

2020 (2023-2024) – Nr. 1
ingediend op 14 februari 2024 (2023-2024)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de uitrol van fase 2 van basisbereikbaarheid
(derde voortgangsrapportage)

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

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

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;

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;

Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2. Toelichtingen door De Lijn, het Departement MOW en AWV	4
2.1. Operationele uitrol nieuwe net	4
2.2. Doorstroming en Hoppinpunten AWV	7
3. Schriftelijke reactie TreinTramBus	8
4. Vragen en opmerkingen van de leden	8
4.1. Stijn Bex	8
4.2. Jos D’Haese	9
4.3. Els Robeyns	10
4.4. Bert Maertens	12
4.5. Wim Verheyden	12
4.6. Marino Keulen	13
4.7. Karin Brouwers	13
5. Antwoorden van de sprekers	14
5.1. Minister Lydia Peeters	14
5.2. De Lijn	16
5.3. Departement MOW	17
6. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden	17
7. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters en De Lijn	20
Gebruikte afkortingen	22
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 18 januari 2024 een gedachtewisseling over de uitrol van fase 2 van basisbereikbaarheid (derde voortgangsrapportage) 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 AWW;
- Björn Cool, vervoerregiomanager VVM De Lijn vervoerregio's Vlaamse Ardennen en Kortrijk.

Zij maakten gebruik van een presentatie die beschikbaar is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be. Ook de schriftelijke reactie die de commissie vroeg aan TreinTramBus en het gevraagde overzicht van klachten zijn terug te vinden op deze dossierpagina.

Voor het verslag van de eerste en tweede voortgangsrapportage: zie respectievelijk *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1658/1 en *Parl.St.* VI.Parl. 2023-24, nr. 1828/1.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert de commissie aan de voorgeschiedenis van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, dat goedgekeurd is zonder enige tegenstem. Voor dat kaderdecreet zijn er deze regeerperiode 2019-2024 heel wat uitvoeringsbesluiten uitgevaardigd. In plaats van te wachten tot na de verkiezingen zoals sommigen suggereerden, heeft de Vlaamse Regering, ondanks enkele gerechtelijke procedures, in juli 2022 beslist tot een gefaseerde invoering (zie slide 5 van de presentatie). In januari 2023 startte de pilotfase. In juli 2023 volgde fase 1, met ongeveer 55% van de OV-plannen van de vervoerregioraden en de daaraan gekoppelde halteplannen. Fase 2, waaronder het vervoer op maat valt, ging van start op 6 januari 2024. Sinds de start waren er heel wat kritische, maar gelukkig ook heel wat positieve opmerkingen. Alle meldingen krijgen een plaats in de continue monitoring en bijsturing. Het kernnet is vastgelegd door De Lijn, het aanvullende net en het vervoer op maat door de vervoerregioraden. Ook elke andere stap gebeurt in overleg met de lokale besturen.

De minister somt voorts een aantal principes van de mobiliteitsvisie op: Hoppin, duurzaamheid, modal shift, combimobiliteit, maar ook dat niemand in de kou blijft staan. In een latere fase worden ook de MAV en de DAV deel van het systeem basisbereikbaarheid. Kortom, een geïntegreerd en gelaagd systeem met kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, voor diverse modi: treinen, bussen, flexbussen, deelauto's, deelfietsen en dergelijke meer. Op Hoppinpunten kan er worden overstapt. De Hoppinwebsite, -app en de telefooncentrale staan ter beschikking van de reizigers.

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

Ann Schoubs wijst erop dat de chaos bij de start van de omvangrijke fase 2 uitgebleven is. Dit ondanks het feit dat 89% van het netwerk betrokken was, dat er wijzigingen waren in het kern- en aanvullend net en dat de belbus werd vervangen door flexvervoer. Ook de chauffeurs ondervonden niet te veel problemen. De Lijn had dan ook ongeveer 120 ambassadeurs op het terrein.

2.1. Operationele uitrol nieuwe net

2.1.1. Meer lijnen en hogere frequentie

Uiteraard is niet alles ideaal verlopen en voor heel wat reizigers was het wat zoeken. In vergelijking met de vorige fase rijden de bussen en trams 3,3 miljoen kilometer

per jaar meer. Op een weekday komen er 623 ritten bij, op zaterdag 1628 ritten, op zondag 1471 ritten. Op dagbasis zal er per weekday 8703 kilometer meer gereden worden, zaterdag 34.000 kilometer en zondag 33.000 kilometer (zie slide 10).

Björn Cool illustreert dat met het voorbeeld van de verbinding tussen Beveren en Linkeroever (zie slide 11). Met de bundeling van de lijnen 82, 84 en 85 komt de frequentie op vijftien minuten te liggen en komen er maar liefst 124.000 extra reizigerskilometer. In de vervoerregio Limburg komt er een nieuwe verbinding tussen Hamont en Achel (zie slide 12).

De frequentie ligt ook hoger, aldus *Ann Schoubs*. In de spits komen er vijf lijnen bij met een 30 minutenfrequentie en negentien lijnen met een 15 minutenfrequentie. In de dalperiode komen er 34 ritten bij met een 30 minutenfrequentie en tien ritten met een 10 minutenfrequentie. Op zaterdag en zondag komen er op de grote assen meer ritten, dus een hogere frequentie (zie slide 13).

Björn Cool illustreert dat met een voorbeeld uit landelijk gebied. In de vervoerregio Midwest, de streek rond Roeselare, Tielt en Meulebeke, komen er niet alleen nieuwe intergemeentelijke verbindingen bij, zoals Tielt-Waregem, Meulebeke-Waregem (zie slide 14). Ook wordt het functioneel net in de landelijke gebieden tussen de woonkernen, gemeenten en steden opgewaardeerd van enkel spitsritten tot een gecadanceerd aanbod gedurende de hele dag. In de vervoerregio Vlaamse Ardennen was er tot voor 6 januari 2024 quasi geen weekendbediening. Nu zijn er bussen met een uurfrequentie op alle streeklijnen, dus tussen steden en gemeenten (zie slide 15).

Ann Schoubs legt uit dat er meer maar ook later gereden wordt. Algemeen gaat het van 882 naar 999 lijnen op een weekday (zie slide 16). Wat de zogenaamde amplitude betreft, is het aantal lijnen dat rijdt tot na middernacht, zeker op weekdays en zaterdagen verhoogd. Op zondag is dat minder het geval, maar dan is de vraag ook kleiner.

Björn Cool geeft het voorbeeld van de vervoerregio Gent die het beperkte nachtnetwerk sterk uitgebreid heeft (zie slide 17). Op het stadsnet rijden de trams en de voornaamste buslijnen in de week tot 1.30 u en in het weekend tot 2.15 u. Naar de ruimere stadsrand, dus de deelgemeenten en de randgemeenten, is er avondvervoer in de week tot 1.30 u en in het weekend 2.00 u.

Ann Schoubs zegt dat aan al die uitbreidingen een prijskaartje vasthangt. De Lijn moest een evenwicht zoeken tussen meer efficiëntie en een groter aanbod op de grote assen én inclusie.

2.1.2. Flex

Wie verder woont van de grote assen of in wijken kan een beroep doen op flexvervoer. Voor dat flexsysteem zijn er al 38.263 reservaties tot eind januari 2024, waarvan 734 reservaties voor mensen in een rolstoel. In de periode van 6 tot 15 januari waren dat er 18.340 voor 22.350 reizigers. Eind januari zullen er ongeveer 45.000 reizigers van gebruikgemaakt hebben. Ongeveer 70.000 mensen hebben een account aangemaakt voor flexvervoer. Voor heel Vlaanderen zijn er 152 flexvoertuigen ingezet. De bezettingsgraad is gemiddeld 1,3 persoon per rit in busjes met acht tot negen zitplaatsen. Het gebeurt dat een busje op een bepaald uur volzet is of dat alle busjes ingepland zijn voor andere ritten.

De meeste reservaties gebeuren in Limburg en in Gent. 70 tot 75% van de reservaties gebeurt digitaal, dus via de app of de website. Het callcenter is de eerste dagen overspoeld met drieduizend tot vierduizend oproepen per dag. Nu zijn dat ongeveer 1300 telefoontjes per dag. De duur van een oproep voor een gewone reservatie

wordt geraamd op twee tot drie minuten. In het begin nam dat tien minuten in beslag, nu nog acht minuten. Die lange tijd heeft te maken met onwennigheid met het systeem en de vele vragen van de bellers. In het callcenter van Via en van De Lijn is er meer personeel ingezet.

Een rit reserveren gebeurt via de app (zie slide 20) of het callcenter, waarbij de gebruiker een voorkeuraankomsttijd of vertrektijd opgeeft. Hij krijgt dan een tijdslot van een half uur waarbinnen de chauffeur komt. Vanaf dertig minuten vooraf kan de gebruiker het busje digitaal volgen. Als de bus er is, krijgt hij een berichtje. Dat waarschuwingssysteem was er niet voor de belbus. Reservatie via de app is allicht moeilijker voor wie minder digitaal bedreven is. Het inclusieve moet natuurlijk verzekerd worden.

2.1.3. *Evaluatie en opvolging*

De Lijn volgt alle klachten op. Sinds 6 januari 2024 zijn het er 4700 in totaal (zie slide 21). Wetende dat De Lijn per werkdag ongeveer 950.000 reizigers vervoert, is dat relatief beperkt. Ongeveer de helft van de klachten gaat over het systeem van de basisbereikbaarheid, ook over afschaffing van haltes. Een derde van de klachten gaat over capaciteit. De focus ligt nu op bijsturing van de bereikbaarheid van scholen. Voorts wordt er nagegaan of er halteaanpassingen nodig zijn. De capaciteitsproblemen worden aangepakt, bijvoorbeeld door standaardbussen te vervangen door gelede bussen. Voor het overige is het nodig om zowel de gebruikers als de organisatie voldoende tijd te geven en pas na enkele maanden te evalueren en bij te sturen.

Björn Cool geeft een paar voorbeelden van bijsturingen in fase 1 (zie slide 22). De uurregelingen van enkele bussen in de vervoerregio Westhoek zijn aangepast zodat de scholieren tijdig op school komen. In vervoerregio Oostende is er oorspronkelijk voor een nieuwe reisweg gekozen omdat hij korter en efficiënter zou zijn, maar door de smalle wegbreedte was die onveiliger. Dus is de oude reisweg opnieuw in voege gesteld. Ook in fase 2 zijn er meldingen van scholieren die aan een halte blijven staan, door overbezetting of als gevolg van de nieuwe dienstregeling. Dagelijks worden ritten herkoppeld, wat betekent dat een rit met veel vertraging gevolgd wordt door een rit zonder vertraging. Niet elk probleem is veroorzaakt door de wijzigingen; er zijn ook de gewone problemen, bijvoorbeeld door wegenwerken.

Ann Schoubs legt uit dat het onmogelijk is alles theoretisch te voorzien, bij het invoeren van wijzigingen komen er nog altijd knelpunten boven. Het is evenwel belangrijk om goed te weten wat er precies aan de hand is. Zo kan het dat een bus te vol zit, terwijl de volgende die tien minuten later komt nog voldoende plaats heeft. Dan is het niet nodig extra capaciteit te scheppen, maar volstaat het dat reizigers dat inzien. Bij nijpende tekorten wordt er wel snel geschakeld.

2.1.4. *Communicatie*

Op het vlak van communicatie is er heel wat gebeurd, hoewel het natuurlijk altijd meer kan (zie slide 23 en 24). De Lijn is tijdig begonnen met het plaatsen van nieuwe haltepalen, maar ook met communicatie. Op 15 november 2023 is de grote campagne gestart. Vanaf 6 december is ook het flexvervoer grondig gepromoot. Van dan af waren reserveringen mogelijk. De promotie is niet gestopt na de start van fase 2, onder meer met reisinformatie op maat en de ambassadeurs op het terrein.

Naast affiches en advertenties zijn er 2,4 miljoen folders verzonden en 54.660 regiofolders aangevraagd. Daarnaast is er de digitale communicatie, stickers op de voertuigen enzovoort. Dat er veel communicatie is, wil nog niet zeggen dat iedereen ze oppikt. Informatie kan ook gevraagd worden aan het callcenter, wat dus heel wat mensen al deden.

2.1.5. Hoppinpunten

Filip Boelaert legt uit dat het aantal Hoppinpunten voortdurend varieert. In 2021 waren er 1820 gepland. Momenteel zijn er 261 zichtbaar in het straatbeeld en voor 283 is een concreet initiatief in ontwikkeling (zie slide 25 en 26). De hoofdtaak van het Departement MOW is subsidies uitkeren, maar ook gemeenten aanmoedigen om Hoppinpunten aan te leggen. In 2023 hield het daarvoor 115 gesprekken in en met steden en gemeenten, verschillende webinars over subsidiëring en inrichting. Het Departement MOW bezocht ook de vervoerregio's om ze te stimuleren om prioritaire Hoppinpunten en quickwins zo snel mogelijk aan te pakken. Het Departement MOW heeft een informatieportaal met vragen en antwoorden. Gemeenten vinden er ook achtergrondinformatie en sjablonen voor de processen en procedures. De reken-tool geeft de gemeenten zicht op de subsidies die zij kunnen krijgen en hoe ze combinaties kunnen maken. Het aanspreekpunt voor lokalemobiliteitsbegeleiders zorgt ervoor dat vragen en ervaringen van vervoerregio's bij het Vlaamse niveau geraken, dat die dan verspreidt ter lering van alle regio's.

Het departement heeft ook specifieke Hoppincommunicatie en lokale campagnes opgezet met gemeentebesturen en communicatiediensten van gemeentebesturen. Het brengt daarbij de ondersteuning van intercommunales in beeld. Intercommunales, een nieuwe partner, ontzorgen gemeenten en kunnen in naam van gemeenten Hoppinpunten aanleggen. Het departement houdt de vinger aan de pols bij de leveranciers van de Hoppinzuilen. Eind 2023 heeft het departement nogmaals aangedrongen bij alle Vlaamse steden en gemeenten, zowel de politieke als de ambtelijke vertegenwoordigers of verantwoordelijken om prioriteit te geven aan het realiseren van die Hoppinpunten, om de databank bij te houden en om zo nodig in overleg te gaan met het AWW. Voorts heeft het departement nogmaals gewezen op de richtlijnen en de instrumenten. De responsgraad op die mails ligt rond 43%. Het departement zal blijven sensibiliseren en aanmoedigen, waarbij het in de collectieve inspanning begeleider en infopunt voor gemeenten is en samenwerkt met vervoerregio's, lokale bestuurders, intercommunales, AWW, Lantis en De Werkvennootschap.

De kaart met de Hoppinpunten in ontwikkeling (zie slide 26), wijst uit dat ze voldoende verspreid zijn over Vlaanderen. *Filip Boelaert* wijst er ook op dat een aantal vervoersknooppunten die als Hoppinpunt functioneren, nog niet door de stad of gemeente in de databank ingegeven zijn. Zo staan de meeste grote stations nog niet in de databank, vaak omdat de gemeente nog enkele extra inrichtingen plant.

Het departement heeft een website en databank met de Hoppinpunten die gerealiseerd of in ontwikkeling zijn. Het is sinds 2020 stelselmatig gaan communiceren (zie slide 28), eerst via de Hoppinpunten zelf, vervolgens via de pilootprojecten van het flexvervoer in de drie proefregio's. Half 2023 was er dan de eerste grote Hoppincommunicatiecampagne, onder meer in gemeentebladen. Die wordt voortgezet. In 2024 wordt er bij de uitrol van de deelsystemen opnieuw over Hoppinpunten gecommuniceerd. Dat er meer Hoppinpunten zijn, wekt interesse en vertrouwdeheid. Hij eindigt het onderdeel communicatie met een overzicht van de producten (zie slide 28).

2.2. Doorstroming en Hoppinpunten AWW

Kathy Vandenmeersschaut licht toe wat het AWW gedaan heeft voor de doorstroming en de Hoppinpunten. Van de 1700 kruispunten met verkeerslichten zijn er 1100 uitgerust met OV-beïnvloeding. Bij een verandering van het netplan kijkt het AWW eerst naar de noodzakelijke kritische aanpassingen. Daarmee bedoelt de spreker aanpassingen om blokkeringen of veiligheidsissues te vermijden. Voor fase 2 zijn er meer dan 1000 kruispunten gescreend. Daarvan ondervonden er 741 geen impact, aan 160 waren er niet-kritische aanpassingen nodig. Aan 112 kruispunten zijn kritische aanpassingen uitgevoerd voor de start van fase 2 (zie slide 31). Over de aanpak van de andere aanpassingen in de komende jaren zijn er afspraken met De Lijn.

Het AWW speelt een rol voor ongeveer zeshonderd Hoppinpunten. In sommige gevallen zal het de Hoppinpunten alleen aanleggen, in andere gevallen samen met het lokaal bestuur. Het AWW gaat altijd in overleg met De Lijn en het betrokken lokaal bestuur over het ontwerp en het detailontwerp. Voorts zijn er concrete afspraken over wie instaat voor welk element. Het AWW maakt gebruik van raamcontracten voor analoge en mini-Hoppinzuilen, voor fietsenstallingen en voor verschillende infrastructuurwerken, zoals toegankelijkheids- en oversteekvoorzieningen en kleine ingrepen. Het AWW focust eerst op interregionale en regionale Hoppinpunten, de Hoppinpunten met deelsystemen en de zichtbaarheid van de overige locaties (waar AWW een rol heeft). Daarbij gaat voorrang naar de belangrijkste elementen: toegankelijkheid, fietsenstallingen, Hoppinzuilen.

Ondanks de raamcontracten zijn er twee processen waardoor de realisatie op het terrein meer tijd vraagt dan aanvankelijk gedacht: onteigeningen en het vragen van een omgevingsvergunning voor fietsenstallingen met luifel. Eind december 2023 had het AWW op meer dan 150 Hoppinpunten langs gewestwegen werken uitgevoerd: Hoppinzuilen, toegankelijkheidsingrepen, fietsenstallingen met en zonder luifels, en fietsbeugels.

3. Schriftelijke reactie TreinTramBus

De *voorzitter* vermeldt de schriftelijke reactie van TreinTramBus die werd overgemaakt aan de commissieleden (zie bijlage).

4. Vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Stijn Bex

Stijn Bex apprecieert het vele harde werk. Groen ziet goede elementen aan de hervorming. Maar dat er voor bepaalde reizigers geen of slechts een ontoereikend aanbod is, is een foute politieke keuze. Hij betreurt dat de sprekers overwegend goed nieuws brengen en zelfs niet ingaan op de storm van klachten, de negatieve mediaberichten en het parlementaire actualiteitsdebat van 10 januari 2024 (*Woordelijk Verslag* VI.Parl. 2023-24, nr. 15). Ze brengen een goednieuwsshow met enkele kleine rimpelingen. Het zijn nochtans geen kleine problemen. De minister maakt zich er doorgaans vanaf door te verwijzen naar de lokale bestuurders die de hervorming vormgegeven hebben. Daarbij gaat ze voorbij aan het strakke financiële kader. Toch is het iedereen blijkbaar duidelijk dat er moet worden bijgestuurd, zelfs Marino Keulen in wiens gemeente een halte bij een ziekenhuis is afgeschaft.

Het parlamentslid had gehoopt dat De Lijn al een lijst met de problemen bij zich zou hebben, de verdeling over de regio's, de oplossingen enzovoort. Heeft De Lijn, die werkt met gesloten enveloppes, überhaupt geld voor die broodnodige aanpassingen of moet er daarvoor aanbod sneuvelen? Daarenboven stelt TreinTramBus De Lijn in gebreke omdat er in Mechelen veel meer dan de aangekondigde 2% van de ritten geschrapt wordt, zijnde meer dan 120 ritten per dag. Minister Lydia Peeters heeft in de media laten weten dat er inderdaad extra geld nodig is en is zo teruggekomen op haar uitspraak dat De Lijn alleen maar zaagt. De conclusie van het actualiteitsdebat was dat er een concreet overzicht moet komen met de aanpassingen, waaraan een kostenberekening gekoppeld is. Dat moet dan snel gaan.

Tot dusver zijn er ongeveer 4800 klachten, waarbij er op elk moment ongeveer 1000 niet-beantwoorde klachten zijn. Hij informeert naar de behandeltermijn. Hoe zorgt De Lijn ervoor dat ook complexe klachten met niet zo simpele oplossingen snel beantwoord worden?

Dat De Lijn efficiëntie voorop moet zetten, betekent dus dat haar rol voor sommige reizigers onder druk komt te staan. De vervoermaatschappij probeert dat te onderhouden met flexvervoer. Dat is recent, de contracten zijn pas laat afgesloten. Hij

heeft gehoord dat het moeilijk is om voldoende chauffeurs te vinden, zeker tijdens de spitsuren. Is dat de reden waarom bepaalde aanvragen niet ingewilligd worden? Omdat het flexi-jobbers zijn, is er weinig controle op de rij- en rusttijden. Kan De Lijn verzekeren dat alle personeel op een correcte manier werkt? Voorts vraagt hij gedetailleerde informatie over het flexvervoer, onder meer het aantal ritten dat geweigerd wordt, ingedeeld per vervoerregio. De Vlaamse Regering heeft die informatie nodig om te kunnen nagaan of ze er extra middelen voor moet vrijmaken.

De Hoppinpunten komen te laat. Volgens TreinTramBus en andere gebruikers is de app niet zo handig. Vooraf was gezegd dat de reiziger het adres van vertrek en aankomst moest opgeven en dan de beste route aangeboden kreeg. Hij heeft zelf naar de Hoppincentrale gebeld, waar hij het advies kreeg naar De Lijn te bellen om te vragen aan welke halte hij moest opstappen. TreinTramBus raadt reizigers zelfs aan om hun traject in stukjes op te splitsen om het de centrale gemakkelijker te maken. Via wordt nochtans goed betaald voor een handige routeplanner. De app en de Hoppincentrale zijn parallelle systemen. Zal dat zo blijven? Is er iemand van de sprekers die tevreden is over de huidige werking van Via?

Deelmobiliteit staat totaal nog niet op punt. Het is zelfs niet aanbesteed, wat de spreker als problematisch bestempelt. TreinTramBus geeft toe dat de communicatie van De Lijn verbetert maar zegt ook dat aansluitingen aan de Hoppinpunten beter kunnen. Tariefintegratie valt niet onder deze hervorming, maar ook daar is vooruitgang wenselijk. Het flexvervoer is een oplossing voor occasioneel vervoer, maar niet voor dagelijks vervoer naar school of werk, omdat de reiziger pas een uur voordien weet wanneer de bus er precies zal zijn. Dat kan ervoor zorgen dat mensen zich afkeren van het openbaar vervoer. Wordt er gewerkt aan een interessanter systeem voor wie elke dag van flexvervoer afhankelijk is? Een ander mankement is dat er op flexbussen niet elektronisch kan worden betaald. Voorts zijn er klachten van mensen die met een abonnement niet op de flexbus mochten of die meer dan 2,5 euro moesten betalen. Hij vraagt wat meer uitleg daarover.

Kortom, hij ziet goede punten, maar ook heel wat hiaten, waar de presentatie amper aandacht aan besteedt. Hij vraagt dat De Lijn snel een beeld geeft van de budgettaire behoeften om de beloften na te komen, zodat de minister extra middelen kan vragen.

4.2. Jos D'Haese

Jos D'Haese maakt voorbehoud bij de politieke besluitvorming, maar heeft het grootste respect voor wie die beslissingen uitgevoerd heeft. Hij kaart de goednieuws-show van de presentatie aan, die enkel de positieve veranderingen, die er uiteraard zijn, belicht. Maar de sprekers gaan voorbij aan de storm van protest. Ze hebben toch meer voelsprietten bij reizigers en chauffeurs dan de 4700 klachten op 950.000 reizigers? Scholieren in Sint-Niklaas antwoorden op zijn vragen allemaal dat ze het oude vervoersplan terug willen, terwijl er ook daarover heel veel klachten waren. Dat is schrijnend. Hij krijgt berichten van mensen die een fan van het openbaar vervoer waren, zelfs anderen trachtten te overtuigen, maar door schrapping van hun halte nu zoeken naar alternatieve modi.

Uiteraard gaan er mensen op vooruit. Dat is de logica van het plan: verbeteren voor sommigen, afnemen van anderen. Meer dan drieduizend bushaltes schrappen, heeft sowieso een enorme impact. TreinTramBus heeft het treffend verwoord: wie afhankelijk is van openbaar vervoer en dat kwijt is, heeft niets aan verhoogde frequenties elders. Daar wordt volledig aan voorbijgegaan, bij de plannen en de presentaties. Hij vraagt zich af of er ooit met de buschauffeurs gesproken wordt. Die rijden langs haltepalen en bushaltes die nog niet verwijderd zijn, maar waar er nog wel mensen staan te wachten. Eigenlijk mogen ze daar niet stoppen, maar dat doen ze vaak wel, uit medemenselijkheid. Toch zijn zij het die de kritiek van reizigers moeten incasseren.

Hij vraagt het debat niet te verenigen tot de verschuiving van enkele haltes of de vervanging van een gewone bus door een gelede bus. Nog eerder dan een debat over budget, is de fundamentele kwestie dat de regering wil dat het overheidsbedrijf De Lijn van een publieke naar een private logica overstapt. Rendabiliteit en efficiëntie zijn de maatstaven, niet openbaredienstverlening. De Lijn stelt efficiëntie tegenover inclusie, dat is dus private versus openbaredienstlogica. Een openbare dienst waar iedereen aan mee betaalt, hoort er te zijn voor iedereen. Private diensten spitsten zich toe op opbrengst. Dat is de essentie van de omslag op 6 januari 2024. Wil de minister eigenlijk de openbaredienstverlening volledig begraven? Hij vraagt zich soms af of de regering de commissieleden dom vindt. De Lijn reed in 2020 203 miljoen kilometer; 23 miljoen kilometer minder dan in 2009 en nu moet er gejuicht worden om 3 miljoen kilometer extra, slechts 1,5%. En dat terwijl een op zes bushaltes geschrapt wordt en één op vier nog enkel bediend wordt met een bel- of flexbus.

Johan Sauwens, voorzitter van de raad van bestuur, zegt zelf dat het werkingsbudget gekrompen is waardoor er bespaard moest worden op het aanbod. En dat op een scharniermoment. Haltes verschuiven, gelede bussen inzetten, zal dat niet oplossen. Dat doet niets af aan positieve aspecten: uiteraard is de versterking van centrale lijnen, meer late bussen en frequentieverhoging goed. Hij citeert opnieuw Johan Sauwens: "Deze hervorming is inderdaad een afbouw in de landelijke gebieden en in de daluren ten voordele van het stedelijk vervoer." Alsof er daar niemand woont of gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Johan Sauwens gaat verder: "Ik heb daarvoor gewaarschuwd. De Lijn was geen vragende partij." Het is niet louter het platteland dat getroffen wordt, ook in centrumsteden als Brugge en Sint-Niklaas worden hele wijken zonder openbaar vervoer gezet. Zullen al die mensen met enkele beperkte bijsturingen het recht op openbaar vervoer herwinnen?

Voorts vraagt hij zich af hoe iemand zonder schaamrood durft blijven spreken over inspraak en vraaggestuurd openbaar vervoer. Er worden buslijnen naar voetbalstadions en bushaltes voor ziekenhuizen en begraafplaatsen geschrapt. Marino Keulen klaagde tijdens het actualiteitsdebat nog omdat sommigen eerst plannen goedkeuren om er zich dan tegen te verzetten. Maar als zelfs hij inwoners van zijn gemeente oproept om klacht in te dienen, waar is dan het argument voor een vraaggestuurde aanpak?

Het is verbijsterend hoe de hervormers met hun zogenaamde bottom-upaanpak een uiterst belangrijk publiek, namelijk de schoolgaande jeugd, in de steek laten. Het lijkt wel of het beleid de enquête van de Vlaamse Scholierenkoepel, waarin grote aantallen scholieren zeiden niet meer op school te geraken of er veel langer over te doen, totaal genegeerd heeft. Op bepaalde scholen worden er deze maand geen nota's uitgeschreven voor te laat komen, om scholieren de tijd te geven naar alternatieven te zoeken. Vraaggestuurd en met veel inspraak, maar toch moeten de bewindvoerders in de krant ontdekken welke kemels ze geschoten hebben. Zal de minister verder doen met een theoretische benadering, gelikte powerpointpresentaties en mooie plannetjes, of zal ze de algemene verontwaardiging van reizigers, vakbonden, reizigersorganisaties, mobiliteitsexperts serieus nemen? Wordt er ergens op een of andere manier overwogen of dit wel de juiste richting is?

4.3. Els Robeyns

Els Robeyns haalt enkele uitspraken van de minister aan: "veranderen om te verbeteren" en "vertrouwen in fase 2 die misschien wel enkele kinderziekten zou kennen". Ze vraagt of deze getuigen van misplaatste arrogantie dan wel onwereldse naïviteit. Deze toelichting gaat nog een stap verder en negeert met een onterechte goednieuws-show op hallucinante wijze de overvloed aan klachten over geschrapte haltes, flexbussen die niet opdagen, een ontoereikende routeplanner van 100 miljoen euro, onbereikbare bedrijven en scholen. Sommige ouders overwegen zelfs te stoppen met werken om hun kinderen op tijd op school te krijgen.

TreinTramBus zegt terecht dat de meer landelijke gebieden uit de boot vallen. Iedereen weet dat één van de oorzaken de gesloten enveloppe is. Voor Vooruit is dat een constructiefout. Zelfs in Lanaken zullen de klachten over een geschrapte halte aan het ziekenhuis gebundeld worden. Het is wraakroepend dat al wie al weken ook letterlijk in de kou staat, jong en oud, nu hier enkel goed nieuws te horen krijgen: meer kilometers, vaker en later ritten. Die zijn er ook, maar enkel op de grote assen waar er al openbaar vervoer is, dus bij de winnaars. Wat zijn de verliezers daarmee? Daarbij wordt gemakshalve vergeten dat negen op de tien gebruikers van het openbaar vervoer geen alternatief hebben.

De minister heeft al meermaals gezegd dat het nieuwe plan bedoeld is voor meer efficiëntie, meer klantvriendelijkheid en meer stiptheid. De spreker vermoedt dat er na fase 1 bijsturingen gebeurd zijn, maar is er ook gepeild naar het bereiken van de drie doelen? Zo ja, wat is het resultaat? Wanneer is de evaluatie van fase 2 te verwachten? Zal dan beoordeeld worden of het openbaar vervoer inderdaad efficiënter, stipter en klantvriendelijker geworden is? Is het ook de bedoeling om nieuwe reizigers aan te trekken?

Ze vraagt nogmaals een overzicht van welke haltes er zijn afgeschaft. De minister verwijst daarvoor naar de app, maar die is niet betrouwbaar. Van haar gemeente stonden er een aantal haltes ten onrechte niet meer in de app. Voorts vraagt ze wat meer detailinformatie over de 4700 klachten: van wie komen ze vooral: reizigers, lokale besturen, bedrijven, scholen, chauffeurs? Hoe verloopt de klachtenbehandeling en binnen welke termijn? Krijgt elke klager een antwoord dat verder gaat dan 'het lokale bestuur heeft dat beslist'? Niemand is geholpen bij een spelletje zwartepieten. In naam van Thijs Verbeurgt, wiens interpellatie werd afgewezen door het Uitgebreid Bureau, vraagt ze naar de oplossing die de minister vorige week aankondigde voor het maatwerkbedrijf Lidwina in Mol. Dat moet nu op eigen kosten een bus inzetten om zijn personeel op het werk te krijgen.

In juli 2023 zei Ann Schoubs dat De Lijn de reizigersorganisaties meer wil betrekken. Is dat voor fase 2 beter gebeurd dan voor fase 1? TreinTramBus klaagt vooral over ontoereikende en onduidelijke communicatie over het flexvervoer. Hoe reageren De Lijn en de minister daarop? Kunnen er daar lessen uit getrokken worden? Voorts vraagt ze wanneer de dienstregelingsfolders er zullen zijn.

De overstappunten zijn cruciaal voor het systeem, maar aan de aansluitingen schort nog een en ander. Zal De Lijn daaraan kunnen verhelpen? Het flexvervoer kan niet geboekt worden via de app. TreinTramBus vraagt om een geïntegreerde openbaarvervoerreisplanner. Zijn er daarvoor al stappen genomen?

Na fase 2 zullen er allicht aanpassingen komen aan de vervoersplannen. De minister maakt gewag van bijsturing na elke fase en tweejaarlijkse wijzigingsmomenten. Hoe verloopt het besluitvormingsproces? Worden de vervoerregio's erbij betrokken? Wie neemt de beslissingen? Ze vraagt een overzicht van de aanpassingen die al uitgevoerd zijn na fase 1 en fase 2.

Voorts vraagt ze aan Ann Schoubs of 70 miljoen euro volstaat opdat het flexvervoer de hiaten invult. Dat er gemiddeld 1,3 reizigers op een flexbus zitten, bevestigt haar vermoeden dat de overheid individuele taxi's aan het subsidiëren is. Hoe strookt de afkeer van de minister van lege bussen met een lege flexbus die 100 kilometer heen en terug van Herk-de-Stad naar Maaseik moet rijden om iemand twee kilometer te vervoeren? Zijn er voldoende flexbussen? Van chauffeurs hoort ze dat dat in sommige gebieden niet zo is. Onder deze voorwaarden kan flexvervoer voor occasionele verplaatsingen misschien nog wel werken, maar niet voor dagelijkse verplaatsingen. Het is nodig om het systeem klantvriendelijker te maken. Hoe wordt de veiligheid van de chauffeurs verzekerd in de flexbussen zonder afgesloten stuurboxen, zonder camera's enzovoort?

4.4. Bert Maertens

Bert Maertens heeft altijd gezegd dat de grote voordelen van basisbereikbaarheid, meer ritten, meer reizigerskilometers, hogere frequenties, latere avond- en betere weekendbediening zouden zijn. Het valt evenwel niet te ontkennen dat het niet voor iedereen een vooruitgang is. Ongeveer 4700 klachten afgezet tegen 950.000 reizigers per dag, is 0,5%. Aangezien Vlamingen niet houden van grote veranderingen, had hij er heel wat meer verwacht. Goed nieuws is dat de bestuurders bereid zijn bij te sturen. Hij heeft zelf ervaren dat De Lijn klachten van burgers of de stad in een mum van tijd beantwoordt en zo snel mogelijk oplost. Heel wat geschrapte haltes aan woonzorgcentra, ziekenhuizen enzovoort zijn ondertussen alweer ingevoerd. De wijzigingen gebeuren vaak na meldingen van burgers, maar ook van steden en gemeenten. Het is evenwel zaak om een datagebaseerd systeem van permanente evaluatie op te zetten, maar ook een goede procedure voor wijzigingen, voor iedereen gelijk en duidelijk, met een duidelijke rol voor de vervoerregioraden. Werkt De Lijn toe naar een dergelijk gestructureerd en gecentraliseerd klachten-, overleg-, evaluatie- en bijsturingssysteem, waaruit ook patronen kunnen worden gedistilleerd, naar analogie van de Vlaamse ombudswerking?

Voor de Hoppinpunten is er inderdaad een achterstand, maar dat is vaak het gevolg van het meerjarenplan van een stad of gemeente. Hij suggereert een nieuwe communicatiecampagne met inbegrip van de financieringsmogelijkheden als de nieuwe gemeenteraden aantreden en nieuwe meerjarenplannen opstellen. Op flexbussen zouden er noch scanners, noch ontwaardingsapparatuur zijn, aldus TreinTramBus. Hoe zal dat aangepakt worden? Hij vraagt de sprekers in te gaan op alle opmerkingen, vragen en suggesties uit de brief van TreinTramBus, onder andere over communicatie, afstemming van bepaalde lijnen en overstapmogelijkheden.

4.5. Wim Verheyden

Wim Verheyden neemt aan dat De Lijn met de presentatie nog maar eens wou duidelijk maken dat basisbereikbaarheid een revolutie in het openbaar vervoer betekent. Voorts is de boodschap dat het allemaal niet zo erg is. Het openbaar vervoer verbetert inderdaad op een aantal plaatsen, maar lang niet overal, vooral niet in landelijke gebieden. De nota van TreinTramBus geeft een duidelijk beeld van wat fout loopt en waar er zo snel mogelijk aan moet worden gewerkt. Hij roept de minister en De Lijn op om ervoor te zorgen dat de reizigers inderdaad zoals beloofd centraal staan.

Het klopt dat campagnes nooit iedereen bereiken, maar ook wie informatie zoekt vindt die niet altijd: de netplannen zijn niet altijd duidelijk, er zijn geen dienstregelingsfolders, de pdf's op de website zijn te complex en moeilijk af te drukken enzovoort. Wat zal De Lijn daar op korte termijn aan doen? Ook de aansluitingen zijn niet optimaal. Nochtans is een doel van de hervorming aansluitingen en overstapmogelijkheden te verbeteren. Dat reizigers te lang moeten wachten, kan ervoor zorgen dat ze afhaken van openbaar vervoer. Hoeveel van de 4700 klachten gaan over die aansluitingen? Hoe komt het dat chauffeurs niet altijd weten op welke lijnen ze moeten wachten? Hoe denkt De Lijn dat te verbeteren?

Flexvervoer is niet altijd een goed alternatief, zeker niet voor mensen die minder mobiel zijn. Belbussen zijn veel beter uitgerust. Waarom is men daar van afgestapt? Het openbaar vervoer moet toch inclusief zijn? Tekenend is dat De Lijn onlangs een rechtszaak van minder mobiele mensen verloor. In bepaalde regio's zou er daarenboven een probleem zijn met de capaciteit van het flexvervoer, zowel van de haltes als van bussen. Op sommige plaatsen komen die bussen niet, wat tot vervoersarmoede leidt, ondanks de beloften van de minister en De Lijn dat die er niet zou komen. Hoe zullen ze dat op korte termijn aanpakken? Hoe zal de veiligheid van chauffeurs van flexbussen gegarandeerd worden?

Volgens TreinTramBus is de flexbus geen goed alternatief voor alle afgeschafte haltes. Sommige haltes verdwijnen helemaal; er stopt zelfs geen flexbus meer. Welke meerwaarde heeft de afschaffing van zeker de vraagafhankelijke haltes? De Hoppinapp en de website werken stroef en zijn niet gebruiksvriendelijk. De Hoppinplanner kan geen complexe routes aan met meerdere overstappen of met een combinatie van een gewone en een flexbus. Een rit boeken is geen sinecure. Niet iedereen die afhankelijk is van de flexbus beschikt over de nodige digitale vaardigheden. TreinTramBus wil als structureel partner volwaardig bij de evaluaties betrokken worden. Zal dat gebeuren?

Een modern, klantvriendelijk, efficiënt en veilig openbaar vervoer is de verdomde plicht van een overheid. Daar staat Vlaanderen nog ver van, dus moeten de fouten van fase 1 en 2 in de volgende fases vermeden worden. Hij hoopt dat de beloofde bijstellingen er zo snel mogelijk zullen komen.

4.6. Marino Keulen

Marino Keulen wijst iedereen erop dat deze revolutionaire omslag slechts twaalf dagen in voege is. De minister verdient respect omdat ze de moed had haar overtuiging te volgen. Heel wat mensen zijn niet mee met het bredere plaatje, namelijk dat basisbereikbaarheid een nieuw elan wil geven aan het openbaar vervoer, onder meer door snellere verbindingen. Zowel voor het oplossen van het filevraagstuk als de klimaatproblemen, is performant openbaar vervoer wezenlijk. Afgezet tegen het aantal reizigers, is het aantal klachten verwaarloosbaar klein. De standstill die sommigen voorspelden is er niet gekomen. Allicht gaan heel wat klachten over hetzelfde probleem. Hij vraagt de meldingen over hun grondgebied over te maken aan de gemeenten.

Sommige zaken zijn niet te voorzien; andere zijn fout ingeschat. In zijn eigen gemeente had hij problemen verwacht die niet opgetreden zijn. Zo blijkt het flexvervoer wel degelijk te werken. In Lanaken zijn er problemen met de verbinding naar het Ziekenhuis Oost-Limburg, de Jumbo-opstapplaats, veel gebruikt door schoolkinderen, de busverbindingen van Zutendaal naar het Pyxiscollege en Linc Parc. Hij vraagt de minister en De Lijn kort op de bal te spelen voor alles wat met werken schoolverkeer te maken heeft.

Voorts moeten vervoerregioraden en gemeentebesturen geresponsabiliseerd worden. Ze moeten zich niet voor elke wijziging achter Brussel of De Lijn verstoppen. Maar ze moeten zelf de ratio en het doel uitleggen van wijzigingen en wijzen op de voordelen, bijvoorbeeld meer ritten in het weekend. Voorts wijst hij erop dat de hervorming nog niet afgerond is. De laatste fase treedt pas in 2025 in voege.

Hij vraagt ook in het oog te houden dat het aanbod dynamisch is. Bij de organisatie van openbare diensten betekent voor iedereen goed doen, voor iedereen te weinig doen. Te veel willen doen, een halte aan elke straathoek, zorgt ervoor dat de achterliggende dienstverlening een lege doos is. Basisbereikbaarheid wordt onterecht voorgesteld als een besparingsoperatie, of zelfs – zoals het in zogenaamde kwaliteitskranten staat – een sluipmoord op het openbaar vervoer, het kapotmaken om te kunnen privatiseren. Terwijl keuzes maken zuurstof geeft. Dat bewijst deze hervorming, onder meer met extra kilometers.

4.7. Karin Brouwers

Karin Brouwers begrijpt dat De Lijn vanuit een helikoptervisie zegt dat er geen chaos geweest is. Maar de media, die uiteraard focussen op negatieve aspecten, maar ook hun overvolle mailboxen, geven de parlementsleden een ander beeld. Cd&v staat achter basisbereikbaarheid maar vraagt garanties voor kwaliteitsvol vervoer op maat, voor een continue evaluatie om het systeem vraaggestuurd te houden, voor participatie van de lokale besturen.

Ze gaat ervan uit dat het aantal reservaties zal stijgen. Heeft De Lijn daar een raming van gemaakt? Nu al loopt het her en der strop. Zal het in staat zijn alle vragen in te willigen? TreinTramBus kaart het ontbreken van tariefintegratie en een geïntegreerde routeplanner voor het hele land aan, wat ook al aan bod kwam in de Senaat. Ze hoopt dat er werk van kan worden gemaakt, naar analogie van het Brusselse Jump. Dat de flexbus niet altijd een oplossing is, is een terecht punt van TreinTramBus. In het nieuwe systeem zijn er meer overstappen nodig, dus moeten de aansluitingen betrouwbaar en haalbaar zijn. Ze hoopt dat De Lijn met voldoende aandacht naar de cases kijkt en een oplossing biedt.

Ze informeert naar de verdere aanpak en de contactpersoon voor scholen, maar ook naar de duur van de tijdelijk verminderde dienstverlening, die in sommige regio's zoals Leuven al maanden duurt. Sommige klachten gaan niet over de hervorming maar over die tijdelijke situaties. Voorts wil ze weten op welke termijn er een oplossing komt voor de acute problemen van de hervorming. Moeten de vervoerregio's niet dringend eens samenkomen?

Een gecentraliseerd klachtenmeldpunt via de website was misschien beter dan een aparte app, maar de klachten komen in ieder geval binnen. Hoeveel unieke problemen worden er aangekaart? Ook zij vraagt wat meer informatie over de aard van de meldingen. Haltes terug invoeren lijkt haar één van de gemakkelijkste ingrepen. Flexbussen en vervoer op maat vergen voldoende middelen, maar worden verrekend op een andere budgetlijn dan de investeringen die volgens Ann Schoubs ook broodnodig zijn. Ze neemt aan dat De Lijn samen met de vervoerregio's min of meer kan bepalen of de middelen voor het vervoer op maat volstaan.

Hoe wordt de graad van ernst en dringendheid van de klachten bepaald? Dat inwoners van Herent nu over Leuven moeten om naar de voedselbank van Veltem te gaan, vindt ze triest. Hoe zijn de klachten verdeeld over de vervoerregio's? Hoe handelt De Lijn klachten af? Hoeveel zijn er al opgelost, waarbij de categorie 'antwoord bezorgd' in haar ogen niet gelijkstaat met opgelost? Wat is de taak van de vervoerregio's in de klachtenbehandeling? Hoe verloopt de informatiedoorstroming van en naar de vervoerregio's? Worden zij systematisch en volledig op de hoogte gebracht van de problemen? Wordt hierover met hen aan tafel gezeten? Tegen wanneer zal fase 2 geëvalueerd zijn? Ze dringt aan op een snelle eerste evaluatie. Hoe verlopen de voorbereidingen voor de volgende fase? Zal De Lijn door het vraaggestuurd openbaarvervoeraanbod meer ontvangsten hebben? In welke vervoerregio verwacht De Lijn de meeste extra reizigerskilometers?

Transport & Mobility Leuven onderzoekt in opdracht van De Lijn de potentiële vervoersstromen per bus per vervoerregio, ongeacht het aanbod, met als doel een objectief beeld te geven van de verhoudingen tussen de vervoerregio's. Cd&v zou die resultaten graag krijgen. Vervoer over de grenzen van de vervoerregio's zou hier en daar omslachtiger geworden zijn. Zit het bestuderen daarvan in de opdracht vervat? Van wie kreeg Transport & Mobility die opdracht, alleen van De Lijn of ook van de minister? Wanneer is die opdracht besteld: voor of na de voorbereidingen voor fase 2? Was het niet beter de resultaten al voor de hervorming te hebben? Ze vraagt ook wat meer informatie over de inhoud van de studie. Hoeveel kost ze?

5. Antwoorden van de sprekers

5.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat dit wellicht de twaalfde parlementaire gedachtewisseling over basisbereikbaarheid is, waarbij alle aspecten steeds aan bod gekomen zijn. Ze begrijpt dan ook de kritiek op de presentatie niet. Daarenboven neemt het detailniveau van de vragen op hallucinante wijze toe.

Ze herinnert ook aan de kritiek bij vorige gedachtewisselingen, onder meer dat de hervorming in het slop zit of zelfs dat de minister ze ten grave wou dragen. Nochtans is de hervorming er gekomen, in fases weliswaar. Sinds november 2023 is de Hoppincentrale in voege. Elke klacht is er een te veel, maar sinds januari 2024 zijn er 4500 klachten, op een dagelijks reizigersaantal van 950.000. Van de 120 lijn-ambassadeurs kwam er over het algemeen positieve feedback. In de pers zijn de berichten daarentegen over het algemeen negatief. Ze kan zich niet van de indruk ontdoen dat Jos D'Haese aan de scholieren subjectieve vragen gesteld heeft. Na een kleine positieve noot verviel dat parlementslid in zijn gewone negatieve praatjes. De regering bouwt de dienstverlening helemaal niet af: in 2019 kreeg het kernnet 500 miljoen euro, vandaag is dat 608 miljoen euro. Voor het aanvullend net steeg de subsidie in die periode van 198 naar 240 miljoen euro. Het vervoer op maat ging van 34 miljoen euro naar 70 miljoen euro. Ondanks de beslissing de hervorming budgetneutraal te houden, heeft de regering almaar meer geïnvesteerd.

Er wordt met man en macht aan bijsturingen gewerkt op basis van de klachten. Het is onmogelijk alle klachten toe te lichten. Uiteraard moet er bijgestuurd worden: kinderen moeten tijdig op school geraken; woonzorgcentra, ziekenhuizen enzovoort moeten bereikbaar zijn. Maar zelfs een kleine wijziging aan een rit heeft een cascade-effect.

De lokale besturen hebben die OV-plannen goedgekeurd. Sommige geven toe dat er bijsturingen nodig zijn; anderen willen actievoeren tegen hun eigen plannen. De burgemeesters van Poperinge, Zele en Voeren zijn positief, terwijl er in Voeren geen kern- noch aanvullend net meer is, maar enkel flexvervoer en vervoer op maat. Els Robeyns is lid van het dagelijkse bestuur van de vervoerregioraad Limburg en heeft in september 2020 het OV-plan goedgekeurd. In de dikke informatiebundels die aan de gemeenteraden bezorgd werden, heeft Els Robeyns alle informatie gekregen, ook over de haltes. Zo ze zich dat niet herinnert, kan ze het navragen bij de ambtelijke voorzitter van de vervoerregioraad Limburg.

De burgemeester van Zele zegt terecht dat het openbaar vervoer geen optelsom is van haltes. Dat neemt niet weg dat 95% van de bevolking nog altijd een halte heeft op minder dan 750 meter. Er sneuvelen inderdaad drieduizend haltes. Mensen moeten soms iets verder lopen, maar de bussen zijn sneller.

Wijzigingen aan het kernnet vallen onder de bevoegdheid van De Lijn. Ze heeft de halte voor de buso-school KIDS al aangepast. Voor wijzigingen aan het aanvullend net of het vervoer op maat wordt er gestreefd naar een consensus met de lokale besturen. Elke melding zal onderzocht worden en de basis zijn voor wijzigingen. Fase 2 is amper twaalf dagen oud, dus is het te vroeg voor kostprijsberekeningen allerhande. De bijsturingen gaan voor. De minister krijgt zelf ook klachten die ze dan gewoon doorspeelt naar De Lijn.

TreinTramBus heeft het over 160 Hoppinpunten terwijl het er 260 zijn, wat volgens de minister iets zegt over zijn kennis van zaken. De minister houdt eerder vast aan wat mobiliteitsexperts als Willy Miermans zeggen. Die woont in een landelijke regio en vindt dit een goed plan, omdat bussen mensen en geen lucht moeten vervoeren en het openbaar vervoer attractief en concurrentieel moet zijn met het personenvervoer.

Kortom, de chaos waarop sommigen zelfs hoopten, is uitgebleven, ondanks de winterprik. In de media was recent te horen dat de bussen in Limburg door de sneeuwval niet meer reden, toch heeft de minister er eentje laat op de avond gespot. Ze vraagt de verzuring achter te laten en samen te werken aan een beter plan.

5.2. De Lijn

Ann Schoubs zegt dat klachten De Lijn via verschillende wegen bereiken: website, klantendienst, mail enzovoort. Ze worden samengebracht bij de klantendienst, waarna ze een eerste keer getrieerd worden. Zo mogelijk wordt er dan al een antwoord gegeven, bijvoorbeeld als het probleem al opgelost is. De andere meldingen worden doorgestuurd naar de operationele diensten. Of een gelede of een standaardbus rijdt, is een beslissing die De Lijn zelf neemt. Andere oplossingen moeten afgetoetst worden bij de lokalen besturen. De doorlooptijd is dus afhankelijk van de aard van de klacht. Daarnaast houdt De Lijn ook een algemene screening voor de bereikbaarheid van attractiepolen zoals scholen en ziekenhuizen. Elk plan moet getoetst worden aan de werkelijkheid. Niet alles is theoretisch te voorzien. Bijsturingen zijn er altijd nodig. Dringende aanpassingen moeten natuurlijk snel gebeuren; voor andere aspecten is het belangrijk even af te wachten hoe een en ander verloopt en cijfers te verzamelen daarover. Bedachtzaam optreden is nodig om te vermijden dat wijzigingen bijeffecten hebben. De Lijn zal de situatie elk kwartaal met de vervoerregio's bespreken en telkens voorstellen geven over veranderingen die ze als haalbaar ziet. Het is zaak dat die raden ook klaar zijn om zo nodig snel te schakelen. Er moet daarbij niet alleen rekening gehouden worden met de budgetten, maar ook met het aantal chauffeurs en het aantal bussen.

De helft van de klachten gaan over Hoppin; andere gaan over capaciteit. De Lijn ontving 28 klachten over aansluitingen en een paar honderd over haltes. Ze zal de detailgegevens aan het parlement bezorgen (zie bijlage), maar stelt voor om daarmee nog even te wachten. Er zullen ongetwijfeld nog problemen naar boven komen.

Van de 154 voertuigen voor flexvervoer rijden er twee niet omdat er onvoldoende chauffeurs zijn. Dat zou begin februari 2024 opgelost zijn. Het klopt evenwel dat het niet gemakkelijk is chauffeurs te vinden. De Lijn weet niet of de exploitanten met flexi-jobs werken, maar kan dat wel nagaan. In de bestekken staat altijd dat rij- en rusttijden moeten worden gerespecteerd. De Lijn zal mettertijd controleren of de exploitanten aan alle vereisten voldoen. De eerste dagen telde het flexvervoer minder gebruikers dan de belbus. Ondertussen zijn het er ongeveer evenveel. De Lijn zal nagaan of de gebruikers van de belbus de weg naar het flexvervoer vinden.

Ongetwijfeld zullen er bepaalde ritten niet te boeken zijn, bijvoorbeeld als iemand te dicht bij het kern- of aanvullend net woont. Het systeem bevat immers afstandsregels, die uiteraard ook geëvalueerd zullen worden. Hoe korter voor de start van de rit de klant boekt, hoe kleiner de kans dat de rit nog beschikbaar is. Per flexgebied zijn er immers maar een beperkt aantal voertuigen. Anderzijds zijn er in bepaalde gebieden voertuigen die niet gebruikt worden. De bezettingsgraad is inderdaad nog relatief laag. De rapportering moet nog uitgewerkt worden, waarna de resultaten kunnen worden geïnterpreteerd. Voor ongeveer 10% van de gereserveerde ritten komt niemand opdagen. Ook de redenen daarvoor worden nader bekeken. Zo zou het kunnen dat iemand ongewild een plaats reserveert omdat hij onvoldoende vertrouwd is met de app.

Aan de app moet er nog een en ander verbeterd worden, bijvoorbeeld aan de snelheid ervan. Alle meldingen worden in overweging genomen bij wijzigingen. De Lijn bekijkt een hele rist aanpassingen met Via. Nu zijn er nog twee apps, één van De Lijn voor het gewone net en de Hoppinapp voor het flexvervoer. De Lijn gaat na of beide kunnen worden geïntegreerd. Nu was de tijd daarvoor te kort.

Bij de opstart werden de callcenters overspoeld. Ook waren er operationele problemen. Zo moesten medewerkers met twee applicaties werken om alle haltes te zien en werd er soms doorverwezen naar De Lijn. Ondertussen is dat opgelost. Opstartziekten zijn normaal bij elke verandering.

De Lijn probeert goed met TreinTramBus af te stemmen en zal de opmerkingen uit de nota ter harte nemen. Heel wat van die aspecten heeft De Lijn voordien al als verbeterpunten gedetecteerd, waaronder geïntegreerde tarieven en betalen op de flexbus.

De principes van basisbereikbaarheid worden gehandhaafd: het is collectief en geen individueel vervoer; inclusie en efficiëntie moeten samengaan. Ze vraagt een duidelijke definitie van hoe inclusief Vlaanderen het openbaar vervoer wil. Nu is enkel de dekkingsgraad de maatstaf en die verschilt niet zoveel van die in basis-mobiliteit: de meeste mensen hebben een halte op 750 meter. Ook dat moet worden geëvalueerd. Daarbij komt nog dat de verschillende vervoerregio's op een andere manier omgegaan zijn met haltes. De visies beter op elkaar afstemmen, hoort ook tot de leerschool voor basisbereikbaarheid.

De continue evaluatie moet gestoeld zijn op goede data. Daarvoor komen er onder meer telcamera's op bussen en trams, die een beeld geven van hoeveel mensen er op elke halte op- en afstappen. De spreker denkt dat er een vlotte schakeling tussen flexvervoer, aanvullend en kernnet nodig is. Zo kan het soms beter zijn om een vaste verbinding op de spitsuren te hebben dan meer flexbussen die dan de rest van de dag stilstaan. Wat nodig is, zal blijken uit de praktijk en de evaluatie, daar kan ze voorlopig nog geen bedrag op kleven.

Er zijn toegankelijke en niet-toegankelijke flexvoertuigen. Bij reservatie kan een reiziger aangeven wat hij nodig heeft. Gezien het relatief lage aantal aanvragen, verbaast het haar dat er flexbussen zonder de nodige toegankelijkheidsvoorzieningen gestuurd werden. Misschien is het bij de aanvraag misgelopen.

Björn Cool zegt dat agressie tegen chauffeurs van belbussen zeer weinig voorkomt en verwacht dat ook niet bij flexbussen. Dat de boeking niet anoniem is, verlaagt de kans op agressie aanzienlijk. In de meeste flexvoertuigen is er onvoldoende ruimte voor een ontwaarder of een punt voor contactloos betalen. De aanpak is overal in Vlaanderen gelijk: reizigers kunnen contactloos betalen bij de chauffeur die een bancontacttoestel bij zich heeft. Dat een reiziger een geldig abonnement heeft, wordt gecontroleerd bij reservatie via telefoon, app, website. Chauffeurs geven reizigers die moeten overstappen op een reguliere bus van aanvullend of kernnet, een geel ticketje.

5.3. Departement MOW

Filip Boelaert herinnert de commissieleden eraan dat er voor deelmobiliteit gewerkt wordt met samenwerkingsovereenkomsten waarbij de vervoerregio's een verregaande autonomie krijgen. Intussen zijn er negen overeenkomsten ondertekend. Drie liggen voor ter ondertekening bij de verschillende partijen, twee zijn in opmaak. Antwerpen werkt via Lantis en zal dus geen samenwerkingsovereenkomst afsluiten. In verschillende regio's zijn er al deelsystemen. In januari 2024 komen er deelfietsen in Kortrijk, in het Waasland in februari 2024. In de vervoerregio's Aalst en de Vlaamse Ardennen komen er nog deze maand deelwagens.

Het departement heeft contacten met de VVSG om de gemeenten en steden na de verkiezingen te informeren, in aanloop naar een nieuw meerjarenplan. Zo komt er een Hoppinacademie, zowel voor nieuw verkozenen als voor ambtenaren. Voorts komen er bekendmakingsacties bij de nieuwe schepenen en burgemeesters.

6. Bijkomende vragen en opmerkingen van de leden

Stijn Bex beaamt dat het niet de eerste keer is dat er van gedachten wordt gewisseld over basisbereikbaarheid. Maar hij hoeft ook niet opnieuw dezelfde uitleg over de principes van basisbereikbaarheid. Hij vraagt concrete informatie over de problemen

bij fase 2. Zelfs opmerken dat de presentatie de zaken rooskleurig voorstelt, levert alweer een uitbrander van de minister op, die alle clichés nog maar eens herkauwt. Dat is misplaatst, zeker voor een minister die het dossier weliswaar erfde van een voorganger, er twee jaar naar zat te kijken, om het vervolgens naar De Lijn door te schuiven omdat ze er zelf niet meer wijs uit werd. De Lijn probeert, binnen de mogelijkheden die ze van de overheid krijgt, goed werk te leveren, maar krijgt te weinig armslag om echt kwaliteitsvol werk af te leveren. De minister beweert altijd dat er niet wordt bespaard op De Lijn. Het budget voor het vervoer op maat ging in 2019 naar 70 miljoen euro. Aan de minister vraagt hij of dat budget ondertussen geïndexeerd werd? Zo niet, is er minder mogelijk. Met de indexatie van de levenskost had het 82 miljoen euro moeten zijn.

Het verheugt hem dat de deelsystemen, hoewel laat, stilaan op tempo komen. De repliek van Ann Schoubs was ook leerrijk. Dat er ondanks de grote budgetten nog zoveel mankementen zijn aan de app is problematisch, en ook dat er twee apps nodig zullen blijven. Via werd voldoende betaald opdat De Lijn geen eigen app met bijhorende kosten moet blijven onderhouden.

Hij betreurt dat De Lijn vandaag geen detailoverzicht kan geven over de aard van de klachten en hoopt dat snel te krijgen. Hij zal daar een schriftelijke vraag over stellen. De remediëring duurt volgens hem te lang. Het zou beter zijn als De Lijn sneller kan berekenen welke extra middelen ze nodig heeft. Cd&v heeft op Facebook geadverteerd dat ze nog deze regeerperiode extra middelen wil voor De Lijn. De minister heeft dat ook al gezegd in de krant, maar is dat blijkbaar vergeten. Vandaag is er geen budget om meer te doen, wat problematisch is. Voor elke wijziging die geld kost, moet De Lijn nu elders besparen.

Dat Ann Schoubs nu vraagt om de graad van inclusie te definiëren, gaat volgens de spreker in tegen de ambitie om iedereen openbaar vervoer te geven. Dat doel is veraf, wat een politiek probleem is. Hij vraagt alle parlementsleden kritisch te beoordelen of het openbaar vervoer inderdaad nog inclusief is. Voor Groen is dat niet het geval. Oorzaak is dat de regering onvoldoende middelen vrijmaakt, terwijl vorige regeringen De Lijn al kapot bespaard hebben. De Lijn heeft daarover een memorandum met heldere vragen. Dit is ook de inzet van het verkiezingsdebat. Groen gaat in ieder geval voor openbaar vervoer dat niet alleen bruikbaar is voor wie naar het werk gaat, maar voor iedereen, ook sociaal zwakkeren. De Lijn heeft een sociale functie: ten dienste staan van de levenskwaliteit van iedereen.

Jos D'Haese vraagt naar de zin van hoorzittingen waar iedere toetsing met de realiteit ontbreekt. Wat de praktijk ook is, wat de commentaar van de mensen ook is, de minister doet voort want voor haar is het een goed plan. Iedereen die opmerkingen heeft, wordt afgedaan als klager, zager, trol op sociale media enzovoort. Als De Lijn vindt dat de chaos is uitgebleven, waren de verwachtingen van de oppositie erg optimistisch. De presentatie is ondermaats want ze verschilt niet van de presentatie van voor het plan inging. Er is enkel één slide toegevoegd over het aantal klachten, die dan nog onder de mat geschoven worden als relatief beperkt op het totale reizigersaantal. Dat is geen ernstige evaluatie. Hij informeert of de sprekers tevreden zijn. Zo ja, snapt hij niet hoe dat mogelijk is. Is het een goede zaak dat er zoveel mensen in de kou gezet worden om op een aantal lijnen een hogere frequentie te realiseren? Is dit volgens de minister een betere manier om het openbaar vervoer te organiseren?

Alleen al de term inclusie reduceert het probleem tot de zogenaamd sociaal zwakkeren, terwijl er nu ook mensen zijn die niet op het werk of op school geraken. Het gaat om bussen die aan bedrijventerreinen voorbijrijden. Inclusie is een foute invalshoek, recht op openbaar vervoer is de essentie. Iedereen betaalt belastingen, niet alleen wie in de buurt van het kernnet woont. Het zou geen gunst mogen zijn om een bus te kunnen nemen. Hij had gehoopt dat het debat daarover zou gaan.

Het klopt dat het parlement niet over individuele haltes of lijnen moet discussiëren. Het valt op dat de minister tijdens het actualiteitsdebat op 10 januari 2024 verwees naar een oplossing voor het bedrijf Lidwina, maar vandaag ineens niet meer weet of die er effectief komt. In Limburg is er blijkbaar al sinds september 2023 een goedgekeurde lijst met alle haltes. Hijzelf probeert dergelijke lijst al maanden vast te krijgen bij tal van instanties en krijgt stevast het antwoord dat er geen lijsten bestaan, of enkel dynamische lijsten. Dat heeft het debat vooraf over de haltes onmogelijk gemaakt, maar er ook voor gezorgd dat reizigers zich niet konden organiseren. Zelfs deze week kreeg hij van de administratie het antwoord dat ze geen lijst kon geven van de wijzigingen van 6 januari 2024. Informatie achterhouden voor de reiziger en voor het parlement, zijn ernstige feiten.

Hij weigert nogmaals het debat over het budget te voeren. De minister mag de mensen geen blaasjes wijsmaken: indexeringen zijn geen investeringen. De voorzitter van cd&v, dus lid van de meerderheid, zegt zelf dat het werkingsbudget gedaald is waardoor ook de dienstverlening verminderd wordt. Dat er de afgelopen jaren extra geïnvesteerd is in de werking van De Lijn klopt niet. Dat er geen extra budget nodig zou zijn om de huidige problemen op te lossen, klopt evenmin. Zonder extra budgetten, is het onmogelijk de centrale lijnen te versterken zonder een groot deel van Vlaanderen zonder openbaar vervoer te zetten.

Hij is geen zager, noch klager, maar net een groot fan van het openbaar vervoer, dat hij in elk vakantieland uitprobeert. In Zwitserland, Luxemburg, Montpellier, is het openbaar vervoer nemen een plezier, in Vlaanderen heerst de tristesse. Dat is het gevolg van het desinvesteringsbeleid van deze en vorige regeringen. Hij vindt het zo jammer dat Vlaanderen niet meer overheeft voor een goed openbaar vervoer.

Els Robeyns kreeg op 14 december 2023 van de vervoerregiomanager van vervoerregio Limburg de langverwachte lijsten met haltes inclusief de flexhaltes. Op haar vraag kreeg ze op 19 december 2023 het antwoord dat de lijst van de geschrapte haltes nog niet af was en dat er nog geen datum was wanneer die er wel zou zijn. De laatste beslissing op de gemeenteraad van Wellen dateert van 2020 en was een gunstig advies met opmerkingen over het OV-plan, waarin er sprake was van geschrapte haltes langs het aanvullende net, maar nog niet van flexhaltes. De vraag over het maatwerkbedrijf heeft ze enkel gesteld omdat een interpellatie van Thijs Verbeurgt onontvankelijk was en doorverwezen was naar deze gedachtewisseling. Ze zal hem suggereren de vraag opnieuw in te dienen. Tot slot vraagt ze wanneer de dienstregelingsfolders er zullen zijn.

De fabeltjes van de minister over het budget zijn hallucinant. De voorzitter van de raad van bestuur zei nogmaals dat het werkingsbudget gekrompen is. De werkmiddelen zijn niet volledig geïndexeerd, enkel personeelskosten en energieprijzen, de rest is coronacompensatie. Eigenlijk is de maatstaf de evolutie van het werkingsbudget, indexeringen buiten beschouwing gelaten. Ook zij vraagt zich af of gedachtewisselingen die op deze manier gevoerd worden, zin hebben.

Bert Maertens onthoudt vooral dat niets perfect is van in het begin, iets wat vooraf al duidelijk was. Hij ziet goede wil bij alle betrokkenen om te verbeteren waar nodig. Hij vraagt steden en gemeenten te blijven betrekken via de vervoerregio's. Hij is blij dat de regering, net zoals heel wat steden en gemeenten, het belastinggeld zuinig en rationeel besteedt. Hij vraagt de oppositie te wachten op correcte analyses en goede data vooraleer te roepen om meer geld.

Wim Verheyden merkt dat de gedachtewisseling eindigt op een welles-nietesspelletje, waar de reizigers geen boodschap aan hebben. Het is tijd om de handen uit de mouwen te steken. De nota van TreinTramBus geeft een overzicht van waar er in eerste instantie aan moet worden gewerkt. Het is de taak van de overheid om goede alternatieven te geven voor de auto. Als dat meer middelen vergt, moet er geld voor worden vrijgemaakt.

Marino Keulen ziet de hervorming als een 'work in progress'. Er zijn heel wat verbeteringen. Zo worden de drie delen van Wevelgem eindelijk verbonden. Hij ontwaart toch wat pogingen tot karaktermoord op de minister. Zij schrijft het verhaal van de toekomst, de linkse partijen brengen hun klassieke verhaal van meer geld voor hetzelfde. Koken kost geld, er is ook geld bijgekomen en er zal er nog meer nodig zijn. Klantvriendelijk openbaar vervoer is immers wezenlijk. Uit de reizigers-aantallen blijkt dat De Lijn geen partij is in het woon-werkverkeer, ook niet toen de socialisten de plak zwaaiden. Ook toen was er geen modal shift. Basisbereikbaarheid is een noodzakelijke omslag. Dat is waarlijk progressief zijn: tekorten zien en de moed hebben om daar iets aan te doen maar ook de openheid om zo nodig bij te sturen. De linkse partijen doen aan conservatisme en willen sinterklaas spelen: meer geld vragen zonder bij de inhoud stil te staan.

Karin Brouwers vindt het logisch dat er in de beginfase van de grootste omslag sinds twintig jaar imperfecties zijn. Ze merkt dat de bereidheid van De Lijn, de administratie en de minister groot is om bij te sturen, in goede verstandhouding met de gemeenten, de scholen enzovoort. Het is wel de bedoeling dat de klachten mettertijd dalen. Daarom is het nuttig dat deze commissie de zaak blijft volgen. Als er na de evaluatie meer geld nodig blijkt, moet dat bekeken worden. Aan De Lijn vraagt ze of er al abonnementen ingeleverd zijn omdat het aanbod niet meer volstaat. Zo ja, hoeveel? Aan Filip Boelaert vraagt ze of het klopt dat voor het inhuren van Blue-bike, waarvan 84% van de aandelen in handen is van De Lijn, geen openbare aanbesteding nodig is.

7. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters en De Lijn

Minister *Lydia Peeters* toont het kaartje dat de vervoerregioraad Limburg opgemaakt heeft met de nieuwe, samengevoegde en geschrapte haltes en met te bespreken punten. Dat kaartje zit in bijlage bij het publieke document, goedgekeurd door de vervoerregioraad en de verschillende gemeenteraden. Ze wijst ook opnieuw op de stijging van de exploitatiekosten van De Lijn van 840 miljoen euro naar 1,2 miljard euro. Die is niet louter het gevolg van indexatie, maar ook bijvoorbeeld van extra's voor leerlingenvervoer. Ze herhaalt dat ze niet heeft bespaard op De Lijn.

Voor het vervoer op maat herinnert ze aan de belofte van het regeerakkoord van 2019: bij de 31 miljoen euro zou er 34 miljoen euro bijkomen. Dat maakt 65 miljoen euro. Het huidige budget bedraagt 70 miljoen euro en werd dus geïndexeerd. Ze zal het budget voor het aanvullend net en het kernnet niet herhalen. Maar ze wijst erop dat bij elke begrotingsopmaak meer exploitatiemiddelen gevraagd zijn en dat het budget voor basisbereikbaarheid telkens gestegen is met 2 miljoen euro. Dat brengt het totaal aan extra's voor basisbereikbaarheid op 30 miljoen euro. Daarnaast is er in 2023 nog eens 2,6 miljoen euro bijgekomen.

In het openbaredienstencontract is afgesproken dat er bij de reguliere investeringsmiddelen van 140 tot 150 miljoen euro, jaarlijks 120 miljoen euro bijkomt. Die middelen komen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, onder meer uit het groeipad van 635 miljoen euro en uit het voormalige Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven. Ze heeft dus niet bespaard op De Lijn en meer gedaan dan louter aanpassingen aan de index. Voor het bedrijf Lidwina heeft ze enkel doorgegeven wat aan haar gemeld is. Ze denkt altijd heel transparant te zijn.

Ann Schoubs zegt dat er al dienstregelingen op de website staan. De klant kan er ook al bepaalde Lijnfolders aanvragen. Begin februari 2024 zouden ze allemaal moeten klaar zijn. De Lijn zal opvolgen hoeveel reizigers hun abonnement inleveren.

Filip Boelaert zal de informatie over Blue-bike laten bezorgen. Hij denkt niet dat er kan worden voorbijgegaan aan een aanbesteding.¹

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS
Stijn BEX,
verslaggevers

¹ Filip Boelaert deelde na de vergadering het volgende mee.

“Een gemeente of intergemeentelijk samenwerkingsverband kan zich niet beroepen op de in-house-uitzondering van de wet Overheidsopdrachten of de Concessiewet om rechtstreeks een overheidsopdracht of concessie aan Blue Mobility te gunnen omdat er niet aan de toepassingsvoorwaarden daartoe is voldaan. De gemeente of het intergemeentelijk samenwerkingsverband heeft namelijk geen toezicht op Blue Mobility zoals op haar eigen diensten. Blue Mobility nv heeft namelijk De Lijn, FIETSenWERK en TEC als aandeelhouder. Reeds bij de toetsing van de eerste voorwaarde lijkt er zich dus al een probleem te stellen; de overige toepassingsvoorwaarden (activiteiten- en participatiecriteria) zouden ook een probleem kunnen zijn.

Daarnaast dient het gelijkheids- en mededingingsbeginsel gerespecteerd te worden. Een soort van vrije mededinging (de manier waarop wordt geregeld in de regelgeving) met gelijke behandeling van elke onderneming dient gewaarborgd te blijven, of het nu gaat over een subsidie, een overheidsopdracht of een dienstenconcessie. Een rechtstreekse toekenning of gunning door een gemeente of intergemeentelijk samenwerkingsverband aan Blue Mobility is dus niet mogelijk.”

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
buso	buitengewoon secundair onderwijs
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MAV	Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
OV	openbaar vervoer
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten