



De overgang naar vervoersregio's moet budgetneutraal gebeuren. © Getty Images

Lokale besturen hebben voortaan meer inspraak in busnetten

Nieuwe busnetten botsen op oude problemen

Met de aftrap van alle vijftien vervoersregio's krijgen lokale besturen vanaf dit jaar meer grip op de organisatie van het openbaar vervoer. Maar ze botsen op dezelfde grenzen als De Lijn. 'Met dit budget komt ons openbaar vervoer geen meter vooruit.'

VAN ONZE REDACTEUR
JEFF POPPELMONDE
BRUSSEL | 'Al wat De Lijn doet, kunnen zij naar eigen zeggen beter. Laat hen dat maar eens bewijzen.' Wanneer steden en gemeenten kritiek hadden op De Lijn - en dat is de afgelopen jaren vaak gebeurd - wees minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) telkens naar de nakende uitrol van de 'vervoerregio's'. Daarin zitten lokale besturen samen met De Lijn rond tafel om de lokale busnetten uit te tekenen. Begin dit jaar gaan de vijftien vervoersregio's van start.

Ze passen in het project van de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid (zie inzet). In zeventien steden en gemeenten weten ze intussen al min of meer hoe dat in zijn werk gaat. Ze maakten deel uit van een van de proefprojecten in Mechelen, Aalst, Antwerpen en de Westhoek, en kunnen dus nu al evalueren.

Het idee - meer betrokkenheid van de lokale besturen en mobiliteitsbeleid over de gemeentegrenzen heen - kan rekenen op brede steun, net als het principe 'basisbereikbaarheid'. 'Eindelijk zullen bussen geen zinloze toertjes meer door woonwijken rijden', zegt Willem Wevers (N-VA), schepen van Mobiliteit in Kortrijk. Aan ideeën, voorstellen en suggesties was in de proefregio's dan ook geen gebrek. Maar harde resultaten - in

de vorm van goedgekeurde mobiliteitsplannen of uitgewerkte concepten voor het vervoer op maat - bleven meestal uit. De lokale besturen botsten op uitdagingen die ook voor De Lijn al niet onbekend waren.

Meer met zelfde budget

De overgang naar basisbereikbaarheid gebeurt 'budgetneutraal', schreef Weyts in een nota: de Vlaamse overheid zal niet meer geld voor openbaar vervoer op tafel leggen dan vandaag. De lokale besturen die hoopten dat met meer inspraak alles beter zou worden, werden al in de proefperiode met de voeten op de grond gezet. 'Met dit budget komt ons openbaar vervoer geen meter vooruit', zegt Lies Laridon (CD&V), burgemeester van Diksmuide.

De plannen die in de vervoersregio's werden uitgetekend, 'betonen absoluut geen drastische omslag van het huidige aanbod', stelt Roger Kesteloot, directeur-generaal bij De Lijn, vast. En dat na jarenlange kritiek. 'Zonder extra budget kan dat moeilijk anders. Dan moet alles op een weegschaal en zijn de mogelijkheden tot een beter aanbod beperkt', duidt Kesteloot uit eigen ervaring.

Bij lokale besturen is de vrees groot dat zij op het einde van de rit zelf met geld over de brug zullen moeten komen, vooral voor de or-

'Zonder extra budget moet alles op een weegschaal en zijn de mogelijkheden tot een beter aanbod beperkt'

ROGER KESTELOOT
Directeur-generaal De Lijn

ganisatie van vervoer op maat. En geld, klinkt het unisono, hebben ze niet. 'De steden hebben misschien busjes op overschot, maar wij niet', zegt Koen Mettepenningen (CD&V), schepen in Hamme. Wim Arbjyn uit Berlaare vreest zelfs 'dat ons openbaar vervoer er achteraf nog slechter aan toe zal zijn dan vandaag'.

Maar minister Weyts is niet meteen van plan om bij te springen. Het uitgangspunt is 'dat zij meer kunnen met evenveel geld', zei hij in het parlement. N-VA-schepenen steunen hem. 'Het geld moet vooral efficiënter worden uitgegeven', zegt Koen Kennis (N-VA), schepen van Mobiliteit in Antwerpen.

Iedereen op een lijn

Een tweede uitdaging waar De Lijn op botst, en die nu ook

Lokale besturen die hoopten dat met meer inspraak alles beter zou worden, werden al in de proefperiode met de voeten op de grond gezet

Basismobiliteit wordt basisbereikbaarheid

Het openbaar vervoer in Vlaanderen is vandaag gebaseerd op het model van 'basismobiliteit'. Iedereen moet een bushalte ter beschikking hebben binnen 750 meter. Dat systeem maakt plaats voor een vraaggestuurd systeem dat basisbereikbaarheid heet. Steden en gemeenten krijgen meer inspraak in het busnet van De Lijn en worden verantwoordelijk voor het opzetten van 'vervoer op maat'. Dat moet blind spots invullen: plaatsen waar de lijnbus niet komt. Het kan bestaan uit bussen, maar evengoed uit bijvoorbeeld deelsystemen. Bij de aftrap van de vervoersregio's moeten nog cruciale knopen worden doorgehaakt. De belangrijkste: zal de prijs van een buskaartje in Vlaanderen overal gelijk blijven of zullen de vervoersregio's ook daarvoor kunnen beslissen? (pg)

speelt in de vervoersregio's, zijn de uiteenlopende noden en verlangens van de lokale besturen. Geld voor de buslijn die voor de ene gemeente cruciaal is, zou de ander liever elders besteden. Voordien hakte De Lijn knopen door, maar nu mogen de gemeenten het orderlijk beslechten.

Die oefening blijkt niet overal eenvoudig. 'Iedereen moet uiteindelijk aan zijn eigen burgers en kiezers verantwoording afleggen', zegt burgemeester van Poperinge Christof Dejaegher (CD&V). 'En de inwoners van de ene gemeente liggen niet wakker van de mobiliteitsproblemen in de naburige gemeenten'. Gevolg: 'Iedereen kijkt naar zichzelf. Dat maakt een geheel smeden moeilijk'. In de meest uitgestrekte regio, de hele provincie Limburg en haar 44 gemeenten, lopen ze zich alvast warm.

Dat de onderlinge relaties ook niet altijd in evenwicht zijn, is een bedenking die vooral in Antwerpen weerklinkt. 'Ons overleg is een teleurstelling', zegt Dany Bosteels (Open VLD), schepen in Boom. 'Antwerpen en de rand trekken alles naar zich toe. De knooppunten erbuten worden stiefmoederlijk behandeld.'

Koen Kennis ontkent dat. 'Wij hebben daar geen baat bij. Het netwerk rondom ons is cruciaal', zegt de Antwerpse schepen. Maar het gaat ook over expertise. Een stad als Antwerpen heeft een grote mobiliteitsdienst, met ervaring en inzicht. 'In de kleinere gemeenten kunnen ze daar geen beroep op doen', zegt Roger Kesteloot van De Lijn. Hij pleit voor meer ondersteuning om onevenwichten tegen te gaan. Minister Weyts kondigde al aan dat die er zal komen.

'2020 onhaalbaar'

Toch blijft een ruime meerderheid van de lokale bestuurders geloven in het overlegmodel. Alleen: 'Het vraagt tijd om los te komen van eigen grenzen en verworvenheden', zegt Guido Vaganée, burgemeester voor de N-VA in Bonheiden en voorzitter van de vervoersregio Mechelen. 'Want als er eens over kan worden gepoliseerd, is het wel mobiliteit'.

Hij maakt het concreet: 'In onze regio zullen uiteindelijk 800 gemeenteraadsleden het mobiliteitsplan moeten goedkeuren. Ik ben hoopvol dat het kan lukken, maar vrees voor hen die nu nog aan het proces moeten beginnen'. De bedoeling is dat de in 2019 opgestelde mobiliteitsplannen in 2020 zichtbaar worden op de weg. Maar in die timing geloven slechts weinigen nog.

Supportersgeweld op jeugdkampioenschap wielrennen

'Ouders competitiever dan jonge renners zelf'

De Belgische jeugdkampioenschappen baanwielrennen werden zondag ontsierd toen ouders en supporters op de vuist gingen.

zetten we bij de jeugd in op plezier in plaats van op winnen. Zo veranderden we bijvoorbeeld de startorde bij het jeugdveldrijden. Het is niet langer de ranking, maar wel een loting die bepaalt wie waar start. Op die manier staan zwakkeren ook eens vooraan. Je wilt niet weten hoeveel haatmail van ouders en supporters er gekomen is na die beslissing. Al is het gelukkig wel een minderheid die zo hard roept. Maar zoals bij alles vallen die natuurlijk het hardst op.' (csn)

BRUSSEL | 'Schrijpend om zien dat supporters/ouders mekaar te lijf gaan op een (jeugd) wielervedstrijd voor de ogen van 15-16-17 jarigen', schreef Lotto Soudal-renner Jasper De Buyst zondag op Twitter nadat hij was gaan kijken naar een pistewedstrijd voor de jeugd in Gent.

Er werd bitsig gekoerst, maar er gebeurde niets uitzonderlijks', vertelt hij in *Het Nieuwsblad*. 'En toch ontstond plots op de tribune ruzie tussen ouders en supporters. Eerst was er een scheldpartij, daarna kwam het tot duwen, trekken en zelfs slagen. Jonge coureurs van 16 en 17 jaar moesten tussenbeide komen. Jammer. Dergelijke problemen zijn al groot genoeg binnen het voetbal, laat dat alstubielt uit het wielrennen blijven.'

Gisteren werd nog onderzocht wat de precieze omstandigheden waren van de vechtpartij. 'Het was de eerste keer in dertig jaar dat ik zo iets meemaakte', zegt Jos Smets, algemeen directeur van de Belgische Wielerbond die het kampioenschap organiseerde.

Haatmail

Volgens Frank Glorieux, evo van Cycling Vlaanderen, valt het op 'dat net zoals in andere sporten ouders vaak veel competitiever ingesteld zijn dan de jonge renners zelf'. Al twee jaar



Jasper De Buyst. © pg

