



## **Opschrift**

Vergadering van 8 oktober 2024

Nummer: 2024\_MV\_00452

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Anton Vandaele: Impact Vlaams regeerakkoord op openbaar vervoer stad Gent**

Raadslid(-leden):

Anton Vandaele - Groen

Bevoegd: Filip Watteuw

## **Omschrijving van de vraag**

**Toelichting:**

Sinds maandag 30 september staat het nieuwe regeerakkoord van de Vlaamse regering officieel online. De Vlaamse regering maakte in haar verklaringen forse beloftes als het gaat over openbaar vervoer. In het regeerakkoord kan men lezen: "We voorzien deze legislatuur forse investeringen in trams en bussen en voorzien een groeipad tegen het einde van de legislatuur van de exploitatiemiddelen van De Lijn." (pg 38)

Deze verhoging van budgetten is meer dan nodig. De Gentse buitenwijken en vooral ook landelijke gemeenten kreunen onder de afgeschafte haltes en verminderde bereikbaarheid sinds de start van het nieuwe vervoersplan. Daarnaast kon De Lijn nooit voldoende haar infrastructuur onderhouden wegens de gebrekkige exploitatie- en investeringsbudgetten; denk maar aan de lange werken aan tramsporen in de Kortrijksepoortstraat.

De vraag rijst dan ook meteen of de investeringen en het 'groeipad' voor exploitatie voldoende zullen zijn om aan al deze noden te voldoen. Er moet immers een serieuze financiële achterstand ingehaald worden. Ik focus graag op de Gentse context voor mijn vragen.

**Vraag:**

- Wat is in het algemeen de impact van het nieuwe regeerakkoord op het Gentse openbaar vervoer?
- Het regeerakkoord vermeldt expliciet de landelijke gebieden, wat niet meer dan terecht is. Ook de steden blijven echter met noden zitten. Denk maar aan de vele kinderen en jongeren die niet meer (rechtstreeks) naar school kunnen reizen, of aan lijn 16 waar de stad zelf 500.000 moet investeren. Zullen er ook investeringen vloeien naar de centrumsteden? Of zal de stad nog steeds een taak moeten opnemen die niet de hare is?

- De huidige Gentse bestuursploeg heeft in deze bestuursperiode, o.a. met het vervoersarmoedeplan, sterk ingezet op de meest kwetsbaren in onze stad en hun mobiliteitsnoden. Je kunnen verplaatsen is een recht. Zitten er in het nieuwe regeerakkoord hefboomen om dit verder aan te pakken?

## **Antwoord**

Misschien aangeven dat ik vind dat het volgende stadsbestuur in december als een van de eerste taken zou moeten hebben dat er contact zou worden opgenomen met de Vlaamse minister van mobiliteit om de noden voor Gent heel duidelijk te verwoorden en met de minister te bespreken.

Er moeten nog beleidsbrieven komen die één en ander concretiseren maar als ik kijk naar de tekst van het regeerakkoord dan is de enige vermelding van Gent in het stuk over mobiliteit gaat over Gentspoort, waar budget voor vastgelegd wordt. Dat is zeer goed nieuws uiteraard, dat is een zeer belangrijke investering waar de voorbije jaren vanuit de stad onder meer door het mobiliteitsbedrijf hard op is gewerkt maar dit zal nog wel wat werk vergen, het zal nog wel 2 legislaturen duren voor die tram volledig rijdt.

Het Vlaamse regeerakkoord belooft te 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. Ook dat is goed en dat is belangrijk. Ook daarvoor onze steun.

Het akkoord erkent verder het belang van openbaar vervoer in de strijd tegen vervoersarmoede, maar doet geen uitspraken over concrete nieuwe inspanningen die in het vooruitzicht worden gesteld. De intentie is er maar concrete lijnen zijn niet uitgewerkt. De ticketprijzen mogen vanaf 1 januari vrij worden verhoogd, alleen (en gelukkig maar) de sociale, inkomensgerelateerde tarieven en het kader voor het doelgroepenbeleid zullen nog door de Vlaamse Regering vastgelegd worden. Voor de rest krijgt De Lijn de vrije hand. Wat vanuit de bedrijfslogica van De Lijn op zich een interessante piste is maar waar ik mijn hart voor vasthou voor het openbaar vervoer. Dat zal met zich meebrengen dat het openbaar vervoer duurder zal worden. Meer betalen voor openbaar vervoer, ik denk dat dat geen goede zaak is.

Van gratis openbaar vervoer voor kinderen en jongeren of voor kwetsbare doelgroepen is geen sprake.

De jacht op zwartrijders zal opgevoerd worden. De controle wordt verscherpt en de inning van boetes wordt “geoptimaliseerd” zodat iedereen die betrapt wordt ook effectief betaalt.

Inspanningen om meer chauffeurs aan te trekken en te houden heb ik niks van teruggevonden in het regeerakkoord, ik denk dat dat zeker zal moeten opgenomen worden door de minister van mobiliteit want dat is momenteel één van de grote problemen.

Er wordt éénmalig 400 miljoen investeringen voorzien in trams en bussen deze legislatuur, een goeie zaak, met een groeipad voor de exploitatiemiddelen. Er komt ook een groeipad voor het vervoer op maat. Maar wat een beetje onduidelijk is wat dat groeipad concreet betekent. Ik weet dat dat groeipad serieus gaat moeten zijn als we een beetje op niveau willen komen.

Die 400 miljoen is goed, dat is een smak geld. Ik hoop dat we na decennia van onderinvesteringen dat daar een aanzienlijk deel van naar Gent mag komen. We hebben het echt nodig om ervoor te zorgen dat niet opnieuw hele stukken tramlijn buiten gebruik gezet worden wegen te onveilig. We hebben dat meegemaakt de laatste jaren dat stukken tramlijn plots buiten gebruik waren. En naar elektrische bussen natuurlijk, want ook daar hebben we een grote inhaalbeweging te doen. We hebben er nu denk ik zes. Dat is beschamend weinig dus ik ga er van uit dat er daar voor gezorgd zal worden. Pas daarna gaat het in de tekst van het regeerakkoord ook over het aanbod. Dat is een stukje waar we allemaal toch reikhalzend naar uitkeken, en waar we het hier in de commissie ook al vaak over gehad hebben dat in sommige delen van Gent het aanbod was weggevallen.

De Lijn krijgt de vrijheid om operationele bijstellingen te doen aan het openbaarvervoernet in overleg met de vervoerregio's. Daar is geen concreet budget of doelstelling opgeplakt, maar de tekst bepaalt wel dat de "vervoersautoriteit" de verschillende vragen om blinde vlekken aan te pakken moet analyseren en toetsen aan de principes van de basisbereikbaarheid, de ambities inzake modal shift, het aanpakken van vervoersarmoede, en dat de gekozen versterkingen het grootste effect moeten hebben op de vervoersvraag, zónder daarbij de kostendekkingsgraad uit het oog te verliezen. Dat is een behoorlijke lijst voorwaarden. Ik heb de indruk, maar misschien begrijp ik het niet helemaal juist dat dit vooral een bevestiging is van het principe van de basisbereikbaarheid. Ik zie daar geen grote breuken met de budgetneutraliteit die eigenlijk de moeilijkheid is. De budgetneutraliteit zet De Lijn in een soort carcan naar aanbod. Als we nog eens zes jaar op die manier moeten werken dan wordt het heel moeilijk.

Vooraf die kostendekkingsgraad baart me persoonlijk zorgen.

Het ziet er immers niet naar uit de mensen die in het nieuwe net uit de boot gevallen zijn dat diesnel hun bushalte of busfrequentie snel zullen terugkrijgen, tenzij De Lijn zeer snel zelf voor meer inkomsten kan zorgen. En dan kom je weer bij die ticketprijs. Als men het daar gaat halen dan zou wel eens heel moeilijk kunnen worden voor openbaar vervoer. Ik vind dit spijtig. We hadden gehoopt dat deze regering de urgentie van de signalen uit de verschillende vervoerregio's beter zou vatten en prioritair zou inzetten op een verbetering van het aanbod en de dienstverlening, in plaats van zo hard de nadruk te leggen op het verhogen van de inkomsten en de verbetering van de doorstroming. We zullen hier vanuit de stad en vanuit de vervoerregio dus op moeten blijven hameren. U weet dat de vervoersregio Gent, de 23 gemeenten, bij de opening van een hoppinpunt met blue bikes in De Pinte ook stelling heeft genomen ten aanzien van de Vlaamse regering dat het echt noodzakelijk is om die budgetneutraliteit los te laten en de gaten die er vallen, aan te pakken.

---