



Vlaams  
Parlement

ingediend op **863** (2020-2021) – Nr. 5  
13 juli 2021 (2020-2021)

## **Amendementen**

voorgesteld na indiening van het verslag

op het voorstel van resolutie

van Marino Keulen, Bert Maertens, Karin Brouwers,  
Annick De Ridder, Martine Fournier en Marius Meremans

over het openbaardienstcontract van De Lijn

Documenten in het dossier:  
**863** (2020-2021) – Nr. 1: Voorstel van resolutie  
– Nr. 2 en 3: Amendementen  
– Nr. 4: Verslag

verzendcode: OPE

**AMENDEMENT Nr. 6****voorgesteld door Stijn Bex en Els Robeyns  
na indiening van het verslag****In het tweede streepje, 1<sup>o</sup>, punt i) vervangen door wat volgt:**

*"i) de kostendekkingsgraad verhoogt, zonder dat dit een impact heeft op de kostprijs voor de reiziger;"*.

## VERANTWOORDING

De resultaten van de benchmarkstudie toonden aan dat de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn (VVM) in vergelijking met andere aanbieders goed scoort op het vlak van betaalbaarheid voor de reiziger. Dit is een bewuste politieke keuze. Inzetten op een hogere kostendekkingsgraad door de kostprijs voor de reiziger te verhogen zou een negatieve impact hebben op de betaalbaarheid en de doelstelling om het aandeel van het openbaar vervoer in het totale aantal verplaatsingen te vergroten.

**AMENDEMENT Nr. 7****voorgesteld door Stijn Bex en Els Robeyns  
na indiening van het verslag****Aan het tweede streepje een punt 11<sup>o</sup> toevoegen, dat luidt als volgt:**

*"11<sup>o</sup> in voldoende werkingsmiddelen en investeringsmiddelen te voorzien om de bovenstaande ambities te kunnen realiseren."*

## VERANTWOORDING

Tijdens de hoorzitting in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 11 maart 2021 over elektrificatie van de busvloot en de deconsolidatie van de VVM De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 731/1) stelde Ann Schoubs, CEO van de vervoermaatschappij, dat, om de doelstelling van emissievrije stadskernen tegen 2025 te halen, er 1550 emissievrije bussen nodig zijn bij de VVM en duizend bij de exploitanten. De investeringsbehoefte zou voor de VVM 2,4 tot 3,2 miljard euro bedragen; in het tweede scenario is dat 1,5 miljard euro meer ten opzichte van een scenario zonder elektrificatie van de busvloot. Volledige elektrificatie, inclusief exploitanten, zou 3,9 tot 5,2 miljard euro kosten. De VVM vroeg hierbij van de Vlaamse Regering een stabiel financieel engagement om de implementatie van de vergroening mogelijk te maken. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) stelde tijdens dezelfde hoorzitting dat er grote risico's verbonden zijn aan een mogelijke deconsolidatie als financieringsmechanisme voor de vergroening van de busvloot van de VVM.

Ten opzichte van 2009 zijn – zo blijkt uit de hoorzitting in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 3 juni 2021 over de Toekomstvisie 2030 en het jaarverslag 2020 van de VVM – de werkingsmiddelen van de vervoermaatschappij gedaald van 1,1 miljard euro (geïndexeerd) naar 885 miljoen euro. Volgens Marc Descheemaeker, voorzitter van de raad van bestuur van de VVM, werd er de voorbije twee legislaturen ongeveer 20 procent bespaard op de werkingskosten van de VVM en zit de vervoermaatschappij op de limiet. Tegenover bijkomende vragen in het nieuwe openbardienstcontract moeten volgens hem bijkomende middelen staan.



**AMENDEMENT Nr. 8****voorgesteld door Stijn Bex en Els Robeyns  
na indiening van het verslag****Aan het tweede streepje een punt 12° toevoegen, dat luidt als volgt:**

*"12° het wegwerken van vervoersarmoede in Vlaanderen als doelstelling op te nemen in de beheersovereenkomst en de impact van het nieuwe openbaredienstcontract van De Lijn op het terugdringen van vervoersarmoede in Vlaanderen jaarlijks te monitoren."*

## VERANTWOORDING

Studies tonen aan dat sommige personen in Vlaanderen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, maar een goede monitoring van de problematiek van vervoersarmoede ontbreekt. Een van de belangrijkste doelstellingen van de VVM moet zijn om personen die, om verschillende redenen, een verminderde mobiliteit hebben, een volwaardig alternatief te bieden. Een jaarlijkse monitoring van vervoersarmoede in Vlaanderen is aangewezen om deze doelstelling te kunnen opvolgen.

