

ingediend op **1449** (2022-2023) – Nr. 3
13 maart 2024 (2023-2024)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Wim Verheyden

over het voorstel van resolutie

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

over de invoering van een geïntegreerd ticket
voor het openbaar vervoer

Documenten in het dossier:

- 1449** (2022-2023) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
- Nr. 2: Amendementen

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;
Martine Fournier, Sofie Mertens;
Marino Keulen, Willem-Frederik Schiltz;
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;
Stephanie D'Hose, Mercedes Van Volcem;
Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting	4
2. Bespreking.....	5
3. Stemmingen	6
Tekst aangenomen door de commissie.....	7

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 7 maart 2024 het voorstel van resolutie over de invoering van een geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1449/1).

Er werden twee amendementen ingediend die terug te vinden zijn in *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1449/2.

1. Toelichting

Els Robeyns zegt dat het voorstel van resolutie al meer dan een jaar geleden werd ingediend. Samen met de andere indieners vraagt ze aan de Vlaamse Regering om in samenwerking met De Lijn en andere regionale openbaarvervoersbedrijven de invoering van een geïntegreerd ticket met één tarief te onderzoeken. Daardoor moeten reizigers toegang krijgen tot alle openbaar vervoer.

Voor een geïntegreerd ticket over heel het land is ook samenwerking met de andere gewesten en de federale overheid nodig. Dat wordt verduidelijkt in amendement nr. 1, dat samen met enkele leden van de meerderheid werd ingediend.

Met het voorstel van resolutie wil *Els Robeyns* dat het openbaar vervoer eenvoudiger, goedkoper en aantrekkelijker wordt. Wie een gezinsuitstap maakt met het openbaar vervoer zal verschillende modi gebruiken en dus meerdere tickets met elk een eigen tarief moeten kopen. Daardoor wordt de verplaatsing een heel pak duurder dan met een wagen. Een combiticket dat geldig is voor alle openbaar vervoer gedurende een volledige dag moet dat vermijden. De indieners vragen om dit verder te onderzoeken en daarbij ook de prijs te bekijken. Voorbeelden uit Duitsland (Deutschland-Ticket) en Oostenrijk (KlimaTicket) tonen aan dat het succes van de ticket- en tariefintegratie het gevolg is van de betaalbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid ervan. Dergelijke aantrekkelijke formules staan in schril contrast met de prijzen van het openbaar vervoer in België. Op kleinschaliger niveau bestaat er wel de Brupass.

Op federaal niveau werd al een gelijkaardige resolutie aangenomen (*Parl.St.* Kamer 2022-23, nr. 55-2881/010). Tijdens de bespreking ervan werden ook adviezen gevraagd. TreinTramBus, de Klimaatcoalitie, de Waalse en de Brusselse Regering reageerden alvast positief. Namens de interministeriële conferentie waar *Lydia Peeters*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken deel van uitmaakt, betuigde de bevoegde federale minister *Georges Gilkinet* zijn steun. Hij zegt: "Als federaal minister van Mobiliteit, samen met mijn gewestelijke collega's en in overleg met de openbaarvervoersmaatschappijen blijven we zoeken naar de meest relevante oplossingen voor tariefintegratie op het hele grondgebied, met inachtneming van de gevolgen daarvan voor het economische evenwicht van de verschillende betrokken actoren en voor de vervoersdiensten die zij kunnen verlenen. De invoering van een geïntegreerd ticket is complex en vereist overeenstemming over een aantal elementen, waaronder de verdeling van inkomsten en de ontwikkeling van de voorgestelde prijs als mede de operationele gebruiksvoorwaarden. Maar dat mag er ons niet van weerhouden om vooruitgang te boeken."

In dat verband werd amendement nr. 2 ingediend, dat het heeft over een budget-neutrale manier en het vermijden van financiële geldstromen.

Els Robeyns hoopt dat alle fracties zich achter het voorstel van resolutie kunnen scharen. Ze is ervan overtuigd dat het de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer ten goede komt.

2. Bespreking

Marino Keulen zegt dat het makkelijk zou zijn om het voorstel van resolutie van de oppositie weg te stemmen. Maar hij vindt het belangrijk dat men voor het verbeteren van het openbaar vervoer over de grenzen van de eigen ideologie en die van meerderheid en oppositie durft te kijken. Gelet op de komende verkiezingen kan dat een heel belangrijk signaal zijn.

Hij heeft samen met anderen twee amendementen ingediend. Het eerste heeft de samenwerking met andere gewesten en de federale overheid als doel. Het tweede amendement wil vermijden dat er allerlei financiële transfers ontstaan tussen de verschillende overheden. Het moet dus budgetneutraal zijn. Mits goedkeuring van de twee amendementen, zal de Open Vld-fractie het voorstel van resolutie aannemen.

Karin Brouwers sluit zich bij dat laatste aan. Ze herinnert eraan dat in de Senaat op haar initiatief in 2016 het informatieverlag betreffende de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen (*Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/2), werd opgesteld. Er kwamen 25 aanbevelingen voor de verschillende OV-maatschappijen (OV: openbaar vervoer) uit (*Parl.St.* Senaat 2015-16, nr. 6-201/4). Enkele aanbevelingen handelden over de integratie van het aanbod, de vervoersbewijzen, de tarieven en de informatie.

Er wordt dus al lang over ticket- en tariefintegratie gedebatteerd en de spreker vraagt regelmatig naar de voortgang hiervan. Voor Karin Brouwers is het echter minstens even belangrijk dat er een degelijk openbaar vervoer is. De verschillende OV-maatschappijen staan voor heel wat uitdagingen, onder meer op het vlak van kwaliteit, betrouwbaarheid en comfort. Het moet een aanvulling kunnen zijn op individuele vormen van mobiliteit met bijvoorbeeld de fiets en de auto. De wagen blijft immers voor velen een flexibel en gemakkelijk alternatief. Het openbaar vervoer zal ondanks de flexbussen nooit zo flexibel zijn. De NMBS illustreert dat, vooraleer er sprake kan zijn van ticket- en tariefintegratie, er een degelijk aanbod aan openbaar vervoer gerealiseerd moet worden.

Karin Brouwers is ook blij met de tweede vraag in het voorstel van resolutie. Het is blijkbaar de letterlijke overname van een amendement van (onder meer) de cd&v-fractie in de Kamer van volksvertegenwoordigers (*Parl.St.* Kamer 2022-23, nr. 55-2881/006). Het debat wordt hiermee verder opengetrokken naar de integratie van andere vervoersmodi. Het is al mogelijk om via digitale platforms van vele MaaS-aanbieders (MaaS: Mobility as a Service) tickets te kopen. Om het de reizigers nog te vergemakkelijken moet alles vervat zitten in alle MaaS-platformen. Zo kan daarmee zowel de parking voor de wagen aan het station worden betaald als de OV-tickets en de eventuele deelfiets nadien.

Ze is tevreden dat men over de partijgrenzen heen tot eensgezindheid is gekomen over het te amenderen voorstel van resolutie. Ze hoopt dat de tarief- en ticketintegratie ook aan bod komt in toekomstige regeerakkoorden.

Stijn Bex zegt dat de Groenfractie voor de amendementen en het voorstel van resolutie zal stemmen. Het is heel belangrijk om gebruikers een vlot en klantvriendelijk openbaar vervoer aan te bieden. Zij hebben geen boodschap aan verschillende tickets voor verschillende OV-modi en OV-maatschappijen. Hij verduidelijkt dat het hier niet gaat om de buitenlandse tickets die werden ingevoerd tijdens de energiecrisis. Beide kunnen echter samengaan en zo interpreteert hij ook het voorstel van resolutie. Hij is blij dat er al werd verwezen naar de Brupass en weet dat er vaak technische en financiële bekommernissen in de weg staan. Hoe meer zaken worden gedigitaliseerd, hoe makkelijker het hem lijkt om te komen tot ticket- en

tariefintegratie. Het is iets dat de volgende zittingsperiode absoluut gerealiseerd moet worden.

Bert Maertens vindt het goed dat er over partijgrenzen heen een akkoord werd gevonden. Het gaat ook niet over een gevoelig onderwerp. Iedereen is voorstander van een geïntegreerd ticket, maar het is niet eenvoudig te realiseren omdat met allerlei aspecten rekening moet worden gehouden. De technologie en digitalisering zullen daarbij in de toekomst helpen.

Amendement nr. 2 is voor de N-VA-fractie cruciaal. Als gevolg van de tarief- en ticketintegratie mogen er geen geldtransfers ontstaan tussen de verschillende deelstaten. Hij hoopt dat de volgende regeringen zullen voortwerken aan het onderzoek en de uiteindelijke realisatie.

Ook voor *Wim Verheyden* en zijn fractie is amendement nr. 2 erg belangrijk. Mits aanneming van de twee amendementen, steunt het Vlaams Belang ook het voorstel van resolutie.

Els Robeyns dankt de commissieleden voor de constructieve houding. Ze steunt de opmerking van Karin Brouwers dat naast ticket- en tariefintegratie ook het aanbod aan openbaar vervoer voldoende moet zijn.

3. Stemmingen

Amendement nr. 1 en nr. 2 en het geheel van het geamendeerde voorstel van resolutie over de invoering van een geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer worden eenparig aangenomen met 10 stemmen.

Bart CLAES,
voorzitter

Wim VERHEYDEN,
verslaggever

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de stijging van de elektriciteits- en gasprijzen;
 - 2° de stijging van de benzine- en dieselprijzen;
 - 3° het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, waarin de Vlaamse Regering ambitieuze doelstellingen naar voren schuift voor de modal split: 40 procent duurzame vervoersmiddelen voor heel Vlaanderen. In de grootstedelijke vervoerregio's (Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand rond Brussel) is het de ambitie om 50 procent duurzame vervoersmiddelen te realiseren. In de andere vervoerregio's wil Vlaanderen minimaal 40 procent duurzame vervoersmiddelen;
 - 4° de ambities in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 rond combimobiliteit, die burgers in staat moet stellen om vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen;
 - 5° het voornemen in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 om de eindgebruikers een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aan te bieden door middel van een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio of eventueel ruimer, alsook MaaS-oplossingen (Mobility as a Service);
 - 6° het succes in het buitenland van een geïntegreerd ticket voor het openbaar vervoer, zoals in Oostenrijk en Duitsland, en het succes van de Brupass in België;
 - 7° de ambities rond een geïntegreerd mobiliteitssysteem in het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 tussen De Lijn en de Vlaamse Regering;
 - 8° de passage in het nieuwe openbaredienstencontract 2023-2027 tussen De Lijn en de Vlaamse Regering waarin staat dat De Lijn als interne operator en beheerder van het vervoerssysteem (BVS) de samenhang met het treinnet en de netwerken van aanpalende regio's verzekert en de adviesverlening garandeert voor de optimalisatie van het vervoer, zoals het maken van combimobiele simulaties, voorstellen van tariefstructuur en het promoten van de modal shift;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° in nauwe samenwerking met de andere gewesten, de federale overheid, De Lijn en in overleg met de andere openbaarvervoersbedrijven in België de invoering te onderzoeken van geïntegreerde tickets (uur, dag, week en zo voort) tegen telkens één tarief waarmee reizigers toegang hebben tot alle vormen van openbaar vervoer (bus, tram, trein, metro);
 - 2° bij de uitwerking en de invoering van de tarief- en ticketintegratie voor het openbaar vervoer ervoor te zorgen dat de vele MaaS-aanbieders alle tickets en abonnementen kunnen verkopen via hun digitaal platform zodat reizigers op basis van realtime-informatie vlot kunnen kiezen voor de meest geschikte route, ongeacht het type en de aanbieder van openbaar vervoer;
 - 3° dit alles te doen op een budgetneutrale manier, overeenkomstig het feitelijke reizigersvervoer naargelang het gekozen traject.