

ingediend op **1191** (2021-2022) – Nr. 2  
22 april 2022 (2021-2022)

## **Verslag**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Maarten De Veuster

### over het voorstel van resolutie

van Stijn Bex, Björn Rzoska, Meyrem Almaci,  
Mieke Schauvliege, Staf Aerts en Johan Danen

### over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie voor personenvervoer

### en over het voorstel van resolutie

van Conner Rousseau, Els Robeyns, Annick Lambrecht,  
Bruno Tobback en Hannelore Goeman

### over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer

Documenten in het dossier:

**1191** (2021-2022) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

**1215** (2021-2022) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

---

*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;

Jo Brouns, 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.

## INHOUD

1.	Toelichtingen.....	4
1.1.	Toelichting van het voorstel van resolutie over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie voor personenvervoer.....	4
1.2.	Toelichting van het voorstel van resolutie over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer .....	4
2.	Bespreking.....	5
2.1.	Tussenkomsten van de leden.....	5
2.2.	Replieken.....	8
3.	Stemmingen.....	9

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 31 maart 2022 het voorstel van resolutie van Stijn Bex, Björn Rzoska, Meyrem Almaci, Mieke Schauvliege, Staf Aerts en Johan Danen over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie voor personenvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1191/1). Het werd samen besproken met het voorstel van resolutie van Conner Rousseau, Els Robeyns, Annick Lambrecht, Bruno Tobback en Hannelore Goeman over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1215/1). Voor beide voorstellen van resolutie werd in de plenaire vergadering van respectievelijk 16 en 30 maart 2022 de spoedbehandeling gevraagd maar telkens verworpen.

## 1. Toelichtingen

### 1.1. Toelichting van het voorstel van resolutie over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie voor personenvervoer

Voor de toelichting door *Stijn Bex* kan verwezen worden naar de toelichting van het voorstel van resolutie in (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1191/1). De tien concrete voorstellen zijn niet te nemen of te laten. Hij kijkt uit naar andere maatregelen die de parlementsleden zouden voorstellen. Het is belangrijk om na te gaan om hoe de mobiliteitstransitie kan worden versneld en men minder afhankelijk kan worden van olie op korte termijn. *Stijn Bex* overloopt de verschillende voorstellen.

Een eerste voorstel uit het voorstel van resolutie is een tijdelijke verlaging van de prijs van het openbaar vervoer waardoor meer mensen de auto laten staan. Vanaf 1 april 2022 is er echter een prijsstijging van de ticketprijzen van De Lijn, dit in tegenstelling tot de federale overheid die besliste om de ticketprijzen voor de trein te bevriezen. Een ander voorstel waar de spreker wil bij stilstaan is de tijdelijke verlaging van de snelheid op autosnelwegen overdag tot 100 kilometer per uur. Hij kan begrijpen dat niet iedereen hiermee akkoord gaat, maar hij vraagt dan een alternatief dat net zoveel brandstof bespaart. Bij het zevende voorstel om de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische wagens te versnellen, vult hij aan dat recent bekend werd dat over de gehele levensduur beschouwd ook elektrische bestelwagens goedkoper zijn. De productie kan echter niet volgen. Hiervoor is een rol weggelegd voor de overheid.

*Stijn Bex* gaat ervan uit dat iedereen actie wil ondernemen en hij kijkt uit naar andere alternatieven als men niet akkoord gaat met de voorgestelde.

### 1.2. Toelichting van het voorstel van resolutie over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer

*Els Robeyns* gaat ervan uit dat een vlotte en toegankelijke mobiliteit heel belangrijk is voor de economie en voor het sociaal en maatschappelijk leven. Maar er zijn heel wat lasten aan verbonden die niet langer houdbaar zijn zoals de langer wordende files en hun economische kost, de klimaatcrisis, de luchtvervuiling en de hoge energieprijzen door de oorlog in Oekraïne. Het zijn redenen om de wagen vaker aan de kant te laten staan en de bereidheid hiertoe is wellicht nooit groter geweest. Net zoals de nood aan een betaalbaar alternatief met het openbaar vervoer nooit groter is geweest. De prijzen van de treintickets werden bevroren maar de Vlaamse Regering verhoogt vanaf 1 april 2022 de prijs van het goedkoopste busticket. Dat is onbegrijpelijk. Er staat ook geen betere dienstverlening tegenover. Het zal mensen die bereid waren om de auto te laten staan, weghouden van de bus en tram.

Aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd om die geplande tariefverhoging terug te draaien en de prijzen te bevriezen. Daarnaast willen de indieners dat een onderzoek wordt gevoerd naar een geïntegreerd ticket met één tarief voor alle openbaar vervoer.

## 2. Bespreking

### 2.1. Tussenkomensten van de leden

#### 2.1.1. Mercedes Van Volcem

*Mercedes Van Volcem* betreurt dat de eerste indiener van het voorstel van resolutie van Vooruit, Conner Rousseau, niet aanwezig is voor de toelichting. Tijdens de vraag om spoedbehandeling in de plenaire vergadering van 30 maart stelde hij op een populistische manier, zoals dat meermaals gebeurt, de zaken vereenvoudigd voor. De prijs van het M-ticket zal verhogen van 2 naar 2,50 euro, de Lijnkaart en de m-card10 gaan van 16 naar 17 euro. Dat laatste is minder dan de inflatie. Vlaanderen kent bovendien de goedkoopste tarieven van heel Europa. De kostendekkingsgraad is zeer laag en bedraagt momenteel 14 procent, wat betekent dat de belastingbetaler de overige 86 procent van het openbaar vervoer betaalt. Voor reizigers is niet de prijs bepalend. Ze willen dat de bus op tijd komt en wensen weinig te moeten overstappen.

Ze gelooft niet dat door het verlagen van de tarieven meer mensen zullen overstappen van de auto op de bus. Dat zou anders betekenen dat door de hoge brandstofprijzen de bussen overvol zouden zitten. Het gevaar bestaat zelfs dat door zeer lage tarieven te hanteren, voetgangers en fietsers de bus zullen nemen, wat ook niet de bedoeling is. Iedereen die de bus neemt, zou moeten nagaan of hij of zij niet beter de (elektrische) fiets kan nemen. Dat geldt des te meer in steden. Mercedes Van Volcem verwijst naar het protest in Brugge tegen te veel bussen die door de smalle straten rijden. Ze heeft wel alle begrip voor mensen die zich moeilijk kunnen verplaatsen of niet kunnen fietsen. Maar eerst is er het stappen en de fiets, daarna de bus en dan de auto.

Verder merkt ze op dat gratis niet bestaat. De middelen komen altijd uit de begroting en dus van belastinggeld.

Wat het voorstel van resolutie van Groen betreft, valt het haar op dat de minister al met vijf voorstellen aan de slag is gegaan. Open Vld past voor de voorgestelde snelheidsverlaging tot 100 kilometer per uur. Met het eerste en tweede voorstel kan ze ook niet akkoord gaan en ze verwijst naar wat ze hiervoor zei over het voorstel van resolutie van Vooruit.

#### 2.1.2. Jo Brouns

*Jo Brouns* bevestigt dat de verwijzing naar de prijsstijging van 25 procent in het voorstel van resolutie van Vooruit alleen geldt voor het m-ticket. De prijs van de Lijnkaart en de m-card10 stijgt met 6 procent en een abonnement voor een jaar of voor drie maanden voor de leeftijdscategorie 25 tot en met 64 jaar stijgt met 2 à 3 procent. De prijs voor een maandabonnement voor deze leeftijdsgroep wordt niet verhoogd, net zoals dat de tarieven voor de sociale abonnementen en de prijs voor abonnementen voor jongeren en senioren. De spreker vindt dat men correct moet zijn en alle cijfers moet geven.

In verband met het voorstel van resolutie van Groen, merkt hij op dat hij van Noordoost-Limburg naar Brussel een gemiddelde snelheid haalt van 60 kilometer per uur. De snelheid in de spits ligt dus sowieso al veel lager dan de voorgestelde maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Hij schaart zich achter het standpunt van Vias institute dat stelt dat men strenger mag zijn als het gaat over de bestaande tolerantie marges bij een overtreding van de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur.

Als hij de andere voorstellen bekijkt in het voorstel van resolutie van Groen, moet hij vaststellen dat minister Peeters goed bezig is. Vele zaken zijn al terug te vinden

in de beleidsplannen of zijn al in uitvoering, zoals de laadinfrastructuur en de fietsinfrastructuur. De gevraagde budgetverhoging met tien procent noemt Jo Brouns vrij arbitrair. Aan de overstappunten en de deelmobiliteit wordt al gewerkt. De CD&V-fractie kan bijgevolg het voorstel van resolutie niet steunen.

### 2.1.3. *Jos D'Haese*

*Jos D'Haese* verwijst naar de uitspraak van de voorzitter van Open Vld die stelde geen anti-autobeleid te willen voeren, maar mensen op een positieve manier naar het openbaar vervoer en de fiets te willen leiden. Uit de tussenkomst van Mercedes Van Volcem begrijpt hij dat men het openbaar vervoer in die uitspraak kan schrappen en Open Vld de mensen van het openbaar vervoer naar de fiets wil leiden en waardoor minder mensen het openbaar vervoer nemen.

De vraag is hoe men mensen naar het openbaar vervoer kan leiden op een positieve manier. Het zal niet helpen om de prijs van het goedkoopste ticket te verhogen op het moment dat de brandstofprijzen door het dak gaan. Het klopt bovendien niet dat Vlaanderen het goedkoopste openbaar vervoer heeft van Europa want er zijn volgens de spreker tientallen regio's en steden waar het openbaar vervoer gratis is. Uit de praktijk blijkt dat het ook helpt om burgers uit de auto te halen.

Hij is het met Mercedes Van Volcem eens dat de kwaliteit van de dienstverlening en het aanbod het belangrijkste is. Hij betreurt dan ook de toekomstige afschaffing van buslijnen. Om de kwaliteit en het aanbod te verbeteren gebeurt er niets.

De manier waarop de prijzen van De Lijn werden verhoogd, noemt hij speciaal. Eerst werd de prijs van het papieren ticket verhoogd, met het argument dat er nog een goedkoper sms-ticket was. Later werd het sms-ticket duurder, maar er was nog steeds een goedkoper m-ticket. En op 1 april 2022 wordt het m-ticket 25 procent duurder. Hij stelt voor dat de prijzen voor vervoerbewijzen bij De Lijn worden bevroren.

Tijdens de vraag tot spoedbehandeling in de plenaire vergadering op 30 maart 2022 drukte Marino Keulen de wens uit om in de commissie te komen tot een budgettair onderbouwd debat. Hij begrijpt niet goed vanwaar die vraag kwam. Een minister van Open Vld zei dat de verhoging van de ticketprijzen ook niets met het budget te maken had maar dat het alleen ging over transparantie en uniformiteit. Het gaat voor *Jos D'Haese* hier ook niet over het budget. De prijsverhoging zal De Lijn niet uit de slechte financiële papieren halen, maar ze niet doorvoeren kan wel helpen om de mensen niet af te schrikken om het openbaar vervoer te nemen.

### 2.1.4. *Bert Maertens*

*Bert Maertens* vindt dat in de voorstellen van resolutie niks nieuws staat. De standpunten van de verschillende fracties zijn gekend. De discussie over wat er moet gebeuren is al veelvuldig gevoerd en alles staat in het beleidsplan en de beleids- en begrotingstoelichtingen van de minister. Nog nooit zijn zoveel middelen geïnvesteerd voor fietsinfrastructuur. Men staat op een kantelpunt voor deelmobiliteit, laadinfrastructuur, de elektrificatie van De Lijn enzovoort. Het enige wat de oppositie nog kan aangrijpen als er goede beleidsmaatregelen worden genomen, is dat het te traag vooruitgaat en te weinig is. Daarnaast is er ook altijd een budgettaire realiteit.

Bij andere maatregelen uit het voorstel van resolutie van Groen zet hij grote vraagtekens. De verplichtingen die worden opgelegd aan de taxisector zijn niet gepast voor een sector die niet werd ontzien door de coronacrisis. Hij vindt het beter om te overleggen, zoals de minister heeft gedaan met de pachters die werken voor De Lijn. Zij willen zelf investeringen doen in de elektrificatie van hun vloot. Dat is een beter model om tot een resultaat te komen dan het opleggen van regels en betutteling. Burgers kunnen zelf beslissen of ze 100 kilometer per uur willen rijden als

ze de brandstofprijzen te hoog vinden. Hij stelt zich tot slot vragen bij het voorstel om het budget van De Lijn te verhogen met 10 procent voor meer aanbod. Waar zal men die middelen halen?

Over het voorstel van resolutie van Vooruit, zegt Bert Maertens dat Vlaanderen een regio is met de laagste tarieven voor openbaar busvervoer in Europa. Hij verwijst hiervoor naar de benchmark. De kwaliteit van de dienstverlening, de stiptheid en de veiligheid zijn bovendien meer essentieel om mensen op de bus te krijgen. De stijging van de prijs met 50 cent zal niet het verschil maken om meer reizigers aan te trekken. De sociale tarieven blijven ongewijzigd, ondanks de hoge inflatie. De ticketprijzen bevroren zal het probleem volgens hem niet oplossen.

#### 2.1.5. *Carmen Ryheul*

*Carmen Ryheul* gaat dieper in op het vierde voorstel in het voorstel van resolutie van Groen om de maximumsnelheid op autosnelwegen in de spits tijdelijk tot 100 kilometer per uur te verlagen. Zij is geen voorstander van dit waanzinnige idee. Een dergelijke snelheidsbeperking heeft weinig impact op het verbruik door het lage toerental in de hoogste versnelling. Bij een constante snelheid is het verschil in verbruik tussen 90 en 120 kilometer per uur klein. Tijdens het drukke spitsverkeer met veel files en wegenwerken is het bovendien niet mogelijk om 120 kilometer per uur te rijden. Bovendien kan elke automobilist voor zichzelf uitmaken aan welke snelheid hij best rijdt. Het fileprobleem moet duurzaam worden aangepakt door de mensen uit de auto te halen en voor het openbaar vervoer te doen kiezen. Het is de verantwoordelijkheid van de overheid om dit aantrekkelijk te maken. Verder is Vlaams Belang voorstander van alternatieve pistes zoals voor het goedertransport over de waterwegen. Dat zal de filedruk verminderen. Werkgevers moeten aangemoedigd worden om hun werknemers te laten telewerken waar mogelijk en de fiets te doen gebruiken voor korte woonwerkverplaatsingen. Om de brandstoffactuur te verlagen moet het probleem aan de pomp aangepakt worden door een verlaging van de btw en de accijnzen op brandstof en door de invoering van een tijdelijke plafondprijs. Tot slot stelt ze vast dat er weinig draagvlak is voor de voorgestelde snelheidsverlaging en de invoering van autoloze zondagen.

Het achtste voorstel, de elektrificatie van taxi's tegen 2026, is voor Vlaams Belang niet haalbaar want de taxisector is hiervoor niet klaar. Dat zal zorgen voor een bloedbad bij de kleine zelfstandigen. Vlaams Belang zal het voorstel van resolutie van Groen niet goedkeuren.

#### 2.1.6. *Wim Verheyden*

*Wim Verheyden* wil het hebben over het voorstel van resolutie van Vooruit. Het klopt dat er lasten zijn verbonden aan autorijden en transport over de weg: files, fijn stof enzovoort. Als hij de inleiding leest van de toelichting van het voorstel van resolutie lijkt het alsof de automobilisten overladen worden met alle zonden van de wereld. Maar ook de bussen van De Lijn zorgen voor fijn stof. Iedereen is het eens dat er alternatieven nodig zijn en dat men dit niet vlugvlug kan veranderen. Er is thuiswerk mogelijk en openbaar vervoer kan een alternatief zijn. Voor Vlaams Belang is het belangrijk dat er alternatieven zijn voor het vrachtvervoer, onder meer via transport over het water. Het zal de filedruk en het fijn stof verminderen. Hij wil echter nooit de automobilist met de vinger wijzen want soms is er geen alternatief. Zo durven veel vrouwen het openbaar vervoer niet nemen omdat ze zich onveilig voelen.

Vlaams Belang is het eens dat Vlaanderen minder afhankelijk moet zijn van buitenlandse olie en gas. Het is inderdaad geen goed idee om net nu het goedkoopste ticket van De Lijn met 25 procent te verhogen. Hij verwijst naar het debat hierover in de plenaire vergadering van 16 februari 2022 (*Actuele vragen Parl.St. 2021-22*,

nr. 336, 343 en 353). Bovendien verloor De Lijn al veel reizigers door de coronacrisis. Om de modal shift te realiseren, moet men mensen naar het openbaar vervoer lokken en dat lukt niet met hogere tarieven. Er moet volop ingezet worden op een kwalitatievere dienstverlening. Vlaams Belang kan zich vinden in het voorstel van resolutie dat de tariefverhoging wil terugdraaien en de prijzen bevriezen. Daarboven steunt Wim Verheyden het geïntegreerd ticket met één tarief. Zijn fractie steunt dus dit voorstel van resolutie.

## 2.2. Replieken

*Stijn Bex* vindt de tussenkomsten pijnlijk voorspelbaar. Daarom vroeg hij naar alternatieve ideeën als men het niet eens is met de voorstellen uit het voorstel van resolutie. Ook de vraag of er überhaupt iets moet veranderen heeft hij niet horen beantwoorden. In zijn toespraak in het federale parlement zei de Oekraïense president Zelensky dat vrede meer waard is dan Russisch gas en Russische olie. *Stijn Bex* maakt uit de tussenkomsten op dat oorlog geen reden is om snel minder brandstof te verbruiken. Hij heeft geen enkel voorstel gehoord dat op korte termijn zal leiden tot minder brandstofverbruik in Vlaanderen door transport.

Hij sluit zich aan bij het voorstel van Vooruit voor een geïntegreerd combiticket. Hij roept de minister op om hiervoor te zorgen.

Men kan de prijsstijging van de tarieven van De Lijn proberen te relativiseren, maar het blijft wel een prijsstijging. De m-tickets worden wel door veel reizigers gebruikt, vaak mensen die het al niet breed hebben.

*Bert Maertens* stelde dat door het goede beleid, de oppositie niet veel restte dan te klagen over de traagheid van uitvoering van beleidsmaatregelen. De gedachtewisseling over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid (*Parl.St. VI.Parl. 2021-22, nr. 1253/1*), wekte bij *Stijn Bex* echter de indruk dat *Bert Maertens* ook niet echt enthousiast was over de snelheid van de uitvoering van de hervorming.

Er is inderdaad overleg nodig met de taxisector en daartoe roept hij de minister op.

*Mercedes Van Volcem* vindt het ideaal dat mensen eerder voor de fiets kiezen dan voor het openbaar vervoer. *Stijn Bex* vindt dat mensen zelf moeten kunnen kiezen. Men moet zorgen dat er een openbaarvervoersaanbod is waardoor mensen uit eigen beweging de auto laten staan. Dat is het belangrijkste.

Op het voorstel om de maximumsnelheid op autosnelwegen in de spits tijdelijk tot 100 kilometer per uur te verlagen, kwam het meeste commentaar. Het laat toe om op korte termijn tijdelijk het brandstofverbruik te verminderen. Volgens sommigen zou dit niet veel verschil uitmaken maar hierover bestaan wetenschappelijke studies. Hij vindt het niet raar dat men het er niet mee eens is. Het wekt ook veel weerstand op bij een groot deel van de publieke opinie. Maar bij het smogalarm van de voorbije dagen was het blijkbaar geen probleem om de snelheid te verlagen.

Hij concludeert dat hij geen enkel alternatief voorstel heeft gehoord dat aan de smeekbede van de Oekraïense president tegemoet komt. Terwijl het federale parlement bereid is om hulp te bieden, zegt het Vlaams Parlement dat de hulp niet van haar zal komen. Dat is betreurenswaardig.

*Els Robeyns* blijft het, in tijden van onbetaalbare brandstofprijzen, toenemende files en afnemende klimaat- en luchtkwaliteit een fout signaal vinden om het goedkoopste ticket van De Lijn met 25 procent te verhogen. Mensen zijn op zoek naar betaalbare en kwaliteitsvolle alternatieven voor de wagen. Het is waar dat de ticketprijs alleen niet doorslaggevend is, maar een hogere prijs vragen voor minder kwaliteit kan men ook niet uitleggen. Het openbaar vervoer zou dus ook aantrekkelijker moeten worden. Ze wijst de autogebruiker niet de vinger maar wil



duurzame verplaatsingen stimuleren, wat een onderdeel is van het regeerakkoord. Dat lukt niet door de tarieven te verhogen.

Fiets en openbaar vervoer zijn geen concurrenten. Het zijn beide goede manieren om zich duurzaam te verplaatsen. In beide moet men investeren.

Het voorstel van resolutie van Groen is breder dan dat van Vooruit. Het opleggen van een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur gaat ook voor haar te ver.

*Mercedes Van Volcem* vindt Groen geen liberale partij omdat ze altijd zegt welke regels men moet volgen en ervoor bekendstaat om alles collectief te willen doen. Stijn Bex wil geen verplaatsingen met auto's. Open Vld schaart zich achter het principe: stappers, fietsers, bus, auto.

Voor haar moet niet iedereen op de bus in plaats van op de fiets. 700 bussen door een straat in de stad is niet leefbaar. Ze pleit voor meer leefbare steden waar mensen meer fietsen en stappen. Ze verwacht eerder applaus van Stijn Bex dat er geen dieselbussen meer in de stad rijden. Vandaar het belang van de elektrische bussen en de beslissing van de raad van bestuur van De Lijn tot een extra aankoop.

Ze herhaalt dat alleen het m-ticket van 2 naar 2,50 euro gaat. Zo is er een gelijk tarief ongeacht de wijze van betalen. De andere tarieven veranderen niet, behalve voor de Lijnkaart waar men 0,10 euro per rit meer zal betalen. Bovendien zijn de brandstofprijzen ook gestegen wat voor De Lijn meer kosten meebrengt. Stijn Bex pleit nog voor minder kostendekking terwijl de kostendekkingsgraad van De Lijn de laagste is van Europa. Bovendien is er een enorme inflatie.

Ze is het eens met investeringen in fietsinfrastructuur en elektrische bussen.

*Stijn Bex* zegt dat Groen met het pleidooi voor meer fietsinfrastructuur en investeringen in het openbaar vervoer de mensen net de keuze wil geven. Om de juiste keuze te kunnen maken moet men ook de juiste prijzen hanteren voor het auto-gebruik. Dat is eveneens het verhaal van de kilometerheffing.

*Annick Lambrecht* stoort zich eraan dat men poneert dat iedereen de fiets op moet. Men mag niet vergeten dat er ook mensen zijn die geen gebruik kunnen maken van een fiets. Daarom is het belangrijk dat het openbaar vervoer voor iedereen betaalbaar blijft. Het zijn net losse tickets die mensen kunnen overtuigen om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer en een tienbeurtenkaart of abonnement te kopen.

### **3. Stemmingen**

Het voorstel van resolutie van Stijn Bex, Björn Rzoska, Meyrem Almaci, Mieke Schauvliege, Staf Aerts en Johan Danen over de vermindering van de Vlaamse olieconsumptie voor personenvervoer wordt verworpen met 11 stemmen tegen 1 bij 1 onthouding.

Het voorstel van resolutie van Conner Rousseau, Els Robeyns, Annick Lambrecht, Bruno Tobback en Hannelore Goeman over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer wordt verworpen met 8 stemmen tegen 5.

Bart CLAES,  
voorzitter

Maarten DE VEUSTER,  
verslaggever