



Vlaams
Parlement

ingediend op **694** (2020-2021) – Nr. 3
16 september 2021 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers en Mercedes Van Volcem

over het voorstel van resolutie

van Stijn Bex, Els Robeyns, Jeremie Vaneeckhout,
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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

694 (2020-2021) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

1. Toelichting	4
2. Bespreking	5
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	5
2.2. Replieken	7
3. Stemmingen.....	8
Gebruikte afkortingen	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak het voorstel van resolutie van Stijn Bex, Els Robeyns, Jeremie Vaneeckhout, 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. De toelichting had plaats op 29 april 2021, de bespreking en stemming op 1 juli 2021.

De amendementen zijn opgenomen in *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 694/2.

(Deze vergaderingen werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting

Stijn Bex merkt op dat in de toelichting staat dat het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid in werking zal treden op 1 januari 2022. Dat is ondertussen achterhaald door de schorsing van de gunningsprocedure van de mobiliteitscentrale door de Raad van State. Wel is het nog steeds de bedoeling om tot een radicale omslag te komen in de manier waarop het openbaar vervoer in Vlaanderen is gestructureerd. Het concept basisbereikbaarheid is gekend en wordt verder verduidelijkt in de toelichting van het voorstel van resolutie.

De hervorming moet worden uitgevoerd binnen een budgetneutraal kader dat gebaseerd is op de historische middelen die de Vlaamse overheid ter beschikking stelde van de VVM De Lijn en waarop stevig werd bespaard. In het voorstel van resolutie benadrukken de indieners dat zij achter de transitie staan naar een OV-model dat het aanbod meer afstemt op de vraag. Zo kan worden bijgedragen aan de ambitieuze modal shift. Maar gecombineerd met een budgetneutraal financieel kader zal dit ervoor zorgen dat grote gebieden in Vlaanderen minder of niet meer door het openbaar vervoer zullen bediend worden. De vervoersarmoede zal vergroten. Daarom vragen de indieners aan de Vlaamse Regering om aanvullend onderzoek te verrichten naar de gevolgen van basisbereikbaarheid op de vervoersarmoede, om het wegwerken van de vervoersarmoede op te nemen als doelstelling bij de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid en om de nodige middelen hiervoor uit te trekken.

Vervoersarmoede is een onderschat probleem in Vlaanderen. *Stijn Bex* verwijst naar het onderzoek en de artikelenreeks in de krant *De Morgen* die worden vermeld in de toelichting. De angst voor vervoerswoestijnen blijkt ook uit reacties van *TreinTramBus* en andere organisaties. Er werden ruwe berekeningen gemaakt op basis van de bestaande plannen en die tonen aan dat na de invoering van het decreet een op tien Vlamingen geen vaste busdienst heeft in zijn of haar woonkern. 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 zeer reëel.

De Mobiliteitsraad raadt aan om drie beleidsdoelstellingen op te nemen: vervoersarmoede in Vlaanderen, ook in de buitengebieden, wegwerken; beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten; een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van derden.

Stijn Bex overloopt vervolgens de verschillende vragen aan de Vlaamse Regering (zie *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 694/1, p. 5). Hij merkt op dat voor de gevraagde audit (in punt 2°) er nu de nodige tijd is door het uitstel van de inwerkingtreding van het decreet Basisbereikbaarheid. Voor punt 7° verwijst hij ook naar de interpellaties (*Interpellaties* VI.Parl. 2020-21, nr. 43 en 44).

Samengevat vragen de indieners om de OV-plannen grondig te analyseren op vervoersarmoede en te zorgen voor extra middelen om dit op te lossen zodat bij de start van basisbereikbaarheid alle Vlamingen kunnen rekenen op een goed openbaar vervoer.

Voor *Els Robeyns* gaat de essentie van het voorstel van resolutie over de bezorgdheid over vervoersarmoede. Het is een onderschat probleem. Door beperkte verplaatsingsmogelijkheden kunnen mensen niet op een volwaardige manier deelnemen aan de samenleving. Drie op tien Vlamingen is afhankelijk van openbaar vervoer om zich naar school of werk te verplaatsen. Een op vijf kan geen kwaliteitsvolle voeding kopen zonder het openbaar vervoer. De invoering van basisbereikbaarheid moet de vervoersarmoede terugdringen en al zeker niet vergroten. Het recht om zich te verplaatsen en deel te nemen aan de samenleving zou een basisrecht moeten zijn. Een goed functionerend openbaar vervoer is daar een noodzakelijke voorwaarde voor. De spreker vraagt om van de tijd die er nu is, gebruik te maken om de huidige vervoerplannen te onderwerpen aan een vervoersarmoedetoets.

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1.1. *Tussenkoms van Stijn Bex*

Stijn Bex wijst op de vijf amendementen die door leden van Vooruit en Groen, waaronder *Els Robeyns* en hemzelf, werden ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 694/2) en licht ze toe. Ze zijn het gevolg van de evolutie van de actuele toestand na de toelichting van het voorstel van resolutie op 29 april 2021.

Amendement nr. 1 vraagt om een nieuw streepje in te voegen bestaande uit twee punten. In het punt 1^o wordt gewezen op de vertraging in de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid als gevolg van de problemen bij de aanbesteding van de mobiliteitscentrale. In het punt 2^o wordt gewezen op de aanbevelingen van de organisaties die werden gehoord tijdens de hoorzitting van 10 juni 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 921/1).

In amendement nr. 2 wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd om de extra tijd als gevolg van het uitstel te gebruiken om het in het decreet voorziene participatietraject op een betere manier vorm te geven. *TreinTramBus* wees er tijdens de hoorzitting op dat dit in verschillende vervoerregio's dode letter is gebleven.

Nog uit de hoorzitting was er de vraag van verschillende organisaties om een nieuwe dienstregeling van het busvervoer pas te starten wanneer het vervoer op maat op volle sterkte is uitgebouwd. Dat vormt het onderwerp van amendement nr. 3.

Amendement nr. 4 vraagt aan de Vlaamse Regering om waardevolle initiatieven voor het vervoer van minder mobiele zoals de Diensten Aangepast Vervoer voldoende ruimte te geven om hun huidige manier van werken, gesteund op vrijwilligers en sociale economie en desgevallend gesteund door lokale besturen, verder te zetten binnen het vervoer op maat. Dat was een duidelijke bezorgdheid van ODAV die eveneens werd geuit in de hoorzitting.

2.1.2. *Tussenkoms van Bert Maertens*

Bert Maertens vindt het positief dat de indieners van het voorstel van resolutie zich achter de transitie naar een vraaggestuurd model van openbaar vervoer scharen.

Uit besprekingen in de commissie en de plenaire vergadering is volgens de spreker gebleken dat elke partij de problematiek van vervoersarmoede ter harte neemt. Hiervoor zal het vervoer op maat zorgen. Het is de gewoonte van de indieners om met extra budget altijd alle problemen op te lossen. Bert Maertens benadrukt dat de Vlaamse Regering extra budgetten heeft ingeschreven voor het vervoer op maat. Het gaat om een groeipad van 12 miljoen euro in 2021 naar 31,3 miljoen euro in 2024.

Hij vraagt om vertrouwen te hebben in de lokale besturen en de subsidiariteit voor het probleem van de vervoersarmoede en de participatie. Het voorstel van resolutie straalt een sfeer van wantrouwen uit. Burgemeesters en schepenen kennen de lokale realiteit. Vervoersarmoede in een landelijk gebied of verstedelijkt gebied is totaal verschillend. Hij zal daarom het voorstel van resolutie niet steunen.

2.1.3. *Tussenkoms van Wim Verheyden*

Wim Verheyden wijst erop dat de Vlaams Belangfractie al herhaaldelijk de bezorgdheid heeft geuit over de stijging van de vervoersarmoede in Vlaanderen door de invoering van basisbereikbaarheid. Hij verwijst ook naar het onderzoek waarnaar in de toelichting bij het voorstel van resolutie wordt verwezen. Experts stellen heel wat tekortkoming vast zoals de slechtere bediening van gebieden die liggen tussen drukke verkeersassen. Er zal meer moeten worden overgestapt terwijl de Hoppinpunten nog niet klaar zijn. Vele besturen gaan er van uit dat de fiets de oplossing zal zijn. Nu de vervoerplannen bekend zijn, blijken heel wat gemeentebesturen niet meer zo enthousiast en verenigingen trekken bij de lokale mandatarissen aan de alarmbel.

Er blijken ook niet voldoende middelen te zijn om de noden van de lokale besturen te realiseren. De grote dupe zullen mensen worden die het nu al niet makkelijk hebben om zich te verplaatsen. *Wim Verheyden* vreest dat basisbereikbaarheid tot meer segregatie zal leiden. Lokale besturen zullen zelf naar oplossingen moeten zoeken voor het vervoer op maat maar hebben hiervoor niet de financiële middelen.

De Vlaams Belangfractie kan zich grotendeels vinden in het voorstel van resolutie. Er zijn echter enkele accentverschillen. Voor zijn fractie is de aanpak van vervoersarmoede prioritair. Het voorstel van resolutie legt eerder de klemtoon op de realisatie van de modal shift. Alleen de aanpak van vervoersarmoede zal niet leiden tot het behalen van de doelstellingen van de modal shift. Daar is veel meer voor nodig. Ook in de amendementen kan de Vlaams Belangfractie zich, mits enkele accentverschillen, vinden.

Wim Verheyden betreurt dat het Vlaams Belang niet betrokken werd bij het tot stand komen van het voorstel van resolutie. Iedereen moet kunnen rekenen op een degelijk openbaar vervoer. Wie vooraf mensen uitsluit over de discussie hierover gooit de eigen ruiten in. De Vlaams Belangfractie zal het voorstel van resolutie steunen omwille van het sociale aspect, de vaagheid van het vervoer op maat en de vele terechte bedenkingen van de gehoorde organisaties tijdens de hoorzitting.

2.1.4. *Tussenkoms van Marino Keulen*

Marino Keulen zegt dat men er inderdaad alles aan moet doen om vervoersarmoede te bestrijden. Mensen moeten kunnen rekenen op een betrouwbaar openbaar vervoer. Hij kan zich echter niet van de indruk ontdoen dat de indieners nog sterk zweren bij een model voor De Lijn dat dateert uit de twintigste eeuw. Hij herinnert zich de vroegere onvrede over het functioneren van De Lijn die nauwelijks rekening hield met de lokale besturen die stem hadden als er keuzes werden gemaakt en beslissingen werden genomen. *Marino Keulen* verwijst ook naar het voortdurende probleem van de gebrekkige reizigersinformatie in het ReTiBo-dossier. Wanneer

De Lijn meer financiële middelen kreeg, leidde dit niet tot meer reizigers. Met het voorstel van resolutie openen de indieners de budgettaire doos van Pandora. Voordat het nieuwe vraaggestuurde model operationeel is, worden al bijkomende middelen gevraagd. Na een evaluatie kunnen er volgens Marino Keulen indien nodig budgetten worden verschoven of extra middelen worden voorzien als dit door feiten kan gestaafd worden. Hij waarschuwt echter voor de zichtbare ontsporingen uit het voorstel van resolutie, zeker gelet op de toekomstige budgettaire uitdagingen die het gevolg zijn van de coronacrisis.

2.1.5. *Tussenkoms van Karin Brouwers*

Karin Brouwers herinnert eraan dat het decreet Basisbereikbaarheid met een brede meerderheid werd aangenomen. Bij de stemming in de commissie was er geen enkele tegenstem. Het is belangrijk om dat decreet nu uit te voeren zonder bijkomende doelstellingen en vragen aan de Vlaamse Regering hieraan te verbinden. De sociale rol van het openbaar vervoer wordt door niemand in twijfel getrokken. Vervoersarmoede bestrijden is voor alle fracties een belangrijk thema. Het openbaar vervoer speelt hierin een helende rol. Ze verwijst naar de toelichting van haar voorstel van resolutie over het openbaredienstcontract van De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 863/1).

Er moet altijd een goede afweging gemaakt worden tussen budget en doel. Uit het voorstel van resolutie blijkt twijfel over de gelijktijdige invoering van het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat. Ondertussen heeft De Lijn al bevestigd dat dit het geval zal zijn. Amendement nr. 3 heeft dan ook geen meerwaarde.

Het klopt dat er nog veel onduidelijkheid is over de timing van de invoering van basisbereikbaarheid. Dat zal nauw moeten opgevolgd worden.

Wat amendement nr. 2 betreft, is Karin Brouwers overtuigd dat de extra tijd goed benut moet worden om de invoering van basisbereikbaarheid op punt te stellen, maar de participatie nu in een andere vorm organiseren of hernemen, lijkt op dit ogenblik niet noodzakelijk.

Amendement nr. 4 is goedbedoeld maar er moet nu eerst een dialoog worden opgestart, ook met Welzijn.

In verband met amendement nr. 5 is Karin Brouwers van oordeel dat over de tarifiering eerst een overleg moet gebeuren in de vervoerregio's. Men heeft geen bezwaar tegen uniforme tarieven maar vraagt om de vervoerregio's hun rol te laten spelen.

2.2. Replieken

2.2.1. *Repliek van Els Robeyns*

Els Robeyns zegt dat niemand bezwaar heeft tegen het geven van vertrouwen aan lokale besturen en het laten groeien van het proces van onderuit. Er wordt heel hard gewerkt in de vervoerregio's maar zij moeten ook roeien met de riemen die ze hebben. Men kan niet ontkennen dat de afgelopen jaren enorm gesnoeid is in de middelen voor openbaar vervoer. Momenteel is het openbaar vervoer voor vele burgers ontoereikend, zeker in landelijke gebieden. Basisbereikbaarheid zou de vervoersarmoede moeten terugdringen en zeker niet mogen vergroten. Daarover is de spreker bezorgd en vandaar onder meer het voorstel van resolutie. Na de doorlichting van de vervoersplannen door experts spreken zij van vervoerswoestijnen. Ze vraagt om van de extra tijd gebruik te maken om de vervoersplannen aan een vervoersarmoedetoets te onderwerpen en dit op te nemen als een doelstelling. Indien nodig moet dit primeren op de vooropgestelde budgetneutraliteit. Het zijn niet alleen de Vooruit- en de Groenfractie, maar ook de VVSG, vele andere organisaties

en lokale besturen die al aan de alarmbel hebben getrokken als het gaat over de beperkte middelen.

Tot slot licht Els Robeyns amendement nr. 5 toe. De indieners vragen om een punt 12° toe te voegen waarbij gevraagd wordt om samen met de vijftien vervoerregio's in een uniform sociaal tarief voor flexplusvervoer te voorzien dat gelijkaardig is aan de huidige tarieven voor de doelgroepen die vandaag een beroep doen op de Diensten Aangepast Vervoer en die zijn vastgelegd in het Compensatiedecreet. Er bestaat namelijk een risico dat het sociaal tarief zou verdwijnen en dat de tarieven voor de doelgroepen in de verschillende vervoerregio's enorm zouden verschillen.

2.2.2. *Repliek van Stijn Bex*

Stijn Bex bevestigt dat de Groenfractie achter de basisprincipes staat van basisbereikbaarheid. Sinds de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid werd een hobbelig traject afgelegd waaruit lessen vallen te trekken. Het voorliggende voorstel van resolutie is wellicht niet perfect. Hij nodigt iedereen uit om samen na te denken over aanbevelingen aan de Vlaamse Regering om het proces bij te sturen.

Hij gaat akkoord om beslissingen over openbaar vervoer meer lokaal te laten nemen maar dat betekent niet dat de vervoerregio's, met de middelen waarover ze beschikken, dat op een afdoende manier kunnen doen. De vervoerregio Vlaams-Brabant bijvoorbeeld beschikt over een budget van 2000 euro per dag voor vervoer op maat voor 600.000 inwoners. Daar kan men quasi niets mee beginnen. Dergelijke evaluatie moet gebeuren voor de invoering van basisbereikbaarheid. Hij betreurt dat die openheid van geest om die discussie te voeren en uit te gaan van de feiten, er niet is.

Karin Brouwers zegt dat ze het eens is met amendement nr. 4 over het aangepast vervoer. *Stijn Bex* betreurt dan ook dat ze samen geen voorstel kunnen doen aan de Vlaamse Regering om hieraan te werken.

Op de laatste opmerking van Wim Verheyden antwoordt *Stijn Bex* dat hij uiteraard een goed openbaar vervoer wil voor alle zes miljoen Vlamingen. De reden waarom de Vlaams Belangfractie niet werd betrokken is dezelfde waarom dat de voorbije decennia niet is gebeurd. Hij citeert een Vlaams Belangfractiegenoot die toen Petra De Sutter federaal minister werd tweette: "Crazy Calvo mag dan geen minister zijn, hetgeen in de plaats komt is eigenlijk nog erger. Petra De Sutter wil alle fundamenten van onze Westerse samenleving vernietigen en vervangen."

Bart Claes zegt aan *Stijn Bex* dat hij dan wel de volledige tekst moet citeren.

3. Stemmingen

De amendementen nr. 1 tot en met 5 worden verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Het voorstel van resolutie wordt verworpen met 9 stemmen tegen 6.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS
Mercedes VAN VOLCEM,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

ODAV	Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer
OV	openbaar vervoer
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten