

Vlaams regeerakkoord 2024-2029: met de handrem op vooruit

De vorige regeerperiode werd vooral gekenmerkt door de gefaseerde uitrol van de basisbereikbaarheid en het ontbreken van elke ambitie in het Vlaams stads- en streekvervoer. **TreinTramBus keek dan ook met belangstelling uit naar de plannen van de nieuwe Vlaamse regering. Maakt die wel werk van een modal shift en een betere doorstroming?**

Vraaggestuurd

“Om die uitdagingen het hoofd te bieden en onze mobiliteit duurzamer te maken, zijn duidelijke keuzes nodig. We vertrekken daarbij vanuit de mobiliteitsvraag, zowel voor de infrastructuur als voor de vervoersorganisatie. We voeren een vraaggericht mobiliteits- en investeringsbeleid”, zo begint het hoofdstuk Mobiliteit en Openbare werken van het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029. Keuzes maken zal nodig zijn, want de middelen zijn schaars en een en-en-beleid, waarbij de overheid alle vervoersmodi faciliteert, betekent in de praktijk dat de auto nog steeds het merendeel van de ruimte en budgetten opsoupeert.

Er moet vraaggestuurd worden gewerkt. Minister Annick De Ridder lanceerde ooit een website waar burgers lege lijnbussen konden melden. Lege bussen laten rijden kan uiteraard nooit de bedoeling zijn, maar de vraag is wel wat we doen om die bussen vol te krijgen: een betere ruimtelijke ordening, een betere doorstroming en betrouwbaarheid, meer comfort? Kijken we bovendien alleen naar de vervoersvraag van mensen die gaan werken of studeren of ook naar de vervoersvraag voor recreatie en sociale contacten? Bij de basisbereikbaarheid ligt de focus zeer sterk op woon-werk- en woon-schoolvervoer. Over waarom er zoveel auto's op onze wegen rijden, worden veel minder vragen gesteld.

Investerings

Hier luidt het dat “de focus van de investeringen komt te liggen op projecten die bijdragen tot onze welvaart, verkeersveiligheid, be-

reikbaarheid en die een antwoord bieden op de onderhoudsnoed, waarbij investeringen zo maximaal mogelijk een bijdrage leveren aan de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen.” Als de Vlaamse Regering dit meent, moet een project als Oosterweel eigenlijk sterk worden bijgestuurd, zodat alle ooit geplande tramuitbreidingen opnieuw op de rails worden gezet. Ook in de Vlaamse Rand moet er een beter evenwicht komen tussen investeringen in de heraanleg van de Brusselse ring en die in fiets en openbaar vervoer.

Wanneer het wat concreter wordt, lezen we in het regeerakkoord en de beleidsnota van De Ridder toch vooral een lijstje van autoprojecten, met Gentspoort als enig project met een duidelijke focus op de tram. We hadden hier ook het Brabantnet verwacht, tramprojecten rond Antwerpen of de projecten voor hoogwaardig busvervoer die in enkele vervoerregio's op tafel liggen. Voor de werken aan de ringwegen rond Antwerpen en Brussel komt er wel een extra minderhinderaanbod met tram en bus. Dat bestond in 2004 ook voor de vernieuwing van de Antwerpse en zorgde toen voor een blijvende reizigersgroei in de regio Antwerpen.

De Lijn

Het hoofdstuk over De Lijn begint met een open deur: “Elke Vlaming verwacht van zijn openbaar vervoersbedrijf een efficiënte, klantgerichte en betrouwbare dienstverlening”, om daarna te vermelden dat De Lijn nog altijd voor een gigantische uitdaging staat om het vertrouwen van de reiziger terug te winnen en een performant openbaarvervoersbedrijf te worden. Dat de door de drie vorige Vlaamse regeringen opgelegde besparingen en slecht voorbereide hervormingen daar niet vreemd aan zijn, vergeten we voor het gemak even.

In de vorige legislatuur moest De Lijn de meubelen redden om het vervoer op maat op gang te krijgen, maar het Vlaams Departement Mobiliteit krijgt nu de rol van modusneutrale regisseur die een geïntegreerd investeringsprogramma opstelt en als vervoersautoriteit toeziet op de uitvoering van de basisbereikbaarheid en het openbaredienstcontract door De Lijn. Die blijft alvast tot 2035 de interne Vlaamse vervoerexploitant. Er is ook geen sprake meer van het idee om een hele vervoerregio aan te besteden.

Nieuwe voertuigen

“We voorzien deze legislatuur forse investeringen in trams en bussen en voorzien een groeipad tegen het einde van de legislatuur van



Laat ze maar komen, die elektrische bussen!

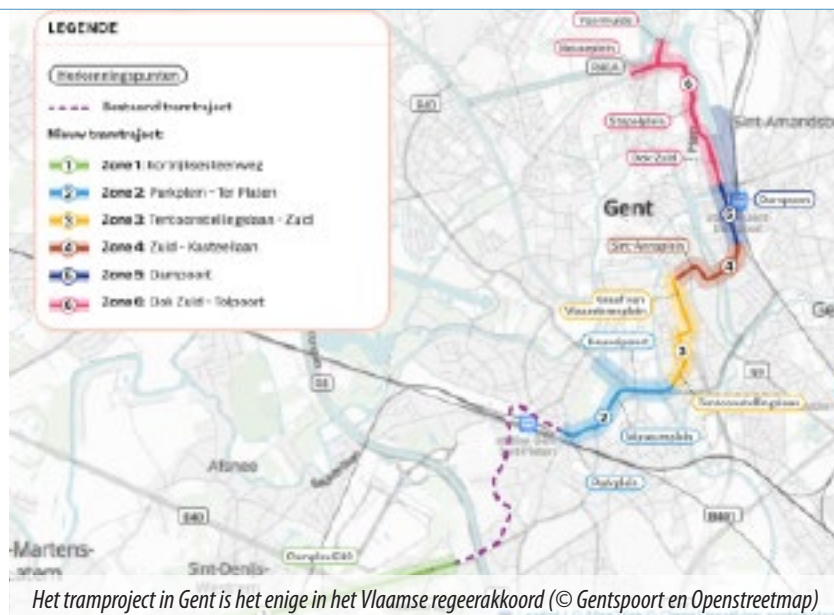
Foto Rudy De Ceunynck

de exploitatiemiddelen van De Lijn.” Ook hier vallen wel wat kanttekeningen te maken. De Lijn krijgt in 2025 een eenmalige investeringsimpuls van 400 miljoen extra. De Lijn heeft met verschillende bus- en tramconstructeurs nog zgn. raamcontracten lopen, maar tussen de bestelling van een bus en de levering ervan verstrikt tegenwoordig twee jaar. Bovendien is de aanpassing van stelplaatsen aan elektrische voertuigen een complex en moeizaam proces. Met die 400 miljoen kan De Lijn haar voertuigenpark wellicht terug op een aanvaardbaar niveau brengen. Het “forse” bedrag van 400 miljoen verbleekt trouwens nogal sterk bij de bedragen voor investeringen in ons wegennet en bij de kostenstijging voor het Oosterweelproject, waarvan het totale prijskaartje inmiddels oploopt tot meer dan 10 miljard (!) euro. Aan de investeringen in tram- en busprojecten zal dat alvast niet liggen, want die zijn jaren geleden allemaal in stilte afgevoerd.

Tegen medio 2025 worden de nieuwe vervoersplannen geëvalueerd. Die evaluatie en de telcijfers van De Lijn moeten duidelijk maken waar het net moet worden versterkt en welke blinde vlekken er nog zijn. Die analyse zal de basis vormen voor de toewijzing van extra exploitatiemiddelen vanaf 2026. Hopelijk wordt ook eens kritisch gekeken naar de budgettaire verschillen tussen de regio's. Sommige regio's hebben per inwoner veel minder budget dan andere, wat zich ook vertaalt in een beperkter en minder aantrekkelijk aanbod. In de regio Mechelen kan het hele aanbod dan weer niet worden volledig worden gereden bij gebrek aan rijvaardige bussen.

Doorstroming

“We zorgen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer door in te zetten op meer busbanen, eigen beddingen voor bus en tram en slimme verkeerslichten.” Dat klinkt goed, maar deze belofte is al zo oud als de gewestvorming. Nog nooit waren onze files zo lang. Zonder beleidsomslog op het gebied van ruimtelijke ordening of het aanpakken van fiscale anomalieën – de nog steeds groeiende



Het tramproject in Gent is het enige in het Vlaamse regeerakkoord (© Gentspoort en Openstreetmap)

vloot salarismotoren en al de elektrische wagens – rijden we ons de volgende jaren volledig vast. Die verkeerscongestie maakt ons stads- en streekvervoer trager en minder betrouwbaar. De dienstregelingen telkens verder oprekken kost bovendien veel extra budget, voertuigen en chauffeurs en die heeft De Lijn niet.

De vervoersarmoede is door de basisbereikbaarheid nog groter geworden. Door het strekken van lijnen en de bundeling op frequente hoofdsteden moeten sommige kleinere dorpskernen zich tegenwoordig behelpen met de flexbus. Voor wie echt geen andere optie heeft, is dat beter dan niets, maar niemand laat zijn auto staan voor een flexbus die je vooraf moet boeken. In de Vlaamse Rand en in sommige steden waar de stedelijke wijkbediening wegvalt, rijdt er bovendien geen flexbus. Zo ontstaat stedelijke vervoersarmoede omdat de afstand naar de halte voor sommige mensen te groot wordt.

Tariefvrijheid en meer eigen inkomsten

Tot vandaag worden de tarieven van De Lijn goedgekeurd door de Vlaamse regering. Vanaf 1 januari krijgt De Lijn maximale vrijheid om haar eigen tarieven te bepalen en worden alleen de sociale, inkomensgerelateerde tarieven en het kader voor het doelgroepenbeleid nog door de Vlaamse regering vastgelegd. Tegelijk krijgt De Lijn de opdracht om te werken aan ticket- en tariefintegratie met de andere aanbieders van openbaar vervoer.

Dat wordt een moeilijke opgave, want vanaf 2026 moet De Lijn jaarlijks 50 miljoen euro extra inkomsten zien te vinden, een bedrag dat vanaf 2027 wordt opgetrokken tot 70 miljoen euro. In 2023 bedroegen de vervoersontvangsten van De Lijn 184 miljoen euro. De exploitatiebudgetten stijgen in 2026 en 2027 met 50 miljoen (niet-cumulatief), in 2028 en 2029 met resp. 100 en 125 miljoen euro. De eerste jaren moet De Lijn haar extra exploitatiemiddelen eigenlijk zelf financieren met nieuwe inkomsten. Abonnementen zijn vandaag vrij goedkoop, maar een aanzienlijke tariefverhoging is alleen verdedigbaar als ook de ernstige kwaliteitsproblemen worden aangepakt, waaronder de slechte doorstroming. Daarvoor hangt De Lijn af van de wegbeheerder: het Vlaams Gewest en de steden en gemeenten.

En voor de reizigers?

Inpraak en participatie komen in het Vlaams regeerakkoord meermaals aan bod, maar niet in het hoofdstuk mobiliteit. Er komt wel een evaluatie van de vervoerregio's. Die zal TreinTramBus alvast te baat nemen om meer aandacht te eisen voor diegenen die de vervoersvraag sturen: de reizigers. Reizigers vragen geen lege bussen; wel een betrouwbare, stipte en comfortabele dienstverlening met aandacht voor alle verplaatsingsmotieven.

Stefan Styne