



Vlaams
Parlement

ingediend op **1805** (2018-2019) – Nr. 8
3 april 2019 (2018-2019)

Amendementen

voorgesteld na indiening van het verslag

op het ontwerp van decreet

betreffende de basisbereikbaarheid

Documenten in het dossier:

- 1805** (2018-2019) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
- Nr. 2: Verslag van de hoorzittingen
- Nr. 3 t.e.m. 6: Amendementen
- Nr. 7: Verslag

AMENDEMENT Nr. 26**voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska
na indiening van het verslag**

Artikel 4

Aan het eerste lid een punt 9° toevoegen, dat luidt als volgt:*"9° werken aan sociale inclusieve mobiliteit."*

VERANTWOORDING

Voor de indieners van voorliggend amendement is het bestrijden van vervoersarmoede en het werken aan sociale inclusieve mobiliteit een essentiële doelstelling die niet in dit ontwerp van decreet mag ontbreken.

Mobiliteit is een basisrecht. Ook dat moet voor ogen gehouden worden bij het uitrollen van de basisbereikbaarheid. Tijdens de hoorzittingen over dit ontwerp van decreet werd door de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), TreinTramBus, de werknemersorganisaties, de vzw Overlegplatform Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV) en het Netwerk Duurzame Mobiliteit gewezen op het ontbreken van deze maatschappelijke doelstelling in het ontwerp van decreet. Het betreft hier mensen die kampen met vervoersarmoede, maar bijvoorbeeld ook personen met een handicap.

**AMENDEMENT Nr. 27****voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 7

In paragraaf 2, 6°, de woorden "indien het grondgebied van de provincie gelijk valt met de afbakening van de vervoerregio" schrappen.

VERANTWOORDING

Momenteel hebben de provincies, behalve de provincie Limburg, geen decretaal verankerde plek in de vervoerregioraden. Enkel wanneer de provincie samenvalt met de grenzen van de vervoerregio is de deelname van de provincie verplicht.

Bij de proefprojecten werden de provincies wel betrokken, wat, luidens het evaluatierapport van Deloitte, een meerwaarde heeft, gelet op de expertise die aanwezig is op het bovenlokale of provinciale niveau. In het bijzonder inzake fietsbeleid dreigt, door het ontbreken van de provincies in de vervoerregioraad, bijvoorbeeld de functionaliteit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) over heel de vervoerregio uit het oog verloren te worden. De ambitie van de provincies, zoals op de hoorzitting verwoord door de heer Tom Dehaene (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/2), gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant, om in te zetten op het BFF met focus op fietssnelwegen en het wegwerken van missing links, sluit aan bij de inmiddels door zo goed als alle politieke fracties geformuleerde wenselijke versnelling inzake fietsbeleid in de volgende legislatuur.

Zowel in het ontwerp van decreet als in de memorie van toelichting bij dit ontwerp wordt ook de noodzaak onderschreven aan ruimtelijke afstemming in het ontwikkelen van een mobiliteitsbeleid. Vanuit die optiek is het logisch om de samenstelling van de vervoerregioraad ook in die zin uit te breiden.

Het opstellen van een regionaal mobiliteitsplan is ingrijpend voor het openbaar vervoer en de mobiliteitsmaatregelen in de regio. Naast uitvoerige participatie van de burger bij het traject lijkt het ook aangewezen om structurele inspraak van de gebruikers in de vervoerregio decretaal vast te leggen.



AMENDEMENT Nr. 28**voorgesteld door Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 7

In paragraaf 2 punt 6° vervangen door wat volgt:

"6° een vertegenwoordiger van de provincie waarbinnen het grootste deel van de lokale besturen/leden van de vervoerregio gelegen is."

VERANTWOORDING

Momenteel hebben de provincies, behalve de provincie Limburg, geen decretaal verankerde plek in de vervoerregioraden. Enkel wanneer de provincie samenvalt met de grenzen van de vervoerregio is de deelname van de provincie verplicht.

Bij de proefprojecten werden de provincies wel betrokken, wat, luidens het evaluatierapport van Deloitte, een meerwaarde heeft, gelet op de expertise die aanwezig is op het bovenlokale of provinciale niveau. In het bijzonder inzake fietsbeleid dreigt, door het ontbreken van de provincies in de vervoerregioraad, bijvoorbeeld de functionaliteit van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) over heel de vervoerregio uit het oog verloren te worden. De ambitie van de provincies, zoals op de hoorzitting verwoord door de heer Tom Dehaene (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/2), gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant, om in te zetten op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) met focus op fietssnelwegen en het wegwerken van missing links, sluit aan bij de inmiddels door zo goed als alle politieke fracties geformuleerde wenselijke versnelling inzake fietsbeleid in de volgende legislatuur.

**AMENDEMENT Nr. 29****voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 7

Aan paragraaf 2 een punt 7° en een punt 8° toevoegen, die luiden als volgt:

*"7° een vertegenwoordiging vanuit het Departement Omgeving;
8° een vertegenwoordiger vanuit de gebruikers of middenveldorganisaties."*

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 27.



AMENDEMENT Nr. 30**voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 7

Een paragraaf 3 toevoegen, die luidt als volgt:

"§3. De vervoerregioraad nodigt eveneens de relevante spooroperator en spoorwegbeheerder uit op haar overleg."

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 27.

**AMENDEMENT Nr. 31****voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 8

In het tweede lid, aan punt 6° de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toevoegen.

VERANTWOORDING

Kleinschalige ingrepen die doorstroming kunnen bevorderen of een lokale schoolomgeving veiliger maken, lijken geen dossiers waarover de vervoerregioraad zich moet uitspreken. Ook parkeerbeleid is bij uitstek een gemeentelijke bevoegdheid.

**AMENDEMENT Nr. 32****voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 8

In het tweede lid, aan punt 7° de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toevoegen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 31.



AMENDEMENT Nr. 33**voorgesteld door Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 26

Het eerste lid van paragraaf 2 vervangen door wat volgt:*"De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:*

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 5°, heeft;*
- 2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;*
- 3° een vertegenwoordiger van de betrokken provincie of provincies;*
- 4° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;*
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 3°, heeft."*

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 28.

**AMENDEMENT Nr. 34****voorgesteld door Björn Rzoska en Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 26

Het eerste lid van paragraaf 2 vervangen door wat volgt:*"§2. De projectstuurgroep is ten minste samengesteld uit:*

- 1° de initiatiefnemer, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 2° tot en met 6°, heeft;*
- 2° een vertegenwoordiger van de betrokken gemeente of gemeenten;*
- 3° een vertegenwoordiger van de betrokken provincie of provincies;*
- 4° een vertegenwoordiger van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken;*
- 5° een vertegenwoordiger van de betrokken weg- of waterwegbeheerder, als die niet de hoedanigheid, vermeld in punt 1° tot en met 4°, heeft;*
- 6° een externe neutrale kwaliteitsadviseur.*

Alle projecten worden onderworpen aan een kwaliteitscontrole waarvan de modaliteiten door de Vlaamse Regering worden vastgelegd."

VERANTWOORDING

Ook in de projectstuurgroep heeft de provincie haar rol te vervullen (zie ook de verantwoording bij amendement nr. 30).

Wat het voorgestelde nieuwe tweede lid betreft, is het zo dat, tot op heden, de lokale mobiliteitsplannen en de mobiliteitsprojecten die op de Regionale Mobiliteitscommissie behandeld worden, voorgelegd worden aan een externe en onafhankelijke kwaliteitsadviseur, en dit om een zo hoog mogelijke kwaliteit van het project na te streven. Het is derhalve aangewezen dat bij mobiliteitsprojecten de kwaliteitsbewaking op alle mogelijke fronten behouden blijft om de kwaliteit van de mobiliteitsprojecten blijvend te garanderen.



AMENDEMENT Nr. 35**voorgesteld door Joris Vandenbroucke
na indiening van het verslag**

Artikel 34

Dit artikel vervangen door wat volgt:

"Art. 34. De Vlaamse Regering kan een interne exploitant aanduiden van het kernnet en het aanvullend net conform de bepalingen in verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en verordening (EEG) nr. 1007/70 van de Raad.

De Vlaamse Regering bepaalt dat de VVM De Lijn wordt aangeduid als de interne exploitant van het kernnet en het aanvullend net."

VERANTWOORDING

Het organiseren van collectief vervoer is volgens de indiener van voorliggend amendement een kernopdracht van de overheid, onder meer omdat openbaar vervoer cruciaal is om het recht op mobiliteit voor iedereen te garanderen. Deze maatschappelijke opdracht van het openbaar vervoer wordt in het ontwerp van decreet over het hoofd gezien.

Daarnaast verwijst de indiener naar de vraag van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) op de hoorzitting om vast te houden aan het huidige model van een 'gereguleerde openbaarvervoermarkt' waarbij De Lijn de rol van interne operator opneemt en een gedeelte van de exploitatie wordt toegekend aan private operatoren. Op die manier kan er een voortdurende benchmark zijn tussen de prestaties van De Lijn in regie en die van de private exploitanten. Dit houdt De Lijn scherp, zoals ook gebleken is uit eerdere (internationale) benchmarks die in de aanloop naar dit ontwerp van decreet uitvoerig besproken werden in het Vlaams Parlement.

**AMENDEMENT Nr. 36****voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska
na indiening van het verslag**

Artikel 36

Paragraaf 2 vervangen door wat volgt:

"§2. De vervoerregioraad coördineert het tariefbeleid voor het vervoer op maat en bepaalt de tarieven, uitgezonderd voor de doelgroepen die vandaag een beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer waarvoor de Vlaamse Regering sociale maximumtarieven vastlegt."

VERANTWOORDING:

Tijdens de hoorzittingen werd door de vertegenwoordiger van de vzw ODAV ingegaan op betaalbaarheid als belangrijke voorwaarde om personen met bijzondere noden ook mobiel te laten zijn. Vandaag kunnen de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) aan lage sociale tarieven rijden dankzij de Vlaamse subsidies via het Compensatiedecreet en samenwerking met lokale besturen. Het ontbreken van maximumtarieven in het ontwerp van decreet en de vrijheid inzake tarifiering van de vervoerregio's brengt, luidens de vzw ODAV, het risico met zich mee dat het sociaal tarief in Vlaanderen verdwijnt en de tarieven voor de doelgroepen sterk gaan verschillen van regio tot regio.



AMENDEMENT Nr. 37

**voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska
na indiening van het verslag**

Artikel 46

Aan het eerste lid de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toevoegen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 31.



AMENDEMENT Nr. 38

**voorgesteld door Joris Vandenbroucke en Björn Rzoska
na indiening van het verslag**

Artikel 47

Aan paragraaf 1, eerste lid, de woorden "in zoverre ze een duidelijke bovengemeentelijke component hebben" toevoegen.

VERANTWOORDING

Zie verantwoording bij amendement nr. 31.

