



# SAMEN OP WEG NAAR EEN MOBIEL VLAANDEREN

Ook gefaseerde invoering van omstreden basisbereikbaarheid sluit te veel burgers uit.

## Openbaar vervoer is een dienstverlening

De basisbereikbaarheid wordt vanaf 1 januari 2023 gefaseerd ingevoerd. Dat de ingrijpende maar omstreden tabula rasa van het Vlaamse stads- en streek-vervoer op 1 juli 2023 niet haalbaar was, wist iedereen met wat gezond verstand. Koopt minister van Mobiliteit Lydia Peeters hiermee tijd? Haar nieuw ov-plan is niet opgebouwd vanuit het idee van een gefaseerde aanpak. Gezien er geen extra budget is, zal meer aanbod op de ene plek gepaard gaan met minder dienstverlening elders. Alles zal zich boven de hoofden van de reizigers voltrekken. De langgerekte uitrol van de basisbereikbaarheid dreigt chaotisch te verlopen.



De door de vijftien vervoerregio's uitgetekende basisbereikbaarheid – een nauwelijks uit te leggen begrip – resulteert in geschrapte haltes én lijnen. Veel bestemmingen worden onbereikbaar. In dichtbevolkte stadswijken verdwijnen eveneens haltes. Hierdoor wordt de loopafstand naar de volgende niet geschrapte halte langer. Veel burgers met een

laag inkomen, ouderen en mensen met een beperkte mobiliteit zullen geen gebruik meer kunnen maken van reguliere buslijnen. Vervoer op maat 'bestellen' dreigt ingewikkeld en wellicht duurder te worden. Met vervoersarmoede en uitsluiting tot gevolg.

Het autogebruik zal toenemen. Dat staat haaks op het streven naar een veiliger en gezonder milieu. Hoppin- of knooppunten met deelauto's, -fietsen en -steps zijn waardevol maar bieden **geen** alternatief voor het reguliere openbaar vervoer. Niet iedereen kan deze deelsystemen gebruiken. Bovendien verhogen ze de kosten voor een verplaatsing. **Openbaar vervoer is een dienstverlening die tegen een redelijke prijs moet worden aangeboden.** Het beoogde vervoer op maat, een verantwoordelijkheid van de gemeenten, moet onderdeel zijn van het reguliere ov en makkelijk 'besteld' kunnen worden zonder apps en andere digitale spitsvondigheden. Van een apart tarief kan evenmin sprake zijn.

### Uitgekleed

De jongste tien jaar heeft de Vlaamse overheid blind en zonder visie bespaard bij het stads- en streekvervoer. De Lijn is een uitgekleed bedrijf dat niet meer behoorlijk kan functioneren. Dagelijks worden de reizigers geconfronteerd met geschrapte ritten, vertragingen en falende communicatie. Een ondermaatse dienstverlening.

Uiteraard moet ook een overheidsbedrijf efficiënt worden gerund. **Veel geld kan worden bespaard door trams en bussen te laten doorstromen via vrije banen én beïnvloeding van de verkeerslichten.** Een tram en bus moeten alleen groen krijgen als ze het verkeerslicht naderen. Dat duurt hooguit tien seconden. Nu hebben tram en bus groen als ze er niet zijn en rood als ze in aantocht zijn. Waar Vlaanderen begint, eindigt de logica.

Met perfecte doorstroming kun je méér doen met minder voertuigen. Stipter en sneller. Betrouwbaar openbaar vervoer resulteert in méér reizigers en meer inkomsten. Goed voor de gebruiker, de overheidsfinanciën en de door Vlaanderen nagestreefde modal split: méér stappen, fietsen en ov en minder auto. Het openbaar vervoer moet sexy worden. Tevens moet de directie meer respect tonen voor het personeel en rekening houden met hun ervaringen op de werkvloer.

## Topregio?

Vlaanderen profileert zich graag als een topregio in Europa. Op vlak van stads- en streekvervoer is het een ontwikkelingsland. Een logische verkeerslichtenbeïnvloeding lukt nog steeds niet. In Antwerpen en Gent geldt op sommige tramtrajecten een snelheidsbeperking van tien (!) kilometer. Jarenlang is het onderhoud van de infrastructuur verwaarloosd. Trams en bussen ogen vies. De lijst van misstanden is lang.

Tot nog toe zijn er geen aanwijzingen dat er meer middelen komen voor het ov. Zonder extra geld betekent basisbereikbaarheid voor veel burgers onbereikbaarheid en sociale uitsluiting. Enkele politieke partijen zijn De Lijn liever kwijt dan rijk en verwachten alle heil van marktwerking. Tot wat liberalisering leidt, zie je op de ontsprende facturen voor energie, water en telefonie. Openbaar vervoer is een basisbehoefte en derhalve een overheidstaak.

## Knooppunten

Als de overheid mensen wil verleiden om te kiezen voor trein, tram en bus, moeten we - net als in het voorbeeldland Zwitserland - werken met knooppunten. In een knooppunt sluit alle ov op geregelde tijdstippen naadloos op elkaar aan. Dat knooppunt, meestal een station, moet wervend en toegankelijk zijn. Net als alle treinen, trams en bussen. Hier is nog héél veel werk aan de winkel.

De spoorwegen - een federale materie - vormen de ruggengraat van het ov. Een trein om het half uur op de meeste lijnen is een dwingende voorwaarde voor een goed functionerend knooppunt. Op de regeringstafel ligt een nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS. Maar de financiering van de (te?) ambitieuze plannen van minister van Mobiliteit Georges Gilkinet is nog onzeker. Het zou al een stap voorwaarts zijn als we de bestaande infrastructuur (sporen, stations...) perfect kunnen onderhouden en exploiteren.



## Eén ticket

Decennia al wordt gesproken over één ticket voor alle ov. Het zou er nu eindelijk komen. Een streefdatum is er weliswaar nog niet. In Nederland werd in 2012 de ov-chipkaart landelijk ingevoerd waarmee je met alle ov kunt reizen

Wie nu in de buurt van Aalst een bus van De Lijn naar het station neemt, overstapt op de trein en in Brussel haar/zijn reis voltooit met de metro, moet drie tickets kopen. Ingewikkeld en ov-ontrafend. De overheid moet het prijsbeleid blijven bepalen. De kostendekkingsgraad mag nooit het uitgangspunt zijn. Het ov moet voor iedereen betaalbaar zijn. Uiteraard moeten de ov-bedrijven kostenefficiënt zijn. Daar kan de overheid toe bijdragen met onder meer ideale doorstroming te garanderen. Dat gebeurt in Vlaanderen nog altijd niet. De federale overheid moet onmiddellijk komaf maken met het subsidiëren van salariswagens. Dat geld kan beter in een aantrekkelijk ov worden geïnvesteerd.

## Beleid

Van de Vlaamse overheid verwachten wij de burgers, op basis van participatie én eerlijke communicatie een voor iedereen toegankelijk, goed georganiseerd, comfortabel, stipt en betaalbaar openbaar vervoer als dienstverlening aan de samenleving.

*Verenigde Supporters Openbaar Vervoer - VSOV*  
 0473/52 11 23 - [flexbuskb@gmail.com](mailto:flexbuskb@gmail.com)  
[verenigde-supporters-openbaar-vervoer2.webnode.be](http://verenigde-supporters-openbaar-vervoer2.webnode.be)

*Het Groene Waasland heeft deze tekst onderschreven. De volledige lijst van ondertekenaars zie [www.hetgroenewaasland.be/klik](http://www.hetgroenewaasland.be/klik)*

