euro gaat betalen voor een busverbinding tussen het centrum en Zeebrugge. Het klopt volgens haar niet dat bepaalde steden nu al in nieuwe busverbindingen moeten voorzien. Is er wel goed nagedacht over de netplannen in de verschillende vervoerregio's?

AWV sprak over de doorstroming en 671 kruispunten die gescreend zijn voor fase 1. Hoeveel kruispunten moeten er nog gescreend worden voor fase 2? Is het haalbaar om dit binnen een half jaar te realiseren?

3.6. Bert Maertens

Bert Maertens wijst erop dat de keuze voor basisbereikbaarheid een hele omwenteling en een revolutie in de organisatie van het openbaar vervoer betekent. Hij is het fundamenteel oneens met de centralistische visie van sommige vraagstellers. Voor hem is de kracht en de autonomie van de lokale entiteiten en de vervoerregio's het essentiële uitgangspunt. Vanuit zijn lokale ervaring is het parlementslid voorstander van een maximale autonomie van de lokale regio's. De keuzes die de lokale entiteiten daarbij maken, moeten worden gerespecteerd.

Bert Maertens neemt de 'gazettenpolitiek' op de korrel. In de kranten staat een getuigenis van iemand die zegt dat die nu 1 kilometer moet wandelen naar een halte in plaats van 300 meter. Daar zullen goede redenen voor zijn die in die vervoerregio afgesproken zijn, stelt hij, al kent hij die niet persoonlijk. Bert Maertens stelt voor om die vraag via de geijkte kanalen daar te stellen. Als er een paar gevallen in de kranten verschijnen, zegt men te snel dat het plan op niets trekt, omdat er klachten zijn van iemand die verder moet wandelen.

Jos D'Haese zei dat de regering in de regio Westhoek de centrale drukke lijnen versterkt – een goede zaak volgens Bert Maertens – en de andere lijnen wegneemt. Maar dat laatste gebeurt niet, volgens Bert Maertens. Hij vindt dat er voor een alternatief gezorgd wordt voor de lege bussen die vandaag op sommige lijnen rijden, via flexvervoer en deelsystemen. Bert Maertens feliciteert de medewerkers

van het Departement MOW, De Lijn en de aangestelde studiebureaus voor het werk, dat niet gemakkelijk was.

Stad versus dorp geeft altijd een bepaalde dynamiek, en Bert Maertens vindt dat de evenwichtsoefening goed gebeurd is, minstens in de vervoerregio's en -raden die hij kent. Soms moet men terugkeren naar de essentie van het verhaal, betoogt hij, en dat is dat basisbereikbaarheid een totale omwenteling is van het openbaar vervoer, met heel goede uitgangsprincipes. Een totale revolutie zorgt altijd voor kinderziektes hier en daar. Daar moet men zich niet blind op staren. Bert Maertens wil erover waken dat de 'gazettenpolitiek' hier niet de overhand krijgt en vraagt dat men binnen afzienbare tijd kijkt naar het aantal klachten bij De Lijn.

Over het flexvervoer en het contract met Via werd gezegd dat er geen wezenlijke wijzigingen aan het contract werden aangebracht bij de overdracht. Bert Maertens wil weten of dat betekent dat er geen wijzigingen waren, of slechts kleine wijzigingen, en wat die niet-wezenlijke wijzigingen dan zijn.

Met het vervoer op maat fase 2, die ingaat op Driekoningen 2024, zal het volledige nieuwe net in een zevental vervoerregioraden ingevoerd zijn. Zowel Limburg als bijna alle West-Vlaamse vervoerregioraden zitten daarbij, net als Aalst en het Waasland. Bert Maertens vraagt zich af waarom het daar wel gelukt is, en in andere vervoerregio's niet. Hij vermoedt dat de dynamiek in die vervoerregioraden meegespeeld heeft, maar wil ook weten of er andere elementen zijn.

'Volledig uitgerold' betekent dat het kernnet, aanvullend net en vervoer op maat uitgerold zijn. Maar de deelsystemen zitten daar nog niet in. Bert Maertens vraagt wanneer dat op gang zal komen. Er moeten voldoende aanbieders en voldoende aanbod zijn. Als alle regio's bij dezelfde aanbieder terechtkomen, zal dat een probleem van leveringen creëren. Bert Maertens pleit ervoor om niet alleen de grote spelers aan te spreken, maar ook te mikken op kleinere spelers, zeker als het gaat over deelwagens.

3.7. Marino Keulen

Marino Keulen is hoopvol nadat hij de vertegenwoordigers van de Westhoek en van Leuven gehoord heeft. Zij spreken vanuit de basis, waar het openbaar vervoer concreet vorm moet krijgen. Bij het zien van de oude en nieuwe plannen in de Westhoek denkt hij dat dit de reden is voor basismobiliteit. Er zal meer openbaar vervoer zijn, klantvriendelijk, overlegd met de lokale besturen. Er is een opmerkelijke verbetering in aanbod, in gedragen service, in zondags- en avonddiensten.

Marino Keulen meent dat er sprake is van een karaktermoord op de basisbereikbaarheid en ook op de persoon van minister Lydia Peeters. Journalisten spreken over een geheim plan dat het openbaar vervoer kapot wil maken, met als bewijs dat er 180 haltes verdwijnen. Marino Keulen stelt dat er op dat kleuterniveau wordt geredeneerd, ook door collega's in de commissie, terwijl het gaat om een heel andere organisatie van het openbaar vervoer.

Een van de problemen waar De Lijn mee worstelt, is dat de ritten te lang duren. Het openbaar vervoer is geen concurrentie voor het snelle vervoer omdat er te veel haltes zijn. Zo kan men mensen niet overhalen om van de wagen naar de bus of de trein over te stappen, stelt Marino Keulen. Dat is de hoofdreden waarom die haltes worden geschrapt. Dat kan men helaas niet lezen, en daarom moet men het blijven herhalen, net als het feit dat er vele miljoenen euro's extra investeringen zijn gekomen.

Marino Keulen benadrukt dat men vertrekt van een revolutionair idee, omdat zowel lokale besturen als reizigers niet tevreden waren met De Lijn. Vlaanderen had nood

aan een klantvriendelijk en met lokale besturen overlegd aanbod, en dat mag zijn prijs hebben. Hij verdedigt de investeringen, want het een en ander maakt deel uit van de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en moderniteit van een regio. Maar het gaat niet over budget, het gaat om het volwaardig alternatief voor de inwoners op een ogenblik dat alle wegen en ook het openbaar vervoer vastlopen. De 180 geschrapte haltes zullen geëvalueerd worden. Een halte die door een foute inschatting geschrapt werd, kan opnieuw geïnstalleerd worden na overleg. De geschrapte haltes dienen net om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

155 Hoppinpunten zijn heel cruciaal. Marino Keulen wil daar absoluut op inzetten. Maar dat die Hoppinpunten er niet zijn, is geen aanslag op het comfort en de toekomst van het openbaar vervoer, zoals sommigen zeggen. Dit soort revoluties kan men maar doorvoeren door ergens te beginnen, en moet met veel omzichtigheid gebeuren om met veel verschillende aspecten rekening te houden.

De spreker stelt dat de transitieperiode een heel moeilijke periode is, maar dat het niet anders kan. Hij ziet dat er momenteel wel een plan van aanpak is, maar dat men hier en daar moet bijsturen en iedereen bij de les moet houden. Men moet en er vooral voor zorgen dat wat er in januari 2024 absoluut moet zijn, er ook is. Het is niet noodzakelijk een probleem als dat op dit moment nog niet meteen in het vizier komt. In de loop van het proces zal dat wel in orde komen. Voor hem moeten het flexsysteem en de Hoppinpunten absolute prioriteit krijgen. In de communicatie moet men ook duidelijk aangeven waar mensen de nodige informatie kunnen vinden. De uiteenzettingen van de vertegenwoordigers van Leuven en van de Westhoek geven hem vertrouwen dat men niet zomaar experimenteert. Volgens hem wordt dit gedragen en is het ook een duidelijk kompas. Hij denkt dat men de reizigers én de toekomstige reizigers zal kunnen aantrekken en dat het werkbaar is. Men moet alles wat nog moet gebeuren om het te operationaliseren, in stelling brengen.

4. Antwoorden

4.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* wijst erop dat dit zeker niet de laatste voortgangsrapportage is die in deze commissie zal plaatsvinden rond basisbereikbaarheid. Er zijn er al geweest en ze herinnert zich dat in 2021 en de eerste helft van 2022 een aantal parlementsleden haar verweten dat ze de hele kwestie van basisbereikbaarheid over de verkiezingen wilde tillen. Maar op 1 juli is men gestart met de gefaseerde uitrol. Er zijn al good practices, er was de uiteenzetting van de vervoerregio's Westhoek en Leuven, en er wordt ook gewerkt in de andere vervoerregioraden. De subsidiariteit en de inspraak van al de lokale besturen zijn voor haar essentieel. Ze benadrukt dat de openbaarvervoerplannen, wat betreft het kernnet en het aanvullend net, die alle vervoerregioraden met inspraak van alle lokale besturen hebben goedgekeurd, gedragen plannen zijn waar iedereen achter stond. Als men er niet achter stond, had men maar een procedure moeten aanspannen om ze aan te vechten. In een volgende fase hebben alle vervoerregioraden ook het vervoer op maat afgeklopt. De bestekken daarvoor lopen nu.

Minister *Lydia Peeters* hoorde sommigen zeggen dat er al veel kritiek te lezen valt in de kranten. Volgens haar heeft *Ann Schoubs* dat eerder al zeer duidelijk geduid. Men hoort immers alleen maar diegenen die een negatief verhaal willen brengen. Voor sommigen staat en valt alles met de 180 haltes die verdwijnen. De minister weet in haar eigen gemeente her en der palen met een rittenblad staan waar nooit iemand opstapt en dat er regelmatig op bepaalde uren lege bussen rondrijden. Dat is voor haar geen efficiënt systeem en geen goed beheer van belastinggeld. Daarom heeft men in de vorige legislatuur gezegd dat men af moet van dat plan van de basismobiliteit uit de vorige eeuw, dat niet efficiënt is, enorm veel kosten

met zich meebrengt, niet ingaat op daar waar de vraag groot is, daar geen extra capaciteit geeft, daar geen efficiëntiewinsten boekt en tegelijkertijd daar waar de vraag klein is, ook geen maatwerk biedt. Er is in de vorige zittingsperiode vijf jaar gepraat over dat decreet. Maar het decreet is er gekomen en deze zittingsperiode was het nodig om ook daadwerkelijk basisbereikbaarheid uit te rollen.

Ze heeft sommigen horen zeggen dat in januari 2024 de big bang zal komen. Volgens de minister is dat niet zo en zal dat verschillen van vervoerregio tot vervoerregio. Sommige vervoerregioraden nemen op dit ogenblik al de vlucht vooruit. In Brugge haalt men bijvoorbeeld nu al 55 procent van de uitrol. In de vervoerregioraad Limburg haalt men op dit ogenblik ongeveer 23 procent, daar zal men dus in januari een grote sprong maken. Maar er zijn ook een aantal vervoerregioraden die het volledige opschalen nog iets later doen. Ook daar speelt de autonomie van de vervoerregioraden. Het is net die subsidiariteit waar ze allemaal voor gekozen hebben. In het verleden klaagden alle burgemeesters en schepenen continu over het feit dat er veel te weinig inspraak was en dat boven hun hoofden beslist werd waar welke bussen reden en waar welke haltes werden ingepland.

De 180 haltes die verdwenen zijn, waren heel vaak niet meer dan een paal met een rittenblad. De minister sluit zich aan bij de oproep van Marino Keulen om een beetje vertrouwen te hebben. De Lijn is al sinds jaar en dag bezig met het uittekenen van het openbaarvervoernet. Zij hebben de meeste knowhow om het een en ander uit te rollen. In augustus 2022 hebben ze beslist om De Lijn, als beheerder van het vervoersysteem zoals verankerd in het openbaredienstencontract, de opdracht te geven om te starten met de uitrol. De minister is blij dat ze nu gestart zijn en dat men duidelijke plannen en duidelijke faseringen heeft. De communicatie kan volgens haar altijd beter. Zij krijgt ook van sommige mensen een mail of een bericht om te zeggen dat men net de trein mist omdat de bus iets later is. Ze wijst erop dat het ook een dynamisch proces is. Ze gaat ervan uit dat de opmerkingen die binnenkomen, ook massaal ter harte genomen worden en dat daar bekeken wordt waar er kan worden bijgestuurd. Het model is immers in theorie vaak iets anders dan in de praktijk. Ze wil met de praktijkelementen continu bijsturen, en dat heeft ze eerder Ann Schoubs en Filip Boelaert ook horen zeggen. Er zal continu gemonitord en geëvalueerd worden en er zal ook continu bijgestuurd worden.

Wat de kritiek op Brugge betreft, stelt de minister dat men er extra bussen gaat inzetten. Het plan is er goedgekeurd. De bus die Brugge zelf inzet, is een bus die al heel lang rijdt. Als men die wil behouden, kan dat voor haar. Maar dat is dus niet iets nieuws en ze wil niet dat dat allemaal op één hoop gegooid wordt.

De minister wil de zorg van Els Robeyns wegnemen dat de chauffeurs die voor het flexvervoer gaan rijden, in minder gunstige, precaire statuten zouden gaan werken. De chauffeurs die op dit ogenblik met de belbussen rondrijden, rijden voor private bedrijven, die zeker geen precaire statuten geven aan hun werknemers. Dat is dus een misvatting.

Wat de juridische basis voor de aanbesteding betreft, was er de vraag of dat bij de Vervoersautoriteit moest liggen. Initieel zat dat inderdaad in de plannen: de Vervoersautoriteit zou de bestekken in de markt plaatsen. De minister wijst erop dat men onder andere uit de covidpandemie ook het een en ander geleerd heeft. Naar analogie met de vaccinatiecentra, waarvoor één gemeente werd aangeduid als penhouder om de leiding te nemen en te zorgen dat alle contracten gesloten konden worden, zal een penhouder aangeduid worden per vervoerregioraad, iemand met rechtspersoonlijkheid. Of dat een gemeente of een intercommunale is, wordt bepaald door de vervoerregioraad. Die zullen de contracten mee in de markt plaatsen. Is er dan een juridische basis en wat met de kwestie van het voorstel van decreet dat voorlag rond een aanpassing van het oprichtingsdecreet van De Lijn en van het decreet Basisbereikbaarheid? Minister Lydia Peeters zal dit op de

ministerraad brengen. Ze stelt dat er niets achter te zoeken valt. De ministerraad heeft beslist het advies van de Raad van State te vragen. Dat betekent niet dat er geen juridische basis is voor De Lijn om bestekken in de markt te plaatsen. De Lijn deed dat in het verleden al voor de belbus en doet dat voor heel het leerlingenvervoer. Op basis van het openbaredienstencontract dat in juni 2022 gesloten werd, kan De Lijn dat ook nog voor tal van andere zaken doen. Minister Lydia Peeters ziet hier dus ook weer stemmingmakerij waar er eigenlijk geen probleem is.

Ook minister Lydia Peeters had graag al meer Hoppinpunten gezien. Sommige lokale besturen aarzelen nog omdat men vreest dat basisbereikbaarheid over de verkiezingen wordt getild, maar die komt er wel degelijk. Volgens een oud BVR is er in totaal 70.000 euro subsidie uitgekeerd voor Hoppinpunten. Voor het nieuwe BVR zijn aanvragen ingediend, maar de uitbetaling gebeurt na de voorlopige oplevering.

Ruim zeshonderd Hoppinpunten zijn de verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer. De minister heeft het agentschap gevraagd om een tandje bij te steken. Er wordt ingezet op communicatie zodat de lokale besturen ook een tandje zullen bijsteken. Lokale Hoppinpunten zijn voor 100 procent subsidieerbaar. De tools en de raamcontracten zijn er. Samen met de VVSG zal men proberen de lokale besturen te overtuigen om de Hoppinpunten uit te rollen, in het belang van de reiziger.

Minister Lydia Peeters vraagt om vertrouwen te hebben in De Lijn. Het is een heel belangrijke transitie die moet zorgen voor vooruitgang en efficiëntie, en die de reiziger centraal wil stellen.

4.2. Ann Schoubs

Ann Schoubs heeft in De Standaard de berichten over klachten ook gelezen. Men heeft de klachten onderzocht. De persoon die nu in plaats van 300 meter 1,3 kilometer moet stappen naar een halte, kan vanaf januari 2024 rekenen op flexvervoer. De mevrouw met haar scootmobiel kan gebruik maken van een belbus. Het maatwerkbedrijf wordt nu zelfs met een hogere frequentie bediend dan voordien. Mogelijk zijn de uren wel wat verschoven waardoor de aansluiting op de werkuren van het bedrijf ook verschillen. De vervoerregio zal contact met hen opnemen.

Inclusie is voor De Lijn belangrijk. Naast het digitale luik, blijft men werken met een callcenter en de klantendienst.

In een heel aantal vervoerregio's is het sociaal overleg al gebeurd en is men tot een akkoord met de sociale partners gekomen. Het nieuwe systeem heeft impact op de chauffeurs omdat heel wat diensten veranderen, maar er wordt samen naar oplossingen gezocht binnen een bepaald tijdsframe. Dat overleg loopt tot nog toe op een positieve manier, wat in het verleden misschien niet altijd het geval was.

Het OV-plan is niet in beton gebeiteld en wordt twee keer per jaar bijgestuurd. Waar nodig en waar het kan, wordt bijgestuurd op het moment zelf. Voor Ann Schoubs mag men nog dynamischer werken, zodat men kan bijpassen wanneer het nodig is.

Een belangrijk element om de reiziger opnieuw aan te trekken, is het aanbieden van kwalitatief openbaar vervoer, met een goed en stipt aanbod. Het plan is uitgetekend in 2019 en moet worden bijgestuurd. Er komen telcamera's op de bussen. Deze informatie zal worden doorgegeven aan de vervoerregio's zodat men beslissingen op basis van objectieve cijfers kan nemen.

Met VoM-flex reist men aan het tarief van de bus vandaag. Men kan een uur rijden met het openbaar vervoer en overstappen aan het tarief van vandaag, zoals dat momenteel met de belbus het geval is. Er wijzigt daaraan dus niets.

43 procent van de reizigers bestelt zijn rit via de app van de Hoppincentrale. Dit zal verder worden gemonitord.

Er was een vraag over de financiële stromen voor de vergoedingen van de Hoppincentrale. Er was voor het Via-contract een budget voorzien binnen MOW dat zal worden overgedragen naar De Lijn.

De Lijn wil de reizigersorganisaties meer betrekken. Voor fase 1 is dat deels gebeurd want de tijdspanne was kort. Voor fase 2 is er al overleg geweest met bijvoorbeeld TreinTramBus en kunnen de reizigersorganisaties suggesties geven. Daarmee zal De Lijn actief aan de slag gaan.

In het contract van Via is voorzien om via het callcenter en de app te werken. De Lijn zal dat samen met Via monitoren met de bedoeling om het callcenter efficiënt te organiseren. Het is niet de bedoeling om iedereen naar de app te sturen gelet op de eerder vernoemde inclusiegedachte. Het aantal oproepen heeft wel een impact op het prijsniveau van het contract dat volumegedreven is.

In de afspraken met Via zijn een aantal verduidelijkingen opgenomen. Er is vertragings in de planning waarvoor er een schadevergoeding is betaald door het Departement MOW aan Via. Alles wat gelinkt is aan de eerste gunning en wat tot nu toe is gebeurd, is afgedekt door het Departement MOW. Een aantal punten uit de offerte zijn verduidelijkt zoals de driversapp en de planning voor het leerlingenvervoer. Alle vragen en bijkomende rapporteringen die niet expliciet in de offerte staan, zijn inbegrepen bij de prijs. De Lijn zit wekelijks samen met Via, er is een stuurgroep en een escalatieniveau naar het management van Via bij problemen. Er is een duidelijke planning gemaakt met Via over wanneer zij wat moeten opleveren.

Er zullen nog een tijdje twee apps naast elkaar zijn, de app van Via en de app van De Lijn. Als de app van Via alle functionaliteiten zal hebben, kan het misschien veranderen. De app van Via is vandaag niet een MaaS-level 3 en 4-oplossing en ook niet een volledige level 1 en 2-oplossing omdat de offerte uitging van een gesloten systeem met aanbieders die werken via een contract. Voor een open oplossing met alle mobiliteitssystemen – niet alleen de aanbieders met een contract –, spreekt men van MaaS-level 1. Als men ook een ticket kan kopen dan spreekt men van MaaS-level 2. Dit wordt samen met de andere OV-operatoren (NMBS, TEC, MIVB) bekeken om tot gemeenschappelijke oplossingen te komen. De bedoeling is om het voor de reiziger zo makkelijk mogelijk te maken en op één plaats alle informatie te vinden.

Het verbaast Ann Schoubs dat men de halteplannen niet zou kunnen krijgen. Wat in fase 1 werd uitgevoerd is immers zichtbaar voor iedereen.

Het flexvervoer wordt aanbesteed. Of het haalbaar is tegen fase 2, hangt ook een beetje af van de exploitanten. Veel inschrijvers zijn bestaande exploitanten met veel ervaring.

Er zijn geen criteria om het flexvervoer te mogen gebruiken. Het tarief is 2,5 euro.

Er zijn een aantal pilootprojecten rond de Hoppincentrale geweest. Op 6 januari 2024 gebeurt de volledige inkanteling: alle contracten van exploitanten, alle haltes, alle voertuigen moeten worden opgeladen. Dat zal voldoende moeten worden getest.

4.3. Filip Boelaert

Op 12 januari 2023 heeft de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken het zwaartepunt voor de toekenning van deelsystemen bij de vervoerregio's gelegd, stelt *Filip Boelaert*. Sindsdien is het overleg bezig over wie welke rol zal opnemen. De samenwerkingsovereenkomst is er en men is klaar om de middelen vanaf 1 juli uit te keren. Het is nu aan de vervoerregio's om via de partner die zij aanduiden, de deelsystemen op punt te zetten. De belbussen die vandaag bestaan, rijden nog altijd rond. Er is dus nog altijd een aanbod zodat er tijd is om de deelsystemen in te voeren.

Of deelsystemen een aanvulling zijn op het aanbod of deel uitmaken van het aanbod, hangt van de beslissing van de vervoerregio af. In de meeste vervoerregio's gaat het over een aanvulling op het aanbod – met deelfietsen en geen deelauto's – om de allerlaatste mijl te kunnen afdekken.

Telefonische bereikbaarheid van de Hoppincentrale is essentieel en is altijd voorzien geweest.

Bij de bepaling van de tarieven van VoM wordt voor de flextarieven gestreefd naar een integratie met de tarieven van De Lijn. Voor de deelsystemen ligt de bevoegdheid bij de vervoerregio. In Antwerpen bijvoorbeeld heeft Donkey Republic een eigen tariefsysteem.

De Hoppinpunten zijn nog niet ver genoeg uitgerold. Het Departement MOW probeert lokale besturen alle mogelijke ondersteuning te geven. Nu de zekerheid er is dat basisbereikbaarheid er komt, moeten lokale besturen inspanningen doen om de Hoppinpunten te realiseren.

Er zijn drie soorten Hoppinzuilen omdat het marktwerking is. Lokale besturen kiezen voor een van de drie mogelijke vormen van contracten. De basisvereisten waaraan de Hoppinzuilen moeten voldoen, zijn vastgelegd.

Het budget voor de belbussen is getransponeerd naar het budget voor flexvervoer. De Vlaamse Rand had een heel hoog basisaanbod en geen belbussen. Vandaar dat het budget voor flexvervoer in de Vlaamse Rand eerder beperkt is. Voor de volgende jaren is er wel in bijkomend budget voorzien voor de Vlaamse Rand.

MOW heeft heel veel geleerd uit de proefprojecten met de Hoppincentrale om de opschaling te kunnen doen, wat nu verder zal gebeuren door De Lijn. Het is belangrijk om klachten goed in het oog te houden en bij te sturen.

De werking met vervoerregio's is inderdaad niet perfect. Ze worstelen met de budgetneutraliteit. Toch zijn bijna alle vervoerregio's op regionaal niveau al tot één visie gekomen over de mobiliteit voor de toekomst. Dat is een sterke prestatie.

Dat reizigersorganisaties niet tevreden zijn na een verandering vindt Filip Boelaert niet vreemd. Het is hun rol om kritiek te geven, maar het is niet juist dat ze niet gehoord zijn. Verschillende vervoerregio's hebben TreinTramBus informeel betrokken, maar het is niet overal gebeurd. Ook op Vlaams niveau is er een aantal keren overleg geweest met TreinTramBus over het algemene programma van basisbereikbaarheid. Dat had wellicht nog meer gekund en hieruit moeten lessen worden getrokken. Bij elk van de vervoerregioplannen komt er bovendien een openbaar onderzoek waar reizigersorganisaties hun opmerkingen kunnen maken. Er is nog altijd ruimte voor debat. Bijsturingen zijn voortdurend mogelijk en zijn twee keer per jaar formeel voorzien.

De Vervoersautoriteit bestaat nog in een zeer afgeslankte vorm. Ze heeft nog altijd een toezichtsfunctie vanuit de Vlaamse overheid op het functioneren van De Lijn binnen de beheersovereenkomst.

MAV en de DAV zijn gegarandeerd tot 1 januari 2025. Intussen loopt structureel overleg met het Departement Zorg over de mobiliteitsindicatiestelling. Binnen de budgetten voor de vervoerregio's is er nog altijd in een afzonderlijk budget voor MAV en de DAV voorzien.

4.4. Kathy Vandenmeersschaut

AWV heeft een taakstelling op een zeshonderdtal Hoppinpunten, zegt *Kathy Vandenmeersschaut*. AWV heeft bestekken voor de raamcontracten opgesteld en werkt nu op het terrein. Men is een planning voor de komende jaren aan het opmaken.

In de samenwerking tussen De Lijn en AWV is fase 1 heel goed geweest om de nodige informatie van De Lijn te krijgen om de screening van de kruispunten te kunnen doen. Fase 2 gaat over een duizendtal kruispunten en de verkeersplanners hebben de opdracht gekregen om met de screening te starten zodat de nodige aanpassingen kunnen gebeuren voor 6 januari 2024.

4.5. Lieven Van Eenoo

Lieven Van Eenoo zegt dat men alle informatie over de huidige toestand en de nieuwe toestand op de website kan vinden. De Lijn heeft een prognose gemaakt op basis van modelanalyses. Men gaat voor de Westhoek uit van een stijging van 14 procent reizigers op het kernnet en het aanvullend net. Tegelijk verwacht men minder reizigers op de belbus omdat er meer aanbod is op het klassieke openbaar vervoer. Het op uurcadans brengen van een verbinding, trekt reizigers aan. Als er bussen zijn afgebouwd in de Westhoek, gebeurde dat telkens vanuit een analyse van het huidige gebruik die gedeeld werd met de gemeente.

4.6. Lien Bauwens

Lien Bauwens vertelt dat De Lijn heeft samengezeten met 'Haal De Lijn over de Brug'. Al hun opmerkingen bleken al verwerkt te zijn in het nieuwe plan.

Voor hiaten en blinde vlekken worden oplossingen gezocht en gevonden.

Vragen en opmerkingen komen binnen bij de klantendienst. Veel voorkomende vragen worden behandeld in het netwerk.

Elke halte werd besproken met de mobiliteitsambtenaar van de gemeente die de plannen dan heeft besproken met het College van Burgemeester en Schepenen. Op de grote assen is gekeken naar de halteafstand.

De Hoppincentrale is alleen gericht op VoM-flex. De vaste lijnen rijden op vaste tijden en hebben een dienstregeling.

5. Bijkomende vragen en opmerkingen van de commissieleden

Vandaag rijden de chauffeurs van de belbussen voor private bedrijven en hun statuut is geregeld onder het geregeld vervoer, dus met de loonschalen van De Lijn, zegt *Els Robeyns*. De vrees is dat dit bij het uitschrijven van de nieuwe contracten niet meer zo zal zijn. In het geval van VoM-flex zullen de chauffeurs grotendeels onder de cao van de taxisector vallen met slechtere loonvoorwaarden. Zo creëert men concurrentie onder de buschauffeurs terwijl dit nu al een knelpuntberoep is. Dat is niet goed voor een goede dienstverlening.

Dat de Hoppincentrale uiteindelijk een gesloten systeem blijkt, vindt Els Robeyns erg verrassend. Met de app zullen ook geen tickets kunnen worden aangekocht, dus er is meer dan 100 miljoen euro betaald voor een routeplanner – wat Google Maps ook gratis kan – en een belbuscentrale die er al was bij De Lijn. Tenzij ze dit niet goed heeft begrepen.

Els Robeyns wilde ook weten hoe het zat met de vergoedingen van Via, want men is vandaag nog maar aan het proefdraaien. Ann Schoubs heeft gezegd dat er door het Departement MOW een schadevergoeding is betaald voor de vertraging bij Via. Vanaf nu zit het financieel risico bij De Lijn. Is dit allemaal juist? Wat is het bedrag van die schadevergoeding? Waarop is ze gebaseerd? Komt ze boven op de 102 miljoen euro?

Men zegt dat de tarieven voor het flexvervoer de tarieven van vandaag zijn. Els Robeyns vraagt of dit dan voor alle vervoerregio's zo is.

Wim Verheyden vindt het een beetje vreemd dat Lien Bauwens zegt dat men aan de verzuchtingen van de reizigersorganisaties tegemoet is gekomen omdat hij andere signalen krijgt.

De Hoppincentrale moet altijd bereikbaar zijn, maar is dat niet. Zijn kritiek is opbouwend bedoeld omdat basisbereikbaarheid staat of valt met een goed bereikbare Hoppincentrale en uitgebouwde Hoppinpunten.

Er moesten meer dan tweeduizend Hoppinpunten worden gerealiseerd; 155 zijn cruciaal. Dit betekent dat er reizigers in de kou blijven staan. Over anderhalf jaar start fase 3 van de uitrol van basisbereikbaarheid. Wim Verheyden betwijfelt of die tweeduizend Hoppinpunten dan gerealiseerd zullen zijn.

Voor *Stijn Bex* zorgt een rommelige werf, wat basisbereikbaarheid is, voor vertraging en extra kosten. Minister Lydia Peeters heeft die rommel geërfd van haar voorganger, maar heeft het concept behouden en uitgesteld. In afwachting van die grote hervorming zat De Lijn vast en was er compleet geen duidelijkheid. Minister Lydia Peeters heeft het twee keer uitgesteld en dan beslist om basisbereikbaarheid stapsgewijs in te voeren. Het gros van de hervormingen is overgeheveld naar 1 januari 2024.

De Lijn heeft een belangrijke rol gekregen in deze hervorming. Er is aangetoond dat heel veel dingen goed zullen verlopen, maar een aantal grote beloftes zullen niet worden uitgevoerd. Men heeft altijd gezegd dat de deelsystemen en de Hoppinpunten er moesten zijn. Deelmobiliteit is toegewezen aan de vervoerregio's, maar het is de vraag of men erin slaagt om dat klaar te krijgen. De Hoppinpunten zullen er niet zijn, toch niet de 155 die volgens Marino Keulen cruciaal zijn. Er zijn er 450 nodig om vlot de overstap te maken naar deelsystemen en flexvervoer. Een plan van aanpak hiervoor heeft de spreker nog niet gezien.

Stijn Bex is blij dat de minister het op de Vlaamse Regering zal brengen en dat er een advies van de Raad van State komt. Hij stelde zich vragen bij de werkwijze waarbij er eerst een voorstel van decreet wordt ingediend om allerlei zaken juridisch te regelen, en de intrekking ervan wanneer de hervorming wordt uitgevoerd. Hij vindt dat geen stemmingmakerij. Het verheugt hem dat volgens de minister uiteindelijk het decreet strikt juridisch gezien niet nodig is omdat er geen juridisch probleem is als het er niet is.

De mobiliteitscentrale is een voorbeeld van wat er bij deze hervorming allemaal fout is gelopen. Er is een procedure bij de Raad van State geweest; de minister was perfect op de hoogte van wat er in het contract was opgenomen. Nochtans heeft ze in het parlement de indruk gegeven dat ze dacht dat die mobiliteitscentrale

veel meer zou doen dan wat nu blijkt. En dat voor meer dan 100 miljoen euro, exclusief de schadevergoeding waarvan hij het bedrag graag zou kennen.

Stijn Bex kreeg geen antwoord op zijn vraag of het leerlingenvervoer ook in de app van Via zit. Verder zal de app van De Lijn nog moeten blijven bestaan, er is zelfs geen uitdoofscenario. Er blijft dus geld gaan naar het onderhoud van die app terwijl de Vlaamse Regering 100 miljoen euro uitgeeft aan een Amerikaans bedrijf dat een parallelapp uitwerkt. De minister is hiervoor politiek verantwoordelijk. Het benieuwt Stijn Bex wat het lopende onderzoek van het Rekenhof aan het licht zal brengen. Het Viacontract was eigenlijk gewoon een contract om de belbuscentrale van De Lijn te vervangen voor heel veel geld.

Sommige vervoerregioraden werken goed, andere minder. Niet elke gemeente voelt zich even goed vertegenwoordigd en gehoord. Er moet worden nagedacht over hoe de transparantie naar gemeenteraden kan worden vergroot, bijvoorbeeld door documenten vooraf te delen. De dynamiek binnen de Vlaamse Ruit is anders dan daarbuiten. Stijn Bex vraagt zich af hoe dat komt.

Het proces is kolossaal, zegt *Marino Keulen*, maar wordt zeer professioneel aangepakt, zoals blijkt uit de voorgestelde cases. Dit in tegenstelling tot sommige verhalen. Basisbereikbaarheid is er gekomen omdat de basismobiliteit failliet was. Hij vindt dat de minister politiek zeer moedig heeft gehandeld en keuzes heeft gemaakt in het belang van de reizigers en van de lokale besturen.

Door tien jaar besparingen bij De Lijn door de vorige regeringen is er een vijfde van het budget verdwenen, stelt *Jos D'Haese*. Deze regering verandert daar niets aan. De PVDA heeft kritiek op het beleid, niet op de mensen die met de beschikbare middelen doen wat kan.

Hij is benieuwd naar het antwoord op het verschil in loon- en arbeidsvoorwaarden voor de buschauffeurs. Ook de vragen van andere parlementsleden over de Hoppincentrale zijn zeer pertinent.

De stadsbus in Brugge is inderdaad niet nieuw. Men heeft er wel 200.000 euro extra voor uitgetrokken om de tekorten in het bussenplan van De Lijn op te vangen. De burgemeester stelt zelf dat het is voor de niet-bediende wijken. In Brugge is het cd&v zelf die actie heeft gevoerd tegen het OV-plan. Er wordt te snel voorbijgegaan aan het feit dat zowel Brugge als Gent extra geld moeten investeren in het openbaar vervoer.

6. Bijkomende antwoorden

Minister *Lydia Peeters* ontkent dat er in de huidige zittingsperiode is bespaard: in 2019 werd 856 miljoen euro werkingsdotatie aan De Lijn gegeven, in 2023 is dat 1,12 miljard euro. De investeringstoelage bedroeg in 2019 179 miljoen euro, in het GIP 2023 staat 321 miljoen euro.

Minister *Lydia Peeters* vindt niet dat pachters preciaire contracten geven. Het is een feit dat er een andere cao geldt voor De Lijn, maar de minister neemt aan dat in de andere contracten ook de bescherming van de werknemer is opgenomen.

Het verhaal van de Hoppincentrale gaat al lang mee. Er waren twee procedures bij de Raad van State. In het bestek van de Hoppincentrale staat heel duidelijk dat de scope van de opdracht bestaat uit het bouwen en voeren van de operationele regie van de mobiliteitscentrale tot en met level 2 MaaS-ready-diensten. Level 2 betekent integratie van boeking en betaling voor vervoer op maat en diensten van derden die via open API's en reservatie-API's snel kunnen worden geïntegreerd. Het is dus veel meer dan louter de belbuscentrale. De administratie heeft hierover

onderhandeld waarna er een akkoord is gesloten. Bij de onderhandelingen was de minister niet betrokken en ze gaat ervan uit dat de bestekken werden gehonoreerd.

De Hoppincentrale is inderdaad meer dan de belbuscentrale, zegt *Ann Schoubs*. Vandaag zijn er bij De Lijn twee applicaties. De ene heet Smartour en wordt gebruikt voor het leerlingenvervoer. De andere heet Cover en wordt gebruikt voor de belbus. In de applicatie van Via zitten beide. Het is een SaaS-oplossing die algemeen van toepassing is en niet specifiek voor De Lijn. Men betaalt voor de hosting van de app en voor het gebruik. De 100 miljoen euro heeft voor een groot deel betrekking op dat gebruik en de volumes die vooropgesteld zijn in het contract. De Lijn denkt niet dat men die volumes zal halen en dat er dus nog bijkomende kosten zouden zijn. Functioneel zit er meer in dan de huidige applicaties doen. Het is geen MaaS-level 3 of 4. Het is level 1, routing, en men kan een ticket kopen. Het is geen open applicatie maar dat kan eventueel nog bekeken worden met Via. Voor MaaS-level 3 en 4 hebben zij andere modules. Het valt dan te bekijken of Via hiervoor de juiste partner is.

Filip Boelaert zegt dat in de app ook werknemersvervoer en vervoer voor personen met een beperking zitten. De reizigerstevredenheid wordt onmiddellijk bevraagd, chauffeurs kunnen actueel worden bijgestuurd. Dat kon de belbuscentrale allemaal niet. Via API's kan men informatie uitwisselen met alle verschillende vervoersvormen. Dat is wel degelijk voorzien.

Er zijn twee bijaktes afgesloten met Via: een met kosten, een zonder kosten. Dit komt omdat de start een jaar later is dan was voorzien. Via heeft investeringen gedaan en kosten gemaakt die men niet meteen kon gebruiken. Er is onderhandeld over die prijs, onder andere in functie van het invoeren van de pilootgebieden, wat eerst niet was voorzien. Er is dan afgesproken om voor één jaar 60 procent van de referentiekosten te betalen, ongeveer 7 miljoen euro. Het is niet zomaar een schadevergoeding, omdat ze ook dienstverlening voor de pilootgebieden bevat. De tweede bijakte heeft alleen betrekking op de realisatie en de betaling van de verschillende mijlpalen die anders waren dan in het contract, maar heeft geen budgettair gevolg. Dat is geen geheim.

Als de Hoppincentrale niet bereikbaar zou zijn, moeten mensen absoluut een klacht indienen, want ze moet altijd bereikbaar zijn.

De dynamiek in de verschillende vervoerregioraden is soms anders omdat de problematieken ook anders zijn. De stedelijke problematiek in Antwerpen kan men niet vergelijken met de dynamiek in de Westhoek. De Vlaamse Ruit kent de meest complexe verkeers- en mobiliteitsproblematiek die er is. De terugkoppeling naar de gemeenteraad is de verantwoordelijkheid van de vertegenwoordiger van de lokale overheid in de vervoerregioraad.

Lien Bauwens ziet een voordeel in het backendsysteem achter de mobiliteitscentrale. Als een flextaxi bijvoorbeeld heel vaak wordt geboekt, kan De Lijn nagaan of er niet beter een bus wordt ingezet.

In verband met bepaalde opmerkingen van reizigersorganisaties merkt ze op dat er een verschil is tussen het netwerk basisbereikbaarheid en het regionaal mobiliteitsplan. Het netwerk basisbereikbaarheid wordt vandaag uitgerold; het regionaal mobiliteitsplan is een visie voor 2030 met voorspellingen op basis van verkeersmodellen. Daarin staan busroutes, maar zonder details en zonder dienstregelingen, en zegt niets over hoe de definitieve routes er zullen uitzien.

In sommige regio's maakt het niet uit of het Hoppinpunt al gerealiseerd is of niet, bijvoorbeeld in Leuven. Het heeft geen invloed op het netwerk dat De Lijn uitrolt.

7. Replieken en antwoorden

Stijn Bex vraagt of de 7 miljoen euro voor onder meer de schadevergoeding en de pilootprojecten boven op de 102 miljoen euro komt. Het is dus 109 miljoen euro voor de hele looptijd van het contract. Vijf jaar, plus mogelijk drie jaar?

Minister Lydia Peeters zei dat ze niet verantwoordelijk is voor wat er door de administratie is onderhandeld. Is de minister dan alleen verantwoordelijk voor het bestek?

De 7 miljoen euro wordt betaald voor de vertraging van een jaar en voor een deel extra dienstverlening. *Els Robeyns* wil graag de uitsplitsing kennen.

De loonvoorwaarden voor chauffeurs bij De Lijn of in de taxisector zijn niet dezelfde, wat geen goede situatie is.

De mobiliteitscentrale is inderdaad veel meer dan een belbuscentrale, zegt *minister Lydia Peeters*. Het bestek is goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarna de onderhandeling door de administratie gebeurt. Dat is zo bij elke aanbestedingsprocedure. Het bestek is ook twee keer naar de Raad van State gegaan. De minister gaat ervan uit dat het bestek werd nageleefd en dat aan de MaaS-applicatie is voldaan.

Ann Schoubs zegt dat het bestek voor VoM-flex in de markt is gezet maar dat De Lijn niet kan bepalen onder welke cao de chauffeurs moeten vallen. Er is wel een akkoord dat zij die geregeld vervoer rijden en zij die flexvervoer rijden, onder dezelfde cao vallen. De inschrijvers zijn vooral de reguliere exploitanten die als hoofdactiviteit geregeld vervoer hebben; ze vallen dus onder de cao. Maar er zijn inderdaad ook een aantal pure taxibedrijven bij.

II. Jaarverslag 2022 en initiatieven fietsveiligheid

1. Toelichting door De Lijn

1.1. Initiatieven fietsveiligheid

Er zijn jaarlijks zo'n vijfhonderd valpartijen door tramsporen, stelt *Ann Schoubs*. Dat kan gebeuren omdat er in het ontwerp geen scheiding is tussen de verkeersmodi, omdat het ontwerp niet altijd is afgestemd op fietsveiligheid of omdat de keuze van de verharding niet geschikt is. Soms ligt het ook aan het gedrag van de weggebruikers zelf. Ook de uitvoering kan niet optimaal zijn (zie slide 1).

Er zijn ontwerprichtlijnen opgesteld om rekening te houden met fietsveiligheid. Ook de keuze van de materialen moet worden afgestemd op fietsveiligheid. Samen met het PIO doet men onderzoek naar productontwikkeling om na te gaan hoe men de tramgroef kan opvullen. Weggebruikers worden gesensibiliseerd hoe tramsporen te kruisen. Ook in de uitvoering probeert men fietsveiligheid te verhogen.

Ann Schoubs toont een plattegrond van Gent (zie slide 2). De groene bollen geven aan waar er al maatregelen getroffen zijn, de rode bollen waar dat nog moet gebeuren.

Op korte termijn gaat het over de voegvulling tussen de rail en het wegdek, het opruwen van gladde oppervlakten en de opvulling van niet-gebruikte sporen. Op middellange termijn gaat het over fietsvalbeveiliging, op lange termijn over innovatief onderzoek naar andere materialen (zie slide 4 voor het overzicht).

Vervolgens overloopt de spreker kort slide 5 tot en met 9 voor meer details over deze acties.

Samenvattend stelt ze dat fietsveiligheid rond tramsporen bevorderen complex is (zie slide 10). Er is een combinatie van factoren en materialen nodig om tot adequate oplossingen te komen. Testen vragen tijd maar men hoopt met de oplossingen die men momenteel heeft, het aantal fietsincidenten te verminderen.

1.2. Jaarverslag 2022

Vervolgens bespreekt Ann Schoubs het jaarverslag 2022 van De Lijn. In 2022 heeft De Lijn een openbaredienstencontract afgesloten waarin de nadruk ligt op klantvriendelijk, duurzaam en efficiënter zijn. Er is ook een financieel kader gegarandeerd voor investeringen en exploitatie. In het contract is ook opgenomen dat De Lijn beheerder van het vervoersysteem wordt.

Het aantal abonnementen in omloop is met 12 procent gestegen ten opzichte van 2021. Het aantal reizigersritten is gestegen met 41 procent (zie slide 4, 5 en 6). De stijging van het aantal abonnementen is minder groot dan dat van kaarten. De aankoop van biljetten CEMV (contactloos betalen) is heel sterk gestegen; deze betaalbaarheid was tijdens corona niet overal toegankelijk. Ook het aantal reizigersritten zit in stijgende lijn. In juni was 88 procent van de reizigers van pre-corona terug.

De tevredenheidsmeting over de dienstverlening van 2022, 62,3 procent, was beter dan die van 2020, 58,5 procent, maar lager dan die van 2021, 65,4 procent (zie slide 8). Vooral stiptheid is een probleem: van 50 procent in 2021 naar 45 procent in 2022. Het heeft te maken met meer verkeer, maar ook met het aantal niet-gereden ritten door een tekort aan chauffeurs. Tevredenheid over de reisinformatie daalde van 61 procent in 2021 naar 59 procent in 2022. Er is anderhalve maand een probleem geweest met de realtime-informatie door een software-update. En dan was er een tekort aan chauffeurs.

Prioritaire werkpunten zijn stiptheid en reisinformatie (zie grafiek op slide 9). Een aantal aandachtspunten die men moet bewaken, zijn hoffelijkheid, de drukte, overstappen, verkooppunten, properheid van de bussen. Een sterkte is de chauffeur.

Voor De Lijn is een klant tevreden wanneer die meer dan zeven op tien geeft. In zes vervoerregio's ligt de score boven 70 procent, in vier vervoerregio's ligt de score tussen 60 en 70 procent (zie slide 10). Vijf vervoerregio's scoren onder de 60 procent. Leuven heeft te kampen gehad met een groot aantal niet-gereden ritten door te weinig chauffeurs. Mechelen had ook te weinig chauffeurs, technici en verouderd materieel. In Antwerpen gaat het over een combinatie: verouderde tramsporen en te weinig chauffeurs.

In 2022 waren vooral de niet-gereden ritten een probleem (zie slide 11). 1,52 procent kwam er door personeelstekort. Er waren ook niet-gereden ritten door technische redenen. De Lijn blijft inzetten op rekrutering om het aantal chauffeurs te verhogen via campagnes, jobdagen, een aanbrenghpremie enzovoort. In mei 2023 was het aantal niet-gereden ritten door een chauffeurstekort gedaald tot 0,68 procent.

In 2022 zijn er zo'n zeshonderd chauffeurs aangeworven, zo'n honderd technici en 350 bedienden. In 2023 zouden er negenhonderd chauffeurs moeten worden aangeworven. Midden juni zijn er 486 chauffeurs en 58 technici aangeworven (zie slide 12 en 13).

Het vertrouwen en reizigers terugwinnen, vindt Ann Schoubs heel belangrijk. Men werkt aan betere realtime-info. Eind 2022 was 94 procent van de realtime-informatie correct. Aan 972 haltes worden de realtimeborden vernieuwd. Er is realtime-info in Google Maps, er is de QR-code aan de haltes en er is het 0800-nummer. Sinds mei 2023 is het voertuig op kaart via de app te volgen zodat de reiziger kan zien wanneer zijn voertuig aankomt (zie slide 15). Ook omleidingen worden zichtbaar gemaakt in de routeplanner (zie slide 16). Deze mogelijkheid liep vertraging op door problemen met de software.

Voor de infrastructuur kampt men met historische onderinvesteringen. Er moet een inhaaloperatie gebeuren in het onderhoud van de traminfrastructuur. Het openbaardienstencontract voorziet in extra middelen hiervoor. Er wordt structureel ongeveer 45 miljoen euro per jaar geïnvesteerd in de instandhouding van de sporen en ongeveer 16 miljoen euro per jaar in de instandhouding van de tractie. In 2019 en 2020 ging het soms maar om 10 miljoen euro voor de instandhouding van de sporen. 40 tot 50 procent van de sporen zijn meer dan 25 jaar oud, de levensduur van een tramspoor. Er is dus een inhaaloperatie van basisinfrastructuur nodig. Traminfrastructuurwerken moeten altijd in nauwe samenwerking met de betrokken partners gebeuren.

Er is een omgevingsvergunning voor Deurne om een nieuwe stelplaats te bouwen. Het is de bedoeling om te verhuizen van Zurenborg naar Deurne, in juni 2024. In september 2024 zal het onderhoudscentrum naar Rumst verhuizen. Er is wat vertraging omdat men PFAS in de grond heeft gevonden. Voor de stelplaats van Wissenhage moet een nieuwe aanvraag tot omgevingsvergunning worden ingediend.

In 2022 zijn er 89 nieuwe voertuigen in dienst genomen, waaronder bussen en 23 CAF-trams. Het totaal aantal voertuigen in dienst eind 2022 bedroeg 2235 bussen en 429 trams (zie slide 18 voor het overzicht).

De Lijn heeft in 2022 heel erg ingezet op de agressieproblematiek. Samen met de FBAA is er een campagne opgezet 'Van onze medewerkers blijf je af'. Er is het proefproject van de afgesloten stuurposten en er is een hoffelijkheidscampagne naar de reizigers.

In 2023 worden er 67 extra controleurs aangeworven. Er komt een versnelling van het project afgesloten stuurpost. En er is een rondetafel met de federale ministers gepland.

In de Vlaamse Rand is er in het najaar 2022 een pilootproject rond afgesloten stuurposten geweest. De nieuwe e-bussen zijn standaard uitgerust met flexibel afsluitbare stuurposten. In de bestaande bussen jonger dan vijftien jaar zal er met afgesloten stuurposten via een scherm worden gewerkt.

De Lijn zet in op duurzame mobiliteit via de vergroening van de voertuigen. Van Hool heeft twintig elektrische bussen geleverd. Yes-EU heeft zeven bussen geleverd en VDL heeft nog geen bus geleverd. Er is een duurzaamheidsverslag opge maakt dat kan worden opgevraagd.

Ann Schoubs vervolgt met de financiële resultaten (zie slide 27). Er waren in 2022 1,4 miljard euro kosten, 389 miljoen euro opbrengsten en 1,067 miljard euro dotatie. De impact van corona bedroeg 42 miljoen euro. Er uiteindelijk een globaal tekort van 11 miljoen euro. Er was een akkoord dat De Lijn in 2022 23 miljoen euro mocht interen door de transformatie.

2. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

Marino Keulen zegt dat de coronapandemie tot mei 2022 op de werking heeft gewogen. Hij vindt dat De Lijn het aantal niet-gereden ritten door te weinig chauffeurs goed heeft opgevangen. Voor elke tien gepensioneerden komen er acht nieuwe werknemers op de markt.

Om de tevredenheid van de werknemers te behouden en nieuwe werknemers aan te trekken, is het veiligheidsaspect heel belangrijk. Hij meent dat de chauffeurs zelf afgesloten stuurposten niet fijn vinden; controleurs zijn heel belangrijk.

Bert Maertens betreurt dat sommige media foute informatie geven.

In 2022 zijn er in vergelijking met 2019 nog altijd 28 procent minder reizigers, weliswaar 41 procent meer dan in 2021. In juni 2022 was er een daling met maar 12 procent ten opzichte van 2019. Hij zou het nuttig vinden om reizigers die afgehaakt zijn te interviewen om te peilen welk vervoermiddel ze nu gebruiken en/of ze thuiswerken. Hij vraagt of die dalende trend zich doorzet in de tweede helft van 2022.

Bij de tevredenheidsmeting staat stiptheid bovenaan. De tevredenheid is het grootst in zijn vervoerregio Midwest. De tevredenheid en de uitrol van basisbereikbaarheid is het laagst in Antwerpen, Mechelen, Leuven en de Vlaamse Rand.

De Lijn doet grote inspanningen om iets te doen aan het personeelstekort, maar de spreker meent dat het aspect veiligheid een heel grote rol speelt. In juni 2022 zijn al de helft van de aan te werven chauffeurs gevonden. Geldt dit ook voor technici?

Er komen 67 extra controleurs in 2023. Zullen ze specifiek focussen op geweldpreventie of ook op zwartrijden? Hij vraagt om de mensen prioritair in te zetten waar de criminaliteit het hoogst is, zonder ook het zwartrijden niet te vergeten.

Minister Lydia Peeters heeft een rondetafel rond agressie en geweld aangekondigd. Wanneer vindt die plaats? Wie zit er rond de tafel? Bert Maertens vindt het nuttig om ook de privéonderaannemers mee aan tafel te laten zitten.

Karin Brouwers is blij met de meest recente cijfers van na corona, die een grote verbetering tonen.

Ze vraagt of het festivalvervoer in Werchter dit jaar zoveel moeilijker verliep dan andere jaren.

Ze is het helemaal eens met wat Marino Keulen en Bert Maertens over agressie op de bus en stiptheid hebben gezegd. Te weinig stiptheid is voor een deel te wijten aan te weinig chauffeurs, maar ze wijst erop dat er ook veel stakingen zijn geweest.

Het genderonevenwicht in het personeelsbestand is een terugkerend probleem. Ook bij de bedienden zijn er maar zo'n 30 procent vrouwen.

Karin Brouwers heeft het woord 'kostendekkingsgraad' niet gevonden in het jaarverslag. Hij is zelfs niet berekend. Is dat dan zelfs geen issue meer?

Stijn Bex meent dat het soms moeilijk is om in te schatten wat de cijfers over reizigersaantallen betekenen ten opzichte van het coronajaar 2021. Welke evolutie is er op meer lange termijn? Is de terugslag van corona vandaag al dan niet verteerd?

Het is inderdaad opvallend dat de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant in de tevredenheidsenquête laag scoren. Heeft dat vooral te maken met personeelstekort of met de hoge congestie in die gebieden? Loopt het niet zo vlot in die verkeerregioraden?

Kunnen de inspanningen nog worden opgevoerd om mensen met een diversiteitsachtergrond aan te trekken om het personeelstekort op te vangen?

Er is toch wel een probleem met de investeringen die de laatste 25 jaar in het openbaar vervoer zijn gebeurd. Er moet voor extra investeringsmiddelen worden gezorgd.

Er is een tekort van ruim 11 miljoen euro. Stijn Bex meent dat de Vlaamse overheid de tekorten bij De Lijn bijpast. Is er dan nu ingeteerd op reserves? Kan het in de toekomst een probleem vormen als de Vlaamse overheid dit zou blijven doen?

Volgens *Els Robeyns* is er een kostendekkingsgraad van 12 procent, een van de laagste ooit. Intussen is er een record aan zwartrijders. Ze vraagt om van de strijd hiertegen een prioriteit te maken.

In de nieuwe beheersovereenkomst is de mogelijkheid voorzien dat De Lijn een eigen tarievenbeleid kan uitwerken. Hoever staat het daarmee? Vooruit is voorstander van een combiticket voor alle openbaar vervoer.

Is het contract voor de afgesloten stuurposten al of bijna afgesloten? Het duurt wel heel lang. Er komen geen afgesloten stuurposten bij bussen ouder dan 15 jaar. Over hoeveel bussen gaat het? Op welke termijn gaan die bussen uit het wagenpark?

Het record niet-gereden ritten komt deels ook door oude voertuigen die uitvallen. *Els Robeyns* vraagt om naast het aantrekken van nieuwe chauffeurs, oude voertuigen op tijd te vervangen.

Zal het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs tegen 1 september 2023 op punt staan?

Wim Verheyden wil weten of de onderhoudsachterstand van de bussen al dan niet is weggewerkt.

In 2021 kwam slechts 13 procent van de inkomsten uit de verkoop van tickets en abonnementen. Hoeveel procent is dit in 2022?

Men houdt vast aan de elektrificatie van alle bussen tegen 2035. Volgend jaar zouden er 140 elektrische bussen rondrijden, in 2026 zouden dat er 560 zijn. In 2027 zou men beginnen met de gecontroleerde uitrol van de grote bestellingen. Hij meent dat er in 2025 zo'n zeshonderd elektrische bussen zouden worden geleverd. De financiële situatie is niet goed. Hoe gaat men die bussen betalen?

In de nieuwe bussen zouden er camera's zijn in plaats van achteruitkijkspiegels. Zijn de chauffeurs daarvoor voldoende getraind? Die camera's zouden niet goed werken bij schemer of duisternis. Zijn die problemen gemeld? Hoe wil men die oplossen?

Wim Verheyden meent dat De Lijn ooit heeft gezegd dat 10 procent van de sinds corona verloren reizigers nooit meer zal terugkomen. Staat men nog altijd achter die visie?

Wat de tevredenheid betreft, is er nauwelijks een verbetering te merken ten opzichte van 2020 en ten opzichte van 2022 is er zelfs een lichte achteruitgang. Hoe verklaart men dat reizigers minder tevreden zijn over de reisinformatie? Hij feliciteert de chauffeurs met hun goede score.

Is er een verklaring waarom men in bepaalde vervoerregio's minder tevreden is dan in andere? Wordt er meer vandalisme geconstateerd? Is er grotere onderhoudsachterstand?

Het is misschien interessant om eens een enquête te houden bij de chauffeurs en de controleurs over hun werkervaringen. Zijn er al bevragingen geweest?

Een van de oorzaken van de niet-gereden ritten zijn technische redenen. De minister wees in het verleden al op een structureel gebrek aan onderhoud.

Er is tot nu toe vooral ingezet op sensibiliseringscampagnes tegen agressie. Gaan meer controleurs een significant effect hebben op agressie? Het Vlaams Belang pleit al langer voor een lik-op-stukbeleid en een veel strengere bestraffing. Wat is de visie van De Lijn? Heeft De Lijn bij de minister hierop aangedrongen?

Hij hoopt dat meer controleurs een invloed zullen hebben op het zwartrijden. In 2020 werd amper 63 procent van de boetes voor zwartrijden betaald, in 2021 was dat 54 procent. Welke maatregelen heeft de minister genomen om het aantal openstaande boetes voor zwartrijden en overlast af te bouwen? Welke maatregelen zijn nodig om het zwartrijden tegen te gaan? Wat houdt het actieplan van De Lijn tegen zwartrijden in?

3. Antwoorden

Minister *Lydia Peeters* kondigt een rondetafel over agressie aan op dinsdag 11 juli 2023. De federale ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken zullen daarbij aanwezig zijn. Ook Ann Schoubs van De Lijn is uitgenodigd, evenals de ceo van de FBAA, de federale politie en het College van procureurs-generaal. Met de vakorganisaties zal er uitgebreid worden gepraat over de afgesloten stuurposten. Ook de inzet van extra controleurs zal een goede zaak zijn. Ze zullen zich niet alleen bezighouden met agressie maar ook controleren op zwartrijden.

De kostendekkingsgraad is niet onmiddellijk terug te vinden in het jaarverslag maar wel in het openbaredienstencontract. Voorafgaand aan dat contract is er een benchmark geweest. Uit die benchmark bleek dat de kostendekking niet optimaal is, maar ook dat men niet goed kon vergelijken omdat in de tarieven heel veel compensaties zitten zoals leerlingenvervoer, seniorenvervoer, vervoer van mensen met een handicap enzovoort. In het openbaredienstencontract staat dat aan de kostendekkingsgraad moet worden gewerkt maar dat de eerste prioriteit ligt bij het stroomlijnen van het aanbod en het aanbieden van een passend aanbod. Er moet ook worden gefocust op het opbouwen van de vertrouwensrelatie. Dat doe je niet met een tarievenverhoging en met te focussen op de kostendekkingsgraad. In het openbaredienstencontract staat ook dat men een methodiek zal uitwerken om de kostendekkingsgraad te berekenen zodat men kan vergelijken met omliggende landen.

Ook voor de investeringen verwijst de minister naar het openbaredienstencontract waarin verschillende pistes zijn opgesomd. Er is budget vrijgemaakt voor de vergroening, maar ook voor de efficiëntiewinsten. Er is ook een piste om de onderhoudsachterstand van vooral de trams weg te werken.

Niet-geïnde boetes worden overgeheveld naar incassobureaus. Ze merkt op dat tot half 2022 er nog een mondkmaskerplicht was en verplicht achteraan opstappen waardoor de verleiding tot zwartrijden groot was.

In juni 2023 waren er 12 procent minder reizigers, in juni 2022 waren dat er 18 procent minder, zegt *Ann Schoubs*. Ze denkt dat er effectief een bepaald percentage van de reizigers niet zal terugkeren. Een aantal mensen hebben na corona een alternatief gevonden.

Er is een link tussen de niet-gereden ritten en stiptheid. In een stad zijn er meer doorstromingsproblemen. Het aantal niet-gereden ritten is groter in Antwerpen, Mechelen en Leuven dan elders. Dat heeft onder andere te maken met het aantal beschikbare chauffeurs.

De Lijn wil dit jaar honderd technici aanwerven, er zijn er al 58 aangeworven. Het verloop en het vinden van mensen is vaak onderhoudscentrumgebonden.

De controleurs hebben twee taken: aanwezig zijn in geval van incidenten en controleren tegen zwartrijden. Eind 2022 had men 5,92 procent zwartrijders en men wil komen tot 3 procent. Zwartrijden is ook afhankelijk van plaats tot plaats. De Lijn heeft berekend dat men 67 controleurs nodig heeft om tot 3 procent zwartrijden te komen.

Met een berekening die meer rekening houdt met de compensaties die worden gegeven, heeft men in 2021 een kostendekkingsgraad van 27,55 procent, in 2022 28,41 procent.

De Vlaamse overheid consolideert het verlies. Met het openbardienstencontract heeft De Lijn een akkoord gekregen om te kunnen interen op het eigen vermogen, ook voor 2023. Vanaf 2024 zal men proberen het eigen vermogen opnieuw op te bouwen tot het getal voor de intering. De logica was dat er een gedeeltelijke transformatie komt die voor extra kosten zorgt. In plaats van extra centen te krijgen, heeft men het fiat gekregen om in te teren op het eigen vermogen.

Men wil vooral de voertuigen verjongen met nieuwe voertuigen. Het gaat vooral over vervangingsinvesteringen en niet zozeer over het onderhoud zelf.

De Lijn is nog volop bezig met het gunnen van een aantal opdrachten voor het leerlingenvervoer. In totaal moet men meer dan tweeduizend ritten voorzien. Volgens recente cijfers zullen er 3500 nieuwe leerlingen zijn en dan kent men nog niet de nieuwe leerlingen die er eind augustus 2023 zullen bij komen. Zevenhonderd ritten zijn opnieuw in de markt gezet waarvan er 150 zijn gegund. De rest wordt opnieuw in de markt gezet omdat de ontvangen prijs van de exploitanten exuberant hoog was.

Vorig jaar is er een tevredenheidsmeting gebeurd bij alle personeel van De Lijn die goed was en beter was dan die van de vorige jaren. Een aandachtspunt voor chauffeurs was een betere communicatie.

Heel wat chauffeurs willen geen afgesloten scherm. In de nieuwe bussen kunnen ze zelf kiezen of ze dit opzetten of niet.

Bart CLAES,
voorzitter

Marino KEULEN,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

API	application programming interface
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BVR	besluit van de Vlaamse Regering
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
DMOW	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
FBAA	Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MaaS	Mobility as a Service
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OV	openbaar vervoer
PFAS	poly- en perfluoralkylstoffen
PIO	Programma Innovatieve Overheidsopdrachten
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
TEC	Transport en Commun
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VoM	vervoer op maat
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten