

Basisbereikbaarheid: top of flop?

De commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams parlement besprak op 29 januari 2026 een rapport van de Vlaamse Vervoersautoriteit over de invoering van basisbereikbaarheid. Wat leren we uit het rapport?

Kritisch rapport

Met basisbereikbaarheid zou het aanbod voortaan de vraag van bus- en tramreizigers volgen. Het rapport stelt vast dat bij deze grote hervorming 3.247 bushaltes verdwenen. Lokale besturen klagen dat de bussen hun gemeente links laten liggen en reizigers zijn sceptisch over de flexbussen die ze moeten reserveren.

Door het veranderen van de telmethode en de coronacrisis is de impact van het invoeren van basisbereikbaarheid op de reizigersgroei moeilijk aantoonbaar. In 2025 telde De Lijn 704.000 abonnees, vijf procent meer dan in 2023. Het aantal reizigers op het kern- en aanvullend net steeg van 357 miljoen in 2023 tot 373 miljoen in 2025, minder dan de door studiebureau Deloitte voorspelde zeven procent vooruitgang. De vraag is of de “winst” geen gevolg is van de strengere controles. Bovendien daalde het marktaandeel van het openbaar vervoer in Vlaanderen tussen 2019 en 2024 van 7,4 procent naar 5,8 procent, mede door de coronacrisis.

Volgens het evaluatierapport werd een vraaggericht systeem ingevoerd, zonder dat de vraag goed gekend was. Er bestaan onvoldoende data over waarom mensen kiezen voor het openbaar vervoer en welke drempels hen tegenhouden. Vraaggestuurd wordt geïnterpreteerd als bezettingsgraad. Die bezetting is echter afhankelijk van veel factoren: stiptheid, regelmaat, avondritten en haltecomfort. De voorbije jaren gingen die zaken net achteruit. Werden de reizigers die voor extra inkomsten en een hogere kostendekking moesten zorgen niet weggejaagd? Is de lagere kostendekkingsgraad niet het gevolg van een hervorming waarvoor er te weinig middelen waren?

De Lijn zit duidelijk in een neerwaartse spiraal. De verslechterde dienstverlening en de lagere gebiedsdekking doen passagiers afhaken. Daardoor is de bezetting te laag met als gevolg een nieuwe besparing.

Zeer veel klachten

Het regende klachten over De Lijn. Hun aantal daalde weliswaar van bijna 90.000 in 2024 naar 80.000 in 2025, maar dat blijft nog steeds heel veel. De Vlaamse Ombudsdienst noteerde in 2024 ook vijftig procent meer klachten dan het jaar voordien.

Vooral op het vlak van stiptheid, netheid, overstaptijd en niet-gerechten ritten kan het beter.

De Vervoersautoriteit ziet nog een tweede probleem: ‘Het nieuwe netwerk werd gefaseerd ingevoerd. Ondertussen werd dat basisnetwerk echter ingeperkt omwille van besparingen, operationele problemen en beperkte middelen bij De Lijn.’ Met andere woorden, wat heb je als vervoerregio aan je plannen als je partner voortdurend de buikriem moet aanhalen?

Kostendekking en efficiëntie nemen af

Dat De Lijn moet besparen, heeft te maken met de ambities van de Vlaamse regering om de productiviteit en de kostenefficiëntie te verbeteren. Maar wat zien we in het rapport van de Vervoersautoriteit? Tussen 2019 en 2024 is de zogenoemde kostendekkingsgraad fors gedaald: van 38,5 procent in 2019 naar 30,5 procent in 2024. Dat heeft volgens het rapport te maken met sterk toegenomen kosten. ‘Die zijn te wijten aan de inflatie én aan het niet aanpassen van de tarieven’, luidt het. In 2023 besliste toenmalig minister Lydia Peeters (Anders) dat De Lijn twee indexeringen van de ticketprijzen moest overslaan.

De productiviteit van bussen en chauffeurs is min of meer constant gebleven. Voor de trams is er een daling.

60 procent van de buskilometers zijn reizigersritten, 40 procent zijn lege of opleidingsritten. De dynamische bezetting is constant gebleven ten opzichte van 2023: 10,8 reizigerskilometer per beladen kilometer. In Limburg is er een daling met 20 procent. Nochtans was het de bedoeling van basisbereikbaarheid om die bezetting net te verhogen.

Peperduur flexvervoer

Het flexvervoer moest de hiaten opvullen waar er buslijnen en/of -haltes verdwenen. In de praktijk blijkt dat de berg een muis heeft gebaard. ‘Over alle vervoerregio's heen zijn er tijdens de spits een



Lokaal busje in Beernem

Foto Jacques Peeters

147-tal flexbusjes onderweg', staat in het rapport. In 2024 waren er 1.129.600 flexreizigers, 0,3 procent van het totale reizigersaantal van De Lijn. In 2025 was er een stijging met 18 procent naar 1.305.000. Maar het budget is met bijna 100 procent gestegen: van 29 miljoen euro voor de belbussen naar 57 miljoen euro voor de flexbussen. Dat noemt het rapport geen succes maar een falen, getuige de vele lege flexbussen met gemiddeld 1,58 reizigers. 'Dat is nauwelijks meer dan de gemiddelde bezetting van personenwagens tijdens de spits ...

Het flexvervoer is een bijzonder inefficiënt systeem om de gaten op te vullen die men eerst heeft gecreëerd. Wanneer komt er een grondige evaluatie van het flexvervoer?

Minister De Ridder gaf toe dat 57 miljoen euro voor 0,3 procent van de reizigers niet optimaal is, maar het is net bedoeld om nog fijnmazig openbaar vervoer te voorzien waar er geen massatransport is.

De Vervoersautoriteit is sceptischer: 'Voor wat de efficiëntie betreft, zien we in zo goed als alle vervoerregio's dat de streefwaarde niet gehaald wordt.'

Ook de toegankelijkheid blijft achter. Volgens het masterplan moet vijftig procent van de halten toegankelijk zijn tegen 2030. Afhankelijk van de regio is dit nu maar 9 tot 34 procent.

Geen evaluatie van gebruiksgemak en vervoersarmoede

De 'customer effort score' die aangeeft hoe makkelijk reizigers het vinden om het openbaar vervoer te nemen, daalt over de hele lijn en nog het meest bij de inclusiedoelgroepen. Met andere woorden: meer reizigers vinden het moeilijker om een bus of tram te nemen dan voor de hervorming.

Ook de vervoersarmoede werd niet geëvalueerd, terwijl het de belangrijkste kritiek was op de invoering van basisbereikbaarheid. Waarom werd vervoersarmoede niet



Meer reizigers vinden het moeilijker om een bus of tram te nemen.

Foto Jacques Peeters

geëvalueerd en zal dat bij de volgende evaluatie wel gebeuren?

Vervoerregio's buitenspel gezet

'De vervoerregio's moeten tijdig en gestructureerd de nodige informatie krijgen om hun advies en hun beslissingen grondig te onderbouwen', stelt de Vervoersautoriteit. Nu lijkt het er veeleer op dat ze buitenspel worden gezet. Getuige de vele klachten van vervoerregio's en lokale besturen over snoeien in het aanbod van De Lijn. 'Er wordt aan ons gevraagd waar er bespaard kan worden, terwijl er net nood is aan meer dienstverlening', zei de Brugse burgemeester Dirk De fauw vorig jaar.

Aanbevelingen

Het evaluatierapport besluit met tien aanbevelingen. Ten eerste moeten de vervoerregio's zicht hebben op de beschikbare budgetten. In het voorjaar is er een werkgroep opgestart met De Lijn en het Departement MOW om hierop een antwoord te bieden.

Een andere aanbeveling is om het basissetwerk te herstellen. Iedere vervoerregio heeft immers na grondig onderzoek een regionaal mobiliteitsplan opgemaakt dat werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. In dat kader maakten de vervoerre-

gio's ook ov-plannen. De bedoeling was om dat netwerk gefaseerd in te voeren. Door besparingen en operationele problemen bij De Lijn werd dat netwerk echter nooit volledig gerealiseerd. Volgens de Vervoersautoriteit was dat beter wel gebeurd omdat de verschillende schakels samenhangen en elkaar beïnvloeden.

Een andere aanbeveling is om het decreet Basisbereikbaarheid na te leven. Dat geeft aan de vervoerregioraden immers adviesbevoegdheid over het kernnet en beslissingsrecht over het aanvullend net en het vervoer op maat. Dat is niet gebeurd.

In haar antwoord op deze kritiek zei minister De Ridder dat het niet de bedoeling van het uitbreidingsbeleid (vanaf 1 januari 2027) is om de geschrapte bussen terug in te leggen. Er zal gekeken worden naar het potentieel en wat in aanmerking komt voor een uitbreiding in het kern- en aanvullend net, omdat daar massavervoer inzit, bijvoorbeeld in Antwerpen, Gent en Leuven. En daarnaast wordt fijnmazig gekeken naar bijkomend potentieel voor een uitbreiding van het flexvervoer.

Jacques Peeters

Bron: www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/beleidsthemas/vervoersautoriteit