

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

Verslag commissievergadering donderdag 18 maart 2021, 13.51u

Voorzitter: [Bart Claes](#)

[Vraag om uitleg over de uitrol van basisbereikbaarheid](#)

[De voorzitter](#)

– Wegens de coronamaatregelen werden deze vraag om uitleg en deze interpellatie via videoconferentie behandeld.

De heer Maertens heeft het woord.

[Bert Maertens \(N-VA\)](#)

Minister, het is inderdaad al een heel poosje geleden dat we in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken nagenoeg unaniem – of zelfs unaniem – uw boodschap steunden dat er nog wat werk was aan de basisbereikbaarheid, met de opdeling in kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, en dat u dat goed en ordentelijk wilde doen. Zo zijn we ertoe gekomen om de uitrol van het systeem basisbereikbaarheid met een jaar op te schuiven, van 1 januari 2021 naar 1 januari 2022.

Nu, recent trok de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) aan de alarmbel – en de VVSG is toch niet de minste, want ze verenigt de lokale bestuurders, die de basisbereikbaarheid uiteindelijk moeten uitvoeren in die vervoerregioraden. De VVSG houdt een pleidooi om de lancering van de basisbereikbaarheid nog eens met zes maanden op te schuiven, tot 1 juli 2022.

Ze ziet namelijk een paar problemen rond het in de markt zetten en de implementatie van het vervoer op maat. Er zouden nog te veel drempels zijn die nog genomen moeten worden. Ik ga niet alles uit hun schrijven opsommen, maar wel een aantal belangrijke zaken. De VVSG ziet problemen bij het gunningsproces van het vervoer op maat, het aansturen van de mobiliteitscentrale – ook een belangrijk element in het verhaal –, het installeren van de Hoppininfrastructuur – de vroegere mobipunten –, de tarieven die nog bepaald moeten worden enzovoort. Er zijn dus nog een heel aantal elementen in het proces die rond moeten zijn om op 1 januari 2022 van start te kunnen gaan. Daarom zegt de VVSG: ‘Laat ons verstandig zijn en nog zes maanden opschuiven, mede om de lokale besturen en de vervoerregioraden nog meer kansen te geven om zich nog beter voor te bereiden op de start en verdere uitrol van basisbereikbaarheid en om ook op een goede manier te communiceren’ – het ging daarnet over communicatie – ‘met de reiziger.’

Minister, hoe reageert u op of hoe staat u tegenover deze vraag van de VVSG? Deelt u de analyse en het oordeel van de VVSG?

Vond er hierover – en ik kan mij onmogelijk inbeelden dat het niet zo was – de afgelopen maanden overleg plaats tussen u en de VVSG? Wat was het resultaat daarvan?

En belangrijk: houdt u vast aan de initieel vooropgestelde datum voor de uitrol van basisbereikbaarheid of bent u toch nog van plan de datum op te schuiven? Indien u niet wilt opschuiven en de datum van 1 januari 2021 behouden blijft, welke initiatieven neemt u dan om de door de VVSG aangehaalde drempels versneld weg te werken?

[De voorzitter](#)

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

[Els Robeyns \(sp-a\)](#)

Op 1 januari volgend jaar treedt het decreet Basisbereikbaarheid in werken, wat inderdaad gaat zorgen voor een radicale omslag in de manier waarop we ons openbaar vervoer organiseren. We gaan van aanbodgestuurd naar vraaggestuurd, met vijftien vervoerregio's en vier vervoerslagen.

De eerste stap, het organiseren van het kern- en aanvullend net, is in de meeste vervoerregio's al genomen. Dit deel van het aanbod is op de meeste plaatsen ook goedgekeurd en bekrachtigd door De Lijn. De meeste vervoerregio's

hebben aan het positief advies wel als voorwaarde gekoppeld dat de witte vlekken die ontstaan bij de uittekening van het kern- en aanvullend net, ingevuld moeten worden met vervoer op maat, vooraleer de basisbereikbaarheid kan worden gelanceerd. Die tweede stap, het vervoer op maat, is dus cruciaal voor de volledige uitrol, en die moet er inderdaad voor zorgen dat die blinde vlekken niet zonder openbaar vervoer vallen.

Zoals collega Maertens zegt, zijn er nog heel veel drempels die moeten worden genomen voor de uitrol van het vervoer op maat. De aanbesteding van de Mobiliteitscentrale is lopende. Die centrale zal de belbuscentrale van De Lijn moeten vervangen. Zij zal de reizigers moeten helpen bij het aanvragen en plannen van een reis. Zij zal ook de facturatie op zich nemen. Zij zal dus een heel belangrijke rol spelen in de operationalisering van het vervoer op maat. Een kandidaat bij de aanbesteding haakte al af omdat, naast andere redenen, de timing veel te strak was. Na de selectie zal alles nog operationeel gemaakt moeten worden.

Zoals collega Maertens het al heeft gezegd, moeten voor die operationalisering ook nog andere drempels worden genomen: de uitbouw van de Hoppininfrastructuur, de beslissing over de tarieven voor vervoer op maat, en de informatie van de reizigers over het nieuwe systeem. Heel veel collega's hebben de afgelopen weken en maanden in de commissie hun bezorgdheid geuit over de haalbaarheid van de zeer ambitieuze timing. Wij hebben u al meermaals gevraagd, minister, of u alternatieven achter de hand hebt voor het geval die strakke timing niet gehaald wordt. Blijft er bijvoorbeeld een belbus rijden in afwachting van het nieuwe systeem als het niet operationeel is op 1 januari? Als dat niet zo is, hoe kunnen wij dan de meest kwetsbare reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, opvangen? Wij zijn het er allen over eens dat wij absoluut moeten vermijden dat de reizigers in de kou blijven staan.

Intussen heeft de VVSG ook een grondige analyse gemaakt en komt zij tot een soortgelijke inschatting. De VVSG heeft u in een schrijven gevraagd de uitvoering met zes maanden uit te stellen, om zo de nieuwe vervoersmiddelen en de ondersteunende diensten operationeel te krijgen en om de communicatie te verbeteren.

Ik heb daarover volgende vragen, minister. Kunt u de huidige stand van zaken van de uitvoering van basisbereikbaarheid geven? Welke stappen moeten er nog genomen worden om het kern- en aanvullend net te operationaliseren? Welke stappen moeten er nog gezet worden voordat vervoer op maat geoperationaliseerd kan worden? Hoever staat men met de aanbesteding voor de Mobiliteitscentrale? Hoe staat u tegenover de vraag van de VVSG om de lancering van de basisbereikbaarheid zes maanden uit te stellen? Garandeert u dat vervoer op maat operationeel zal zijn op 1 januari 2021?

[De voorzitter](#)

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters

De uitrol van ons decreet Basisbereikbaarheid is inderdaad heel belangrijk. Wij moeten daarin een doorstart kunnen maken. De heer Maertens heeft terecht gezegd dat wij in december 2019 in het kader van het decreet een uitstel hebben toegestaan omdat wij toen duidelijk wisten dat wij niet klaar gingen geraken. Er was een enorme tijdsdruk bij alle participanten van alle vervoerregio's. Daarom hebben wij toen geopteerd voor een jaar uitstel. Wij staan nu verder. Er is heel veel werk geleverd. Ik heb vanmorgen in deze commissie al mijn waardering geuit ten aanzien van eenieder die daaraan heeft meegewerkt. Dat is eenieder binnen de vervoerregioraden en eenieder die zijn bijdrage heeft geleverd achter de schermen zoals de mensen van het Departement MOW.

Op dit ogenblik hebben alle vervoerregioraden hun vervoersplan, hun OV-plan, hun kern- en aanvullend net afgeklopt. Ik heb het vanmorgen heel even gehad over de situatie in Antwerpen. De uitrol van het aandeel tram van het kernnet is er on hold gezet, maar met de rest van het vervoersplan wordt wel voortgedaan. Er wordt gewacht op de levering van de zestig trams die in bestelling zijn en de revisie van de PSC-tramtoestellen waarvan de bestekken ook in de markt zijn geplaatst en waar men weldra mee kan starten.

Dus voor kernnet en aanvullend net is De Lijn op dit ogenblik volop bezig alles verder uit te werken. Dat betekent: het opmaken van de plannings, het zoeken van de nodige chauffeurs, gekoppeld aan de nodige voertuigen, het invullen van roosters, het opmaken van de budgetten voor 2022, het opmaken van jaarrollen, het opmaken van de programma's en dergelijke meer. Daar is De Lijn op dit ogenblik mee bezig. Ik heb het vanmorgen nog eens voor alle

zekerheid nagevraagd, maar De Lijn verzekert mij dat ze verder kunnen met de uitrol en dat zij het zien zitten om met ingang van 1 januari 2022 die nieuwe vervoersplannen uit te rollen.

Gelijktijdig heb ik vanmorgen ook samengezeten met de administratie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, om ook daarvan de laatste stand van zaken te geven. Ook daar geeft men mij aan dat er wel nog veel werk moet gebeuren, maar dat er ook nog wel negen maanden tijd is. Ik denk dat we die negen maanden heel intensief moeten benutten om van datgene wat er nu nog te gebeuren staat, zo snel mogelijk een uitrol zichtbaar te maken.

Welke stappen moeten daar nog gebeuren? Er is de Mobiliteitscentrale – hier in de commissie reeds meermaals aan bod gekomen – die in de gunningsfase zit. Zodra we weten aan wie gegund kan worden, kunnen we daarmee verder. Dan zal de firma die het gaat worden, moeten zorgen dat er een testperiode komt in het najaar, zodat men kan proefdraaien, kan kijken waar er kinderziektes zijn, waar er mankementen zijn en waar moet worden bijgestuurd. Dat verhaal loopt dus.

Dan zijn er de bestekken voor het vervoer op maat. Ik moet dan even terugkomen op mijn eerder verhaal, want ik heb het gehad over het kernnet en het aanvullend net. Het vervoer op maat is bij een aantal vervoerregioraden al afgeklopt. Mevrouw Robeyns heeft de vraag gesteld. Zij weet zeker dat het in Limburg al is afgeklopt, maar er zijn nog een aantal regio's waar dat al is gebeurd. Dat is nog niet in elke vervoerregioraad gebeurd, maar ik neem aan dat het daar ook zo snel mogelijk kan gebeuren. Alleszins is het departement volop bezig met de opmaak van de bestekken van het vervoer op maat: enerzijds voor de flexsystemen, en anderzijds de bestekken voor het hele verhaal rond de deelsystemen.

Zeker dat laatste zal een evolutief verhaal zijn, want het is natuurlijk gekoppeld aan de verdere uitrol van onze Hoppinpunten, onze mobipunten, onze overstapplaatsen waar men heel snel kan schakelen van het ene vervoersmiddel naar het andere. Ik roep eens te meer de lokale besturen op om daar werk van te maken. Ook daarvan heb ik vastgesteld dat een aantal vervoerregioraden al goedkeuring gegeven hebben aan de uitrol van een aantal Hoppinpunten, zeker die op hoger niveau. Ik hoop dat we daarvan ook zo snel mogelijk de resultaten op het terrein kunnen vaststellen, dat er dus heel wat Hoppinpunten gaan komen.

Nog een punt waaraan gewerkt moet worden, of waarvan de administratie aangeeft dat er eventueel nog bijgeschakeld moet worden, is het verhaal van de tarieven en de tariefintegratie. We willen natuurlijk dat het allemaal betaalbaar wordt, dat het vervoer op maat straks niet een pak duurder wordt, vergeleken met de tarieven van De Lijn. Dat moet nog allemaal heel nauw met elkaar afgestemd worden. Het nodige overleg tussen de administraties en de vervoerregioraden zal daarover nog moeten plaatsvinden. Iedereen wil voorkomen dat er op bepaalde plaatsen vervoersarmoede gaat ontstaan, of dat er witte vlekken zijn in ons OV-plan. Binnen het vervoer op maat moet naar de oplossing gezocht worden, maar er moet zeker ook gewaakt worden over de betaalbaarheid. Over de tarieven en de tariefintegratie zal dus zeker ook de komende weken nog verder doorgeboemd moeten worden.

Een heel belangrijk element is de communicatie naar de burger toe. Wij zijn hier allemaal bezig met het decreet Basisbereikbaarheid en we kennen allemaal de details en finesse; nu wordt het zaak om de burger op eenzelfde hoogte te brengen via een heel goede communicatielijn, zodat burgers straks weten waar zij terecht kunnen, welk openbaarvervoersaanbod er is, hoe ze kunnen boeken en hoe ze zich op de snelste en meest op hun noden aangepaste manier kunnen verplaatsten van punt A naar punt B.

We hebben hier in de commissie ook al vaker de bekommernis gehad rond de zwakkeren in onze samenleving, de mensen die aangewezen zijn op het aangepast vervoer, de DAV's en de MAV's. Ook daar hebben we zeker alle aandacht voor. Ik heb zelfs gezegd dat, als het nodig zou zijn, ik daarvoor een terugvalbasis wil, een vangnet. De mensen die het absoluut nodig hebben, mogen we namelijk niet in de kou laten staan. Maar ik heb vandaag geen signalen dat er problemen zouden zijn, al houd ik het altijd achter de hand dat we eventueel een oplossing moeten voorzien, voor als dat nodig zou zijn.

Dan kom ik bij het schrijven dat ik op 8 maart heb ontvangen vanwege de VVSG. Iedereen heeft dat schrijven klaarblijkelijk al gezien. Nu, die brief die ik heb gekregen van de VVSG, verwijst specifiek naar een gesprek met mij op 5 februari. Op 5 februari kreeg ik in het kader van de opname van een filmpje voor Mobibad ook de vraag of we het hele verhaal van de basisbereikbaarheid nog eens een jaar zouden kunnen uitstellen. Ik zei toen dat we het nog maar

net een jaar hadden uitgesteld, en toen was het antwoord of het niet voor negen maanden kon. Daarbij was mijn opmerking dat we toch niet op 1 september van start gaan met de uitrol van nieuwe openbaarvervoersplannen (OV-plannen). Ik denk dat iedereen wel weet dat september de meest drukke maand is inzake verkeer en dat we dan zeker niet moeten komen met een nieuw OV-plan. Een maand later kreeg ik dan een brief met de vraag of we het zes maanden zouden kunnen uitstellen.

De bekommernissen of drempels die men inroept om te zeggen dat men nog niet klaar is of dat er toch nu al over uitstel moet worden nagedacht, heb ik bijna allemaal al benoemd. Er ligt inderdaad nog veel werk op de plank, maar we hebben ook nog wel negen maanden. Uit respect voor iedereen die de voorbije maanden – en eigenlijk de voorbije twee jaar – heel intensief gewerkt heeft aan de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, vind ik dat ernaar moet worden gestreefd om datgene wat nu verder moet gebeuren, het vele werk binnen mijn eigen administratie, binnen de vooropgestelde termijn af te werken. Ze hebben mij aangegeven dat die timing haalbaar is en ik heb hun gevraagd om alles op alles te zetten om dat ook effectief te doen.

Maar ik besef natuurlijk wel dat er nog altijd een paar risico's zijn: de toewijzing of de gunning voor de Mobiliteitscentrale bijvoorbeeld, of de toewijzing van de bestekken die straks in de markt geplaatst worden voor het vervoer op maat. Er kan altijd nog wel ergens iets gebeuren. In het kader van de Mobiliteitscentrale kan een partij bijvoorbeeld nog een proces starten. Ik heb geen glazen bol en ik hoop dat al die doemscenario's zich niet zullen voordoen, maar vandaag krijg ik geen signalen dat er nood is aan uitstel, in tegenstelling tot toen in december 2019. Nu zijn er geen signalen dat er zich een uitstel opdringt. Maar we beseffen wel allemaal dat er nog heel hard gewerkt zal moeten worden, en daar zullen we zeker op toezien. Ik neem aan dat iedereen in deze commissie daar ook op zal toezien en te gepasten tijde een stand van zaken zal vragen van de verdere uitrol.

Dan was er nog de specifieke vraag of er periodiek overleg plaatsvindt met de VVSG. Ja, er is overleg tussen de administratie en de VVSG. Er is al heel wat over en weer gecommuniceerd. Ze weten ook dat er op dit ogenblik vanuit de administratie geen signalen zijn om te zeggen dat het nog eens opnieuw uitgesteld moet worden, dus mijn houding is: laat ons de komende negen maanden gebruiken om heel hard te werken en ervoor te zorgen dat we op 1 januari 2022 van start kunnen gaan. Ik hoop sowieso dat de vervoerregioraden die hun vervoer op maat nog moeten goedkeuren, dat zo snel mogelijk doen. Ik weet dat er daar voorwaarden aan gekoppeld zijn, maar die nemen we zeker ter harte, zodat we zo snel mogelijk kunnen landen.