



Hoorzitting **ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid** **Brussel, 28 februari 2019.**

Kader

Toch nog even in herinnering brengen dat de keuze voor een nieuw decreet een politieke keuze is. Voor ons had het decreet 'basismobiliteit' belangrijke principes, waar wij tot op vandaag ook nog achterstaan, zijnde het afdwingbaar recht op mobiliteit en het sociale karakter ervan. Ook de buitengebieden werden bediend, waardoor De Lijn op het hele Vlaamse grondgebied op een gelijkwaardige wijze openbaar vervoer aanbood.

Twee belangrijke principes die naar onze mening ook in het nieuwe decreet moeten worden ingeschreven.

Met betrekking tot de positie van De Lijn blijven wij voorstander dat De Lijn exclusieve rechten heeft op de exploitatie van het geregeld vervoer in Vlaanderen. De Lijn moet ook in het 'vervoer op maat' een rol kunnen spelen. Wij zijn van oordeel dat dit ook in het nieuwe decreet moet behouden blijven.

Tot slot zijn wij van mening dat het momenteel niet het geschikte moment is om een oordeelkundige beslissing over het decreet basisbereikbaarheid te nemen, omdat de resultaten van de proefprojecten er nog niet zijn.

Decreet :

Wat het ontwerpdecreet op zich betreft :

Het staat voor ons buiten kijf dat de regierol van het openbaar vervoer het best door de VVM De Lijn kan worden opgenomen, vanwege haar expertise, en dus niet wordt overgeheveld naar het departement ministerie van Openbare Werken.

Wij zijn er sterk van overtuigd dat De Lijn en haar gespecialiseerd personeel, de beste kans op succes biedt op een performant en op elkaar aansluitend OV net. Door de aard van de werkzaamheden sinds het ontstaan van De Lijn zijn er binnen exploitatie van het hoogste tot het laagste niveau mobiliteitsdeskundigen aan het werk, die met hun kennis en ervaringen het best geplaatst zijn , nieuwe/andere openbaar vervoersoplossingen uit te werken.

Uiteraard zien wij voor De Lijn niet alleen de regierol weggelegd, maar ook zeker en vooral de rol van uitvoerder van het OV. In dat verband pleiten wij hier nogmaals voor het behoud van het zogenaamde Vlaams model, waarbij de exploitatie van het geregeld vervoer wordt toevertrouwd aan De Lijn en haar partners, de privé-autobusexploitanten.

In de toelichting bij het ontwerpdecreet wordt echter ook gesproken over twee andere regierollen: de tactische en de operationele regie.

Wat betreft de operationele regie voor het vervoer op maat wordt duidelijk gesteld dat die aan de mobiliteitscentrale toekomt, met name één Mobiliteitscentrale voor alle vervoerregio's.

De Mobiliteitscentrale stippelt het best mogelijke traject uit, zorgt voor de reservatie en de facturatie.

Wie de Mobiliteitscentrale gaat uitbaten, is nog niet bepaald. Wij vinden het belangrijk dat voor de inwerkingtreding van dit decreet een debat ten gronde wordt gevoerd, zodat vooraf geweten is wie de werking van de mobiliteitscentrale op zich neemt. Voor wat ons betreft is De Lijn de meest gereede partij!

Wat de tactische regie is blijft het decreet zeer vaag over wat die juist inhoudt.

"...het ontwerp van decreet [zal] eveneens uitvoering krijgen door middel van één of meerdere uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

Meer bepaald zal dit meer – doch niet uitsluitend – de uittekening van de vervoersnetten, de samenstelling en werking van de vervoerregioraden (m.i.v. participatie), de procedures voor het opstellen en inhoud van de mobiliteitsplannen, de subsidiëring van het mobiliteitsbeleid, het infrastructuurbeleid en flankerende maatregelen, het tarievenbeleid voor het openbaar personenvervoer, het aanduiden van de exploitanten en de taken en de werking van de Mobiliteitscentrale en de concrete werking van de projectstuurgroep kunnen betreffen."

Wij zijn van mening dat te veel belangrijke zaken worden doorgeschoven naar toekomstige uitvoeringsbesluiten. Hierdoor worden belangrijke politieke keuzes die nog moeten gemaakt worden aan het maatschappelijk en parlementaire debat onttrokken.

De omschrijving van de verschillende regiefuncties wordt open gelaten.

Het belang van een mobiliteitsregisseur geciteerd als volgt:

"Om basisbereikbaarheid uit te werken zal de Vlaamse regering daarom een regisseur van het openbaar vervoersnetwerk moeten aanstellen die op een voldoende hoog en strategisch niveau zijn regierol kan spelen. Deze regisseur moet echter ook beschikken over een gedegen aantoonbare operationele kennis over de verschillende modi."

Wij verwachten dat in het definitieve decreet basisbereikbaarheid een omschrijving van de tactische regie van het kern-net en aanvullend net wordt opgenomen, die tevens de operationele expertise van De Lijn erkent.

Wij zijn tevreden over het feit dat De Lijn als interne operator wordt aangeduid voor het kern-net en het aanvullend net. In het decreet moeten de financiële middelen voor deze netten worden verankerd. Daar staat en/of valt de rol van De Lijn als interne operator mee!

Wij zijn van oordeel dat in het decreet moet worden verankerd dat geen financiële middelen naar het vervoer op maat kunnen worden overgedragen. Er moeten bijkomende financiële middelen worden gezocht, anders is er sprake van kannibalisme.

Wij vinden evenzeer dat er duidelijkheid moet zijn over de budgetten die ter beschikking gesteld worden van de vervoersregio's en hoe zij over de 15 vervoersregio's zullen worden verdeeld. Wij zien het al van uit de verte aankomen dat er een interne strijd zal ontstaan om de meeste financiële middelen binnen te halen. Een spel dat de reizigers niet ten goede zal komen.

In een gelaagd vervoersmodel, met vier hiërarchische netten, is het echter ook zeer belangrijk dat duidelijk wordt aangegeven waar het ene net stopt en het andere begint, zeker omdat ook andere operatoren op de verschillende netten actief zullen zijn. Met andere woorden, hoe zal het grensoverschrijdend verkeer tussen vervoersregio's worden

afgestemd en geregeld? Hoe gaan we de steden en gemeenten dit op een efficiënte manier kunnen organiseren.

Kortom, in het ontwerpdecreet dat nu voorligt wordt de afbakening van de netten alsook de financiering van dit gelaagd model zeer vaag gehouden. Wij verwachten dat dit onderscheid duidelijk wordt gedefinieerd, en dan met name waar het aanvullend net stopt en het vervoer op maat begint.

Wij stellen ook vast dat De Lijn haar exclusieve rechten verliest op de exploitatie van het geregeld vervoer in Vlaanderen. Wij vragen dat deze exclusiviteit opnieuw decretaal zou worden verzekerd.

In dat verband betreuren wij dat de Minister de deur reeds heeft opengezet, waardoor via het internationaal geregeld vervoer nu ook binnenlands geregeld vervoer kan worden geëxploiteerd. Op deze manier kunnen private buitenlandse maatschappijen, zoals Flixbus gaan concurreren met de NMBS en De Lijn en is er op het vlak van loon- en arbeidsvoorwaarden geen gelijk speelveld, waardoor er aan sociale dumping wordt gedaan. Dit is ook nadelig voor de Belgische privé-autobusexploitanten die geregeld vervoer aanbieden.

Het ontwerpdecreet definieert niet wat geldt als 'basis' in basisbereikbaarheid. Er wordt louter gesteld dat het doel van basisbereikbaarheid 'belangrijke maatschappelijke functies' bereikbaar maken is, maar verder worden deze niet gedefinieerd. Er worden ook geen kwalitatieve bedieningsnormen van basisvoorzieningen vastgelegd voor gans Vlaanderen. Dit is volgens ons een lacune en hypothekeert het sociale karakter van het openbaar vervoer.

Wij zijn van mening dat de rechten van de reiziger duidelijk moeten zijn en moeten verankerd worden in het nieuwe decreet, zodat basisbereikbaarheid, net zoals basismobiliteit, een openbare dienstverplichting is die door de Vlaamse overheid wordt gegarandeerd aan alle Vlaamse burgers.

In het ontwerpdecreet wordt gesteld dat de Vlaamse regering de tarieven voor het kernnet en aanvullend net zal bepalen, en de vervoersregioraad voor het vervoer op maat. De exploitanten van het vervoer op maat kunnen voorstellen voorleggen wat betreft het tarief. De Vlaamse regering kan beslissen voor tariefdifferentiatie.

Hier staan wij absoluut niet achter. Het risico bestaat dat we op deze manier naar tientallen verschillende tarieven in Vlaanderen zullen evolueren.

Gelijke diensten moeten een zelfde tarief krijgen, ongeacht de vervoersregio. Bovendien pleiten we voor een sociaal rechtvaardig en geïntegreerd tariefbeleid, dat rekening houdt met de minst kapitaalkrachtigen in onze samenleving.

Het decreet omschrijft het vervoer op maat als de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer georganiseerd door zowel publieke als private actoren (via bijvoorbeeld buurtbussen of collectieve taxi's) en die inspeelt op specifieke individuele vragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerlagen omwille van doelgroep, locatie of tijdstip.

Elke 'vervoerregeraad' mag zelf het 'vervoer op maat' regelen, via taxicheques, deelwagens of leerlingenvervoer. Voor ons moeten ook hier dezelfde criteria inzake opleiding en vakbekwaamheid gelden voor alle chauffeurs. Wij huiveren ook voor de te verwachten loons- en arbeidsvoorwaarden van dit soort van collectief personenvervoer. Ook hier willen wij een gelijk speelveld, waardoor mogelijks concurrentievervalsing of sociale dumping kan worden vermeden.

Wij vinden het heel vreemd dat in het nieuwe decreet met geen woord gerept wordt over de samenwerking met de NMBS of Infrabel, hoewel het spoor aanzien wordt als DE ruggengraat van het toekomstige openbaar vervoer in Vlaanderen. Wij vinden niets terug over hoe beide vervoersmaatschappijen zich op elkaar op goede wijze gaan kunnen afstemmen.

Conclusie:

Wat de basisbereikbaarheid in de praktijk zal veranderen, blijft dus voor ons voorlopig erg onduidelijk. Of de reiziger er beter van wordt? Groot vraagteken. Heel wat uitvoeringsbesluiten moeten nog worden uitgewerkt. De betrokkenheid van het middenveld in de proefprojecten was ons inziens onvoldoende, de bevolking werd niet bevraagd, en uiteindelijk vonden er eigenlijk geen experimenten in de praktijk plaats.

Indien het Vlaams Parlement toch verkiest om met dit decreet door te gaan dan eisen wij als vakbonden alvast

- garanties dat De Lijn interne operator blijft en haar regierol blijft vervullen.
- garanties dat De Lijn de exclusieve rechten op het geregeld vervoer behoudt;
- garanties dat de financiële middelen voor De Lijn worden vastgeklikt voor de organisatie van het kern-net en aanvullend net;
- een gelijk speelveld voor wat het geregeld vervoer en het vervoer op maat betreft (lees: criteria opleiding en vakbekwaamheid en gelijke loon- arbeidsvoorwaarden);
- basisbereikbaarheid als openbare dienst**verplichting**;
- eenduidige kwalitatieve bedieningsnormen voor heel Vlaanderen;
- transparante en geïntegreerde en sociale tarieven voor gans Vlaanderen;
- meer middelen voor het openbaar 'tout court'.
- Blijvende participatie van het middenveld in elke vervoersregio.

Wij wijzen op de maatschappelijke functie die De Lijn vandaag vervult en willen dat die ook in de toekomst wordt verder gezet om een grotere doelgroep te kunnen overtuigen de overstap naar collectief vervoer te maken.

Voor ACV

Jan Coolbrandt
Nationaal secretaris

voor ACOD

Rita Coeck
Federaal secretaris

voor ACLVB

Erik Quisthoudt
Sectorverantwoordelijke