

Meer opinie? Krijg op woensdag en zondag gratis onze nieuwsbrief OPINIEMAKERS. Inschrijven kan via demorgen.be/opiniemakers

opinie.



Openbaarvervoerheffing kan nieuwe lente inluiden

Luc Desmedt, bestuurslid Reizigersbond, en Johan De Mol van Universiteit Gent.

Duurzame mobiliteit vraagt ingrijpende maatregelen. De uitrol van de Vlaamse vervoerregio's – in principe nochtans een goed idee – mist ambitie, kwaliteit en middelen. Een openbaarvervoerheffing kan het dreigend tekort aanvullen. Om basisbereikbaarheid te verzekeren wordt Vlaanderen sinds vorig jaar ingedeeld in vijftien vervoerregio's. Evenveel regionaden adviseren over het kernnet en bepalen het aanvullend busnet en vervoer op maat. Na jaren bekibbelen op exploitatiemiddelen, zelfs op het kernnet De Lijn, dreigt een nieuwe besparingsronde. Bijkomend budget is nergens bepaald. Of gemeentebesturen dreigende tekorten zullen bijpassen, valt te betwijfelen. De praktijk in de proefregio's bewijst daarenboven dat gemeentebesturen niet op de hoogte zijn van de voorstellen die in de vervoerregioraad worden besproken. Sommige gemeentebesturen zijn zelfs niet aanwezig. Inspraak zonder inzicht leidt tot uitspraak zonder uitzicht. De Lijn-directeur Kesteloot pleit terecht voor ondersteuning van kleinere gemeenten zonder een volwaardige mobiliteitsdienst. Maar welke ondersteuning?

Onbetrouwbare gegevens

De Lijn werkt nog steeds met dubieuze 'kritieke prestatie-indicatoren' (KPI). Onbetrouwbare reizigersdata, want niet iedereen valideert de Lijnkaart. Waarom investeert de minister niet in automatische telapparatuur, zoals bij de Brusselse MIVB, waar uitstappers wel geteld worden? Nu worden deze onbetrouwbare gegevens gebruikt in de verdeling van de buslijnen tussen De Lijn en de gemeentebesturen. Het is onduidelijk op welke objectieve gronden exploitatie- en investeringsbudgetten voor het openbaar vervoer worden toegekend. Bijvoorbeeld: de Vlaamse regering versterkt de tram in Antwerpen én blokkeert tegelijk de (lokaal) gewenste uitbreiding van het Gents tramnet. Onbegrijpelijk: het circulatieplan (toenemend tramgebruik in Gent) verantwoordt een aanbodverhoging; in Antwerpen weigert men een gelijkgrondse vrije trambaan. Efficiënte middelenbesteding? In feite worden de minst drukke en 'moeilijkste' buslijnen afgestoten naar de gemeentebesturen. Momenteel tekent De Lijn het lokale/boven-gemeentelijk net autonoom uit, met advies van de gemeenten. Voortaan zullen de gemeenten het lokale vervoer op maat zelf bepalen. Kunnen en willen zij de verplaatsingsnoden binnen en voorbij de eigen gemeentegrenzen zien? De inbreng van een vervoerregioraad beperken tot aanvullend en vraagafhankelijk busvervoer, zonder sturing van auto- en fietsverkeer, ontnemt kansen om een eigentijds mobiliteitsbeleid uit te tekenen, waardoor Mobility as a Service (MaaS) niet zal worden ingevuld. De procedure van de (vervoer)regionale mobiliteitsplannen werpt vragen op. Als de vervoerregioraad door ontoereikende exploitatiemiddelen geen consensus bereikt, dreigt er een blokkering. Het uitgangspunt – een budgetneutrale overgang naar basisbereikbaarheid – betekent dat aanbodverhoging op één plaats aanbodvermindering elders impliceert. Anders dan wat de minister poneert, is het onmogelijk om meer aan te bieden met een sinds jaren afnemende exploitatietoelage. Zelfs met voortreffelijke doorstroming zal een doelgericht ruimer aanbod een forse meervraag uitlokken. De Vlaamse regering wil automobilisten verleiden om voortaan tram of bus te kiezen. Dat doe je met een geloofwaar-



► Reizigers wachten op een Lijn-bus in Mechelen. 'De uitrol van de Vlaamse vervoerregio's mist ambitie', stellen de opinieschrijvers. © ALEXANDER D'HÏET

De Vlaamse regering wil automobilisten verleiden om voortaan tram of bus te kiezen. In de huidige besparingslogica is dit onmogelijk

dig aanbod, een betrouwbare dienstuitvoering en een aansluitingswaarborg. In de huidige besparingslogica is dit onmogelijk. Een mogelijke uitweg uit het dilemma voor interbestuurlijke samenwerking zonder eigen middelen bestaat erin om een openbaarvervoerheffing te introduceren. In Frankrijk draagt elke werkgever met elf of meer werknemers al vijftig jaar verplicht bij tot de gemeentelijke openbaarvervoerpot, Versement Transport genoemd. Zo financieren de lokale besturen zelf ruim de helft van aanbod en investeringen. Het Versement Transport zorgde voor de renaissance van de tram in Franse steden en tot een afdoend busaanbod in kleinere steden. Zo'n financieel instrument vereist een initiatief van de volgende Vlaamse regering en vooral beleid dat streeft naar duurzame mobiliteitskeuzes.



DeMorgen.be

Meer opinie op onze website



De academische fall-out van een no deal-brexite

De Vlaamse rectoren: Luc De Schepper (UHasselt), Caroline Pauwels (VUB), Luc Sels (KU Leuven), Rik Van de Walle (UGent) en Herman Van Goethem (UA).

Eerstdaags stemt het Britse parlement naar verwachting over het ontwerp van het uitredingsakkoord tussen de EU en het VK. Enkele dagen geleden publiceerden 150 Britse kennisinstellingen een open brief aan hun regering om te waarschuwen voor de catastrofale gevolgen van een *no deal*-brexit op de academische relaties tussen het VK en het continent. Geschat wordt dat Britse onderzoekers de komende twee jaar minstens 1,3 miljard pond (1,45 miljard euro) aan Europese onderzoeksfinanciering dreigen mis te lopen. Vlaanderen dreigt ernstige averij op te lopen in het scenario van een *no deal*-brexit. Onze regeringen nemen terecht maatregelen om onze bedrijven maximaal te ondersteunen om zich hierop voor te bereiden en hun export te diversifiëren. Het VK is onze vierde exportmarkt. Een krimp van het bruto regionaal product met 2,6 procent en een verlies van 28.000 jobs tegen 2030 behoren helaas tot de mogelijkheden. Als Vlaamse universiteiten verwelkomen we de maatregelen ter ondersteuning van onze bedrijven, maar zijn we ook erg bezorgd over de negatieve impact van een *no deal* op onze academische samenwerking. Het wegvallen van EU-financiering voor onderzoeksprojecten of de wederzijdse uitwisseling van docenten en studenten ondermijnt de kwaliteit van het academisch weefsel aan beide kanten van het Kanaal. Intense interactie tussen excellente onderzoeksgroepen in een internationaal competitieve setting geeft zuurstof aan creativiteit en innovatie, en draagt bij tot welzijn en welvaart. Samenwerking binnen EU-onderzoeksconsortia, met daarin bij voorkeur een aanwezigheid van kwalitatief hoogstaande partners, vormt voor onze Vlaamse onderzoekers een springplank naar internationale excellentie en zichtbaarheid. Onze academische banden met het VK zijn zeer intens. Enkele cijfers ter illustratie. Het aandeel Vlaams-Britse copublicaties in het totaal aan internationale publicaties binnen de levens-, natuur- en technische wetenschappen steeg van 39,1 procent in 2004 naar 60,9 procent in 2016. Onder de oproep in 2015 van Erasmus+ gingen 765 Belgische studenten naar het VK en waren er 357 Britse studenten aan Belgische universiteiten. Sinds de start van Horizon 2020, het EU-kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling, werkt de KU Leuven samen met Britse partners in 177 projecten, goed voor een budget van 92,7 miljoen euro. Van de 134 Horizon 2020-projecten aan de UGent zijn er 85 met Britse partners. Twintig procent van het onderzoek aan de UA Antwerpen vindt plaats in samenwerking met een Britse partner. De UHasselt werkt op regelmatige basis samen met dertig academische partners in het VK. VUB-onderzoekers hadden in de periode 2014-2018 361 copublicaties met het VK. Al onze universiteiten hebben ook Britse partners in de internationale netwerken waar ze deel van uitmaken. Wij roepen de federale en Vlaamse regering dan ook op tot grote waakzaamheid bij de vormgeving van het toekomstige partnerschap met het VK, welke vorm dit ook mag aannemen. De uitwisseling van studenten en docenten en de onderzoeks-samenwerking, zowel bilateraal als binnen grotere EU-projectconsortia, moet ongehinderd kunnen doorgaan. Het opwerpen van nieuwe barrières die de academische samenwerking bemoeilijken, is nefast voor het excellentieniveau van de Britse en Vlaamse universiteiten, leidt tot verschraling en vermindert de aantrekkingskracht van Europa als preferentiële kennispartner. En daar zijn welzijn en welvaart van onze samenleving absoluut niet mee gediend. Als universiteiten vragen we de federale en de Vlaamse regering om het voortouw te nemen bij het vrijwaren van de bestaande financieringsmechanismen voor academische samenwerking of, als dit om welke reden dan ook niet tot de mogelijkheden behoort, te voorzien in volwaardige alternatieve mechanismen. Het zou voor alle betrokken partijen een drama zijn als de Britten niet alleen de EU verlaten, maar ook Europa.

Britse onderzoekers dreigen de komende twee jaar 1,45 miljard euro aan Europese onderzoeksfinanciering mis te lopen

van 9 tot 5

