

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/360297047>

Verschuivende visies op de functie van het openbaar vervoer in Vlaanderen: voor wie is de bus essentieel?

Chapter · April 2022

CITATIONS

0

READS

383

3 authors:



Eva Van Eenoo

Vrije Universiteit Brussel

21 PUBLICATIONS 24 CITATIONS

SEE PROFILE



Kobe Boussaauw

Vrije Universiteit Brussel

123 PUBLICATIONS 1,209 CITATIONS

SEE PROFILE



Koos Fransen

Vrije Universiteit Brussel

38 PUBLICATIONS 637 CITATIONS

SEE PROFILE

Verschuivende visies op de functie van het openbaar vervoer in Vlaanderen: voor wie is de bus essentieel?

Eva Van Eenoo, Kobe Boussauw & Koos Fransen

Te citeren als:

Van Eenoo, E., Boussauw, K., & Fransen, K. (2022). Verschuivende visies op de functie van het openbaar vervoer in Vlaanderen: Voor wie is de bus essentieel? In S. De Boeck & D. Bassens (Eds.), *De essentiële economie: Motor voor een sociaal-ecologische transitie* (pp. 83–106). ASP Editions.

‘Het is toch een van de grote doelstellingen van de regering om de mobiliteit te verbeteren? Dat moet worden besproken met de minister van Mobiliteit, en niet met wat men de minister van Sociale Zaken kan noemen.’ – Carl Decaluwé (27 januari 2000) illustreert het politieke afkalven van de sociale doelstelling van het openbaar vervoer.

Froud et al. (2018) identificeren het vervoerssysteem als een onlosmakelijk onderdeel van de essentiële economie. Ten eerste is transportinfrastructuur, waaronder wegen, spoorwegen en waterwegen, maar ook fietspaden en voetpaden, bedoeld voor dagelijks, collectief en publiek gebruik. Om dezelfde reden zijn ook de voertuigen van het openbaar vervoer onderdeel van de essentiële economie. Voor een belangrijk deel van de bevolking is het openbaar vervoer bovendien een basisvoorziening, die het mogelijk maakt een bepaalde minimum levensstandaard aan te houden en actief deel te nemen aan de samenleving. De VN verwijst onder andere naar het recht op voeding, huisvesting en geneeskundige verzorging. Het is in het afdwingen en realiseren van die rechten dat het vervoerssysteem, en in het bijzonder het openbare vervoerssysteem, zijn rol opneemt als deel van de essentiële economie. In hun Manifesto for the foundational economy pleiten Bentham et al. (2013) voor het behouden van een significant of zelfs dominant belang van de publieke sector in de essentiële economie. Dit staat in contrast met het privatiseringsdiscours dat gedurende de laatste decennia in heel wat regio's in Europa bepalend is geweest voor hoe het openbaar vervoer vandaag wordt georganiseerd en geëvalueerd (Hensher & Beesley, 1992). Dit doet de vraag rijzen naar de actuele betekenis van het begrip ‘openbaar’ in ‘openbaar vervoer’, een notie die ontbreekt in het bredere concept van ‘collectief vervoer’ waaronder ook gecollectiviseerd privévervoer valt, zoals luchtvaart, georganiseerd toerisme of bedrijfsvervoer.

In dit hoofdstuk zullen we de doelstellingen van het openbaar vervoer benaderen aan de hand van de zogenaamde triple bottom line, de triade van ecologische (planet), economische (prosperity) en sociale (people) duurzaamheidsdoelstellingen (Elkington, 1997), een pragmatische en vaak voorkomende manier om een complexe overheidsactiviteit te analyseren. We erkennen daarbij dat openbaar vervoer naast wat wij aanduiden als een sociale functie ook een belangrijke economische en ecologische rol vervult. De brede maatschappelijke rol van het openbaar vervoer wordt echter enkel gevat door een combinatie van deze drie sterk met elkaar verweven benaderingen. Zo is iedereen op één of andere manier afhankelijk van het openbaar vervoer, ook wie er zelf geen gebruik van maakt, al was het maar omdat we samenwerken met mensen die er wel op aangewezen zijn voor hun verplaatsingen (Borgato et al., 2021). In dit hoofdstuk willen we de maatschappelijke rol van het openbaar vervoer dus niet verengen tot het sociale aspect. Wel onderzoeken we welk gewicht aan dit sociale aspect toegekend wordt in het recente beleid rond openbaar vervoer in

Vlaanderen. Om pragmatische redenen beperken we ons daarbij tot bussen en trams, aangezien de Vlaamse overheid niet bevoegd is voor het treinnetwerk.

Ons uitgangspunt is de noodzaak om adequate mobiliteit te organiseren voor iedereen (Kronlid, 2008). Door zijn inclusieve karakter speelt het openbaar vervoer daar een essentiële rol in: het aanbieden van mobiliteitsopties aan alle leden van de samenleving, met een specifieke focus op mensen met minder mogelijkheden om zich te verplaatsen (Managh & El-Geneidy, 2012). Toch zorgt de toenemende prestatiedruk op openbaarvervoerbedrijven voor een stijgend risico op verwaarlozing van deze sociale doelstelling. De verleiding is namelijk groot om te werken aan het vergroten van de betalende reizigersbasis en bijgevolg primair te focussen op de assen met het grootste reizigerspotentieel. Tegelijkertijd wordt openbaar vervoer in beleid regelmatig beschouwd vanuit een economische (het verbeteren van de toegang tot tewerkstelling) en ecologische invalshoek (het verminderen van de uitstoot door personenauto's). Door deze trends riskeert de sociale functie van openbaar vervoer naar de achtergrond te verschuiven. Het vertalen van de sociale functie van het openbaar vervoer naar een marktgerichte, economische doelstelling is wellicht niet wenselijk omwille van twee redenen: enerzijds omdat openbaar vervoer vanuit een rechtvaardigheidsprincipe aan iedereen een bepaald niveau van toegang tot de samenleving zou moeten aanbieden (Martens, 2016), en anderzijds omdat openbaar vervoer een aantal gunstige effecten met zich meebrengt die niet als louter 'economisch' kunnen worden gekwalificeerd (Van Goeverden et al., 2006).

In wat volgt buigen we ons over de doelstellingen en de kwestie van het publieke karakter van het openbaar vervoer, als subcategorie van collectief vervoer. Dit doen we aan de hand van de case van het openbaar vervoer in Vlaanderen, georganiseerd door de Vlaamse overheid. Bovendien wordt kort geschetst wat we al weten over de openbaarvervoergebruikers. Vervolgens wordt aan de hand van politieke debatten en beleidsdocumenten onderzocht in welke mate er in de periode 1999-2020 sprake was van een verschuiving van de zwaartepunten binnen deze doelstellingen, met bijzondere aandacht voor het sociale aspect, zoals hierboven gedefinieerd. Ten slotte volgt een reflectie over de opportuniteiten en valkuilen in relatie tot de rol van het openbaar vervoer binnen de essentiële economie.

Achtergrond

Mogelijke doelstellingen van het openbaar vervoer

De kwaliteit, het nut, de kost voor de overheid, of de betaalbaarheid voor de reiziger: het zijn steeds weerkerende elementen in het maatschappelijk debat over openbaar vervoer in de meeste verstedelijkte regio's wereldwijd. Waar het zwaartepunt van de maatschappelijke discussie over openbaar vervoer precies ligt, hangt af van de context: soms ligt de nadruk op de kwaliteit van publieke dienstverlening in het algemeen, op de mate van bereikbaarheid van de stad of regio in kwestie, of op de inspanningen die de overheid al dan niet levert in functie van het leefmilieu en de omgevingskwaliteit.

Vaak gaat het over erg tastbare zaken, zoals de ticketprijs, de manier waarop ruimte op de weg aan de verschillende vervoerswijzen wordt toegewezen, stiptheid en frequentie van het aanbod, of de werkomstandigheden van het personeel. Zelden komen echter het uiteindelijke doel of de bestaansreden van het openbaar vervoer expliciet ter sprake. Bij wijze van inleiding geven we een overzicht van mogelijke doelstellingen vanuit de eerder besproken triade van het milieu, de economie en het sociale weefsel.

Ecologisch

Op diverse bestuursniveaus wordt van het openbaar vervoer heel wat verwacht in termen van leefmilieu en omgevingskwaliteit. Op macro-schaal bekeken is het duidelijk dat bijvoorbeeld de emissie van broeikasgassen per reizigerskilometer een stuk lager is bij gebruik van collectieve vervoermiddelen in vergelijking met individueel gemotoriseerd vervoer. In het bijzonder spoorwegsysteem (tram, metro, trein) zijn een stuk energie-efficiënter dan auto's (EEA, 2016). Bovendien is het gebruikelijk en relatief eenvoudig om elektrische voertuigen in te zetten in het openbaar vervoer, waardoor negatieve effecten op de lokale luchtkwaliteit kunnen worden vermeden. Daarnaast nemen collectieve vervoersmodi zelf relatief weinig ruimte in, en dragen ze bij tot compacte verstedelijking, opnieuw met een reductie van de vraag naar ruimte als gevolg.

Economisch

De verwachte bijdrage van het openbaar vervoer aan de economie situeert zich in het aanbieden van een alternatief voor de files op de weg, en in het verzekeren van de bereikbaarheid van stadscentra en andere gebieden met een hoge concentratie aan activiteiten.

Het eerste aspect wordt in de media en in politieke communicatie vaak gelijkgesteld met het 'bestrijden van de files', zelfs al bestaat er weinig wetenschappelijk bewijs dat congestie echt afneemt naarmate het aanbod aan openbaar vervoer verbetert (Beaudoin et al., 2015). Wat wel vaststaat is dat snel en kwalitatief openbaar vervoer op individueel niveau een alternatief kan bieden voor de file, dat in congestiegevoelige gebieden vaak ook sneller zal zijn dan de auto (Anderson, 2014).

Het tweede aspect heeft te maken met het ondersteunen van stedelijke economische systemen. Voor heel wat activiteiten, waaronder gespecialiseerde dienstverlening, hoger onderwijs, bestuursfuncties, cultuur, horeca en toerisme biedt de hoge dichtheid en onmiddellijke nabijheid van diverse bestemmingen, typisch voor een stadscentrum, een goede voedingsbodem. Tegelijkertijd is verkeersruimte in stadscentra schaars, en is het bijgevolg niet mogelijk om alle bezoekers met de auto te laten komen. De aanwezigheid van een performant openbaarvervoeraanbod is dus een belangrijke randvoorwaarde voor een goed functionerende binnenstedelijke economie, waarvan de dynamiek en aantrekkelijkheid gereflecteerd worden in de vastgoedprijzen (Ibeas et al., 2012; Chatman & Noland, 2011).

Sociaal

De relatie tussen sociale uitsluiting en verplaatsingen wordt expliciet gemaakt binnen het concept van bereikbaarheidsplanning: het kunnen bereiken van essentiële diensten is noodzakelijk om op een volwaardige manier aan de samenleving te kunnen deelnemen (Social Exclusion Unit, 2003; Stanley & Lucas, 2008). De nood aan mobiliteit tekent zich het duidelijkst af in dunbevolkte of afgelegen gebieden. Anderzijds is net in dichtbevolkte, stedelijke gebieden het aandeel gezinnen die niet over een auto beschikken, en bijgevolg grotendeels op het openbaar vervoer aangewezen zijn, veel groter (Allen & Farber, 2019). Vanuit dit perspectief heeft openbaar vervoer ook als doel vervoersarmoede te bestrijden. Op die manier bekeken bestaat de doelgroep van het openbaar vervoer voornamelijk uit minder kapitaalkrachtige leden van de bevolking. Maar zelfs voor deze doelgroep kan een uitsluitend effect optreden: lage inkomensgroepen kunnen mogelijk de aangerekende tarieven voor het gebruik van de dienst niet betalen.

Buiten dichtbevolkte, verstedelijkte gebieden is toegang tot mobiliteit bepalend voor de mogelijkheid om activiteiten buitenshuis te ondernemen (Golub & Martens, 2014). Dat geldt in randstedelijke gebieden, maar meer nog in landelijke of afgelegen gebieden (Lucas et al., 2018). Wie om diverse redenen niet met de auto rijdt, is daar aangewezen op alternatieven, waaronder het

openbaar vervoer. Zelfs in een land als België, waar gemiddeld ruim één auto per twee inwoners rondrijdt, gaat het om een belangrijk deel van de bevolking. Wie te jong, onvoldoende goed ter been of te onbemiddeld is, rijdt niet met de auto. Sommigen hebben geen rijbewijs, of mogen (tijdelijk) niet met de auto rijden. En wie deel uitmaakt van een gezin met een auto, kan die daarom nog niet naar believen gebruiken.

De triade als evenwichtsoefening

Sommige doelstellingen die beleidsmakers of activisten aan het openbaar vervoer toewijzen, passen moeilijker binnen één van de drie categorieën van duurzaamheid zoals hierboven omschreven. Openbaar vervoer kan bijvoorbeeld als hefboom gebruikt worden voor stadsvernieuwing, waarbij rijdende en geparkeerde auto's uit het straatbeeld verwijderd worden en de omgeving opnieuw aantrekkelijk wordt voor bewoners en publiekstrekkende activiteiten. Verder speelt openbaar vervoer ook een rol in het verbeteren van de verkeersveiligheid, door het lagere ongevalrisico in vergelijking met andere vervoerswijzen, maar ook door het aanbieden van vervoer aan wie mogelijk niet veilig met de auto kan rijden, bijvoorbeeld door een verminderd reactievermogen al dan niet veroorzaakt door vermoeidheid of alcoholgebruik.

In sommige contexten wordt van openbaar vervoer ook economische rendabiliteit op bedrijfsniveau verwacht, waarbij de verkoop van tickets en abonnementen ten minste de kosten zou moeten dekken (Rodrigue, 2020). In andere contexten krijgt het openbaar vervoer expliciet een sociaal herverdelende rol toegewezen, en wordt het een vehikel dat inkomsten uit belastingen gebruikt om de mobiliteit van de laagste inkomensgroepen te financieren (Starrs & Perrins, 1989).

Als we alle mogelijke doelstellingen samen bekijken, dan valt het op dat van het openbaar vervoer het meest verwacht wordt in verstedelijkte omgevingen. In dunbevolkte gebieden of op afgelegen locaties verzinkt de milieubijdrage gemakkelijk in het niet, is er geen sprake van problematische congestie, en is de algemene bereikbaarheid – weliswaar met de auto – voor de meeste mensen ook gegarandeerd als er geen sprake zou zijn van openbaar vervoer (Pucher & Renne, 2005). De sociale doelstelling blijft echter door alle geografische categorieën heen overeind: zowel in landelijke als in stedelijke omgevingen geraakt een deel van de bevolking zonder openbaar vervoer niet op zijn bestemming, of zou de korf van mogelijke bestemmingen een stuk kleiner zijn als er geen openbaar vervoer zou bestaan (Berg & Ihlström, 2019).

Het publieke karakter van het openbaar vervoer

Quasi alle hierboven onderscheiden mogelijke doelstellingen van het openbaar vervoer, met uitzondering van de doelstelling rond kostendekking, zijn publiek van aard, en illustreren waarom het openbaar vervoer deel uitmaakt van de essentiële economie. Het epitheton 'openbaar' betekent dus veel meer dan dat iedereen er gebruik van kan maken: het gaat om een dienst van openbaar belang die aan een aantal maatschappelijke noden tegemoetkomt. In die zin is het tot op zekere hoogte vergelijkbaar met onderwijs, gezondheidszorg of sociale huisvesting (als instrument om het universele recht op kwalitatief wonen te verzekeren).

Ondanks het duidelijk publieke karakter kunnen we openbaar vervoer volgens de economische theorieën over toegang tot goederen en hulpbronnen niet als een zuiver publiek goed omschrijven. Olson (1965) beschrijft een zuiver publiek goed als iets dat niet-uitsluitbaar en tegelijkertijd niet-rivaliserend is: iedereen heeft er toegang toe, en door er gebruik van te maken ontnemen je niemand anders de mogelijkheid om er zelf ook gebruik van te maken. Voorbeelden zijn zeedijken, straatverlichting, of defensie. Voor zuiver publieke goederen stelt Olson (1965) dat de staat deze moet produceren, en ook de staat is verantwoordelijk voor het tegengaan van freerider-gedrag.

Goederen die niet uitsluitbaar zijn maar wel rivaliserend, omdat de capaciteit beperkt is, noemen we common-pool resources (Ostrom, 1990) (Tabel 4.1). Glover (2011) stelt dat we openbaar vervoer als een common-pool resource moeten zien: iedereen heeft toegang, maar een zitplaats op de tram kan maar door één reiziger tegelijk gebruikt worden. Openbaar vervoer is hierin niet anders van aard dan de meeste andere transportvoorzieningen: ook de ruimte op de openbare weg is voor iedereen toegankelijk, maar tegelijkertijd slechts beperkt beschikbaar. Net zoals je zitplaats op de tram door niemand anders kan worden ingenomen, kan er zich geen andere auto bevinden daar waar jij zelf in de file aanschuift. Economen zien een common-pool resource als een hulpbron waarvan het gebruik moet gereguleerd worden om ze te beschermen tegen overconsumptie. Maar anders dan voor zuiver publieke goederen kan adaptieve regulering op een ander niveau dan dat van de staat worden georganiseerd, bijvoorbeeld binnen de gemeenschap die het goed gebruikt (Ostrom, 1990).

Deze overwegingen geven aan dat het op een harmonieuze manier doen sporen van de doelstellingen achter het openbaar vervoer met het organiseren en het reguleren ervan geen eenvoudige opdracht is. Het lijkt logisch dat de staat openbaar vervoer ‘produceert’, maar dat betekent daarom niet dat regulering niet op andere niveaus kan plaatsvinden, bijvoorbeeld op het niveau van gebruikersgroepen of geografisch afgebakende gemeenschappen. Ook de doelstellingen zouden contextgebonden accenten kunnen krijgen. In stedelijke agglomeraties zou het kunnen dat het economisch en ecologisch belang primeert boven het sociaal belang, terwijl dat in landelijke gebieden mogelijk omgekeerd zal zijn.

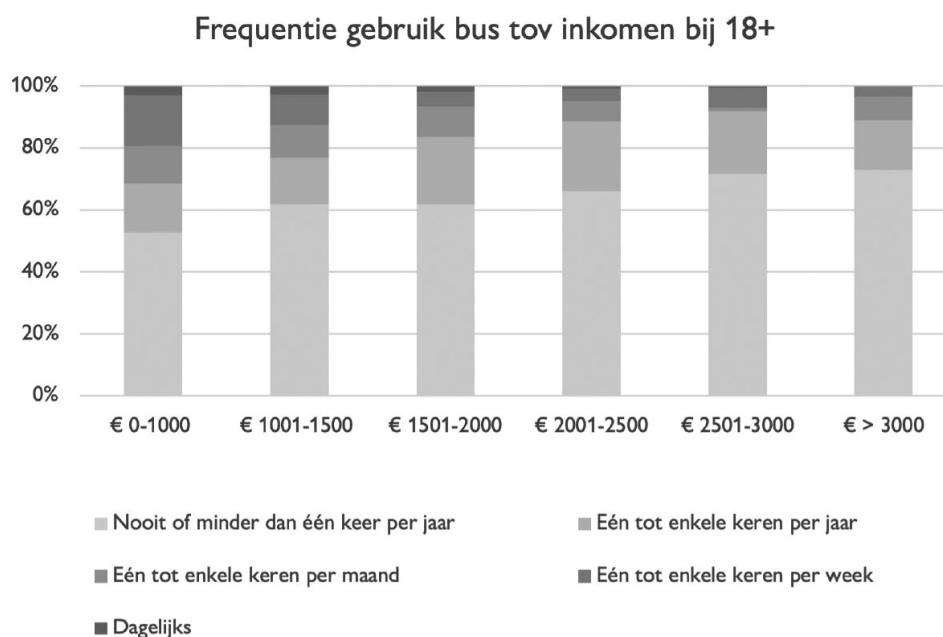
	Uitsluitbaar	Niet-uitsluitbaar
Rivaliserend	Private goederen: bv. voedsel, kleren, speelgoed, of ook: auto's	Common-pool resources: bv. water, vis, bos, of ook: openbare wegen, openbare vervoermiddelen, publieke laadpalen
Nietrivaliserend	Clubgoederen: bv. computerbestanden, kabeltelevisie, of ook: tolwegen (als de tol hoog genoeg ligt zodat geen congestie optreedt)	Publieke goederen: bv. defensie, straatverlichting, of ook: een netwerk van recreatieve wandelpaden

Tabel 4.1 - Classificatie van publieke en private goederen

Casestudie: openbaar vervoer in Vlaanderen

Het openbaar vervoer in Vlaanderen en zijn gebruikers

Momenteel wordt het stedelijke en regionale openbaar vervoer in Vlaanderen georganiseerd door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn. De primaire doelstelling van De Lijn zoals beschreven door de Vlaamse overheid is ‘het aanbieden van een waardig alternatief ... voor verplaatsingen met de auto’ (Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2021). In 2019 bood De Lijn ongeveer 201 miljoen voertuigkilometers aan en waren er meer dan 750 000 abonnementen in omloop (De Lijn, 2020). De Lijn heeft echter in 2019 besloten niet meer over de reizigers aantallen te communiceren tot wanneer een nieuw telsysteem op punt staat. Volgens het meest recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG) gebeuren 4,2 procent van alle verplaatsingen met bus, tram of premetro als hoofdivervoermiddel (Janssens et al., 2020). Ook het gros van het woon-schoolverkeer per bus wordt door dit cijfer gevat, dat in Vlaanderen niet door schoolbussen, maar wel door reguliere lijnen van De Lijn wordt opgevangen.



Figuur 4.1 - Gebruiksfrequentie bus bij meerderjarigen voor verschillende inkomensklassen (OVG 5.1, 5.2, 5.3, n=3864)

Over de sociaal-economische profielen van de bus- en tramgebruikers is echter weinig geweten. Het OVG (Reumers et al., 2016; Reumers et al., 2017; Janssens et al., 2018) toont bijvoorbeeld dat de gebruiksfrequentie van de bus varieert volgens inkomensklasse: lagere inkomensgroepen gebruiken vaker de bus dan hogere inkomensgroepen. We weten echter niet of hier een verschil bestaat tussen stad- en streeklijnen. Voor de tram – enkel beschikbaar in twee steden en aan de kust – is deze relatie tussen gebruik en inkomen niet terug te vinden. Uit de verplaatsingsdagboekjes van het OVG kunnen we wel afleiden dat 93 procent van de volwassenen die een verplaatsing maakten met het openbaar vervoer (n=87) geen auto ter beschikking hadden op het moment van de verplaatsing. Verder geeft onderzoek naar profielen van vervoersarmoede door Fransen et al. (2021) aan dat bij de specifieke doelgroep van mensen die zich doorgaans minder dan twee keer per week buitenshuis verplaatsen, het percentage van mensen die een abonnement van De Lijn bezitten hoger ligt (38 procent). Cijfers over de openbaarvervoergebruikers blijven dus fragmentarisch, en inzichten in de sociaal-economische profielen van de reizigers ontbreken grotendeels. Een betere kennis van de doelgroepen die gebruikmaken van het lokaal en regionaal openbaar vervoer, de redenen waarom, en voor welke bestemmingen, is cruciaal in het discours over de functies ervan.

De doelstellingen van De Lijn volgens de Vlaamse overheid (1999-2020)

In deze paragraaf gaan we na welke doelstellingen de Vlaamse overheid in de periode 1999-2020 voor het openbaar vervoer formuleerde. Hoe verhoudt de sociale functie ervan zich ten opzichte van de economische en ecologische functie?

Voor het beantwoorden van deze vragen baseren we ons enerzijds op een lezing van de regeerakkoorden van de Vlaamse regering en de beleidsnota's van de respectievelijke ministers, en anderzijds op de discussies over het gevoerde beleid in de commissies Mobiliteit en Openbare Werken¹ en de plenaire vergaderingen van het Vlaams parlement.

¹ Tussen 1999 en 2009 de commissie Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Beleidsperiode 1999-2003 (Regering-Dewael²)

In de Regering-Dewael met sp.a, Open VLD, Agalev (de toenmalige groene partij) en VU-ID zorgt minister van mobiliteit en openbare werken Steve Stevaert (sp.a) voor de decretale verankering van het concept 'basismobiliteit'³ (Stevaert, 1999). Basismobiliteit gaat uit van mobiliteit als fundamenteel recht. De overheid wordt daarmee verantwoordelijk om elke bewoner van een in de bestemmingsplannen als woongebied aangeduide zone een minimum aan verplaatsingsmogelijkheden te bieden. Het Decreet voorzag bovendien in een juridisch afdwingbaar recht op bediening met openbaar vervoer. Kinderen jonger dan 12 jaar en 65-plussers ontvingen een gratis abonnement van De Lijn, en er werd een tariefvermindering aangeboden voor abonneementhouders en lagere inkomens. De sociale rol van het openbaar vervoer komt als het speerpunt van de beleidsnota naar voor. Dit neemt niet weg dat zowel het regeerakkoord als de beleidsnota aandacht hebben voor de economische rol van het openbaar vervoer – met name het terugdringen van de congestie – en de realisatie van milieudoelstellingen (Vlaamse Regering, 1999).

In het parlement heerst er min of meer consensus over het belang van het terugdringen van vervoersarmoede en over de verantwoordelijkheid van de overheid hierin. Desalniettemin worden al gauw kritische vragen gesteld over de noodzaak om het openbaar vervoer gratis aan te bieden, omdat dit geen impact zou hebben op vervoersarmoede en tot overconsumptie van het openbaar vervoer zou leiden. De voornaamste zorg was dat de overheid de kost voor deze tickets moest bijpassen. Bovendien zou gratis openbaar vervoer noch de files oplossen noch een modal shift⁴ realiseren. We merken een constante afweging tussen de verschillende doelstellingen van het openbaar vervoer, welke van de doelstellingen prioriteit krijgen, en hoeveel budget hiervoor beschikbaar mag worden gesteld. Later volgt ook kritiek op het concept basismobiliteit zelf. Ondanks de stijgende reizigersaantallen volgens De Lijn, houden de files aan en is het autogebruik niet teruggedrongen. Er wordt zelfs in vraag gesteld of echt meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het is tekenend dat minister Stevaert er door een lid van de oppositie aan werd herinnerd dat hij de minister van Mobiliteit was, en niet die van Sociale Zaken (Decaluwé, 2000, p. 11). De kritiek komt overigens ook uit de meerderheid. Voornamelijk Open VLD vraagt zich af of het wel gerechtvaardigd is dat De Lijn zo een grote betoelaging krijgt voor een naar hun oordeel magere output.

Beleidsperiode 2004-2007 (Regering-Leterme)

De Regering-Leterme (Open VLD, CD&V en sp.a) houdt de lijn van de basismobiliteit aan, hoewel het regeerakkoord het belang van een 'efficiënte inzet van de middelen' sterk beklemtoont (Vlaamse Regering, 2004, p.61). Bovendien stelt het regeerakkoord dat het openbaar vervoer primair moet worden ingezet voor woon-werk- en woon-schoolverkeer, als middel om files te doen afnemen. Uit de beleidsnota van de bevoegde minister Van Brempt (sp.a), die overigens niet enkel Mobiliteit,⁵ maar ook Gelijke Kansen in haar portefeuille had, komt de sociale rol van het openbaar vervoer echter bijzonder prominent naar voor (Van Brempt, 2004). Ze beschouwt mobiliteit als middel 'om kansen letterlijk en figuurlijk bereikbaar te maken'. Maar, op basis van de debatten in het Vlaams

² Voor de periode 2003-2004 was Bart Somers Vlaams minister-president en Gilbert Bossuyt minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

³ Decreet betreffende de Organisatie van het Personenvervoer over de Weg, B.S., 21 augustus 2001.

⁴ Een verschuiving van verplaatsingen met de auto naar alternatieve modi, zoals bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de fiets, of te voet.

⁵ Tijdens de beleidsperiode 2004-2007 waren Mobiliteit en Openbare Werken – eerder uitzonderlijk – twee aparte bevoegdheden. De ministerpost voor Openbare Werken – met een veel groter werkingsbudget – ging naar Kris Peeters (CD&V). Er kwam overigens veel kritiek op het opsplitsen van de twee bevoegdheden.

Parlement en de commissie kunnen we afleiden dat basismobiliteit als middel om de sociale doelstelling van het openbaar vervoer te realiseren, meer en meer onder druk komt te staan. Het zogenaamde aanbodmodel van basismobiliteit zou een snelle en vlotte ontsluiting van grote attractiepolen, zoals bedrijventerreinen, verhinderen.

Doorheen de legislatuur verscherpt het debat. De lage kostendekkingsgraad van enkele lijnen komt onder vuur te liggen. Er worden steeds meer kritische vragen gesteld over effectiviteit en efficiëntie. De zogenaamde 'lege bussen die aan luchtvervoer doen' (Peumans, 2004, p. 84) zijn hiervan het symbool. Minister Van Brempt blijft basismobiliteit verdedigen met sociale argumenten: 'De belbussen zijn economisch niet rendabel. [...] Maar ze zijn wel sociaal rendabel' (Van Brempt, 2006, p. 14). De discussies draaien voortdurend rond dezelfde thema's: welke maatregelen dragen het meest bij aan een toename van het openbaarvervoergebruik? Daarbij worden doorstroming en stiptheid – of het gebrek eraan – gecontrasteerd met het gevoerde prijzenbeleid (in casu gratis openbaar vervoer en lage tarieven). Volgens de oppositie werkt basismobiliteit niet, want de files blijven aanhouden. Het succes van basismobiliteit wordt niet afgemeten aan de mate waarin het slaagt om het recht op mobiliteit te verzekeren, maar wel aan het verminderen van de congestie, een economische doelstelling dus.

Beleidsperiode 2009-2014 (Regering-Peeters II)

De Regering-Peeters II (CD&V, N-VA en sp.a) houdt vast aan basismobiliteit – vermoedelijk omdat sp.a nog steeds in de regering zit – maar de bocht is ingezet: 'De Lijn verlegt verder de focus naar het netmanagement, zodat het aanbod steeds meer vraaggestuurd verloopt. We bereiken een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening' (Vlaamse Regering 2009, p. 42). Het woord 'basismobiliteit' is afwezig in zowel het regeerakkoord als in de beleidsnota van bevoegd minister Crevits en het begrip 'kostendekkingsgraad' doet zijn intrede (Crevits, 2009). In het parlement blijft de minister basismobiliteit verdedigen, zij het met meer voorbehoud dan haar socialistische voorgangers. De opmaak van een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn leidt tot stevig debat. De Inspectie van Financiën geeft het ontwerp van de beheersovereenkomst een negatief advies, onder andere omdat het geen kerntaak van De Lijn zou zijn om aan armoedebestrijding te doen. De minister is het daarmee 'absoluut oneens', maar voor bijvoorbeeld Open VLD is het advies nogmaals het bewijs dat basismobiliteit de overheid op kosten jaagt (Vlaams Parlement, 2011).

De minister blijft beklemtonen dat de regering streeft naar de realisatie van basismobiliteit, maar benadrukt tegelijkertijd dat ze in de beheersovereenkomst met De Lijn 'streeft naar het inzetten van de meest efficiënte openbaarvervoermiddelen' (Kesteloot, 2011, p. 12). De minister ambieert een hogere kostendekkingsgraad, maar waarschuwt het parlement dat het een huzarenstukje zal zijn om dat te realiseren. Ze laat toe om de tarieven te differentiëren en basismobiliteit strikter te interpreteren. Bovendien noemt ze haar aanpak vraaggestuurd, door meer in te zetten op woon-werkverkeer (Vlaams Parlement, 2011).

Beleidsperiode 2014-2019 (Regering-Bourgeois)

Aan het verhaal van basismobiliteit komt een definitief einde bij de Regering-Bourgeois (CD&V, N-VA en Open VLD) onder minister Ben Weyts (N-VA). In de beleidsnota wordt openbaar vervoer beschouwd als middel om een modal shift te organiseren en files te verminderen (Weyts, 2004). De Lijn moet concurrentieel worden ten opzichte van de auto door het aanbod op de vraag af te stemmen. Tegelijkertijd vermeldt de nota dat '[m]et een gericht aanbod [...] vervoersarmoede vermeden [wordt].'

De werking van het openbaar vervoer wordt hertekend volgens de principes van 'basisbereikbaarheid',⁶ een hiërarchische logica waarbij het treinnet als de ruggengraat van het openbaarvervoernetwerk wordt beschouwd. De Lijn moet via een kernnet de centra en de belangrijkste attractiepolen van voorstedelijke en interstedelijke gebieden verbinden. In samenwerking met de nieuw opgerichte vervoerregio's moet het openbaarvervoerbedrijf ook instaan voor het aanvullend net dat kleinere gemeenten verbindt met zowel het kernnet als het treinnet. Ten slotte volgt het vervoer op maat waartoe bijvoorbeeld leerlingenvervoer, vervoer voor mensen met een beperking, maar ook de belbussen, behoren. Hier krijgt de vervoerregio de regie volledig in handen. Lokale of private actoren kunnen deze vorm van vervoer verzorgen. De Vlaamse overheid ziet het met andere woorden niet meer als haar taak om vervoersarmoede terug te dringen, maar richt zich op het bedienen van de grootste assen met een focus op woon-werk- en woon-schoolverkeer, en beschouwt de economische doelstelling dus als de voornaamste.

De klemtoon voor De Lijn ligt op '[v]oldoende eigen vervoersinkomsten, een optimale bezettingsgraad van de voertuigen, het juiste voertuig op de juiste plaats [...] en een vlotte doorstroming' (Vlaamse Regering, 2014, p.40). De kritiek in het parlement komt, weinig verrassend, vanuit de sp.a: 'Er zullen dus minder bussen rijden, maar ze zullen wel duurder zijn' (Vandenbroucke, 2014). Ook bekritiseert de sp.a het afschaffen van het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers: '[Dit] ondergraaft en miskent volledig de sociale functie van het openbaar vervoer' (Vandenbroucke, 2014). De sp.a staat evenwel alleen in haar pleidooi voor gratis openbaar vervoer. De andere partijen willen af van de 'gratiscultuur die absoluut niet geleid heeft tot een verhoging van het aantal reizigers' (Brouwers, 2014) of beschouwen de gratis abonnementen 'als een vorm van omgekeerde herverdeling' (Rzoska, 2014). De zogenaamde 'fetisj van socialistisch beleid' (Jans, 2014) wordt afgezet tegen de wens om van De Lijn een 21e-eeuws performant overheidsbedrijf te maken. Tegelijkertijd blijven alle partijen erkennen dat openbaar vervoer een belangrijk instrument is om mensen uit het sociaal isolement te halen.

Beleidsperiode 2019-heden (Regering-Jambon)

De Regering-Jambon in dezelfde samenstelling (N-VA, CD&V, Open VLD) met bevoegd minister Lydia Peeters gaat op hetzelfde elan verder (Vlaamse Regering, 2019). Basisbereikbaarheid wordt geoperationaliseerd, de klemtoon blijft woon-werk- en woon-schoolverkeer, en De Lijn moet verder werken aan efficiëntie en kostendekkingsgraad (Peeters, 2019). Het vervoer op maat moet deze legislatuur worden uitgerold, hoewel het nog koffiedik kijken is naar de concrete invulling. Vooral de oppositie stelt hierover kritische vragen, maar ook liberale parlementsleden identificeren mogelijke problemen: 'Zullen steden en gemeenten moeten bijleggen om een openbaar vervoer te krijgen dat meer performant, duurzamer en meer op maat is?' (Van Volcem, 2021). De Vlaamse overheid beschouwt het niet als haar taak om in te staan voor de zogenaamde last mile. Daarvoor wordt er gerekend op vrijwilligers en de privésector, waardoor privatisering van (een deel van) het openbaar vervoer naar voor geschoven wordt. Merk op dat het schoolvervoer in het buitengewoon secundair onderwijs hier niet als openbaar vervoer wordt beschouwd, maar wel onder de bevoegdheid van dezelfde minister valt. In het najaar van 2021 bleek uit een uitgebreid debat in de media dat dit bijzonder type van leerlingenvervoer zo georganiseerd is dat vele leerlingen elke dag meerdere uren op de bus moeten doorbrengen, en dat geen van de betrokkenen deze praktijk verdedigbaar vindt (DS, 2021).

Reflectie op de casestudie

⁶ Juridisch verankerd in het Decreet betreffende de Basisbereikbaarheid (12/06/2019)

Politieke breuklijnen en verschuivende visies

Blikken we terug op twintig jaar openbaarvervoerbeleid, dan stellen we vast dat er in grote lijnen consensus bestaat over het feit dat het openbaar vervoer zowel een sociale, een economische als een ecologische rol te vervullen heeft. De partijen verschillen wel van mening over het belang van elk van die rollen. De sociale functie van het openbaar vervoer wordt nooit ontkend, wel ontstaat regelmatig een verhit parlementair debat over hoe ruim die sociale rol moet worden ingevuld, en welke actor of welk overheidsniveau voor die rol moet instaan. Bovendien wordt het begrip kostendekkingsgraad steeds vaker gebruikt als manier om de efficiëntie van het openbaar vervoer te meten, zoals bijvoorbeeld in de benchmarkingstudie van De Lijn uit 2020 (Boussauw et al., 2020). Het verhogen van de kostendekkingsgraad wordt op die manier een doel op zich. De sociale rol is de voorbije jaren in het defensief geraakt, ten voordele van vooral de economische functie, met name als instrument voor het creëren van een modal shift en het bestrijden van congestie. Meer recent werd deze rol aangevuld met het verbeteren van luchtkwaliteit en het halen van klimaatdoelstellingen.

Overkoepelend mobiliteitsbeleid en differentiatie gebruikersgroepen

De analyse van de debatten en beleidsteksten toont aan dat het belang van een overkoepelend mobiliteitsbeleid vaak niet expliciet erkend wordt in politieke debatten over het openbaar vervoer. Men vindt het problematisch dat het openbaar vervoer voor slechts een zeer klein aandeel van de verplaatsingen instaat, maar de oorzaak daarvan wordt enkel bij het openbaar vervoer zelf gelegd, onder meer bij de interne werking van De Lijn en de praktische uitwerking van het concept basismobiliteit, en niet bij het overkoepelend Vlaams mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Als debatten gaan over doorstroming, dan komen autobeperkende maatregelen af en toe aan bod, maar dergelijke intenties leiden doorgaans tot zeer beperkte realisaties.

Afstemmen van ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid

In de debatten over de rol van het openbaar vervoer valt op dat ruimtelijk beleid doorgaans amper ter sprake komt. Zo wordt frequent verwezen naar de ‘absurditeit’ en ‘inefficiëntie’ van de lege of laagbezette bussen. Dat deze lage bezettingsgraad veroorzaakt wordt door verspreide bebouwing en het ontbreken van activiteitenclusters, wordt niet benoemd, noch wordt de complexiteit van het organiseren van performant openbaar vervoer in woongebieden met lage dichtheden erkend. Deze kruisbestuiving tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening vormt een vicieuze cirkel, die niet doorbroken kan worden door in te zetten op slechts één van beide aspecten. De oplossing ligt daarbij dus niet alleen in het verbeteren van de mobiliteit, maar ook in het verder strategisch verdichten in de nabijheid van zowel activiteitenclusters als woonkernen.

Besluit: pistes en valkuilen voor de toekomst

In dit hoofdstuk hebben we aangetoond dat de doelstellingen van het openbaar vervoer in Vlaanderen volatiel zijn en mee-evolueren met wijzigende politieke visies en coalities. Tegelijkertijd zijn de politiek geformuleerde doelstellingen niet steeds consequent. Een sprekend voorbeeld is de verwachting dat De Lijn zowel de files zal bestrijden, een gebiedsdekkend aanbod zal voorzien, en tot op zekere hoogte kostendekkend zal zijn. In de praktijk echter is de ruimtelijke en sociale context waarin een specifieke lijn wordt uitgebaat sterk bepalend voor de functie van die lijn. Net zoals bij de trein zijn er bus- en tramlijnen die eerst en vooral het stadscentrum bereikbaar maken, terwijl andere lijnen vooral gebruikers aantrekken die anders thuis zouden gebleven zijn. Om meer zicht te krijgen op de werkelijke functie van het openbaar vervoer, willen we suggereren om lijnprofielen te gaan onderzoeken en onderscheiden. Daaruit zal blijken dat een bepaalde lijn beter geschikt is om

autopendelaars van de weg te halen, terwijl een andere adequater is om mensen met weinig andere vervoersopties te bedienen. Zowel de achterliggende doelstelling als de operationele uitwerking zal voor beide lijntypes verschillend zijn. De hervormde vervoerregio's kunnen hier een belangrijke rol in spelen, meer bepaald rond de organisatie van het vervoer op maat. Maar, de vervoerregio's zullen budgetneutraal moeten werken. Dit betekent dat wanneer er ergens aanbod wordt verhoogd, er elders in het aanbod zal moeten worden geschrapt (De Mol et al., 2021). Hierdoor is de manoeuvreerruimte van de vervoerregio's erg klein.

Wanneer keuzes gemaakt worden over investeringen, dan wordt momenteel eerst en vooral gekeken naar de reizigersaantallen als evaluatiecriterium, zonder differentiatie tussen potentiële gebruikersgroepen. Een voorbeeld hiervan zijn de prestigieuze investeringsprojecten, waaronder de sneltramprogramma's Brabantnet en Spartacus die voornamelijk de regionale gaten in het spoorwegnet van de NMBS moeten invullen. Hoewel de investeringen in nieuwe prestigeprojecten groeien, is het exploitatiebudget voor De Lijn tussen 2009 en 2020 met slechts 12 miljoen euro gestegen. Over dezelfde tijdsperiode werd De Lijn geconfronteerd met een toename van de operationele kosten met 240 miljoen euro, die volledig opgevangen werd door hogere ticketprijzen en besparingen (Descheemaeker, 2020).

De overgang van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid' als organisatorisch principe steunt niet op een volwaardige kennisbasis over de profielen van de gebruikers. Zo is een duidelijk zicht op de omvang en types van vervoersarmoede een belangrijk hiaat in de nieuwe operationele aanpak, waarbij De Lijn vooral de efficiëntie van de bovenliggende netten moet verzekeren. Het vervoer op maat – een belangrijke schakel in de verplaatsingsketen van mensen met verminderde mobiliteit – wordt voornamelijk overgelaten aan de vervoerregio's, de facto dus aan de gemeenten.

Verder is het duidelijk dat de kennis over de (potentiële) gebruikers en doelgroepen – en de reden van hun verplaatsing – beperkt is. Dataverzameling gebeurt te fragmentarisch, waardoor een helder beeld van de noden van (potentiële) reizigers ontbreekt. Zo is het op basis van de vandaag beschikbare gegevens onmogelijk te weten wie baat heeft bij specifieke keuzes, wie afhankelijk is van bepaalde lijnen en wie schade ondervindt bij een wijzigende dienstregeling. Het recente debat over de wijzigende frequenties en afgeschafte haltes bij de opzet van de vervoerregio's is daar een mooi voorbeeld van (De Boeck, 2021). Maar als we erkennen dat het openbaar vervoer deel uitmaakt van de essentiële economie, en ten minste voor het deel van de bevolking dat van dit openbaar vervoer afhankelijk is in een basisbehoefte moet voorzien, dan is dit soort kennis onontbeerlijk.

Als we het openbaar vervoer als een common-pool resource beschouwen, dan kan volgens Ostrom (1990) planning en regulering op het niveau van de lokale of regionale gemeenschap mogelijk tot betere resultaten leiden. Het zou inderdaad kunnen dat het nieuwe organisatorische niveau van de vervoerregio toelaat om lokale vervoersnoden nauwkeuriger in te schatten, en dus tegemoet te komen aan onze bezorgdheid over het gebrek aan kennis daarover. Tegelijkertijd blijft het nodig om over exploitatie- en investeringsbudgetten centraal te beslissen, onder meer om de financiële solidariteit tussen de verschillende vervoerregio's te verzekeren. Dat net op dat centrale niveau de sociale doelstelling van het openbaar vervoer duidelijk aan draagvlak heeft ingeboet, doet twijfel rijzen over de erkenning ervan als een publieke dienst en als een cruciaal onderdeel van de essentiële economie.

Referenties

- Allen, J., & Farber, S. (2019). Sizing up transport poverty: A national scale accounting of low-income households suffering from inaccessibility in Canada, and what to do about it. *Transport Policy*, 74, 214-223.
- Anderson, M. L. (2014). Subways, strikes, and slowdowns: The impacts of public transit on traffic congestion. *American Economic Review*, 104(9), 2763-2796.
- Beaudoin, J., Farzin, Y. H., & Lawell, C. L. (2015). Public transit investment and sustainable transportation: A review of studies of transit's impact on traffic congestion and air quality. *Research in Transportation Economics*, 52, 15-22.
- Bentham, J., Bowman, A., de la Cuesta, M., Engelen, E., Ertürk, I., Folkman, P., Froud, J., Johal, S., Law, J., Leaver, A., Moran, M., & Williams, K. (2013). Manifesto for the foundational economy. CRESC Working Paper 131.
- Berg, J., & Ihlström, J. (2019). The importance of public transport for mobility and everyday activities among rural residents. *MDP Social Sciences*, 8(2).
- Borgato, S., Maffii, S., & Bosetti, S. (2021). People on low incomes and unemployed persons in *Rethinking Mobility Poverty*, Edited by Kuttler, T. & Moraglio, M., New York: Routledge.
- Boussauw, K., Lauwers, D., Van Eenoo, E., & Fransen, K. (2020). Hoe openbaar zijn onze bussen en trams, *De Standaard*, 15 december.
- Brouwers, K. (2014), Commissievergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, 10, geraadpleegd via <https://www.vlaamsparlament.be/plenairevergaderingen/926536/verslag/927601>.
- Chatman, D. G., & Noland, R. B. (2011). Do public transport improvements increase agglomeration economies? A review of literature and an agenda for research. *Transport Reviews*, 31, 725-742.
- Crevits, H. (2009). Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 2009-2014, Brussel: Vlaams Parlement.
- Decaluwé, C. (2000). Handelingen Commissievergadering Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, nr. 70. Brussel: Vlaams Parlement.
- De Boeck, A. (2021). Onderzoek: welke impact heeft het hervormde openbaar vervoer straks op de reiziger? *De Morgen*, 1 februari [online]. Beschikbaar op: <https://www.demorgen.be/nieuws/onderzoek-welke-impact-heeft-hethervormde-openbaar-vervoer-straks-op-de-reiziger~bbe08690>.
- De Lijn (2020). Jaarverslag De Lijn 2019. Beschikbaar op: <https://www.delijn.be/nl/overdelijn/organisatie/structuur-en-bestuur/algemene-vergadering.html> (geraadpleegd op 9 februari 2021).
- De Mol, J., Desmedt, L., Broeckaert, M., & Claes, D. (2021), Hoe De Lijn gaat van basismobiliteit naar basisonbereikbaarheid, *De Morgen*, 16 februari.
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021). Openbaar vervoer. Geraadpleegd op 16 februari 2021: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-enopenbare-werken/openbaar-vervoer>.

Descheemaeker, M. (2020). Voorzitter: 'Meer besparen bij De Lijn is niet mogelijk'. De Tijd, 16 januari. Beschikbaar op: <https://www.tijd.be/politiekeconomie/belgie/vlaanderen/voorzitter-meer-besparen-bij-de-lijn-is-nietmogelijk/10199579.html> (geraadpleegd op 16 februari 2021).

DS (2021). Vlaanderen maakt 1,8 miljoen euro vrij voor leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. De Standaard, 3 september. Beschikbaar op: https://www.standaard.be/cnt/dmf20210903_95083389.

EEA (2016). TERM 2016: Transitions towards a more sustainable mobility system. Copenhagen: European Environmental Agency.

Elkington, J. (1997). *Cannibals with Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford: Capstone.

Fransen, K., Vertriest, M., Bracke, A., Delespaul, S., & Vandenbroeck, E. (2021). Minder mobiel, een bewuste keuze? Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen. Leuven: Mobiel 21.

Froud, J., Johal, S., Moran, M., Salento, A., & Williams, K. (2018). *Foundational Economy. The Infrastructure of Everyday Life*. Manchester: Manchester University Press.

Glover, L. (2011). Public transport as a common pool resource. Presented at the Australasian Transport Research Forum, Adelaide.

Golub, A., & Martens, K. (2014). Using principles of justice to assess the modal equity of regional transportation plans. *Journal of Transport Geography*, 41, 10-20.

Hensher, D. A., & Beesley, M. E. (1992). Privatisation of public transit: Lessons from the wider experience. Presented at the Australian Bus and Coach Association Annual Conference, Perth.

Ibeas, Á., Cordera, R., dell'Olio, L., Coppola, P., & Dominguez, A. (2012). Modelling transport and real-estate values interactions in urban systems. *Journal of Transport Geography*, 24, 370-382

Jans, L. (2014). Commissievergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, 10, geraadpleegd via <https://www.vlaamsparlament.be/plenairevergaderingen/926536/verslag/927601>.

Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2018). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.3 (2017-2018), Hasselt: Instituut voor Mobiliteit. Janssens, D., Paul, R., & Wets, G. (2020), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.4 (2019-2020), Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.

Kesteloot, R. (2011), Handelingen Commissievergadering Mobiliteit en Openbare Werken, nr. C98-OPE9, Brussel.

Kronlid, D. (2008). Mobility as capability. *Gendered mobilities*, 15-34.

Lucas, K., Philips, I., Mulley, C., & Ma, L. (2018). Is transport poverty socially or environmentally driven? Comparing the travel behaviours of two lowincome populations living in central and peripheral locations in the same city. *Transportation Research Part A*, 116, 622-634.

Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2012). *Who benefits from new transportation infrastructure? Using accessibility measures to evaluate social equity in public transport provision*. Accessibility Analysis and Transport Planning: Edward Elgar Publishing.

Martens, K. (2016). *Transport Justice: designing fair transportation systems*. New York: Routledge.

Olson, M. (1965). *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*. Harvard University Press.

Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Peeters, L. (2019). *Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 2019-2024*. Brussel: Vlaams Parlement.

Peumans, J. (2004). *Verslag namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie aan de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën en Begroting, Stuk 15, nr.4-I*, Brussel: Vlaams Parlement.

Pucher, J., & Renne, J. L. (2005). Rural mobility and mode choice: Evidence from the 2001 National Household Travel Survey. *Transportation*, 32, 165-186.

Reumers, S., Polders, E., Janssens, D., Declercq, K., & Wets, G. (2016). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1 (2015-2016)*. Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.

Reumers, S., Declercq, K., Janssens, D., & Wets, G. (2017). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.2 (2016-2017)*. Hasselt: Instituut voor Mobiliteit.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780429346323>.

Rzoska, B. (2014). *Commissievergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, 10, geraadpleegd via <https://www.vlaamsparlement.be/plenairevergaderingen/926536/verslag/927601>*.

Social Exclusion Unit (2003). *Making the connections: final report on transport and social exclusion: summary*.

Stanley, J., & Lucas, K. (2008). Social exclusion: What can public transport offer? *Research in Transportation Economics*, 22(1), 36-40.

Starrs, M., & Perrins, C. (1989). The markets for public transport: The poor and the transport disadvantaged. *Transport Reviews*, 9, 59-74.

Stevaert, S. (1999). *Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 1999-2004*, Brussel: Vlaams Parlement.

Vandenbroucke, J. (2014). *Plenaire vergadering Vlaams Parlement, 13, geraadpleegd via <https://www.vlaamsparlement.be/plenairevergaderingen/926536/verslag/927601>*.

Van Brempt, K. (2004). *Beleidsnota Mobiliteit 2004-2009*, Brussel: Vlaams Parlement.

Van Brempt, K. (2006). *Handelingen Commissievergadering voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, C113, OPE10*, Brussel: Vlaams Parlement.

Van Goeverden, C., Rietveld, P., Koelemeijer, J., & Peeters, P. (2006). Subsidies in public transport, *European Transport \ Trasporti Europei*, 32, 5-25.

Van Volcem, M. (2021). *Commissievergadering Commissie Mobiliteit en Openbare Werken, geraadpleegd via <https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1391750/verslag/1394791>*.

Vlaams Parlement (2011). Handelingen Commissievergadering Mobiliteit en Openbare Werken, nr. C98-OPE9, Brussel.

Vlaamse Regering (1999). Regeerakkoord 1999-2004. Een nieuw project voor Vlaanderen. Brussel.

Vlaamse Regering (2004). Regeerakkoord 2004-2009: Vertrouwen geven, verantwoordelijkheid nemen. Brussel.

Vlaamse Regering (2009). Regeerakkoord 2009-2014. Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden. Voor een vernieuwende, duurzame en warme samenleving. Brussel.

Vlaamse Regering (2014). Regeerakkoord 2014-2019: vertrouwen, verbinden, vooruitgaan. Brussel.

Vlaamse Regering (2019). Regeerakkoord 2019-2024. Brussel.

Weyts, B. (2014). Beleidsnota Mobiliteit & Openbare Werken 2014-2019. Brussel: Vlaams Parlement.