

datum: 9 november 2022

Dit document is bestemd voor	Dagelijks Bestuur
Waarover gaat het?	Gefaseerde uitrol basisbereikbaarheid
Gewenste beslissing	Ter goedkeuring
Traject	Besproken in BC 4 op 19/10/2022
Verantwoordelijke stafleden	Guido Vaganée en Michiel Apers, stafmedewerkers Vervoerregio's
Belang voor de lokale besturen	Basisbereikbaarheid is belangrijk concept in mobiliteitsbeleid van lokale besturen.

1. Situering

Op 11 augustus 2022 kondigde minister Lydia Peeters een versnelde, gefaseerde uitrol aan van basisbereikbaarheid. Deze beslissing zorgt ervoor dat de eerste fase van het nieuwe openbaarvervoersnet ingaat op 1 januari 2023 in plaats van juli 2023.

Naast een “versnelling” van de uitrol, krijgen de verschillende actoren een nieuwe rol toebedeeld. De Lijn wordt, zoals ook vastgelegd in het openbare dienstencontract (ODC), beheerder van het vervoerssysteem. Dit wil zeggen dat de vervoersmaatschappij zal instaan voor de exploitatie en het contracteren van het kern en aanvullend net, maar ook van het vervoer op maat. Zo zou De Lijn haar operationele rol volledig kunnen benutten. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW) staat in voor het beleidsmatige, overkoepelende luik. De vervoerregio's en de vervoerregioraden zouden in alle volgende fases hun beslissingsmacht en betrokkenheid blijven behouden.

VVSG is altijd voorstander geweest van een gefaseerde uitvoering maar wel binnen het kader van de reeds opgemaakte OV-plannen door de vervoerregio's omdat hierdoor de interne werking (administratie, MOW) en de markt (vervoersaanbieders) mee kan groeien in de fasering van de uitrol met respect voor het geleverde werk van de lokale besturen. In deze nota wil VVSG graag de aandacht vestigen op enkele belangrijke valkuilen.

2. Gefaseerde uitrol

Aangezien men in het verleden Basisbereikbaarheid als Big Bang wilde uitrollen, werd er verwacht van steden en gemeenten dat de nodige aanpassingen (infrastructuur, communicatie ed.) zo snel mogelijk werden uitgevoerd. Alle hoppinpunten moesten zo snel mogelijk gerealiseerd worden en alle vormen van deelmobiliteit moesten eveneens voorzien worden op één moment. Een ontbrekende schakel in het netwerk zorgde voor blinde vlekken en liet bijgevolg reizigers in de kou staan.

Nu men beslist heeft om gefaseerd uit te rollen, verandert de methodiek en werkwijze. Men kan, volgens een vooropgestelde planning, prioriteren in de uitrol van Hoppinpunten en het voorzien van vervoer op maat. Iets wat VVSG sterk toejuicht. Toch zijn er een aantal belangrijke aandachtspunten in dit verhaal.

2.1. Optimalisaties en volgende fases

2.1.1. Deelmobiliteit en VOM

In fase 0, de eerste fase van de uitrol van basisbereikbaarheid, wil men optimalisaties uitvoeren op het bestaande OV-net binnen basismobiliteit. De optimalisaties worden voorgesteld door De Lijn en worden bilateraal besproken met betrokken gemeenten. VVSG heeft al benadrukt in gesprekken met De Lijn en het kabinet dat er van optimalisaties geen

sprake kan zijn indien er blinde vlekken ontstaan. Het voorlopig uitblijven van VOM maakt dat de aanpassingen in fase 0 niet ingrijpend kunnen en mogen zijn. VVSG vraagt aan de Vlaamse Overheid ook snel actie te ondernemen met betrekking tot de bestekken inzake flex-vervoer en flex+-vervoer, onafhankelijk van welke actor (dMOW/De Lijn..) ze in de markt moet zetten.

Op vlak van deelmobiliteit heeft men het geweer van schouder veranderd. Waar er eerst sprake was van een vooraf bepaald aanbod aan deelmobiliteit, wil men nu, vanuit de Vlaamse overheid, deelmobiliteit voorzien op plaatsen waar er vandaag geen of weinig aanbod is voorzien door de private markt. VVSG begrijpt en onderschrijft de doelstelling maar wil wel benadrukken dat de vervoerregio's, zoals decretaal bepaald, zelf al beslist hebben over de verdeling van Vervoer op maat. Het aantal deelfietsen en de plaatsbepaling is ingeschreven en goedgekeurd in de OV-plannen van de vijftien vervoerregio's. Deze eerdere beslissingen dienen dus maximaal gerespecteerd te worden. Eventuele aanpassingen aan deze vooropgestelde OV-plannen, moeten volgens VVSG steeds voorwerp uitmaken van een debat binnen de vervoerregio's. VVSG is steeds voorstander geweest van een opname van bestaande deelsystemen binnen het OV-systeem. Bestaande lokaal gesubsidieerde vormen van deelmobiliteit moeten daarom ook aanvullende financiële steun krijgen uit het budget van Vervoer op maat.

2.1.2. Het voltooien van alle fases

Er bestaat tot op heden nog geen gedetailleerde planning van de vervolgstappen. Steden en gemeenten wensen hier, meer dan ooit, duidelijkheid en inzicht over te hebben. Het vele uitstel en verandering in de uitrol van basisbereikbaarheid heeft voor heel wat frustraties en moeite bij lokale besturen gezorgd. Om Basisbereikbaarheid te doen slagen, is het belangrijk dat lokale mandatarissen ambassadeurs blijven van de nieuwe mobiliteitsvisie en dat ze weten waar ze aan toe zijn.

VVSG vraagt dus snel concrete duidelijkheid over de inhoudelijke facetten van de fasering van basisbereikbaarheid. Ook moet de gefaseerde uitrol conform de reeds opgestelde OV-plannen gebeuren.

De fasering van Basisbereikbaarheid kan en zal ook een financiële impact hebben. Voor VVSG is het belangrijk dat de Vlaamse overheid bewaakt dat alle fases worden uitgevoerd zodat het volledige OV-plan gerealiseerd wordt op korte termijn. Indien op termijn het budget ontoereikend blijft, moet de Vlaamse overheid voor voldoende middelen zorgen. Het mogelijks uitblijven van de latere fases zal zorgen voor een vertrouwensbreuk met de lokale besturen.

Bij heel wat steden en gemeenten merken we nu al terughoudendheid of onzekerheid omtrent het inschrijven van de middelen in de begroting en het realiseren van nieuwe hoppinpunten. Enkel een duidelijk engagement van alle partners zal er voor zorgen dat lokale besturen in het verhaal van basisbereikbaarheid blijven geloven en het weer actief mee uitdragen.

2.1.3. Indexering van de budgetten

Tot slot vraagt VVSG aan de Vlaamse overheid om het VOM-budget, zoals toegekend in 2020, geïndexeerd wordt om de OV-plannen volledig uit te rollen. Door de prijsindexering van afgelopen maanden zal er meer budget nodig zijn voor het eerder geplande aanbod te voorzien.

3. Het ODC en De Lijn als Beheerder Vervoerssysteem (BVS)

VVSG is blij dat het ODC eindelijk vorm gekregen heeft. Zonder duidelijkheid voor De Lijn, kan er een van een performant OV-systeem geen sprake zijn. Ze vervult immers de rol van interne exploitant van kern- en aanvullend net. VVSG heeft echter gemerkt dat er een aantal inconsistenties zijn met betrekking tot het decreet Basisbereikbaarheid.

3.1. Tarifiering

De nieuwe afspraken rond tarifiering en de nieuwe rol van De Lijn als Beheerder van Vervoerssysteem (BVS) staan enigszins haaks op wat er opgenomen is in het Decreet Basisbereikbaarheid.

In het nieuwe ODC staat beschreven dat De Lijn haar tarieven – met uitzondering van de sociale tarieven- mag aanpassen om een betere kostendekking te realiseren. Daarnaast mag de vervoersmaatschappij ook specifieke uitzonderlijke prijsvoorstellen doen om gebruik van openbaar vervoer aan te moedigen of bijvoorbeeld af te raden in piekuren.

VVSG wenst geen waardeoordeel te doen over de kwaliteit van deze maatregel maar wil wel wijzen op het feit dat de vervoerregio's decretaal zijn aangewezen een tarief uit te werken voor VOM en dat de Vlaamse regering bevoegd is voor de tarieven op kern-en aanvullend net. VVSG pleit om het principe van de duidelijkheid te behouden voor de reizigers en het zeggenschap van de lokale besturen op het tariefbeleid te blijven vrijwaren zoals beschreven in het decreet.

Verder vraagt VVSG duidelijkheid over hoe deze maatregel verzoend kan worden met het principe van combimobiliteit en ticketintegratie. Kan De Lijn ook afwijken van tarieven in een gecombineerd ticket? Zal een gecombineerd ticket, via Hoppin, hierdoor goedkoper kunnen zijn dan een ticket bij De Lijn?

3.2. De Lijn als Beheerder Vervoerssysteem (BVS), de Mobiliteitscentrale en de vervoersautoriteit

Naast de rol van operator wenst De Lijn nu ook de rol van BVS op te nemen. Op die manier wil ze het vervoersaanbod analyseren op de verschillende vervoerslagen (kern-en

aanvullend net en VOM) en in co-creatie met de Vervoerregio's beslissen over een betere invulling. Dit kan volgens de vervoersmaatschappij dienen als hefboom om meer en nieuwe vervoersdiensten te kunnen aanbieden. Volgens het voorontwerp BVR vervoersautoriteit, zijn dit taken die toebedeeld zouden worden aan de vervoersautoriteit.

De Lijn-BVS zou, volgens het ODC, ook bevoegd zijn voor de integrale klantenzorg, zoals geïntegreerde informatie-integratie en voorzieningen van reizigers en operatoren, afhandeling van klachten reacties en digitale vereenvoudiging van diensten (bv. ticketing en reizigersinformatiesystemen). Daarnaast is de Mobiliteitscentrale (Hoppincentrale) verantwoordelijk voor de coördinatie van Vervoer op Maat en worden ze geacht een volledig geïntegreerd mobiliteitsadvies te geven. Dit standpunt wordt verduidelijkt in een bijlage toegevoegd aan het ODC:

“De Mobiliteitscentrale is gefocust op een subsegment van vraag en aanbod binnen het Vervoerssysteem. Zij doet een voorstel van reis voor gecombineerd vervoer KN/AN/VOM en maakt het mogelijk VOM voor een gedeelte van de reis te reserveren. Het kan dan ook gezien worden als een subplatform dat geconnecteerd is met algemeen De Lijn/BVS platform dat focust op KN en AN.”

Vanuit een evolutief en toekomstgericht perspectief waarbij het aantal mogelijke serviceproviders en –modi alleen maar zullen toenemen, zal het op zeker ogenblik de vraag zijn in welke mate het afzonderen van de Mobiliteitscentrale de juiste oplossing is.”

Volgens de contracten met VIA zal de Mobiliteits/Hoppin-centrale de publieke MaaS-operator zijn die geïntegreerde reisvoorstellen en ticketing op zich neemt. Dit zorgt wederom voor veel onduidelijkheden en tegenstrijdigheden. **VVSG vraagt dan ook uitdrukkelijk wat de invloed van De Lijn-BVS is op de contracten met VIA. Contractuele conflicten kunnen mogelijks het faseringsproces vertragen.**

De Mobiliteits- of Hoppincentrale de spil worden in het nieuwe merk Hoppin als nieuw openbaarvervoersysteem. Verschillende steden en gemeenten hebben al een eerste publiekscampagne opgezet rond Hoppin en, zoals eerder aangegeven, zijn er al Hoppinpunten, volledig in merkarchitectuur, uitgerold.

Het stapsgewijs integreren van de Hoppincentrale in een MaaS-app van, bijvoorbeeld, De Lijn, betekent, de facto het wegvallen van Hoppin als overkoepelende merknaam voor het OV. **VVSG vraagt aan de Vlaamse overheid welke status de merknaam Hoppin nog zal krijgen in functie van de nieuwe regierol van De Lijn.**

4. Conclusie: Decreetconform & focus op vervoerregio's

VVSG wil nogmaals benadrukken dat het achter de fasering van basisbereikbaarheid staat maar dat het steeds met respect moet zijn voor de beslissingen van de vervoerregio's. Een

andere en grotere rol voor De Lijn mag in geen geval betekenen dat de vervoerregio's en lokale besturen hierdoor aan zeggenschap inboeten.

Daarnaast is het van belang dat steden en gemeenten duidelijkheid krijgen over de concrete stappen binnen de fasering. Onduidelijkheid zal de werking van de vervoerregio's en het ambassadeurschap van lokale mandatarissen in het basisbereikbaarheidsverhaal niet ten goede komen.

Tot slot wil VVSG nog benadrukken dat de nodige decreetswijzigingen zo snel mogelijk moeten aangepast worden (BVS, tariefintegratie ed.). Ook mogelijke (her)onderhandelingen van contracten (VIA?) en het in de markt zetten van aanbestedingen mag niet meer te lang op zich laten wachten. Uitstel door gerechtelijke procedures is iets wat men, nu men eindelijk in een eerste operationele fase beland is, koste wat kost wil vermijden.