



De heer Ben Weyts
Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn
Martelaarsplein 7
1000 Brussel

contactpersoon
Koen De Meyer
kdmeyer@serv.be

ons kenmerk
MORA_BR_20171218_Conceptnota Basisbereikbaarheid

Brussel
18 december 2017

Advies Conceptnota stand van zaken Basisbereikbaarheid

Mijnheer de minister

De Vlaamse Regering keurde op 27 oktober de 'Conceptnota stand van zaken inzake Basisbereikbaarheid' goed. De doelstelling van een conceptnota is om conceptueel denken te bevorderen en het maatschappelijk debat aan te wakkeren. Omdat de visie van het middenveld in dit debat niet mag ontbreken, formuleert de MORA hierover op eigen initiatief een advies. Het parlementair debat over de conceptnota vond al op 9 november plaats, de Raad betreurt dat er onvoldoende tijd werd voorzien om zijn advies voorafgaandelijk aan dit debat te formuleren.

Op 14 november ging de MORA over de conceptnota in debat met een vertegenwoordiger van uw kabinet, het departement MOW en de ambtelijke voorzitters van de vier proefregio's basisbereikbaarheid. De MORA wil u bedanken voor de transparantie in dit dossier en vraagt u om de goede samenwerking voort te zetten bij de verdere wetgevende en operationele voorbereiding van basisbereikbaarheid. De MORA is een geschikt klankbord voor de maatschappelijke toetsing van geplande studies en acties zoals op zijn minst de evaluatie van de proefprojecten en de communicatiestrategie met betrekking tot basisbereikbaarheid. De werkzaamheden in het dossier kilometerheffing tonen aan dat het regelmatig betrekken van het mobiliteitsmiddenveld ook bijdraagt aan de maatschappelijke gedragenheid en uitrol van een project.

In zijn vorige adviezen stelde de MORA dat basisbereikbaarheid moet vertrekken van de nood van een inwoner van Vlaanderen aan de bereikbaarheid van basisfuncties om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven. Voor de MORA is het belangrijk dat uit de verschillende bereikbaarheidsnoden van een inwoner van Vlaanderen rechten voortvloeien die decretaal worden verankerd. Basisbereikbaarheid moet voor de MORA een openbare dienstverplichting worden die door de Vlaamse overheid wordt gegarandeerd door een mobiliteitsbeleid en een afgestemd ruimtelijk beleid.

De proefprojecten in de vier vervoerregio's moeten voldoende beleidsvoorbereidende kennis aanreiken voor alle betrokken actoren om tot een maatschappelijk gedragen permanente regeling te komen. Dit vraagt een goede juridische en wetenschappelijke onderbouwing, duidelijke evaluatiecriteria en de garantie dat deze onderbouwing en leerresultaten uit de vier proefregio's kunnen geïntegreerd worden in de uitwerking van het decretaal kader voor alle vervoerregio's.

De MORA stelt vast dat de proefprojecten basisbereikbaarheid zoals ze vandaag zijn vormgegeven niet beantwoorden aan deze vereisten.

De MORA gaf in zijn vorige advies aan dat de beperkte duur van de proefprojecten een belemmering zal vormen om nieuwe vervoersaanbieders te betrekken, nieuwe vervoersinitiatieven ingang te doen vinden en om al een effect te zien op de afstemming van het ruimtelijke beleid. Vandaag stelt de MORA vast dat anderhalf jaar na het opstarten van de proefprojecten er zich weinig tot geen nieuwe vervoersaanbieders of –initiatieven hebben aangediend. De Raad vraagt u om in deze proefprojecten dan ook niet enkel te kijken naar de bestaande spelers in elke vervoerregio maar ook innovatieve spelers en ontwikkelingen uit andere regio's en landen te testen in de vier proefregio's.

De proefprojecten zullen worden uitgerold binnen de huidige budgetten van de vier proefregio's. De MORA vindt dat het budget de resultaten van de proefprojecten niet mag hypothekeren. Binnen de proefprojecten moet er ruimte zijn om te kunnen experimenteren met bereikbaarheidsoplossingen die mogelijk zullen mislukken en slagen. De MORA vraagt u dan ook om extra middelen te voorzien voor de proefprojecten.

De MORA stelt vast dat de evaluatie van de proefprojecten hoofdzakelijk gericht is op de organisatorische aspecten van basisbereikbaarheid. Voor de MORA is ook de maatschappelijke evaluatie relevant als onderbouw van het verdere beleidsproces. Met deze brief wil de MORA aanvullend ook de maatschappelijke vragen aanbrengen waar de proefprojecten een antwoord moeten op formuleren. Op die manier kan basisbereikbaarheid een breed gedragen maatschappelijk project worden.

- De MORA stelt vast dat het departement MOW een duidelijke centrale regierol krijgt in de organisatie van basisbereikbaarheid. Uit de geformuleerde voorstellen in de proefprojecten blijkt dat De Lijn over de meeste expertise beschikt met betrekking tot de lijnvoering op het kern- en aanvullend net. Deze kennis mag niet verloren gaan bij de overdracht van de regierol van De Lijn naar het departement MOW.

Het zal belangrijk zijn dat met betrekking tot het vervoer op maat de proefprojecten duidelijk kunnen aangeven wie het best in staat is om de operationele aansturing op zich te nemen en welke actor het best kan ingezet worden voor de uitvoering van bepaalde taken. De MORA vraagt dat de proefprojecten voorzien in een balanced scorecard van alle potentiële operators en actoren.

- De MORA vraagt dat uit de proefprojecten een meer werkbaar model van participatie en stakeholdersmanagement komt. De Raad vraagt dat het departement MOW een werkmodel van stakeholdersmanagement op Vlaams en lokaal niveau voor advies voorlegt aan de MORA.

De MORA vraagt om actief in te zetten op toegankelijke communicatie zodat alle beoogde doelgroepen worden bereikt. Het is ook belangrijk dat de proefprojecten een methodologie aanreiken om de werkelijke noden van de gebruiker te onderzoeken en zo tot oplossingen te komen die beantwoorden aan de bereikbaarheidsbehoeften van gebruikers ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen. Deze methodologie moet na afloop van de proefprojecten ook toepasbaar zijn op de overige vervoerregio's.

Tijdens de proefprojecten moet ook worden voorzien in een uniek aanspreekpunt waar de betrokken mobiliteitsactoren en de gebruiker terecht kunnen voor praktische informatie en bereikbaarheidsvragen. Uit de evaluatie van de proefprojecten moet blijken of het bij de verdere concretisering van basisbereikbaarheid wenselijk is om te voorzien in één centraal aanspreekpunt op Vlaams niveau of per vervoerregio.

De conceptnota voorziet in een escalatieprocedure indien binnen de vervoerregio geen consensus wordt bereikt. Deze escalatieprocedure werd voorlopig nog niet toegepast. Zoals aangegeven in zijn vorige advies raadt de MORA aan om te voorzien in een objectieve kwaliteitscontrole van de bereikbaarheid in de vervoerregio's. Dit kan oa. door te voorzien in een huishoudelijk reglement en kwaliteitsadviseurs die betrokken zijn bij de interne werking van de vervoerregio's. Daarnaast moet de Vlaamse overheid voorzien in een ombudsman die alle input uit de vervoersregio's moeten kunnen krijgen om te kunnen bemiddelen. De MORA vraagt dat deze voorstellen worden onderzocht in de proefprojecten.

- De MORA wenst volledige transparantie over de beschikbare budgetten die kunnen aangewend worden voor de verschillende vervoerslagen. De MORA vraagt om ook in kaart te brengen welke budgetten er in de vervoerregio's al worden uitgegeven aan het vervoer op maat, of er budgetten gerelateerd aan mobiliteit zijn in andere beleidsdomeinen die kunnen bijdragen tot de kostenefficiënte realisatie van vervoer op maat en of er andere innovatieve financieringsmiddelen bestaan of gevrijwaard kunnen worden. Daarnaast moet het snel duidelijk zijn hoe het theoretisch groeitraject van het vervoer op maat, zoals uitgetekend in de studie van Deloitte, zal worden gefinancierd, en hoe het zich zal verhouden tot de financiering en organisatie van het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. De Raad vraagt om duidelijk in kaart te brengen wat de financiële gevolgen zullen zijn op het exploitatiebudget van De Lijn, op haar exploitanten, de betrokken werknemers, de reizigers en de lokale besturen in de vervoerregio's.

De proefprojecten moeten duidelijk kunnen aangeven of het huidige beschikbare budget van elke vervoerregio volstaat om:

- elke vervoerslaag kwalitatief uit te bouwen zodat aan alle bereikbaarheidsnoden wordt tegemoetgekomen?
- de vooropgestelde doelstelling van reizigersgroei te bereiken?

De MORA ondersteunt de ambitie om basisbereikbaarheid op een maatschappelijk-efficiënte manier te bewerkstelligen maar vindt het belangrijk dat de betaalbaarheid van het vervoersaanbod voor de gebruiker wordt gegarandeerd. Basisbereikbaarheid moet ook een sociale en maatschappelijk inclusieve rol vervullen. Daarom is het belangrijk dat de proefprojecten in hun methodologie extra aandacht besteden aan de noden van sociaal zwakke doelgroepen. Zij moeten ook inzicht verschaffen in de maatschappelijke kosten en de maatschappelijke baten zoals de bijdrage van basisbereikbaarheid aan de maatschappelijke participatie, tewerkstelling en vervoersarmoede.

Daarnaast moeten de proefprojecten aangeven hoe, over de grenzen van de vervoerregio's en lagen van het vervoersysteem, zal worden ingezet op eenduidige tariefstructuren- en voorwaarden.

- De MORA stelt vast dat de proefprojecten enkel een antwoord zullen bieden op vragen die betrekking hebben op het mobiliteitsaspect van basisbereikbaarheid. Voor de MORA moeten zij ook aantonen:
 - hoe de vervoersregio's zullen afgestemd worden op de regiovorming en –werking in andere beleidsdomeinen en dan vooral in het ontwerp Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.
 - hoe ruimtelijke principes als kernversterking, de bundeling van functies, nabijheid en verdichting zullen bijdragen aan het garanderen van basisbereikbaarheid.

- Om voldoende draagvlak te creëren voor de vooropgestelde opdeling in vijftien vervoerregio's is het essentieel dat er voldoende transparantie is over de onderbouwing van de afbakening van de vervoerregio's. De vervoerregio's zullen een centrale rol krijgen in de planning, de organisatie en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid. De proefprojecten moeten duidelijk kunnen aantonen wat de impact zal zijn op de huidige organisatie en financiering van het mobiliteitsbeleid:
 - Welke rol zal er weggelegd zijn voor de (inter-) gemeentelijke begeleidingscommissie, de regionale mobiliteitscommissie en de kwaliteitsadviseurs?
 - Hoe zullen middelen die momenteel via samenwerkingsovereenkomsten, projectsubsidies, het fietsfonds enzoverder ter beschikking worden gesteld van lokale overheden worden ingeschakeld in het systeem van de vervoerregio's?

- Het is belangrijk dat het departement MOW ervoor zorgt dat de opdeling in vijftien vervoerregio's niet leidt tot een versnippering van het vervoersaanbod zodat verplaatsingen tussen vervoerregio's vlot kunnen verlopen. Daarom moeten de proefprojecten ook duidelijk aangeven hoe het aanbod in een vervoerregio zal worden afgestemd met het aanbod in aangrenzende vervoerregio's, gewesten en buurlanden.

Omdat een aantal van de vier proefregio's grenzen aan andere gewesten en landen, zijn de proefprojecten een uitgelezen kans om overheden en vervoersaanbieders van die gewesten en landen met een adviserende stem te betrekken in de vervoerregioraad. Uit de proefprojecten moet blijken welke overlegstructuur de beste garanties biedt op hun betrokkenheid bij de organisatie van vlote grensoverschrijdende mobiliteit.

Hoogachtend



Daan Schalck

voorzitter