

vergadering **C178 – OPE11**

zittingsjaar 2011-2012

## Handelingen

### **Commissievergadering**

#### Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 maart 2012

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de communicatie van De Lijn<br>- 1327 (2011-2012)                                                                                   |    |
| Vraag om uitleg van de heer Chokri Mahassine tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van het proefproject van De Lijn voor personen met een handicap in de regio Mol-Leopoldsburg<br>- 1343 (2011-2012) |    |
| Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van De Lijn voor rolstoelgebruikers in Beringen<br>- 1436 (2011-2012)                                               | 3  |
| Bijlage 1                                                                                                                                                                                                                                                         | 7  |
| Bijlage 2                                                                                                                                                                                                                                                         | 8  |
| Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een zesde oproep van het Pendelfonds en de evaluatie van projecten<br>- 1432 (2011-2012)                                           | 11 |
| ■                                                                                                                                                                                                                                                                 |    |

**Voorzitter: de heer Jan Peumans**

**Vraag om uitleg van de heer Kris Van Dijck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de communicatie van De Lijn - 1327 (2011-2012)**

**Vraag om uitleg van de heer Chokri Mahassine tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van het proefproject van De Lijn voor personen met een handicap in de regio Mol-Leopoldsborg - 1343 (2011-2012)**

**Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject van De Lijn voor rolstoelgebruikers in Beringen - 1436 (2011-2012)**

**De voorzitter:** De heer Van Dijck heeft het woord.

**De heer Kris Van Dijck:** Voorzitter, minister, collega's, als gast in deze commissie is het zeker niet mijn bedoeling om een debat te voeren of vragen te stellen over de keuzes die De Lijn maakt in haar besparingen. Ik ga ervan uit dat De Lijn in alle wijsheid beslissingen neemt. De reden waarom ik u een aantal vragen wil stellen, is dat ik vind dat de communicatie van De Lijn over het stopzetten van een project mank is gelopen. Minister, ik wil graag weten hoe u als bevoegd minister, onder wier verantwoordelijkheid De Lijn valt – want De Lijn is wel een extern verzelfstandigd agentschap (EVA) –, betrokken bent geweest.

Bij het deur-tot-deurproject van De Lijn zijn ook andere diensten voor aangepast vervoer betrokken om minder mobiele mensen gepast vervoer aan te bieden. Ik weet dat mensen nog tot 29 februari een aanvraag deden, maar geen antwoord kregen. Iemand kreeg boudweg een mail dat het project is stopgezet. Bij problemen kan men zich wenden tot een 070-nummer dat De Lijn toebehoort of men kan zich ook rechtstreeks wenden tot minister Crevits: [kabinet.crevits@vlaanderen.be](mailto:kabinet.crevits@vlaanderen.be). Minister, bent u gepromoveerd tot de ombudsdienst van De Lijn die klachtenbehandeling doet? Mijn aanvoelen is dat dit geen gepaste communicatie is. Dit getuigt volgens mij van een zekere 'frustratie' – misschien een zwaar woord – van de mensen die een antwoord sturen en die zeggen dat het de schuld van de minister is.

Los daarvan heb ik een aantal inhoudelijke bemerkingen, niet met de bedoeling om een debat aan te zwengelen over waar wel of niet kan worden bespaard. In de mail staat expliciet dat het project niet langer kan voor mensen die zich verplaatsen om medische redenen – naar de dokter of de kine gaan – maar voor sociale contacten kan het wel. “Als je op café wil gaan, kan het wel. Als je naar de dokter wil gaan, kan het niet”, zegt men in de Kempen. Wat moet ik verstaan onder: “Het kan wel voor sociale contacten?” Wat is daar de betekenis van?

In het schrijven staat ook letterlijk: “Uw gemeente, zij gingen het project opvolgen en overnemen”. Iemand vroeg mij of ik als burgemeester daarvan op de hoogte was. Het lijkt mij vreemd dat een gemeente van niets weet, maar dat men zo'n antwoord naar burgers stuurt.

**De voorzitter:** De heer Mahassine heeft het woord.

**De heer Chokri Mahassine:** Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over dezelfde problematiek.

Sinds enkele jaren loopt in de regio Mol-Leopoldsborg een proefproject van De Lijn waarbij personen met een handicap gebruik kunnen maken van vervoer van deur tot deur. Zij kunnen na reservatie via De Lijn met een aangepast voertuig vervoerd worden naar de ziekenhuizen, steden en dergelijke in de omgeving. De gebruikers moeten uiteraard voldoen aan bepaalde voorwaarden inzake handicap, onder meer een attest hebben van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid.

De gemeenten en de gebruikers hebben vorige week een brief ontvangen waarin wordt gemeld dat het proefproject vanaf 1 augustus 2012 wordt stopgezet en dat al sedert 1 maart de dienstverlening geleidelijk wordt afgebouwd. Dat is bijzonder jammer, omdat de zwakste groep in onze samenleving daarmee wordt getroffen. Mensen die zich net het moeilijkst kunnen verplaatsen, moeten een andere oplossing zoeken, die wellicht veel duurder zal uitvallen.

Wat zijn de resultaten van het proefproject tot op heden? Hoe wordt het geëvalueerd? Om welke redenen wordt het proefproject stopgezet? Is het louter omwille van budgettaire redenen? De Dienst Aangepast Vervoer (DAV) is vrij snel uit het project gestapt. Wat is de reden daarvoor?

Hoeveel mensen maken gebruik van het proefproject per dag, op jaarbasis, per gemeente? Ik heb daar in 2010 al eens een schriftelijke vraag over gesteld, maar misschien zijn er intussen al recentere cijfers. Wordt het proefproject volledig stopgezet? Hoe ziet het alternatief eruit? Wat houden de overgangsmaatregelen in? Op welke manier garandeert u openbaar vervoer voor degenen die zich het moeilijkst kunnen verplaatsen?

**De voorzitter:** Mevrouw Stevens heeft het woord.

**Mevrouw Helga Stevens:** Minister, in 2007 heeft De Lijn onder impuls van uw voorganger een speciale service opgestart in het kader van een proefproject in de gemeenten Mol, Balen, Geel, Meerhout, Dessel, Leopoldsborg, Ham, Beringen, Hechtel-Eksel, Lommel en Overpelt. Het doel was het verbeteren van de vervoersmogelijkheden van personen met een handicap, zowel via het beter toegankelijk maken van het aanbod van De Lijn als door het inzetten van aangepaste vervoersmiddelen. De Diensten Aangepast Vervoer stapten echter al snel uit het proefproject, waarna De Lijn de uitgebouwde service heeft voortgezet tot op heden.

Zoals elk proefproject werd ook dit project grondig geëvalueerd door de initiatiefnemers. De vaste gebruikers tonen zich tevreden over de geboden service. Toch blijkt uit de evaluatie dat het project in zijn huidige vorm niet voldoet, omdat de service een grote financiële inspanning vraagt van De Lijn. De bedoeling was dat de service na een positieve evaluatie zou worden uitgerold over heel Vlaanderen. De eindconclusie is evenwel dat het niet haalbaar is het deur-tot-deursysteem over heel Vlaanderen op die manier uit te breiden. Daarom werd beslist om het proefproject in zijn huidige vorm uiterlijk op 1 augustus 2012 stop te zetten. Op 1 maart 2012 is een overgangsfase ingegaan.

Ik wil hier ook even verwijzen naar een artikel in Het Nieuwsblad van 21 maart 2012, waarin een woordvoerder van De Lijn zegt: “De Lijn moet besparen en vervoer van personen met een handicap behoort niet tot onze kerntaken.” Ik neem daar akte van, maar wij kunnen niet akkoord gaan met dergelijke uitspraken.

Minister, om een alternatief aan te bieden, zal nu op uw vraag een consortium een nieuw systeem uitwerken. Indien rolstoelgebruikers of personen met een handicap gebruik willen maken van het normaal voorziene aanbod van De Lijn, maar dat niet kunnen omdat bussen of haltes nog niet voldoende toegankelijk zijn, dan stuurt De Lijn, mits reservatie en onder bepaalde voorwaarden, een aangepast busje uit voor verplaatsingen van halte tot halte. In bepaalde gevallen kan zelfs vervoer van deur tot deur worden geregeld.

De service, zoals geconcipieerd voor het proefproject dat zal worden stopgezet, zou een te grote financiële inspanning vragen van De Lijn. Wat is de meerprijs van die service in vergelijking met het reguliere aanbod van De Lijn? Op basis waarvan werd geoordeeld dat de service een te grote financiële inspanning betekent voor De Lijn? Wat is of was het aandeel van de service in het globale budget van De Lijn?

Werd er bij de evaluatie van het proefproject ook bekeken in welke mate er een wisselwerking kon ontstaan tussen De Lijn en de Diensten Aangepast Vervoer? Ik vermoed van niet, want de DAV is er al heel snel uitgestapt. Om welke reden is de DAV uit het proefproject gestapt?

Om welk consortium gaat het? Hoe werd dat geselecteerd of samengesteld? Zal De Lijn zelf ook deel uitmaken van dat consortium?

Hoe lang op voorhand dient er gereserveerd te worden? Onder welke voorwaarden zal De Lijn een aangepast busje uitsturen voor verplaatsingen van halte tot halte? Wat zijn de criteria om te bepalen of vervoer van deur tot deur geregeld kan worden door De Lijn?

Waarom werd beslist om bijkomende beperkingen op te leggen? Enkel rolstoelgebruikers kunnen immers gebruikmaken van de service, de afstand mag maximaal 12,9 kilometer bedragen en het systeem kan enkel nog voor sociale verplaatsingen worden gebruikt en niet om medische redenen zoals doktersbezoek, ziekenhuisbezoek of raadplegingen bij de kinesist. Hoe zal bepaald worden of een verplaatsing al dan niet medisch of sociaal is? Voor heel veel mensen, zeker mensen met een mobiliteitsbeperking, is een bezoek aan het ziekenhuis of de dokter al een vorm van sociaal contact. Dat betekent dus dat het ook onder de sociale categorie kan vallen.

Waarom werd beslist om een nieuw proefproject voor rolstoelgebruikers op te starten? Hoelang zal dat proefproject duren? Wat is de bedoeling ervan? Hoe zal het project worden geëvalueerd en door wie? Zullen de rolstoelgebruikers ook betrokken worden bij de evaluatie? Wat is de kostprijs van het proefproject? Hoe zal dit project worden gefinancierd?

Wat zou het kosten om deze service over heel Vlaanderen aan te bieden? Wat zou het hypothetische aandeel hiervan zijn binnen het globale budget van De Lijn?

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Ik spreek me niet uit over de communicatie van De Lijn of van wie ook. Het lijkt me ook bizar dat er op die manier werd gecommuniceerd. Ik wil hier wel een algemene bedenking maken.

Het ging hier om een proefproject, terwijl er ook andere proefprojecten lopen in Vlaanderen. Ik kan het voorbeeld geven van Leuven, dat minstens zo efficiënt werkt en veel goedkoper is. Ik hoor hier collega's pleiten dat De Lijn deur-tot-deurverplaatsingen zou moeten organiseren voor mensen met een handicap. Mevrouw Stevens ging meer in die richting. Ik sta daar niet achter. De corebusiness van De Lijn is in de eerste plaats halte-tot-halteverplaatsingen te garanderen voor de mensen. Er moet uiteraard ook rekening worden gehouden met mensen met een handicap. Men is ook volop bezig met het aanpassen van de haltes en de bussen.

Voor wie het dan toch nog te moeilijk heeft en echt een deur-tot-deurverplaatsing nodig heeft, zijn er andere goedkopere mogelijkheden. Ik heb me laten vertellen dat het proefproject in de Kempen initieel 450.000 euro kreeg vanuit Vlaanderen. Toen die DAV's wegvielen – het is misschien goed om eens te zeggen waarom ze niet verder aan het project hebben deelgenomen –, heeft De Lijn dat toch willen voortzetten en ze heeft taxi's ingezet. Het resultaat is dat De Lijn in Limburg 550.000 euro heeft moeten opleggen. Tel die twee samen, dan kom je aan 1,1 miljoen euro. Dat is ongeveer het budget dat alle DAV's in Vlaanderen van de minister krijgen. Dat is niet meer betaalbaar. Het proefproject heeft gewoon bewezen dat het niet goed werkte en dat het geen kerntaak is van De Lijn. Ik hoop dat een ander proefproject, meer op de leest geschoeid van het Leuvense project, in de plaats kan komen. Misschien zijn er nog betere voorbeelden. Dat is dan aan de minister.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ik zal proberen wat duiding te geven. De voorzitter heeft gelijk: het stopzetten van het proefproject is een beslissing van De Lijn. Ik zal dat straks duidelijk maken. Het heeft in se niets te maken met het op orde stellen van haar begroting. Ik hoef daar geen mening over te hebben. Het is een operatie die volledig losstaat van de budgettaire oefening die De Lijn op dit ogenblik moet doen.

Ik geef eerst wat historische achtergrond. In 2007 kreeg De Lijn van de toenmalige minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, de opdracht om van start te gaan met een proefproject

dat tot doel had om een nieuw concept van toegankelijk vervoer te testen. Het proefproject bestrijkt 11 gemeenten in de regio Mol en Leopoldsborg. Mevrouw Stevens heeft al die gemeenten opgesomd. Het is goed voor ogen te houden dat het doel van het proefproject erin bestond om na te gaan of het halte-tot-halteaanbod van De Lijn volledig kon worden afgestemd op het deur-tot-deuraanbod van de plaatselijke DAV's. De bedoeling was perfect. Er was een halte-tot-halteaanbod van De Lijn en een deur-tot-deuraanbod van de plaatselijke DAV's. Ik zal straks de verschillen tussen die twee uitleggen. Men wilde dat door een samenwerking perfect op elkaar afstemmen.

Het liep eigenlijk al fout vanaf het begin. Toen men bij de opstart begon te discussiëren over de voorwaarden, werd duidelijk dat de DAV's er niet in wilden participeren. De Lijn is dan in juni 2007 zelfstandig gestart. Ik was daar niet bij en heb de discussies niet meegemaakt, maar men heeft nooit samengewerkt.

Ik wil u wat inzicht geven, want de bedoelingen van dat project vind ik zeer goed. Alleen moeten we nu, een paar jaar later, eens evalueren wat het ons heeft geleerd en waar we staan. Mevrouw Stevens verwijst naar een artikel waarin de communicatieverantwoordelijke van De Lijn zegt dat vervoer van gehandicapten of mensen met een beperking geen taak van De Lijn is. Dat is natuurlijk niet juist. Ik heb die communicatie natuurlijk niet gedaan, maar ik probeer te duiden wat men bedoeld heeft. Men wil het onderscheid maken met het aanbod van De Lijn, dat elementair een halte-tot-halteaanbod is.

Daarnaast zijn er mensen die dat vervoer niet kunnen nemen. Je kunt zelfs onder bepaalde voorwaarden een halte voor je deur vragen. Dat zal ik zo dadelijk uitleggen. Als dat niet volstaat, krijg je een deur-tot-deuraanbod. Dat betekent dat iemand wordt gevoerd van zijn voordeur, niet naar een halte, maar naar een andere voordeur. Dat is het verschil. De Lijn verzorgt halte-tot-halte. De rest zijn taxibedrijven of DAV's voor deur-tot-deurvervoer.

Wat biedt De Lijn aan? Als je openbaar vervoer zegt, en toegankelijk openbaar vervoer, is dat nog geen volledig aangepast vervoer. Openbaar vervoer moet inspelen op collectieve behoeften, en dat heeft een aantal beperkingen. Er is een beperking in tijd. Het openbaar vervoer hangt af van dienstregelingen. De belbus is wel vraagafhankelijk, maar dat is met bepaalde intervallen, niet op elk moment van de dag. Er is een beperking in de beschikbaarheid: er is op de meeste bussen maar één rolstoelplaats. Er is altijd vervoer van halte tot halte. Je ziet zo dat het aanbod van De Lijn nooit zal kunnen voldoen aan alle vervoersvragen voor aangepast vervoer.

Als iemand een rit bij het streek- of stadsvervoer wil reserveren, moet hij kijken of de op- en afstapplaatsen toegankelijk zijn. De Lijn moet daar nog verder werk van maken. Je moet ook kijken of het voertuig, de bus of de tram, toegankelijk is en of de rolstoelplaats nog niet door iemand anders is gereserveerd.

Een belangrijke nuance is dat belbussen steeds toegankelijk zijn, ook zonder een verhoogd busperron. Bijkomend kunnen mensen met een mobiliteitsbeperking die ingeschreven zijn bij het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) en die in een belbusgebied wonen, een halte voor de deur aanvragen. Dat betekent dus dat die belbus eigenlijk al tot aan uw deur komt.

Het opgestarte proefproject valt dus volledig buiten het reguliere aanbod van De Lijn. Wat ik zonet heb gezegd over de belbus en een haltepaal voor de deur, bestaat en mocht blijven bestaan, maar men wou een aangepast vervoer van deur tot deur verzorgen in een proefproject in dat gebied Mol-Leopoldsborg. Om daarvan gebruik te kunnen maken, moest men voldoen aan een aantal voorwaarden. Men moest een inwoner zijn van het projectgebied en een ernstige mobiliteitsbeperking hebben, en dat kunnen staven met een attest. De zelfredzaamheid moest verminderd zijn met minstens twaalf punten. Er moest een blijvende invaliditeit of werkonbekwaamheid zijn van minstens 80 procent, of een blijvende invaliditeit van de onderste ledematen met een beperking van minstens 50 procent of een amputatie of

volledige verlamming van de bovenste ledematen. De rit moest ook minstens 48 uur op voorhand worden gereserveerd.

Dan is dat proefproject van start gegaan. We zien dat het aantal mensen dat daarvan gebruik heeft gemaakt, enorm is gestegen. Daarmee kom ik tot de cijfers die de heer Mahassine heeft gevraagd. Ik zal straks de oorzaken daarvan geven. In 2007 maakten 123 personen hiervan gebruik, terwijl dat aantal in 2011 is gestegen tot 528 personen. Het daggemiddelde is gestegen van 5 gebruikers per dag in 2007 tot 65 gebruikers in 2011. Ik heb ook de cijfers per jaar, maar ik zal die niet beginnen te declameren. Ik wil vragen dat die bij het verslag zouden worden opgenomen (zie [bijlage](#)).

In het proefgebied waren er in 2011 50 gebruikers in Mol, 43 in Balen, 31 in Geel, 28 in Meerhout, 7 in Dessel, 44 in Leopoldsborg, 10 in Ham, 45 in Beringen, 18 in Hechtel-Eksel, 60 in Lommel en 67 in Overpelt. Personen met een gedeeltelijk verblijf binnen het pilootprojectgebied konden ook gebruikmaken van het aanbod. Daarom werd ook aan personen buiten die 11 gemeenten uit het proefgebied toelating gegeven. Het ging over 40 mensen uit Koersel, 25 uit Paal, 23 uit Beverlo, 16 uit Heppen, 6 uit Olmen, 2 uit Heusden-Zolder, Neerpelt en Oostham en 1 uit Dilsen-Stokkem, Genk, Hamont-Achel, Helchteren, Holsbeek, Leuven, Lummen, Peer, Retie, Tessenderlo en Turnhout.

Wat is nu de evaluatie? De vaste gebruikers blijken zeer tevreden te zijn, maar toch zegt De Lijn dat het project in zijn huidige vorm zijn doel totaal voorbijschiet. Ik verwijs naar wat mevrouw Brouwers daarnet ook aanhaalde. Eigenlijk heeft iedereen hier hetzelfde gezegd.

De eerste en belangrijke reden waarom het project zijn doel voorbijschiet, is het ontbreken van een samenwerking en onderlinge afstemming met de plaatselijke aanbieders van toegankelijk vervoer. Die zijn er immers. Er zijn plaatselijke DAV's, maar men heeft niet samengewerkt. Omdat de bestaande DAV's van Mol en Leopoldsborg niet hebben meegedaan aan het project, kon die samenwerking gewoon niet worden uitgetest. Dat ontbrekende vervoermanagement had tot gevolg dat er geen doorverwijsmogelijkheden waren. Het is elementair dat men een onthaalpunt heeft dat doorverwijst naar de juiste plaats, dat kijkt over welk type persoon het gaat en wat het juiste vervoer is dat kan worden aangeboden. Ik kom straks terug op de studie van Enter, die hier ook al besproken is. Misschien kan de persoon in kwestie de belbus gebruiken. Misschien is het beter hem naar een DAV door te verwijzen of naar het bestaande aanbod van, onder meer, de ziekenfondsen. Door dit alles is De Lijn veel meer verplaatsingen voor haar rekening gaan nemen dan oorspronkelijk was voorzien. Het was absoluut niet de bedoeling dat dit zo zou evolueren.

Een ander probleem was de gebrekkige afbakening van het project, met een te ruime afbakening van de vervoersgarantie. Daarom heb ik daarnet al die gemeenten opgesomd. Aanvankelijk was men beperkt begonnen, en dat breidde zich langzaam maar zeker uit.

Ook heeft het aanbod van De Lijn voor de gebruikers een aantal van de bestaande hiaten opgevuld. Dat klopt, maar in dit projectgebied heeft zich een belangrijke verschuiving gemanifesteerd. De Lijn heeft in feite een aanzuigeffect gecreëerd, waardoor bestaande initiatieven allemaal zijn geliquideerd. Dat is vrij jammer. Wat er is gebeurd, is vrij logisch. Ik probeer u een inzicht te geven in de cijfers. Er was sprake van een aantrekkelijk deur-tot-deuraanbod tegen het tarief van De Lijn. Voor de gebruiker met een mobiliteitsbeperking is dat vandaag in de meeste gevallen gewoon gratis. Er was dus sprake van een gratis vervoer van deur tot deur, plus een opstapgeld van 0,5 euro. Heel wat verplaatsingen die vroeger op een andere wijze werden georganiseerd, werden gewoon doorgeschoven naar dat proefproject.

Ik geef enkele voorbeelden. Zo zijn 41,7 procent van de verplaatsingen verplaatsingen van en naar de dagcentra en/of de nachtopvang. Voordien werd dat vervoer grotendeels door de instellingen zelf georganiseerd, via groepsvervoer. Dat proefproject was er en men heeft daar dan gebruik van gemaakt. Mijnheer Van Dijck, dan is er nog het niet-dringend zittend

ziekenvervoer, waarvoor de ziekenfondsen in heel veel regio's in Vlaanderen over een aanbod beschikken. In het proefprojectgebied werd dat vervoer in belangrijke mate gewoon doorverwezen naar De Lijn. Dat behelsde dus 22,8 procent van de verplaatsingen. Wat vroeger spontaan werd geregeld, werd dus plots overgenomen door De Lijn. Als gevolg daarvan kon die financiële ondersteuning van 450.000 euro die was gepland door mijn voorganger, de kost van dat proefproject steeds minder dragen. In 2011 bedroeg de totale kost van het proefproject 1.120.000 euro. Dat was 670.000 euro boven het beschikbare werkingsbudget. Ik heb ook een schema over hoe dat budget is geëvolueerd door de jaren (zie [bijlage](#)).

De totale kost omvat dus zowel de vervoerkosten als de personeelskosten. En nu komt het speciale: het was niet De Lijn zelf die reed, De Lijn heeft vanaf de start van dat proefproject het vervoer uitbesteed aan commerciële vervoeraanbieders, aan taxibedrijven. Je krijgt dus een vervoer van deur tot deur. De Lijn wil een proefproject doen en besteedt dat vervolgens uit aan een taxibedrijf. De situatie is dat het vervoer bijna gratis is, met een opstaprecht van een halve euro. De Lijn moet aan de taximaatschappijen een kost per kilometer betalen, zowel voor een gereden als voor een lege kilometer. Op weekdays bedroeg die 1 euro, op zaterdag 1,10 euro en op zondag 1,50 euro. Je ziet onmiddellijk een enorme spanning tussen wat De Lijn moest betalen en de return. Daarbij komt dat er ook twee belbusoperatoren bij De Lijn in werking waren om de aanvragen in het kader van het proefproject te verwerken. En dan was er ook de kleine bijdrage van de reizigers. Zo zie je dat die spanning enorm oploopt.

In 2009 is er een onderzoek gebeurd naar de noodzakelijke hefboomen voor het uittekenen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsbedekkend toegankelijk vervoersysteem voor Vlaanderen door de vzw Enter. Het was een vrij brede studie. Ik erken wel dat er een probleem is met het vervoer van mensen met een beperking. De vraag is hoe we dat vervoer op de juiste manier organiseren en hoe we in Vlaanderen kunnen zorgen voor een gebiedsdekkend systeem, waar iedereen afhankelijk van zijn beperking naar de juiste vervoeraanbieder wordt doorverwezen. In deze commissie zijn we het erover eens dat we zo'n systeem moeten kunnen uitwerken.

Een belangrijk pluspunt van het proefproject is dat we door de nauwgezette registratie van wie waarvan gebruikmaakt een goed inzicht hebben gekregen in het verplaatsingsgedrag van personen met een mobiliteitsbeperking, zowel naar de behoeften van de doelgroep, de densiteit van de aanvragen als het soort verplaatsingen. We kunnen dus heel relevante informatie uit dat project halen.

In een eerste luik heb ik geprobeerd de context te schetsen van hoe dat tot stand is gekomen. Het is van in het begin fout gelopen doordat de DAV's niet mee wilden. Er was bijvoorbeeld een kilometerbeperking en die DAV's vinden dat niet interessant omdat ze totaal anders werken. Ze wilden zich niet laten opsluiten in de voorwaarden die De Lijn wilde hanteren. Er waren dus al fricties vanaf het begin.

Dan komen we bij de overgangsmaatregelen. Ik ben samen met jullie bezorgd. Op een bepaald moment wordt beslist om iets stop te zetten en dan volgt een wat mij betreft krakkemikkige communicatie. Dat is zeker voor verbetering vatbaar. Ik heb geen beslissing genomen daarin. De Lijn heeft op een bepaald moment gezegd dat het zo niet verder kan. Zij beslissen zelf om het te reduceren tot waarvoor het eigenlijk was bedoeld. Op die manier kon het voor hen niet doorgaan.

Dan komen we bij het zinnetje waar de heer Van Dijck naar verwijst: de sociale verplaatsing. De Lijn heeft geopteerd om vanaf 1 maart drie scenario's te implementeren. Een: alleen rolstoelvervoer. Twee: de maximale afstand van 12,9 kilometer moet voor korte verplaatsingen zijn. Drie: de sociale verplaatsingen. De motivatie voor die sociale verplaatsingen is omdat veel van die andere verplaatsingen overal in Vlaanderen door ziekenfondsen of andere vormen van aanbod worden gedekt. We moeten dus terug naar de

situatie zoals die al bestond, want het proefproject was bedoeld om hiaten op te vullen, maar niet om vervoer dat al bestond op te zuigen.

Mijn en wellicht ook uw logische vraag is: is dat met iedereen allemaal doorgesproken? Je hebt iemand aan iets gewoon gemaakt. Is het overleg op een goede manier gebeurd? In het aangepast deur-tot-deurvervoersaanbod wordt een onderscheid gemaakt tussen het sociaal en het niet-dringend zittend ziekenvervoer. In het regulier aanbod van het aangepast deur-tot-deurvervoer in Vlaanderen, zoals het buiten het proefproject geldt, wordt het niet-dringend zittend ziekenvervoer vaak ingevuld door ziekenfondsen, het Rode Kruis of samenwerkingsverbanden zoals bijvoorbeeld Mutas, voorheen EuroCross.

De beperking van het vervoeraanbod tot het sociale vervoer betekent dat er voor het niet-dringend zittend ziekenvervoer, oplossingen moeten worden gezocht die er vroeger waren. Wat heeft De Lijn vervolgens gedaan? Op 27 februari 2012 werd in Leopoldsborg samen met de elf betrokken gemeenten een overleg georganiseerd om een toelichting te geven. Op 8 maart vond een eerste overleg plaats met alle plaatselijke vervoeraanbieders over het nieuwe proefproject. Blijkbaar waren alle vroegere aanbieders daar aanwezig.

Dat vecht een beetje voor mij. Men wil beperken vanaf 1 maart en men zit op 8 maart voor de eerste keer samen. Dat is een niet echt handige communicatie. Anderzijds heeft men mij gemeld dat men nu verder intens overlegt en dat het absoluut de bedoeling is dat iedereen met een vraag minstens wordt doorverwezen naar iemand die hem kan helpen.

Tot vandaag verloopt de reservatie van de ritten via de belbuscentrale van De Lijn, maar ik ben niet zo gelukkig met de communicatie. Men verwijst in de mail naar mijn kabinet. Ik merk dat ook vakbonden hetzelfde doen en op de bus briefjes uitdelen waarin staat dat Crevits de bus gaat afschaffen. Het is op dit ogenblik blijkbaar mijn lot. Ik vind dat er meer tijd moest zijn genomen om de gebruikers op de hoogte te brengen.

In het kader van de vooropgestelde reorganisatie van het aangepast vervoer door middel van een mobiliteitscentrale aangepast vervoer (MAV) wordt door Enter vzw, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, een databank ontwikkeld waarin alle vervoeraanbieders worden opgenomen. Deze digitale databank vormt een eerste stap in de informatie-verschaffing naar de gebruiker en kan de gebruiker leiden naar de meest aangewezen vervoeraanbieder. Dit project wordt binnenkort afgerond. Op langere termijn kan deze digitale databank dienst doen als werkinstrument voor de mobiliteitscentrales aangepast vervoer. Hierin is ook het aanbod van het niet-dringend zittend ziekenvervoer opgenomen.

Om de gebruikers tegemoet te komen heb ik aan Enter vzw ook gevraagd om een brochure op te maken met een overzicht van alle vervoeraanbieders in de regio die aangepast vervoer verzorgen voor personen met een mobiele beperking en hierover verdere vragen te beantwoorden. Tot op heden zijn bij Enter slechts vier vragen voor een doorverwijzing binnengekomen. Dat betekent dat mensen hun weg wel vinden, maar Enter blijft dus opvolgen. Deze week werden reeds 200 brochures verzonden.

Wat nu vanaf de zomer en wat met dat nieuwe project? Op 4 februari 2010 is daar in deze commissie uitgebreid over gedebatteerd. Het huidige vervoeraanbod voor minder mobiele is versnipperd en niet-gebiedsdekkend. Er moeten MAV's komen omdat het doorverwijsluiken zijn. Een systeem van aanbod zal er nooit komen, maar er moet een goed doorverwijssysteem komen voor de gevarieerde groep die aangepast vervoer nodig heeft – en dat kan ook de belbus zijn. Dat moet snel worden geïmplementeerd.

Enter heeft aangeraden om eerst een aantal proefprojecten van start te laten gaan. Er is er een in de provincie Vlaams-Brabant, een in de provincie Antwerpen en een in de regio Mol-Leopoldsborg. Deze proefprojecten zullen midden dit jaar effectief starten en zullen minstens de hele looptijd van het studieonderzoek duren. De verdere studieopdracht en de begeleiding van de proefprojecten voor het organisatiemodel zullen leiden tot de implementatie van de MAV's waarbij men een beroep kan doen op één aanspreekpunt.

Vorig jaar heb ik 1,7 miljoen euro gereserveerd voor de vervoermogelijkheden van minder mobiele, voor de subsidiëring van de DAV's en de uitvoering van de drie proefprojecten. Ook dit jaar is hetzelfde bedrag gereserveerd om die projecten te laten uitvoeren. Er zal continuïteit zijn. Als het proefproject op 1 juli nog niet 'rijp' genoeg is om te starten, dan wordt het systeem van De Lijn nog even aangehouden. Men zegt mij dat het klaar zal zijn. Ik neem hier vandaag het engagement dat er geen gat zal zijn. Het zal een gereduceerd aanbod zijn omdat men opnieuw gebruik moet maken van wat er al bestond, maar het ene moet naadloos kunnen overgaan in het andere.

Het project Mol-Leopoldsburch wordt dus bijgestuurd. Voor mij is het belangrijk om nog deze legislatuur een gebiedsdekkend systeem te hebben en om efficiëntie te verwezenlijken in de vervoersvragen die mensen hebben.

**De voorzitter:** De heer Mahassine heeft het woord.

**De heer Chokri Mahassine:** Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Heb ik goed begrepen dat u de mensen goed zult informeren over de verschillende mogelijkheden voor aangepast vervoer voor minder mobiele? Wat ik niet goed begrijp, is wat de kostprijs is als men doorverwijst. Als men een beroep doet op een ziekenfonds, moet men zelf de kosten op zich nemen als het gaat om een niet-dringend vervoer. Hoe zit het voor de andere? Betaalt men het oude, klassieke tarief van voor de proeftuin? Hoe moet ik dat inschatten?

**Minister Hilde Crevits:** De DAV's die er waren, hebben een goed aanbod. Ik ken de afspraken niet uit het hoofd, maar de DAV's kunnen dat perfect aan. Wat de tarifiering betreft, val je terug op het bestaande systeem. Dat is vrij zwaar gesubsidieerd, maar de totale kost is een pak minder dan het systeem zoals het door De Lijn is opgezet.

**De heer Chokri Mahassine:** Het gratisverhaal is dus gedaan.

**Minister Hilde Crevits:** Het was nooit de bedoeling van De Lijn om alles wat bestond, op te zuigen. Het is nooit gratis geweest, maar het is er plots gekomen, door de creativiteit van de mensen.

**De voorzitter:** Mevrouw Stevens heeft het woord.

**Mevrouw Helga Stevens:** Minister, ik dank u voor uw erg duidelijke antwoord. Zo begrijp ik ook de achtergrond beter. Een van de problemen was dus dat de DAV al van bij het begin niet wou meewerken. Dat van die onbedoelde neveneffecten wist ik niet. Daar moeten we zeker aan denken. Het is misschien van bij het begin verkeerd aangepakt. Dat is natuurlijk niet uw fout, maar die van uw voorganger. Die kunnen we niet meer op het matje roepen. Maar u kunt wel proberen om het recht te trekken. U probeert dat te doen via een nieuw proefproject.

Het is erg belangrijk om aan personen met een handicap duidelijk te maken wie wat doet. Als rolstoelgebruiker zie je door de bomen het bos niet meer. Het ene moment moet je dit nemen, het andere moment moet je dat nemen, en op nog een ander moment moet je nog iets anders nemen. Heel klantvriendelijk is dat niet. Daarom wil ik vragen om het aspect van het gebruiksgemak zeker te bekijken.

Ook de doorverwijzing moet zo snel en efficiënt mogelijk gebeuren. We moeten vermijden dat personen met een mobiliteitsbeperking, en vooral dan rolstoelgebruikers, van het kastje naar de muur worden gestuurd.

Ik ben erg blij om van u te horen dat het vervoer van personen met een handicap wél een kerntaak van De Lijn is. Tenslotte is De Lijn een openbaarvervoersbedrijf, en ik vond het niet kunnen dat een woordvoerder van De Lijn zei dat dit geen kerntaak was. Zoiets doet mij echt steigeren. Ik ben blij om van u te horen dat dat een foute uitspraak was. Ik heb er wel begrip voor dat personen met een handicap een specifieke aanpak nodig hebben. Dat moet zo efficiënt en kostenefficiënt mogelijk gebeuren.

Mijnheer Mahassine, personen met een handicap die ingeschreven zijn bij het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap krijgen een pasje waarmee ze gratis een beroep kunnen doen op het reguliere aanbod van De Lijn. In die zin blijft het aanbod van De Lijn dus wel gratis.

De discussie over de criteria om te bepalen of een verplaatsing medisch of sociaal is, kan ik wel begrijpen, maar het is vooral belangrijk dat wij ervoor zorgen dat niemand in de kou blijft staan.

**Minister Hilde Crevits:** Ik ben het niet eens met de kritiek op mijn voorganger. U weet dat ik zo weinig mogelijk kritiek probeer te geven op mijn voorgangers. Ik vind dat proefproject zeer waardevol. Voor mij mocht dat perfect bestaan. Het is wel De Lijn die het operationeel moest maken. Men wilde dat opstarten, dan wilden de DAV's niet mee, maar je bent vertrokken en op den duur ga je veel breder dan je gedacht had. Maar het is de taak van De Lijn om dat uit te voeren. Dat heeft niets meer te maken met politieke besluitvorming as such.

Mevrouw Stevens, u legt de vinger op de wonde als u zegt dat personen met een handicap door de bomen het bos niet meer zien en niet meer weten waar ze heen moeten. Ze kunnen bellen naar Enter, dat hen correct zal doorverwijzen, maar op termijn zouden de MAV's zowel digitaal als per telefoon hét luik moeten zijn om mensen te helpen. We hebben in Vlaanderen niet één overkoepelende dienst nodig die alles doet voor iedereen, we hebben wel een goede plaats nodig, iemand die het allemaal weet en een doorgeefluik kan zijn. De bestaande creatieve initiatieven mogen wat mij betreft blijven bestaan, maar men moet de mensen naar de juiste plaats doorverwijzen.

U hebt dan het voorbeeld gegeven dat men met een pasje gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Sommige mensen zouden perfect geholpen kunnen worden via de belbus, maar maken nu gebruik van de Dienst Aangepast Vervoer. Anderen maken gebruik van de belbus, maar zouden beter deur-tot-deur-vervoer hebben.

Ik heb nog een opmerking over de kerntaak van De Lijn: vervoer van halte tot halte. Op de bussen is er ruimte voor mensen met een beperking. Vervoer van deur tot deur is niet de kerntaak van De Lijn. Dat is de lijn die ik wil trekken. Mensen die nood hebben aan vervoer van deur tot deur, kunnen niet bij De Lijn terecht. Heel veel mensen met een beperking kunnen wel gebruik maken van het openbaar vervoer.

**De voorzitter:** Mevrouw Stevens heeft het woord.

**Mevrouw Helga Stevens:** Ik ben het volledig eens met u, minister. Ik wil nog iets toevoegen.

De Lijn moet blijven investeren in het toegankelijk maken van de bussen, trams en de opstapplaatsen. Dat is nog een pijnpunt. Er zijn in het verleden al inspanningen geleverd, maar nog altijd te weinig. Men moet het geluk hebben in een toegankelijke regio te wonen. Ik wil u vragen om die inspanningen voort te zetten, ondanks de besparingen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een zesde oproep van het Pendelfonds en de evaluatie van projecten - 1432 (2011-2012)**

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Minister, vorige week heb ik in de krant nog een artikel gevonden met de titel 'Koning auto regeert het woon-werkverkeer'. Ik ben sowieso een beetje een republikein, maar op het vlak van woon-werkverkeer vind ik zeker dat andere onderdanen meer aan bod mogen komen. Daarom heb ik u een vraag gesteld over het Pendelfonds,

minister. Het kan een laboratorium zijn om bepaalde zaken te ontwikkelen, die ons op het vlak van woon-werkverkeer meer duurzame oplossingen kunnen bieden.

Ik wil graag informeren naar de stand van zaken van de zesde oproep. Er zouden nog geen subsidies zijn uitgekeerd. Worstelt die zesde oproep met dezelfde groeipijnen als de vijfde oproep? In een antwoord op een vorige vraag van mij gaf u aan dat de Inspectie van Financiën zich op een kritische wijze had uitgelaten. Verklaart dat opnieuw waarom de zesde oproep nog niet is afgehandeld?

U stelde in uw beleidsbrief dat de rondetafels in het najaar van 2011 zouden worden gefinaliseerd. Wat is de stand van zaken? Werd er al een afrondend moment georganiseerd? Wat is de timing voor het aangekondigde Pendelfondsdecreet en de daaraan gekoppelde besluiten, die u eerder al hebt aangekondigd? Kunt u aangeven wat er in het decreet zal worden geregeld en wat de verdeling zal zijn met betrekking tot de besluiten?

De zevende oproep liep van 16 november 2011 tot 15 maart 2012. Verloopt die al volgens het nieuwe systeem of nog volgens het oude?

Het Pendelfonds was opgericht om projecten beperkt in de tijd te subsidiëren, voor maximaal vier jaar. Die vier jaar zijn voor heel wat projecten voorbij. Is er een eindevaluatie gebeurd van deze dossiers? Hebben de eindevaluaties ook een impact gehad op de hervorming van het Pendelfonds?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer D'Hulster, de resultaten van de commissie voor de zesde oproep zijn bij mij terechtgekomen. Nu is er een adviesvraag gericht aan de Inspectie van Financiën, verstuurd door het Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) op 16 maart 2012. De adviestertermijn verstrijkt op 4 april als er geen bijkomende vragen gesteld worden. Als er wel bijkomende vragen gesteld worden, wordt de adviestertermijn opgeschort.

Ik heb zelf ook wat tijd genomen en heb aan de Begeleidingscommissie van het Pendelfonds gevraagd dat zij een gemotiveerde rangschikking zouden opmaken van de projecten. Als er goedgekeurde projecten zijn en het bedrag is kleiner, heb ik liever een ranking. Ze hebben mij een rangschikking bezorgd, die gebaseerd is op duidelijke criteria. Een en ander anticipeert op wat de Inspectie van Financiën zou kunnen vragen. Wij vragen daarin: de inschatting van de mogelijke modale verdeling, de potentieelbepaling, de geïntegreerdheid van de voorgestelde acties en de kwaliteit van het dossier. In het geval van een positief advies van de Inspectie van Financiën moet voor dossiers met een subsidiebedrag van meer dan 150.000 euro een begrotingsakkoord worden aangevraagd. Wat mij betreft, kunnen in de loop van april al die dossiers afgehandeld zijn.

Er zijn nu al drie rondetafelconferenties gehouden. Veertien voorgestelde en goedgekeurde aanpassingen hebben betrekking op meer rechtszekerheid, meer gelijke behandeling van de dossiers, meer transparantie en duidelijkheid, en meer eenvoud. Er moet nog een afrondende rondetafelconferentie plaatsvinden. Dat zal binnenkort gebeuren. Voor de zevende oproep wordt al gewerkt met de afspraken die tijdens de rondetafelconferenties zijn gemaakt. Voor de meeste van die zaken moesten geen besluiten worden aangepast. Het ging over afspraken. Ik zie ook wel dat de dossiers erg verschillen. Je moet dat wat naast elkaar kunnen leggen.

Na de laatste rondetafelconferentie zal aan de Mobiliteitsraad advies worden gevraagd, vooraleer we eventueel nog decretale aanpassingen zouden doorvoeren. De meeste aanbevelingen kunnen zo worden geïmplementeerd.

De meeste dossiers van de eerste oproep zijn pas eind 2007 of begin 2008 gestart. We hebben nog niet alle eindevaluaties binnen. De evaluaties die binnen zijn, moeten nog door de begeleidingscommissie worden besproken. Er zijn wel al dossiers met een duidelijke impact. Ik geef een voorbeeld, het werd op het Fietscongres van 2011 voorgesteld: in de brouwerij Duvel-Moortgat is het fietsgebruik gestegen van 15 naar 35 procent. Die vooruitgang is niet

in alle dossiers even uitgesproken. Het autosolisme is gedaald van 71,86 procent naar 68,63 procent. Dat cijfer is gebaseerd op de evaluatieverslagen van de dossiers die al twee jaar lopen. Ik wacht nog op de laatste evaluatieverslagen.

Mijnheer D'Hulster, die hervormingen zijn niet gebaseerd op eindevaluaties maar op transparantie, rechtszekerheid en hoe je een beter zicht kunt krijgen op waarom je aan een bepaald dossier een subsidie verleent.

**De voorzitter:** De heer D'Hulster heeft het woord.

**De heer Steve D'Hulster:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat de afrondende rondetafelconferentie voor binnenkort is. Kunt u zeggen wanneer die rondetafelconferentie zal worden georganiseerd?

**Minister Hilde Crevits:** Ik weet het niet. Ik zal het navragen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

■