

Mediabericht: Duizenden bushaltes verdwijnen op 6 januari 2024.

Het is vijf voor 12! Begin met méér middelen om meer mensen het openbaar vervoer te laten gebruiken. Maak het Sexy.

Op zaterdag 6 januari 2024 is het 5 voor 12; wat betreft ons openbaar vervoer (O.V.) in Vlaanderen. Die dag wordt de tweede fase basisbereikbaarheid uitgerold. Dat nieuw vervoersplan zet in op snellere busverbindingen met veel potentieel om nieuwe reizigers verleiden. Daardoor verdwijnen duizenden haltes.

Een soort **big bang voor het stads- en streekvervoer waarbij vele lijnen worden aangepast en duizenden haltes worden geschrapt.**

Concreet: De Lijn **schrapt op 6 januari ca. 4.000 bushaltes.**

Ruwweg 1 op 6 haltes verdwijnt dus. Aan een kwart van de resterende haltes zal een bus ook alleen nog reizigers oppikken 'op aanvraag'.

Dit zet ook heel wat gebruikers van het O.V. die aangewezen zijn op bus of tram, in de kou.

De nieuwe vervoersplannen moeten bovendien budgetneutraal zijn; de gevolgen van deze hervorming komen dan ook nu reeds duidelijk naar boven.

Er verdwijnen bijvoorbeeld; haltes aan begraafplaatsen en voetbalstadia en er is veel minder bediening.

De **afstanden tot de dichtstbijzijnde bushaltes wordt veel groter** (vele honderden meters), **waarbij oudere en minder-mobiele pendelaars** nauwelijks in staat zijn om deze te overbruggen voor hun essentiële boodschappen.

Vele **dorpskernen en wijken verliezen hun reguliere busverbinding.**

Zij zouden grotendeels aangewezen worden op Flexvervoer / Flexbus (soort Belbus).

Uit ervaringen blijkt dat dit **Flexvervoer niet altijd de garantie biedt**, dat men tijdig kan opgehaald worden of op de bestemming geraakt. Aanvragen via de Hoppincentrale loopt niet altijd goed; zelfs frequent.

Bovendien bleek op 1 september '23 een ernstig gebrek aan bussen en chauffeurs.

Hoe kan men zo tot een efficiënt OV komen? Bijna ondenkbaar.

Acht jaar na de aankondiging blijkt die **hervorming van het openbaar vervoer in Vlaanderen, de basisbereikbaarheid, mislukt.** De Lijn daarvoor de zwarte piet toeschuiven is al te gemakkelijk.

Hier rust een zware politieke **verantwoordelijkheid; vooral bij de Vlaamse overheid, maar ook bij de lokale overheden (gemeentebesturen)**, die mee deze vervoersplannen goedgekeurd hebben.

Tijdens de coronapandemie daalde het aantal reizigers bij De Lijn met 28 procent. Vandaag zitten hoofdzakelijk reizigers zonder alternatief nog op de bus of de tram. Studenten, ouderen, minder mobiele en mensen die geen auto kunnen betalen, laat ons ook degenen niet vergeten die voor het klimaat of uit principe kiezen voor het O.V..

In het decreet Basisbereikbaarheid wil men nu naar een Modal Shift streven; wij vragen ons af of dit met deze nieuwe vervoersplannen slechts een theoretische benadering wordt?

Mensen overtuigen om over te stappen van de wagen naar het OV is belangrijk, vanuit milieuoverwegingen, maar **dagelijkse pendelaars (woon-werk) die zullen aangewezen zijn op een Flexbus, zullen NIET altijd 100% zekerheid hebben om hun werkzetel te bereiken** (aanvraag is niet altijd een garantie).

Zij zullen vrijwel zeker geneigd zijn om **een (extra) wagen aan te schaffen om hun werkzetel tijdig te kunnen bereiken** (als zij deze financiële mogelijkheid hebben), is onze vrees.

Hier mist het decreet Basisbereikbaarheid zeker haar doel.

Om die reden vragen wij als VSOV (Verenigde Supporters OV) nu reeds een snelle objectieve evaluatie van de nieuwe vervoersplannen en inzage van de cijfers (toename aantal reizigers?).

Uit recent VUB-onderzoek blijkt dat **90 procent van de gebruikers volledig aangewezen is op het aanbod van De Lijn voor de essentiële verplaatsingen naar werk, school of ziekenhuis.** Zij balanceren op de grens van vervoersarmoede en die balans zal na 6 januari naar de verkeerde kant slaan als er niets gebeurt.

Nieuwe reizigers aantrekken wordt dus een belangrijke opdracht; voorlopig **dreigt voor heel wat reizigers VERVOERSARMOEDE.**

Het schrappen van duizenden haltes zet hen in de kou. De nieuwe vervoersplannen van de Lijn, opgelegd door de Vlaamse overheid en goedgekeurd door burgemeesters en schepenen in de vervoersregio's mogen niet uitmonden meer vervoersarmoede.

Méér doen met minder centen en materieel en chauffeurs ... De Lijn daarvoor de zwarte piet toeschuiven, wat vaak gebeurt, is al te gemakkelijk. De stapsgewijze afbraak van het aanbod van de tram en de bus is in de afgelopen decennia een politieke keuze geweest.

Minder reizigers, minder haltes, minder chauffeurs, minder tevredenheid, minder bussen, minder ritten, minder op tijd enz...

Al snel moest men vaststellen dat het wegschrijven van De Lijn gemakkelijker was dan de interesse van de privé voor openbaar vervoer wekken. Het leerlingenvervoer en flexvervoer raakten maar moeizaam gegund wegens complex, duur en een gebrek aan interesse vanuit de privé.

Ook de Hoppincentrale die al dat flexvervoer moet regelen, werkt nog altijd niet naar behoren. Acht jaar na de aankondiging blijkt de grote hervorming van de vorige en huidige mobiliteitsminister dus mislukt. De saneringsoperatie en meer bussen van de privé dreigt dus de kosten op te drijven. Duurder zelfs dan het zelf in regie organiseren.

De betrokkenheid van de burger, reiziger of middenveld is niet of nauwelijks zichtbaar, terwijl zij bereid waren om mee te denken bij deze vervoersplannen.

Wat vragen wij als VSOV?:

- *Wij vragen dat het uitkleden van De Lijn stopt en dat platteland, industriezones, alle dichtbevolkte stadswijken en andere aantrekkingspolen een goede O.V. ontsluiting krijgen.*
- *Men dient te beseffen dat hippe deelsteps geen oplossing zijn voor het vervoersprobleem van minder mobiele mensen. Wij vragen dat oudere- en minder-mobiele mensen niet in een sociaal isolement terecht komen door onbereikbaarheid van bushaltes of hoppinpunten.*
- *Wij vragen dat alle openbaarvervoermaatschappijen in dit land werk maken van een eenvormig en geïntegreerd tarieven- en ticketsysteem.*
- *Dat er eindelijk genoeg middelen uitgetrokken worden voor de elektrificatie van het busvervoer en dat een Modal Shift daadwerkelijk nagestreefd wordt.*
- *Dat het concept basisbereikbaarheid terugkeert naar de basis en luistert naar de concrete bereikbaarheidsnoden van mensen. Voor wie openbaar vervoer absoluut nodig heeft voor school, werk of vrije tijd, maar ook voor iedereen die graag de tram of de bus wil gebruiken voor zijn / haar verplaatsing.*

En een laatste quote : “ een welvarend land is niet het land waar de arme met de auto rijdt, maar waar de welgestelde het openbaar vervoer gebruikt”.