



ADVIES

BESLUIT VERVOERSAUTORITEIT

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de vervoersautoriteit	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	18 juli 2022	
Goedkeuring	13 september 2022 Commissie Personenmobiliteit 23 september 2022 Algemene Mobiliteitsraad	
Contactpersoon	Karen Sas	ksas@serv.be
	Koen De Meyer	kdmeyer@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Besluit vervoersautoriteit

Mevrouw de minister

U vroeg de Mobiliteitsraad op 18 juli om advies over het ontwerpbesluit betreffende de vervoersautoriteit.

Tijdens de adviesprocedure werd de MORA geconfronteerd met nieuwe informatie met belangrijke gevolgen voor de werking van de vervoersautoriteit, waaronder het openbaredienstencontract 2023-2027 van De Lijn en de koerswijziging m.b.t. de gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid. De MORA betreurt dat deze wijzigingen plaatsvonden binnen de gegeven adviestermijn omdat het een grondig en gedegen debat in de schoot van de Mobiliteitsraad over de gepaste rol van de vervoersautoriteit bemoeilijkte. Voorliggend advies moet dan ook binnen deze snel wijzigende context gelezen worden. De MORA verwacht dat in het verdere beleidsproces, en mede op basis van dit advies, meer politieke duidelijkheid geschapen wordt.

De Raad vindt het belangrijk om de vervoersautoriteit te positioneren als onafhankelijk en neutraal tactisch orgaan met een sterke toezichthoudende en coördinerende rol. De MORA vindt hiervoor te weinig garanties terug in het voorliggend ontwerpbesluit.

De Raad pleit er daarom voor om in het besluit sterker in te zetten op de tactische vertaling van strategische beleidsprincipes zoals combimobiliteit en het centraal zetten van de reiziger, en op de toezichts- en coördinerende functie ten opzichte van het operationeel niveau. De Raad doet daartoe in dit advies enkele concrete voorstellen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Daan Schalck
voorzitter

Inhoud

1.	Situering	7
2.	Korte inhoud ontwerpbesluit	8
3.	Advies	8
3.1	De vervoersautoriteit als volwaardige, neutrale tactische entiteit	9
3.1.1	Principes MORA-advies oprichtingsdecreet vervoersautoriteit	10
3.1.2	De vervoersautoriteit als toezichthouder en coördinator	10
3.1.3	Controle en evaluatie van de werking van de vervoersautoriteit	11
3.2	Overige taken vervoersautoriteit	12
3.2.1	Monitoring en kwaliteitsbewaking	12
3.2.2	Tweedelijnsklachtenafhandeling	12
3.2.3	Mobiliteitsindicering doelgroepreiziger	13
3.3	Bedenkingen bij het beleidsproces basisbereikbaarheid	13
3.3.1	Versnipperd beleidsproces bemoeilijkt het maatschappelijk debat	13
3.3.2	Wijzigingen zorgen voor onduidelijkheid en onzekerheid	14
3.3.3	Nood aan transparantie voor betrokkenen en reizigers	14

Krachtlijnen

De Mobiliteitsraad vindt dat de tactische taken van de vervoersautoriteit onvoldoende uitgewerkt zijn in voorliggend ontwerpbesluit. De MORA pleit ervoor om sterker in te zetten op de tactische vertaling van strategische beleidsprincipes zoals combimobiliteit en het centraal zetten van de reiziger, en op de toezichts- en coördinerende functie ten opzichte van het operationeel niveau.

De MORA stelt vast dat de Vlaamse Regering in het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 enkele taken die oorspronkelijk voorzien waren voor de vervoersautoriteit heeft toegewezen aan De Lijn. De MORA begrijpt dat de uitrol van basisbereikbaarheid hierdoor mogelijks kan versneld worden, maar vraagt snel duidelijkheid over de geplande taakverdeling tussen de vervoersautoriteit en De Lijn als 'beheerder van het vervoerssysteem'. De Raad wijst op de absolute noodzaak om de **vervoersautoriteit vorm te geven als onafhankelijk en neutraal tactisch orgaan met een sterke toezichthoudende en coördinerende rol**. De MORA vindt hiervoor te weinig garanties terug in het ontwerpbesluit.

De MORA vraagt o.a. om:

- in het ontwerpbesluit op te nemen dat de vervoersautoriteit monitort of (i) de reiziger zich vlot modusoverschrijdend kan verplaatsen en (ii) de operatoren hun key performance indicators en service levels behalen;
- de tweedelijnsklachtenafhandeling voor alle openbaar vervoer te centraliseren bij de vervoersautoriteit zodat er één orgaan is waar de reiziger terecht kan;
- transparant te communiceren over het verloop van het mobiliteitsindexeringsproces, de impact van de stuurgroep, wie de uiteindelijke beslissingen zal nemen en wanneer dit zal gebeuren.
- In het ontwerpbesluit de totstandkoming van het beleidsmatig en reglementair kader voor tarief- en ticketintegratie op te nemen.

De voorbije jaren werd de uitrol van basisbereikbaarheid telkens uitgesteld. De uitwerking van het Vervoer op Maat loopt evenmin vlot. Dit veroorzaakt problemen bij het organiseren van het openbaar vervoer tijdens de transitie naar basisbereikbaarheid, en zorgt voor onzekerheid bij alle betrokken partijen. Het is ook niet bevorderlijk voor het maatschappelijk draagvlak voor basisbereikbaarheid.

Minister Peeters maakte onlangs bekend dat basisbereikbaarheid toch gefaseerd uitgerold zal worden. Gezien de vertragingen, kan de MORA zich vinden

in deze pragmatische manier van werken. Dit moet het mogelijk maken om in een minder complexe context in alle transparantie kinderziektes te verhelpen en een leerproces te doorlopen. De MORA wijst daarbij wel op de nood aan duidelijke communicatie omtrent het verdere verloop van het proces. Bovendien mag de gefaseerde uitrol geen afbreuk doen aan de oorspronkelijke ambities om de mobiliteit in Vlaanderen te verbeteren.

Advies

Na het decreet¹ ter oprichting van de vervoersautoriteit, heeft de Vlaamse Regering de taken en werking van de vervoersautoriteit uitgewerkt in een ontwerp van uitvoeringsbesluit. In dit advies toetst de MORA het voorliggend ontwerpbesluit af aan de voorgestelde principes en aanbevelingen uit het advies² op het oprichtingsdecreet.

Eerst focust het advies op de rol van de vervoersautoriteit als aparte, gecentraliseerde en neutrale tactische entiteit, waarna enkele specifieke taken in meer detail worden behandeld. Vervolgens worden enkele bedenkingen geuit bij het beleidsproces van basisbereikbaarheid.

1. Situering

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 wijst in artikel 5 de overkoepelende mobiliteitsregie toe aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De Vlaamse Regering bekrachtigde op 25 februari 2022 het decreet ter oprichting van de vervoersautoriteit. Deze instantie werd opgericht om tegemoet te komen aan Europese Verordening (EG) 1370/2007, door het tactische niveau van de overkoepelende mobiliteitsregie in handen te leggen van een aparte entiteit van de Vlaamse overheid, met een decretale verankering en een duidelijk onderscheid met de exploitant van de openbare diensten.

Op 15 juli 2022 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het ontwerpbesluit over de vervoersautoriteit, dat de taken en de werking van de vervoersautoriteit concreet uitwerkt. Minister Peeters vroeg de MORA hierover om advies op 18 juli 2022 met een advies-termijn van 30 dagen.

Op 11 augustus 2022 communiceerde minister Peeters een belangrijke koerswijziging met betrekking tot de uitrol van basisbereikbaarheid, met belangrijke gevolgen voor de werking van de vervoersautoriteit. De MORA betreurt dat deze wijzigingen plaatsvonden binnen de gegeven adviestermijn. Dit bemoeilijkt het maatschappelijk debat.

¹ Vlaamse Regering (2022) Decreet vervoersautoriteit. <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementaire-documenten/parlementaire-initiatieven/1579665>

² MORA (2021) Advies decreet vervoersautoriteit. <https://www.serv.be/node/14596>

De Raad apprecieert de toegestane verlenging van de adviestermin tot 9 september, zodat de inhoudelijke bespreking kon plaatsvinden op de MORA Commissie Personenmobiliteit van 26 augustus.

De MORA-leden formuleerden in het adviesproces een aantal vragen ter verduidelijking. We willen het kabinet van minister Peeters en het departement MOW bedanken voor de gekregen antwoorden als onderbouwing voor het debat.

2. Korte inhoud ontwerpbesluit

De oprichting van een vervoersautoriteit wordt wettelijk geregeld door het oprichtingsdecreet van 25 februari 2022, waarover de MORA adviseerde op 17 september 2021. Het ontwerpbesluit werkt de uitvoering van het oprichtingsdecreet uit en omschrijft en verduidelijkt de taken van de vervoersautoriteit als onderdeel van het departement MOW. De vervoersautoriteit is verantwoordelijk voor specifieke regietaken die verband houden met het openbaar personenvervoer over de weg of het spoor (kernnet, aanvullend net en vervoer op maat), m.n.:

- monitoring en evaluatie van contracten voor exploitatie (kernnet, aanvullend net, vervoer op maat, deelsystemen, leerlingenvervoer bijzonder onderwijs), inclusief financieel beheer;
- regie van de Hoppinpunten (niet aanleg of beheer);
- evaluatie van het bestaande aanbod en voorlegging van het resultaat van deze evaluatie voor beraadslaging aan de Vlaamse Regering (openbaredienstencontract, kernnet) of de vervoerregio's;
- De mogelijkheid wordt opengelaten om ook andere taken inzake openbaar personenvervoer op te dragen aan de vervoersautoriteit.

De procedurele modaliteiten inzake de eventuele overdracht van personeelsleden van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn naar het departement Mobiliteit en Openbare Werken zouden later in een afzonderlijk besluit worden opgenomen. Gezien de recente verschuiving van taken van de vervoersautoriteit naar De Lijn (cf. infra), is dit niet meer van toepassing.

3. Advies

In zijn advies op het oprichtingsdecreet vervoersautoriteit reikte de MORA enkele principes en uitgangspunten aan voor de verdere concretisering van de taken en werking van de vervoersautoriteit. De MORA toetst het voorliggend ontwerpbesluit hierna af aan de principes en aanbevelingen uit zijn eerder advies.

De MORA gaat in dit advies in op de rol en enkele specifieke taken van de vervoersautoriteit. Tot slot formuleert de Raad ook enkele bedenkingen bij het beleidsproces basisbereikbaarheid.

3.1 De vervoersautoriteit als volwaardige, neutrale tactische entiteit

De overkoepelende mobiliteitsregie omvat verschillende regieniveaus:

- het strategisch niveau staat in voor het vastleggen van beleidsprincipes en service levels
- het tactisch niveau vertaalt die in netwerken en projecten
- het operationeel niveau bedient de netwerken en voert de projecten uit

De Vlaamse Regering heeft de vervoersautoriteit opgericht om tegemoet te komen aan Europese Verordening (EG) 1370/2007, door de overkoepelende mobiliteitsregie in handen te leggen van een aparte entiteit van de Vlaamse overheid, met een decretale verankering en een duidelijk onderscheid met de exploitant van de openbare diensten. De vervoersautoriteit opereert op het tactisch niveau, en werkt dus uitvoerend ten opzichte van het strategisch niveau en coördinerend ten opzichte van het operationeel niveau.

Geef de vervoersautoriteit een volwaardige rol op het tactisch regieniveau

De Mobiliteitsraad vindt dat de **tactische taken van de vervoersautoriteit onvoldoende uitgewerkt** zijn in het ontwerpbesluit. Voor de MORA moet de vervoersautoriteit een volwaardige rol op het tactische regieniveau innemen. De MORA pleit ervoor om de taakstelling van de vervoersautoriteit ruimer te bekijken en verder te concretiseren in het uitvoeringsbesluit door:

- de link met het strategisch niveau aan te halen door sterker in te zetten op de tactische vertaling van strategische beleidsprincipes zoals combimobiliteit en het centraal zetten van de reiziger, en
- de link met het operationeel niveau te verstevigen door de toezichts- en coördinerende functie ten opzichte van het operationeel niveau verder uit te bouwen.

Nood aan een aparte en neutrale entiteit

De MORA benadrukt de noodzaak om de vervoersautoriteit als een **onafhankelijk en neutraal tactisch orgaan** vorm te geven, die de rol van toezichthouder en coördinator vervult.

De MORA stelt vast dat het contractbeheer met de operatoren, inclusief het bijhorende financieel beheer, in verschillende beleidsdocumenten aan verschillende entiteiten wordt toegewezen. Het ontwerpbesluit legt deze taken bij de vervoersautoriteit. In het openbaredienstencontract worden ze toebedeeld aan De Lijn. Deze vaststelling neemt niet weg dat ook op dit vlak een toezichtrol is weggelegd voor de vervoersautoriteit.

3.1.1 Principes MORA-advies oprichtingsdecreet vervoersautoriteit

In zijn advies op het oprichtingsdecreet vervoersautoriteit reikte de MORA enkele principes en uitgangspunten aan om mee te nemen bij de verdere concretisering van de vervoersautoriteit:

- De reiziger moet centraal staan bij het vormgeven van de taakomschrijving van de vervoersautoriteit, in functie van een vlotte combimobiliteit met geïntegreerde tarieven en real-time reisinformatie.
- De vervoersautoriteit moet er op toezien dat alle modi hun rol spelen binnen het mobiliteitsnetwerk, maar moet daarbij de operationele vrijheid laten aan de operatoren zodat de spontaniteit en dynamiek in de mobiliteitssector maximaal kan werken.
- De vervoersautoriteit moet fungeren als centraal Vlaams aanspreekpunt voor binnen- en buitenlandse operatoren die mee een rol willen spelen in de concretisering van basisbereikbaarheid. Doordat het contractbeheer aan De Lijn is toegekend, komt deze taak ook bij De Lijn te liggen.

3.1.2 De vervoersautoriteit als toezichthouder en coördinator

De MORA stelt vast dat er elementen uit bovenstaande uitgangsprincipes terug te vinden zijn in het ontwerpbesluit, maar vraagt om deze **expliciet en gedetailleerder uit te werken**. De Raad adviseert om de rol van toezichthouder, die het belang van de reiziger voor ogen houdt, en de rol van coördinator, die modusoverkoepelend werkt, concreter vast te leggen in het ontwerpbesluit.

Vervoersautoriteit als toezichthouder zet de reiziger centraal

De Vlaamse Regering legde in zijn Regeerakkoord 2019-2024³ onder andere de focus op basisbereikbaarheid en een vlotte combimobiliteit als strategische doelstelling. Voor de MORA impliceert dit een openbare dienstverlening die vertrekt van de noden van de gebruiker en ten dienste staat van de reiziger.

Als tactische regisseur staat de vervoersautoriteit in voor de concretisering van deze beleidsdoelstelling. Om combimobiliteit mogelijk te maken, is er nood aan kwalitatieve communicatie naar de reiziger (o.a. real-time reisinformatie, efficiënte klachtenafhandeling ...), een op elkaar afgestemd aanbod, geïntegreerde tickets en tarieven, gebruiksvriendelijke reservatiemogelijkheden ...

De MORA stelt vast dat deze eerder operationele taken zijn toegewezen aan De Lijn, de Mobiliteitscentrale en de operatoren. De MORA benadrukt daarom de nood aan het **monitoren, controleren en evalueren** van de uitvoering van deze taken, en vraagt om dit specifiek op te nemen in het uitvoeringsbesluit als een sterke toezichthoudende en coördinerende taak voor de

³ Vlaamse Regering (2019) Regeerakkoord 2019-2024 en Beleidsnota MOW 2019-2024. <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/31741> en <https://www.vlaanderen.be/publicaties/beleidsnota-2019-2024-mobiliteit-en-openbare-werken>

vervoersautoriteit. De vervoersautoriteit moet bewaken dat deze taken effectief uitgevoerd worden, en dit steeds vanuit het perspectief van de reiziger.

Vervoersautoriteit als coördinator in functie van combimobiliteit

De vervoersautoriteit staat als tactische entiteit boven het operationele niveau en moet voor de MORA een overkoepelende functie vervullen, over alle modi en alle operatoren heen. De MORA vraagt dan ook om deze coördinerende rol prominenter in te vullen in de plaats van deze optioneel te voorzien bij de eventuele overige taken.

Het ontwerpbesluit kent de regie van de Hoppinpunten toe aan de vervoersautoriteit. Er is echter meer coördinatie nodig om combimobiliteit te faciliteren. De MORA ziet hierin een rol weggelegd voor de vervoersautoriteit.

De MORA vraagt om ook volgende **coördinerende taken** concreet vast te leggen in het uitvoeringsbesluit:

- het organiseren van structureel overleg in functie van samenwerking en afstemming tussen beleidsdomeinen en -niveaus, in eerste instantie met de federale overheid die het treinnet beheert, met het departement Omgeving en met de vervoerregio's, maar ook met de vervoersautoriteiten van de drie gewesten, buurlanden en private actoren
- erop toezien dat alle modi hun rol spelen binnen het mobiliteitsnetwerk maar dat de operatoren hun operationele vrijheid behouden
- de openheid bewaken in functie van innovatie (als beleidsdoelstelling) en toegankelijkheid voor kleine, efficiënte spelers. De vervoersautoriteit moet in die zin de toegang voor alle spelers wel centraliseren, maar niet standaardiseren.
- de totstandkoming van het beleidsmatig en reglementair kader voor tarief- en ticketintegratie en het toezicht op de praktische uitwerking van tarief- en ticketintegratie dat door De Lijn georganiseerd wordt:
 - toezicht op de toegang tot alle tarieven voor alle operatoren en de deelmobiliteitsaanbieders, zowel publieke als private MaaS-spelers in functie van een optimale marktwerking;
 - toezicht op de tariefstelling, o.a. gecombineerde vervoerbewijzen van openbaar vervoer (lange termijn abonnementsformules, rittenkaarten ...);
 - toezicht op de werking van de derdebetalersystemen;
 - toezicht op tarieftransparantie. De MORA wijst hierbij op het risico van te vage communicatie over de afrekening, een probleem waarmee de energiesector in het verleden kampte.

3.1.3 Controle en evaluatie van de werking van de vervoersautoriteit

In het MORA-advies op het oprichtingsdecreet van de vervoersautoriteit stelde de Raad dat het uitvoeringsbesluit duidelijk moest aangeven hoe en door wie de werking van de vervoersautoriteit gecontroleerd zal worden. Bovendien werd gesuggereerd om jaarlijks een **evaluatierapport** over de werking te publiceren.

De MORA begrijpt uit de antwoorden van het kabinet dat het de bedoeling is om dit te doen, maar vindt de rechtsbasis hiervoor niet terug in het ontwerpbesluit. De MORA vindt deze rechtsbasis echter noodzakelijk en vraagt daarom nogmaals om de controle en evaluatie van de werking van de vervoersautoriteit, met inbegrip van een regelmatige rapportering, specifiek op te nemen in het ontwerpbesluit.

3.2 Overige taken vervoersautoriteit

De MORA herhaalt zijn eerder standpunt dat een aantal **additionele taken** aan de vervoersautoriteit moeten toegewezen worden, m.n. monitoring en kwaliteitsbewaking, tweedelijnsklachtenafhandeling, en mobiliteitsindicering voor de doelgroepreiziger. De MORA betreurt dat deze taken niet zijn omschreven in het uitvoeringsbesluit.

3.2.1 Monitoring en kwaliteitsbewaking

In het ontwerpbesluit wordt monitoring en evaluatie voorzien in functie van bijsturing van het aanbod en als onderdeel van het beheer van de contracten met de openbaar vervoer en vervoer op maat operatoren. Kwaliteit gaat echter verder dan aanbod en contractbeheer, en houdt bijvoorbeeld ook vlotte overstapmogelijkheden in. Bovendien verhoogt de toewijzing van het contractbeheer aan De Lijn de nood aan een brede invulling van de toezichtsrol. De MORA pleit er daarom voor om de **monitoring- en rapporteringstaak** ruimer te bekijken: modusoverschrijdend en over de hele organisatie en prestaties van het openbaar vervoer heen. Zo zou de vervoersautoriteit als tactisch regieorgaan erover moeten waken dat de reiziger vlot kan overstappen om combimobiliteit mogelijk te maken.

De MORA vraagt om volgende taken expliciet op te nemen in het ontwerpbesluit:

- het toezicht op het behalen van de key performance indicators (KPI's) en service levels door de operatoren, ook al is De Lijn contractbeheerder en zijn de operatoren zelf verantwoordelijk voor het behalen ervan;
- een coördinerende rol betreffende de opname van bepalingen in verband met databeheer in de contracten met alle operatoren zodat maximale toegankelijkheid tot data en diensten zoals tariefproducten verzekerd word, en dit onverminderd de toekenning van het contractbeheer aan De Lijn;
- De MORA vraagt om in het ontwerpbesluit te expliciteren dat ook het taxiobservatorium deel uitmaakt van het takenpakket van de vervoersautoriteit.

3.2.2 Tweedelijnsklachtenafhandeling

Indien de Vlaamse Ombudsdienst de **klachtenafhandeling in tweede lijn voor openbaarvervoergebruikers** niet meer voor zijn rekening neemt, is de vervoersautoriteit volgens de MORA het meest geschikte orgaan om deze taak over te nemen. In de memorie van toelichting bij het ontwerpdecreet vervoersautoriteit wordt deze mogelijkheid reeds vermeld door de Vlaamse Regering, maar dit wordt niet hernomen in het ontwerpbesluit.

Uit de antwoorden van het kabinet begrijpt de MORA dat een grondige afweging wordt gemaakt, en dat de tweedelijnsklachtenafhandeling waarschijnlijk niet meer toebedeeld zal worden aan de Vlaamse Ombudsdienst. De MORA is steeds tevreden geweest over de prestaties en resultaten van de Vlaamse Ombudsdienst, en pleitte in zijn advies op het decreet voor het behoud van de Vlaamse Ombudsdienst als beroepsinstantie. Echter, gezien de rol van de vervoersautoriteit en de contacten met exploitanten, Mobiliteitscentrale en overheden, kan de MORA zich vinden in een verschuiving van de tweedelijnsklachtenafhandeling van de Vlaamse Ombudsdienst naar de vervoersautoriteit.

De MORA merkt op dat er ook een beroepsinstantie voor klachten over het individueel bezoldigd personenvervoer bestaat. De Raad adviseert om de tweedelijnsklachtenafhandeling te centraliseren in één orgaan, zodat het voor de reiziger duidelijk is waar hij terecht kan.

3.2.3 Mobiliteitsindicering doelgroepreiziger

Naar aanleiding van het MORA-advies op het oprichtingsdecreet vervoersautoriteit, lieten het kabinet van minister Peeters en het departement MOW weten dat er onderzocht wordt of het **mobiliteitsindiceringsproces voor doelgroepreizigers voor Vervoer op Maat** een taak moet zijn voor de vervoersautoriteit. Momenteel gebeurt deze indicering voor verschillende mobiliteitsdiensten op verschillende manieren en onafhankelijk van elkaar. Een stroomlijning zou het gebruiksgemak voor de doelgroepreiziger en de toegankelijkheid van de voor hen bedoelde mobiliteitsdiensten ten goede komen.

De MORA pleitte er eerder voor dat de Vlaamse overheid in samenwerking met verschillende experts een mobiliteitsindiceringsproces zou uitwerken waarbij de doelgroepreiziger centraal staat. Uit de antwoorden van het kabinet begrijpt de MORA dat er een stuurgroep aan het werk is. Gezien de dringende behoefte aan duidelijkheid voor de betrokken reizigers en operatoren, vraagt de MORA om transparant te communiceren over het verloop van het proces, de impact van de stuurgroep, wie de uiteindelijke beslissingen zal nemen en wanneer dit zal gebeuren.

3.3 Bedenkingen bij het beleidsproces basisbereikbaarheid

De **transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid** loopt niet zo vlot als gehoopt en betracht. Het complexe beleidsproces werd opgedeeld in verschillende decreten en besluiten, die bovendien verschillende keren gewijzigd werden. Hierdoor werd afgeweken van de oorspronkelijke beleidsdoelstellingen in functie van de praktische haalbaarheid.

3.3.1 Versnipperd beleidsproces bemoeilijkt het maatschappelijk debat

Het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019 werd breed geformuleerd waardoor vele politieke keuzes deze legislatuur nog moesten uitgewerkt worden. De MORA vindt het positief dat hij in dit beleidsproces actief wordt betrokken, maar stelt tegelijk vast dat de versnipperde oplevering van het verdere wettelijke kader basisbereikbaarheid in verzamel- en oprichtingsdecreten en vele strategische uitvoeringsbesluiten voor onduidelijkheid blijft zorgen bij het

mobilitéitsmiddenveld, overheden, operatoren en reizigers. De samenhang is verloren gegaan. Dit zorgt voor maatschappelijke ongerustheid en bemoeilijkt het debat.

3.3.2 Wijzigingen zorgen voor onduidelijkheid en onzekerheid

De voorbije jaren werd de uitrol van basisbereikbaarheid telkens uitgesteld. De uitwerking van het Vervoer op Maat loopt niet vlot. Dit veroorzaakt problemen bij het organiseren van het openbaar vervoer tijdens de transitie naar basisbereikbaarheid, en zorgt voor onzekerheid bij alle betrokken partijen.

Minister Peeters maakte op 11 augustus bekend dat basisbereikbaarheid toch gefaseerd uitgerold zal worden. Gezien de vertragingen in het verleden en de bezorgdheden omtrent de geplande volledige uitrol in juli 2023, staat de MORA achter deze manier van werken. Vanaf januari 2023 zouden bepaalde onderdelen (belbusgebieden en deelmobilitéitsaanbieders) al via de Hop-pincentrale georganiseerd worden. Dit biedt de kans om in eerste instantie in een minder complexe context kinderziektes te verhelpen en een leerproces te doorlopen. De MORA wijst daarbij op de nood aan maximale transparantie en duidelijke communicatie omtrent het verdere verloop van het proces. De gefaseerde uitrol mag geen afbreuk doen aan de oorspronkelijke ambities voor basisbereikbaarheid. Dit moet ook steeds gebeuren in samenspraak met alle vervoerregio's en met respect voor hun regionale mobiliteitsplannen.

De MORA heeft ook begrip voor de beslissing van de Vlaamse Regering om over te gaan tot de verschuiving van een aantal taken van de vervoersautoriteit naar De Lijn met het oog op kosten-efficiëntie en het versnellen van het hele proces van de uitrol van basisbereikbaarheid door de kennis, competenties en het personeel van De Lijn rechtstreeks in te zetten. De MORA wil er echter wel op wijzen dat deze verschuiving geen afbreuk mag doen aan het principiële uitgangspunt van de oprichting van de vervoersautoriteit als aparte, neutrale tactische entiteit.

Desalniettemin zorgen de regelmatige wijzigingen in het beleidsproces voor onduidelijkheid en onzekerheid bij de overheden, operatoren, het middenveld en de reizigers. De MORA wijst er op dat de conformiteit met het decreet basisbereikbaarheid en de vele uitvoeringsbesluiten moet bewaakt worden.

3.3.3 Nood aan transparantie voor betrokkenen en reizigers

Gegeven bovenstaande, grijpt de MORA dit advies aan om te wijzen op de grote nood aan duidelijkheid omtrent het verdere wetgevend proces en aan actieve, transparante communicatie over de stand van zaken en de geplande wijzigingen aan het openbaar vervoer naar de reizigers en andere betrokken partijen.