

Vlaams
Parlement

ingediend op **694** (2020-2021) – Nr. 1
17 maart 2021 (2020-2021)

Voorstel van resolutie

van Stijn Bex, Els Robeyns, Jeremie Vaneekhout,
Annick Lambrecht, Imade Annouri en Hannes Anaf

over een sterk openbaar vervoer
als hefboom voor een ambitieuze modal shift
en als wapen in de strijd tegen vervoersarmoede

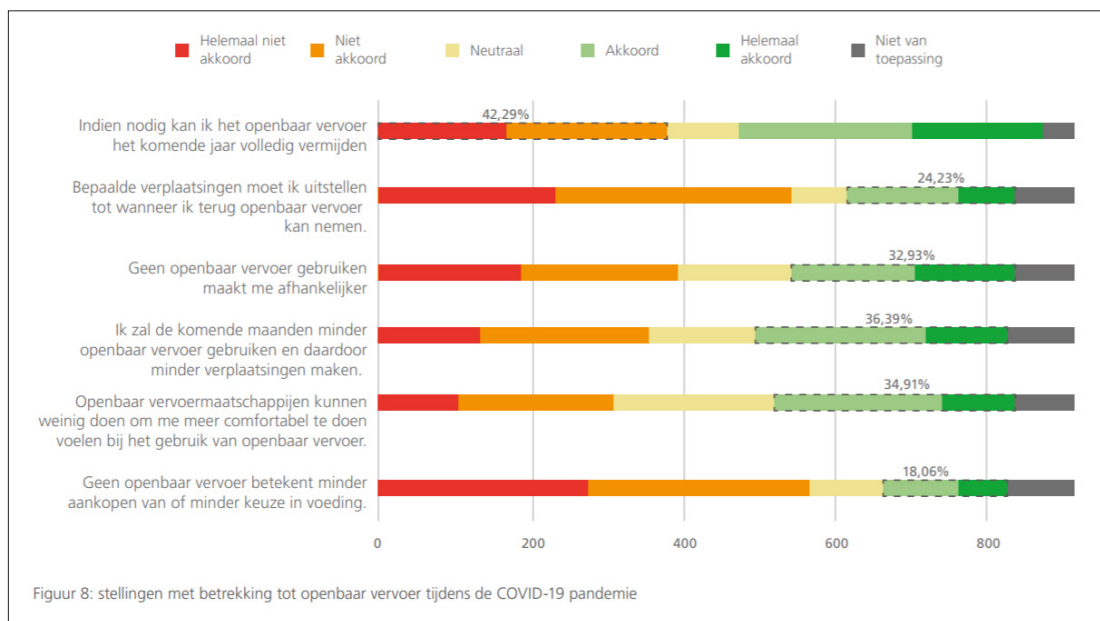
TOELICHTING

Op 1 januari 2022 treedt het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid in werking in Vlaanderen. Dat zorgt voor een radicale omslag in de manier waarop het openbaar vervoer in Vlaanderen is gestructureerd. Er zal worden overgestapt van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd mobiliteitsbeleid. Vlaanderen wordt daarbij opgedeeld in vijftien vervoerregio's die elk door vier vervoerslagen worden bediend: een treinnet, een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. Het vervoer op maat is de vervoerslaag die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen omdat ze tot een bepaalde doelgroep behoren, of door de locatie of het tijdstip. Per vervoerregio wordt een openbaarvervoersplan opgemaakt waarin keuzes over het aanbod aan openbaar vervoer moeten worden gemaakt. Dat alles moet worden uitgevoerd in een budgetneutraal kader dat gebaseerd is op de historische middelen die de Vlaamse overheid ter beschikking van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn heeft gesteld en waarop de afgelopen jaren al stevig werd bespaard.

De indieners van dit voorstel van resolutie staan achter de transitie naar een model van openbaar vervoer dat het aanbod meer afstemt op de vraag en onderschrijven dat die transitie kan bijdragen tot een ambitieuze modal shift. Ze vrezen echter dat de combinatie van een vraaggestuurd systeem met een budgetneutraal financieel kader ervoor zal zorgen dat grote gebieden van Vlaanderen minder of zelfs niet meer door het openbaar vervoer bediend zullen worden, waardoor de vervoersarmoede in Vlaanderen zal vergroten. Met dit voorstel van resolutie vragen ze dan ook aan de Vlaamse Regering om aanvullend onderzoek te verrichten naar de gevolgen van basisbereikbaarheid op de vervoersarmoede in Vlaanderen, het wegwerken van vervoersarmoede als doelstelling op te nemen bij de uitvoering van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid en bovendien de nodige middelen uit te trekken om aan die doelstelling te voldoen.

Vervoersarmoede is op dit moment al een onderschat probleem in Vlaanderen. Dat wordt aangetoond in recent onderzoek van de Universiteit Gent, de Vrije Universiteit Brussel, het Netwerk Duurzame Mobiliteit, Mobiel 21 en een heel aantal andere stakeholders.¹ Volgens dat onderzoek is van vervoersarmoede sprake als "mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen". Dat zorgt voor sociale uitsluiting, wat op zijn beurt een beperkt sociaal netwerk bewerkstelligt. Het onderzoek komt tot een aantal opmerkelijke resultaten. Hoewel mensen die met vervoersarmoede te maken hebben, niet specifiek aan één bepaald profiel gelinkt kunnen worden, is duidelijk dat de werksituatie van een persoon en vervoersarmoede sterk gekoppeld zijn. Wie werkloos of gepensioneerd is, heeft vaker te kampen met vervoersarmoede. Daarnaast gaven drie op de tien respondenten aan afhankelijk te zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen. Van hen kan een op de vijf geen kwaliteitsvolle voeding kopen zonder gebruik te maken van het openbaar vervoer. Bovendien is een op de drie in grotere mate afhankelijk van anderen als er geen openbaar vervoer ter beschikking is. Die effecten worden door de huidige COVID-19-crisis alleen maar versterkt.

¹ <https://www.duurzame-mobiliteit.be/nieuws/minder-mobiel-een-bewuste-keuze>



Volgens de onderzoekers tonen die resultaten aan hoe onmisbaar goed functionerend openbaar vervoer is om oplossingen voor vervoersarmoede aan te reiken. Maar ze vermelden daarbij ook dat het openbaar vervoer vandaag al voor veel mensen ontoereikend is. Er is een gebrekkig aanbod op bepaalde locaties zoals het platteland, en op bepaalde tijdstippen. Tot slot wordt ook gewezen op de kostprijs van het openbaar vervoer, dat voor veel mensen in armoede te duur uitvalt. Het onderzoek beveelt dan ook aan om aanvullend diepteonderzoek te doen naar vervoersarmoede en om beleidsmaatregelen daarop af te stemmen. Dat gebeurt vandaag niet en is een blinde vlek in het decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

Dat de uitwerking van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid en de gevolgen van de openbaarvervoersplannen de vervoersarmoede alleen maar zal vergroten, bleek ook uit een reeks in de krant De Morgen rond een panel van mobiliteitsexperts die de plannen kon inkijken en analyseren.² Er is sprake van het ontstaan van 'vervoerswoestijnen', dat zijn gebieden waar er na de inwerkingtreding van het decreet nog minder of zelfs helemaal geen aanbod van openbaar vervoer meer zal bestaan. Een ruwe berekening op basis van de eerste plannen toont dat een op de tien Vlamingen volgend jaar zonder vaste busdienst in zijn of haar woonkern zit. Een andere vaststelling is dat het budget voor vervoer op maat ontoereikend is. Tot slot wordt ook gewezen op de problematiek van de tarieven voor het vervoer op maat, die per vervoerregio verschillend kunnen zijn. Het eindresultaat roept bij de experts fundamentele vragen op over de sociale functie van het openbaar vervoer en ze achten het risico op een grotere vervoersarmoede reëel.

Stijn BEX
 Els ROBEYNS
 Jeremie VANEECKHOUT
 Annick LAMBRECHT
 Imade ANNOURI
 Hannes ANAF

² <https://dossiers.demorgen.be/specials/welkom-in-de-vervoerswoestijn>

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° vervoerregio's inzetten op centrale assen waarop meer bussen en trams zullen rijden om zo een hoger reizigersaantal te bereiken, maar er daardoor veel vaste buslijnen verdwijnen of minder frequent zullen rijden. Een analyse van mobiliteitsexperts voorspelt dat een op de tien burgers zonder vaste busdienst zal vallen als gevolg van de budgetneutraliteit die de Vlaamse Regering vooropstelt bij de inwerkingtreding van het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid. Bovendien is de compensatie van het vervoer op maat onvoldoende om dat probleem op te vangen;
 - 2° veel burgers aangewezen zijn op het openbaar vervoer om hun werkplek, onderwijsinstelling, culturele activiteit, familie en vrienden te bereiken, en in het algemeen om deel te nemen aan de maatschappij;
 - 3° uit het onderzoek van de Vrije Universiteit Brussel, de Universiteit Gent, Mobiel21 en het Netwerk Duurzame Mobiliteit naar de onderliggende factoren van vervoersarmoede blijkt dat drie op de tien personen met een verminderde mobiliteit aangeven dat ze afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen;
 - 4° de opeenvolgende Vlaamse regeringen sinds 2009 doorgedreven besparingen op het werkingsbudget van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn hebben opgelegd;
 - 5° de Vlaamse Regering in het regeerakkoord de ambitie heeft uitgesproken om een modale verdeling te bereiken van minimaal 40 procent duurzame vervoersmodi, en 50 procent in de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent;
 - 6° de Vlaamse Regering in het regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) de ambitie heeft uitgesproken om met basisbereikbaarheid te zorgen voor een vraaggerichte mobiliteit tegen een betaalbare prijs en voor een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk;
 - 7° volksvertegenwoordigers van zowel de oppositie als van de meerderheid tijdens de plenaire vergadering van 3 februari 2021 hun bezorgdheid hebben geuit over de toepassing van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid binnen de huidige budgetneutraliteit;
 - 8° de lokale mandatarissen zich zorgen maken over de dreigende vervoersarmoede in hun gemeente door het wegvallen van buslijnen in de openbaarvervoersplannen, wat onvoldoende gecompenseerd wordt door een aanbod in het vervoer op maat;
 - 9° nogal wat gemeenten in de vervoerregioraden tegen het openbaarvervoerplan gestemd hebben;
 - 10° tijdens de bevraging van de lokale besturen over de werking van vervoerregioraden veel lokale besturen hebben aangegeven dat er door de budgetneutraliteit geen degelijk mobiliteitsaanbod mogelijk zal zijn en er daarvoor dus extra inspanningen nodig zijn;
 - 11° de Mobiliteitsraad de aanbeveling formuleert om in het decreet betreffende de basisbereikbaarheid ook de volgende drie doelstellingen op te nemen:
 - a) vervoersarmoede in Vlaanderen, ook in de buitengebieden, wegwerken;
 - b) beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten;
 - c) een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van derden;

- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° werken aan een sociale, duurzame en inclusieve mobiliteit als doelstelling op te nemen bij de uitvoering van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid;
 - 2° via een audit na te gaan welke impact de verschillende openbaarvervoersplannen van de vijftien vervoerregio's hebben op vervoersarmoede. Daarbij moet in kaart worden gebracht welke regio's minder bereikbaar zullen zijn bij de inwerkingtreding van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid en moet worden onderzocht waar en bij welke doelgroepen er een risico op vervoersarmoede bestaat;
 - 3° bij de inwerkingtreding van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid de ambitie om vervoersarmoede weg te werken en de modal shift te verwezenlijken, prioriteit te geven boven een strikte budgetneutraliteit;
 - 4° ervoor te zorgen dat het vervoer op maat vanaf de inwerkingtreding van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid volop kan bijdragen tot het openbaarvervoersaanbod;
 - 5° extra budgetten uit te trekken om de vervoersarmoede in Vlaanderen terug te dringen;
 - 6° maximumtarieven voor vervoer op maat vast te leggen die gelijk zijn aan de tarieven van De Lijn en te streven naar maximale tariefintegratie tussen de vijftien vervoerregio's;
 - 7° met een gedetailleerde retroplanning aan alle actoren te verduidelijken welke stappen nog moeten gezet worden tot de inwerkingtreding;
 - 8° per vervoerregio kort na de inwerkingtreding in een grondige evaluatie van de hervormingen te voorzien met inspraak van de gebruikers.

Stijn BEX
Els ROBEYNS
Jeremie VANEECKHOUT
Annick LAMBRECHT
Imade ANNOURI
Hannes ANAF