

Basisbereikbaarheid: nomen non omen est!

Op een drafje keurde het Vlaams Parlement net voor de verkiezingen van 26 mei 2019 het decreet over de basisbereikbaarheid goed. Volgens het decreet heeft basisbereikbaarheid "het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen" tot doel. Minder dan een jaar later zijn de vervoersregio's met een nog steeds te krappe timing en een te beperkt budget volop bezig aan de uitvoering van het decreet. De richting die we met het openbaar vervoer in Vlaanderen de komende jaren uitgaan, wordt nu voor iedereen duidelijk. Er is geen reden tot blijdschap en optimisme!

Buig u bij wijze van voorbeeld over dit vraagstuk dat Antwerpen aanbelangt. Gegeven: het aantal inwoners in de stedelijke agglomeratie is in de loop van de jaren gegroeid, het stedelijk weefsel dicht verder uit, er rijden te veel auto's in de stad, de luchtkwaliteit verslechtert, er is nood aan ambitieuze klimaatdoelstellingen om de CO₂-uitstoot drastisch te verminderen, de bereikbaarheid van de stad en de randgemeenten staat de komende jaren onder druk door het Oosterweelproject en de overkapping van de Ring, en ... Antwerpen noemt zich een tramstad. Wat is de meest logische conclusie? Moet men tramlijnen afschaffen of moeten er juist tramlijnen bijkomen?

Recent raakte bekend dat de vervoersregio Antwerpen ernstig nadenkt over het schrappen van tramlijn 7, die al 115 jaar lang Mortsel met het centrum van Antwerpen verbindt. Uit welingelichte bron weten we dat ook het voortbestaan van andere tramlijnen bedreigd is. Niks aan de hand, zegt De Lijn, we onderzoeken gewoon wat de beste manier is om de bereikbaarheid te garanderen in de hele regio en daarom stellen we een aantal tram- en buslijnen in vraag! Ja, u leest het goed. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer zou dus verbeteren door minder trams en bussen te laten rijden. Volgt u nog?

Inwoners uit tal van randgemeenten zijn hun rechtstreekse busverbinding met de stad kwijtgespeeld. Zij moeten onderweg op de

tram overstappen. Dat is niet per definitie negatief op voorwaarde dat die trams stipt en vaak genoeg rijden en dat de overstap betrouwbaar is. Net dat is vandaag niet het geval. Maar als klap op de vuurpijl wil men nu zelfs tramlijnen afschaffen. Gaan we echt meer reizigers vervoeren met minder trams, die nu al uitpuilen? Noem een Antwerpenaar dus geen sinjoor meer, noem hem vanaf nu een sardien!

Op 10 jaar tijd is het aantal busritten intra muros gehalveerd, terwijl het aantal tramritten met nauwelijks 8 % gestegen is. Er rijdt dus aantoonbaar minder openbaar vervoer in Antwerpen. Dat is dom als je minder auto's in de stad wil. Niet iedereen kan zich immers per fiets door Antwerpen verplaatsen. Wellicht gaat het dus om een platte besparing! Maar als het streven naar "een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen" menens is, moet men de doorstroming van het openbaar vervoer eindelijk fundamenteel aanpakken. De commerciële snelheid zal significant toenemen: van 17 km/uur naar de voor echte tramsteden gebruikelijke 23 à 25 km/uur. Dan kan men met hetzelfde aantal trams als vandaag juist meer tramlijnen exploiteren. Het aantal reizigers zal groeien en ze zullen tevreden zijn. Dat volle trams afschaffen een bijzonder slecht idee is, bleek in december. Met de inkorting van lijn 8 heeft men een visje gegoooid en bot gevangen met drommen ontevreden reizigers, die men niet in de overblijvende trams gepropt kreeg. TreinTramBus heeft toen spoedoverleg met De Lijn gevraagd. Tot op vandaag wachten we tevergeefs op een antwoord.

Met te weinig basisaanbod, onvoldoende bereikbare bestemmingen en het negeren van de vervoersvraag dekt het begrip basisbereikbaarheid de lading dus niet: nomen non omen est! De Lijn en de vervoersregio kunnen de vele reizigers, die iedere dag weer uit noodzaak of bewust voor het openbaar vervoer kiezen, niet in de kou laten staan. Zij pikken deze afbraak van het openbaar vervoer niet!

Peter Meukens



Metrostation Astrid: drummen om op tram 10 te geraken.

Foto Erik Heylen