



Vlaams
Parlement

ingediend op **1493** (2017-2018) – Nr. 2
9 maart 2018 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens en Joris Vandenbroucke

over het voorstel van decreet

van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Paul Van Miert,
Dirk de Kort en Lies Jans

houdende wijziging van het decreet van 8 juli 2016
houdende invoering van een regelluw kader
in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1493 (2017-2018) – Nr. 1: Voorstel van decreet

INHOUD

1. Toelichting door Annick De Ridder	4
2. Algemene en artikelsgewijze bespreking	4
2.1. Vragen en opmerkingen van de commissieleden	4
2.2. Replieken	5
3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel	7

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op donderdag 8 maart 2018 het voorstel van decreet van Annick De Ridder, Karin Brouwers, Marino Keulen, Paul Van Miert, Dirk de Kort en Lies Jans houdende wijziging van het decreet van 8 juli 2016 houdende invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid.

1. Toelichting door Annick De Ridder

Annick De Ridder zegt dat het om een heel kort voorstel van decreet gaat. Het wijzigt het decreet van 8 juli 2016 houdende de invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid. Daarin staat dat de looptijd van dit decreet beperkt is tot 31 maart 2018. De proefprojecten zijn echter nog niet ver genoeg gevorderd om definitieve conclusies te trekken en over te gaan tot de uitrol van basisbereikbaarheid in de andere vervoersregio's. Daarom wordt voorgesteld om de periode voor het regelluw kader met een jaar te verlengen tot 31 maart 2019, in de hoop voor de verkiezingen voor het Vlaams Parlement te beschikken over een eindevaluatie.

In het oorspronkelijke voorstel van decreet (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 807/1) stond er geen eindtermijn maar werd deze bij amendement op vraag van de oppositiepartijen toegevoegd. Ook nu stellen de indieners een einddatum voor.

2. Algemene en artikelsgewijze bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

2.1.1. *Tussenkomst van Joris Vandenbroucke*

De summiere toelichting roept bij *Joris Vandenbroucke* toch heel wat vragen op. Hij heeft de timing in de conceptnota over basisbereikbaarheid die in januari 2016 werd goedgekeurd nog eens nagelezen: voorbereiding van de proefprojecten: voorjaar 2016; opstart van de proefprojecten: zomer 2016; evaluatie: najaar 2017; nieuw regelgevend kader: in 2018. Sinds de twee jaren die verstreken zijn na de goedkeuring van de conceptnota, staat men al evenveel jaar achter op schema. Hij heeft zijn oor te luisteren gelegd bij lokale bestuurders, TreinTramBus en anderen. Volgens hen verkeren deze proefprojecten nog steeds in een voorbereidende fase. Er zijn nog geen concrete realisaties zichtbaar.

Bij de goedkeuring van het regelluw kader werd uitgegaan van een breed participatief proces. Daar is blijkbaar ook geen sprake van. Heel wat stakeholders en de reizigers in het bijzonder worden nauwelijks betrokken bij de proefprojecten.

Hij leest geen enkele verantwoording voor de verlenging van de proefperiode. Hij vindt dit weinig vertrouwenwekkend. Omwille van de belangrijkheid van dit dossier wil hij weten waarom er op het terrein nog geen realisaties zichtbaar zijn. Hoe komt het dat er zoveel vertraging is opgelopen? Waarom is er een extra jaar nodig? Hij wijst er verder op dat door het goedkeuren van een regelluw kader, vigerende regelgeving tussen haakjes wordt gezet. In die regelgeving staan wel garanties voor en rechten van de Vlamingen over het minimaal aanbod aan openbaar vervoer.

Ondertussen vindt er een bestuurlijke reorganisatie van De Lijn plaats die gelegitimeerd wordt door de overstap naar het concept van basisbereikbaarheid maar die voor veel onrust zorgt bij het personeel. Ook daarom vindt hij het moeilijk om met dit voorstel van decreet in te stemmen.

Het is voor hem duidelijk dat een verlenging tot 31 maart 2019 een regelgevend kader tijdens de huidige legislatuur onmogelijk maakt. Hij hoopt dat het niet de bedoeling is om enkele maanden voor de verkiezingen nog snel deze grondige hervorming in een decreet te gieten.

Hij besluit dat hij tegen het voorstel van decreet zal stemmen en hoopt dat hij duidelijke antwoorden zal krijgen op zijn vragen.

2.1.2. *Tussenkoms van Björn Rzoska*

Björn Rzoska sluit zich aan bij de opmerkingen van Joris Vandenbroucke. Bij een verlenging van een proefperiode met een jaar, verwacht hij toch een tussentijdse evaluatie. Hij tast echter ook in het duister over de reden van de verlenging. Is dat gelegitimeerd? Zijn fractie en ook andere oppositiefracties hebben zich geschaard achter de idee van basisbereikbaarheid en om meer vraaggestuurd te werken op basis van de noden. Hij vraagt wel dat het parlement serieus wordt genomen want hij gelooft niet dat dit nog kan vastgelegd worden in een regelgevend kader als na 31 maart 2019 nog een evaluatie moet gemaakt worden.

Waarom wordt nu een verlenging gevraagd? Op welke problemen is men gestoten? Met de onbeantwoorde vragen die hij nu heeft, kan hij dit niet goedkeuren.

2.2. Replieken

Karin Brouwers herinnert eraan dat op 27 oktober 2017 de Vlaamse Regering kennisnam van een conceptnota over de stand van zaken van de uitvoering van het concept basisbereikbaarheid. Over deze conceptnota hield de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op 9 november 2017 een gedachtewisseling met minister Weyts, Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn, en Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1). De minister kondigde toen al de verlenging van de regelluwe periode aan, maar Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska waren toen niet aanwezig.

Zij stelt ook vast dat het in de proefprojecten niet zo snel loopt als verhoopt. Maar voor een dergelijke wijziging in het openbaarvervoersysteem moet ook de nodige tijd worden genomen.

Joris Vandenbroucke antwoordt dat hij, samen met Björn Rzoska, deelnam aan een door het parlement goedgekeurde buitenlandse zending, samen met de parlamentsvoorzitter. Hij heeft het verslag gelezen maar de motivering voor de drastische verlenging heeft hij niet teruggevonden. Hij betreurt dat er ook geen duidelijke motivering werd gevonden tijdens de maanden die sindsdien zijn verstreken.

Volgens *Annick De Ridder* wordt de verlenging verantwoord door het feit dat men niet overhaast te werk wil gaan. Het gaat niet om een kleine bijsturing maar om een substantiële verandering van het beleid rond openbaar vervoer. Het gaat om een paradigmashift van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. In overleg met stakeholders gaat men van een aanbodgericht naar een vraaggericht vervoer op maat. Men wil dit liever grondig en doordacht doen.

Joris Vandenbroucke merkt op dat de timing waarnaar hij verwees, uit de conceptnota van de Vlaamse Regering komt. Blijkbaar is er destijds dan niet zo goed over nagedacht. Toen verzekerde de minister dat de timing haalbaar was. De spreker moet dan niet verweten worden dat hij te snel wil gaan.

Het klopt dat het gaat om een substantiële hervorming. Net daarom maakt hij zich zorgen omdat hij lokale mandatarissen uit de proefzones hoort die compleet in het duister tasten op een ogenblik dat de proefprojecten zouden moeten afgelopen zijn. Hij verwijst ook naar een nota van TreinTramBus. Waar kan hij de exacte redenen vinden voor de verlenging van de proefperiode? Welk werk is er ondertussen geleverd? Is de huidige regering nog van plan om het concept basisbereikbaarheid volledig om te zetten in wetgeving?

Marino Keulen zegt dat de proefprojecten in de drie oorspronkelijke proefregio's goed werken. Hij hoort positieve commentaren. Het gaat ook om vertrouwen in het lokale niveau. De timing die in de tweede conceptnota met een stand van zaken is vooropgesteld, zal worden gerespecteerd.

Ook *Dirk de Kort* hoort positieve signalen uit de vier proefregio's. Hij vernam tevens dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten een kenniscentrum rond mobiliteit en openbaar vervoer zou uitwerken om zo de kennis te verspreiden onder de lokale besturen. Dat is vooral van belang voor de ondersteuning van de kleinere lokale besturen. Hij stelt ook vast dat met diverse vormen van vervoer zoals deelauto's, buurtbus, deelfietsen en dergelijke wordt geëxperimenteerd. Dat was uiteindelijk de bedoeling: vooraf een toetsing van de lokale praktijk met nieuwe experimenten en daarna een degelijk wetgevend kader, en niet omgekeerd.

Annick De Ridder merkt op dat dit debat al gevoerd werd op 9 november 2017. Ze betreurt dat. Daarom ook is het voorstel van decreet summier omdat de indieners ervan uitgingen dat de verlenging kon worden doorgevoerd.

Het is de bedoeling om de nieuwe aanpak zo snel als mogelijk te verankeren, maar op een doordachte manier en na kennis van de proefprojecten. De reiziger moet centraal staan: de kwaliteit moet verhogen en meer reizigers moeten de overstap maken naar het openbaar vervoer. Dat is het doel.

Joris Vandenbroucke stelt vast dat in de oorspronkelijke timing zes maanden is voorzien tussen de evaluatie van de proefprojecten en het nieuwe regelgevend kader. Er wordt nu gevraagd om de proefprojecten te verlengen tot 31 maart 2019. Is dit de datum waarop de proefprojecten eindigen en de evaluatie nog moet starten of is het de datum waarop de evaluatie volledig rond zal zijn en men nog moet starten met een nieuw regelgevend kader? Hij is bereid om goed na te denken over de hervorming maar hij hoopt niet dat het voorstel van decreet snelsnel door het parlement zal worden gejaagd, net voor de verkiezingen. Dat zou hij ten zeerste betreuren.

Annick De Ridder zegt dat men gewoon is uitgegaan van een verlenging van de proefprojecten met een jaar. Het zou hypothetisch kunnen dat men over bijvoorbeeld zes maanden afrondt, maar ten allerlaatste over 12 maanden. 31 maart 2019 is een vervaldatum.

Het is de bedoeling om dit zo snel als mogelijk te verankeren en uit te rollen maar op een manier die doordacht is en gebaseerd is op uitgebreid proefdraaien.

3. Artikelsgewijze stemming en stemming over het geheel

De artikels 1 en 2 en het geheel van het voorstel van decreet houdende wijziging van het decreet van 8 juli 2016 houdende invoering van een regelluw kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid, worden aangenomen met 9 stemmen tegen 2, bij 1 onthouding.

Lies JANS,
voorzitter

Bert MAERTENS
Joris VANDENBROUCKE,
verslaggevers