

ingediend op **1442** (2022-2023) – Nr. 1
12 oktober 2022 (2022-2023)

Motie

van Stijn Bex, Bert Maertens, Karin Brouwers,
Marino Keulen en Els Robeyns

tot instelling van een onderzoek door het Rekenhof
naar de uitvoering
van het decreet Basisbereikbaarheid

TOELICHTING

Het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1) kondigde een omslag aan in het denken rond openbaar vervoer. Onder de noemer basisbereikbaarheid staat het volgende: "We willen een goed openbaar vervoeraanbod waarborgen dat meer vraaggestuurd is. Voor de reiziger betekent dat maximaal inzetten op comfortabele voertuigen, optimale frequenties, concurrentiële snelheid en eenvoudig geïntegreerde dienstverlening en tarieven. Het concept van basismobiliteit wordt geëvalueerd en evolueert op basis hiervan naar basisbereikbaarheid.

In dunbevolkte gebieden realiseren we in nauw overleg met de lokale besturen een antwoord op de specifieke vervoersvragen en dit wordt op basis van reizigersvervoersstromen, via de MOBIB-kaart en het RETIBO-systeem verzameld. Met een gericht aanbod wordt vervoersarmoede vermeden. We zetten daarvoor in op innovatieve vervoersconcepten en stimuleren die sterk, zoals bijvoorbeeld belbussen, deeltaxi's/regiotaxi's, buurtbussen, deelfietsen, deelauto's enzovoort."

Dit werd vertaald in de resolutie van het Vlaams Parlement van 8 juli 2015 betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 414/2), de nota van de Vlaamse Regering ingediend bij het Vlaams Parlement op 14 januari 2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2015-16, nr. 614/1), waarin de principes van het concept basisbereikbaarheid werden uitgewerkt en ook enkele proefprojecten werden aangeduid, en de conceptnota van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 betreffende de stand van zaken van het concept basisbereikbaarheid. Dat resulteerde uiteindelijk in het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid, dat op 3 april 2019 door het Vlaams Parlement werd aangenomen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1805/9).

Dit decreet biedt het kader voor een hervorming van het openbaar vervoer die cruciaal is om belangrijke ambities van de Vlaamse Regering inzake modal shift, luchtkwaliteit en klimaatbeleid te kunnen waarmaken. Sindsdien werd een uitgebreid traject opgestart samen met de vervoerregio's. Zij kregen een belangrijke rol toebedeeld in het hertekenen van het openbaarvervoerslandschap in Vlaanderen, onder meer door het opmaken van regionale openbaarvervoersplannen.

De initiële datum voor de inwerkingtreding van het decreet, 1 januari 2021, werd niet gehaald. Na een uitstel van een jaar werd de deadline ook een tweede keer verschoven van 1 januari 2022 naar 1 juli 2023. Vlak na het aankondigen van deze nieuwe streefdatum plaatste de minister echter al enkele vraagtekens bij de haalbaarheid daarvan.

Tijdens de gedachtewisseling van 17 maart 2022 over de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1253/1) werd duidelijk dat er nog steeds een groot aantal knelpunten weggewerkt moet worden alvorens de basisbereikbaarheid in werking zou kunnen treden. Onder meer het ontbreken van een goedgekeurd plan voor het Antwerpse tramnet, de operationalisering van de mobiliteitscentrale, het lage aantal Hoppinpunten dat reeds werd gerealiseerd en het ontbreken van een akkoord over de tarief- en ticketintegratie maar ook over de aanbesteding van het flexvervoer en van verschillende vormen van deelmobiliteit. De minister stelde tijdens de gedachtewisseling zelf dat er nog heel wat lichten op oranje of rood stonden alvorens de hervorming zou kunnen doorgaan. De hele mobiliteitssector in Vlaanderen bleef daardoor in onzekerheid.

Op 7 juli 2022 werd het nieuwe openbaredienstencontract met De Lijn besproken tijdens een gedachtewisseling in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1430/1). In het openbaredienstencontract krijgt

De Lijn meer autonomie om het aanbod bij te sturen als beheerder van het vervoerssysteem naast de rol van operator. De regierol voor het uittekenen van het openbaarvervoer- en mobiliteitsbeleid op lange termijn ligt bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en de Vervoersautoriteit, maar De Lijn krijgt eigenlijk zo taken toebedeeld die bedoeld waren voor de Vervoersautoriteit.

Op 11 augustus 2022 kondigde minister Lydia Peeters dan aan dat ze afstapte van het idee van een big bang en dat ze de vicieuze cirkel van uitstel, onzekerheden en vertragingen inzake basisbereikbaarheid wilde doorbreken. Vanaf januari 2023 worden op een gefaseerde manier een aantal wijzigingen doorgevoerd. Ook de taak- en rolverdeling bij de verdere implementatie van basisbereikbaarheid wordt herbekeken, klonk het in een persbericht.

In de commissievergadering van 6 oktober 2022 werd vervolgens duidelijker dat de minister van mening is dat De Lijn behalve voor het kern- en aanvullend net het best ook verantwoordelijk wordt voor het vervoer op maat. Net die derde laag van het hertekende openbaarvervoersnet kent immers nog steeds veel knelpunten. Zo is er nog geen zekerheid of de mobiliteitscentrale op 1 juli 2023 operationeel kan zijn. De aanbestedingen voor deelmobiliteit hebben geen resultaat opgeleverd. Het merendeel van de cruciale Hoppinpunten, die moeten fungeren als haltes voor het vervoer op maat, zijn in het beste geval in aanleg of zitten in de studiefase. Van 347 cruciale Hoppinpunten zijn er nog maar zeven afgewerkt.

In de vervoerregio's is heel veel werk geleverd. Er is al heel wat geld uitgegeven, onder meer voor uitwerking van de mobiliteitscentrale, maar vandaag is er daardoor nog steeds geen beter openbaar vervoer in Vlaanderen. Recent was er de mededeling van de minister dat er gekozen werd voor een gefaseerde uitrol. Hieraan zijn talloze processen voorafgegaan, met alle personeelsinzet en andere kosten die daaraan verbonden zijn. Het is aangewezen dat het Rekenhof dit dossier doorlicht.

Stijn BEX
Bert MAERTENS
Karin BROUWERS
Marino KEULEN
Els ROBEYNS

MOTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de ambitie uit het Vlaamse regeerakkoord om met basisbereikbaarheid te zorgen voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk;
 - 2° de ambitie uit het Vlaamse regeerakkoord betreffende het realiseren van een modal shift van 40 procent in Vlaanderen en 50 procent in de vervoerregio's Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand;
 - 3° het belang van de hervorming van het openbaar vervoer om de modal shift te realiseren en het belang van deze modal shift in het realiseren van de Vlaamse beleidsdoelstellingen uit het Vlaams Energie- en Klimaatplan en uit het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030;
 - 4° het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) waaruit blijkt dat nog steeds weinig Vlamingen het openbaar vervoer gebruiken, en dat deze gebruikers voornamelijk (90 procent) mensen zijn die op dat moment geen ander alternatief hebben omdat ze geen wagen of rijbewijs ter beschikking hebben;
 - 5° het feit dat de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019 al meermaals werd uitgesteld;
 - 6° het feit dat talrijke knelpunten verhinderen dat het decreet Basisbereikbaarheid nog deze zittingsperiode volledig in werking zou kunnen treden;
 - 7° het feit dat er al aanzienlijke uitgaven gebeurden in het kader van het uitwerken van de basisbereikbaarheid, onder meer voor het opzetten van de mobiliteitscentrale;
 - 8° het feit dat minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters op 11 augustus 2022 aankondigde dat ze kiest voor een gefaseerde uitrol van basisbereikbaarheid, waarbij ze vooral lijkt te rekenen op De Lijn en bestaande aanbieders van deelmobiliteit;
- besluit om met toepassing van artikel 96 van het Reglement van het Vlaams Parlement het Rekenhof te gelasten met een onderzoek naar de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid met inbegrip van volgende elementen:
 - 1° de beleidsvoorbereiding in de periode 2014-2019 bij de uitwerking van het concept basisbereikbaarheid en de opmaak van het decreet;
 - 2° de regelgevingsagenda die bij het decreet van 26 april 2019 betreffende de Basisbereikbaarheid hoort met het verdere traject van de uitvoering (en de benodigde uitvoeringsbesluiten);
 - 3° de operationele uitwerking in de periode 2019-2022 door de verschillende partijen.

Stijn BEX
Bert MAERTENS
Karin BROUWERS
Marino KEULEN
Els ROBEYNS