

Uitstel Basisbereikbaarheid biedt kansen op verbetering

Op 18 maart bevestigde mobiliteitsminister Lydia Peeters (Open Vld) in de parlementscommissie dat basisbereikbaarheid zeker op 1 januari 2022 zou starten. Dat steden en gemeenten, TreinTramBus en de MORA om uitstel vroegen, vond ze gewoon te belachelijk.

Op 22 april klonk ze helemaal anders: er komt uitstel van mogelijk een jaar, want de privatisering van het vervoer op maat draait uit op een juridisch gevecht rond de toekomstige mobiliteitscentrale! Op 12 mei schorste de Raad van State de gunning van de mobiliteitscentrale en nu durft de minister geen timing meer bepalen.

Dit is niet het eerste uitstel, want deze grote hervorming had al begin 2021 moeten ingaan. Bovendien groeit de kritiek nu de nieuwe plannen stilaan bekend raken. Zo heeft basisbereikbaarheid zijn start compleet gemist. Dat moet veel beter!

Vaag decreet en onvoldoende voorbereiding

Het decreet basisbereikbaarheid, goedgekeurd tijdens de laatste weken van Ben Weyts als mobiliteitsminister, blijft op tal van belangrijke punten erg vaag. Het belangrijkste was blijkbaar om basismobiliteit en het recht van mensen op een dichtbij gelegen ov-halte met voldoende aanbod af te schaffen.

Het nieuwe decreet geeft het departement MOW, de vervoerregioraden, de lokale besturen en studie bureaus voortaan een hoofdrol. Nochtans heeft geen van de vier veel kennis en ervaring ter zake. Uitvoeringsbesluiten die het decreet inhoudelijk moeten aanvullen, bijvoorbeeld over aanbod en halten, verschenen pas einde 2020.

Belbussysteem wordt afgebouwd

De Lijn mag zich voortaan nog enkel met het kern en aanvullend net bezighouden. Het lokale vervoer – zoals de belbus – en het minder mobielenvervoer moeten

voortaan door anderen georganiseerd worden.

In plaats van de 5 belbuscentrales van De Lijn gaat een privé-mobiliteitscentrale alle aanvragen voor dit vervoer in Vlaanderen behandelen, oplossen en afrekenen.

Maar hoe werkt dat? Geen nood, er kwamen drie proefregio's om dit nieuwe systeem uit te testen. Deze testen bestonden uitsluitend uit theoretische studies. Het uitstel biedt nu aan MOW de mogelijkheid om toch nog op het terrein uit te testen welk nieuw systeem vlot en klantgericht kan werken.

Miserie met privatiseren

Privatiseren betekent aanbesteden met een lastenboek, offertes vergelijken en uiteindelijk een kandidaat uitkiezen en hem de opdracht gunnen.

De Lijn, in samenwerking met Siemens, haakte af als kandidaat voor de uitbating van de mobiliteitscentrale. Ze vond het lastenboek te veeleisend, te krap in tijd en dus onuitvoerbaar. Vier andere kandidaten vonden dat geen probleem. Integendeel, een afgewezen kandidaat stapte met succes naar de Raad van State.

Ook de aanbieders van het lokaal en minder mobielenvervoer (aangepaste busjes, taxi's, deelauto's, deelfietsen) moeten nog uitgekozen worden. En die kunnen onderling ook nog ruzie gaan maken. De taxi-sector reageerde alvast kwaad op het uitstel, wegens 'het inkomstenverlies'.

Ondertussen is De Lijn bezig om het einde van de bestaande belbussen voor te bereiden en contracten op te zeggen. De ervaren centralisten die het huidige belbusstelsel dertig jaar lieten draaien gaan weg. Door het uitstelbesluit dreigt er dus chaos. Gaan de belbusjes toch nog blijven rijden in 2022? De minister beloofde van wel.

Meer tijd voor inspraak

Het kern- en aanvullend lijnennet zijn nu overal in de vervoerregioraden beslist, soms met een nipte meerderheid. De Lijn doet nu de praktische planning (bv. personeel, materieel, rittijden, dienstregelingen en omlopen). Bovendien wil De Lijn zowat alle lijnnummers wijzigen, moet ze halten verplaatsen en wil ze een nieuwe huisstijl hanteren.

Maar weet u waar en hoe vaak de nieuwe lijnen gaan rijden? De voorbereiding van het nieuwe tram- en busnet verloopt immers zonder enige ernstige inspraak voor ieder van ons, tot groot ongenoegen van TreinTramBus. Behalve op een moeilijk te vinden plaats op de website van MOW is er



De toekomst van de belbus zoals hier in Roeselare is onzeker.

Foto Jacques Peeters

nergens info over het nieuwe netwerk te vinden. Dienstregelingen ontbreken helemaal. In Antwerpen, Brasschaat, het Pajottenland en Limburg ontstond trouwens groot protest toen de nieuwe plannen toch uitlekten.

TreinTramBus vraagt de minister om de extra tijd te gebruiken om een openbaar onderzoek over het nieuwe tram- en busnet te organiseren. Zo kan iedereen zijn opmerkingen over de aangepaste lijnen en het aanbod geven en zijn aanpassingen nog mogelijk. Ter vergelijking: in Brussel werd het ontwerp van nieuw busnet twee jaar vooraf op de website gezet en kon men reageren.

Minder halten, langer lopen

Na grondig onderzoek van TreinTramBus en uit parlementaire vragen blijkt dat een kwart van de halten zal verdwijnen, vooral in stedelijke gebieden zoals Brugge, Sint-Niklaas, Aalst en Tongeren, maar ook in landelijke streken. Dat komt gedeeltelijk door het 'recht-trekken' van lijnen die nu nog langs lokale bewoning kronkelen.

Bij basismobiliteit waren er wettelijke maximumafstanden tot een halte. Maar deze regering bepaalde in een uitvoeringsbesluit minimale afstanden tussen halten: 400 m in stedelijk gebied en 600 m daarbuiten. Deze complete koerswijziging betekent voor tal van mensen meer loopafstand naar een halte en dus een langere reistijd.

Hogere reïssnelheid en doorstroming?

Volgens MOW worden de langere loopafstanden naar de overblijvende halten gecompenseerd door een hoger aanbod en reïssnelheid op de rechtgetrokken lijnen. Dat kan enkel als de doorstroming verbetert. Hier krijgt minister Peeters een jaar extra om efficiënte doorstromingsmaatregelen op gewestwegen te doen uitvoeren en om verkeerslichtenregelingen ten gunste van het openbaar vervoer te wijzigen.

Tijdige informatie en reisplanner

Door het uitstellen van het vervoer op maat, blijft het wachten op een reisplanner om te bekijken hoe de nieuwe situatie er zal uitzien. Wie deze planner actueel moet houden is trouwens niet duidelijk. Ook daar verwachten we een antwoord. Openbaar vervoer is immers essentieel voor veel mensen. Een op drie scholieren heeft een BuzzyPass. Het ov-aanbod bepaalt mee de schoolkeuze.

Toch plande de minister ten vroegste in de herfst van 2021 een infocampagne over het nieuwe net. Het uitstel van basisbereikbaarheid geeft haar de kans om na een inspraakronde ruim vooraf tot in detail de nieuwe lijnen, dienstregelingen, reisvoorwaarden en tarieven bekend te maken. Op dat moment moet ook een volledige reisplanner, van trein tot deelfiets, beschikbaar zijn, inclusief rittijd-, route- en prijsvergelijking en informatie over de toegankelijkheid.

Verzekerde aansluitingen en aankomstgarantie

Het toekomstige net bestaat uit 4 lagen waartussen meer moet



De halte Waasland Shopping – welke buslijnen komen hier in de toekomst?

Foto Jacques Peeters

overgestapt worden (trein, kern, aanvullend, op maat). Maar enige garantie op vlotte overstappen of het verzekeren van aansluitingen hebben we bij directie operaties van De Lijn nooit gekregen. Integendeel, er bestaat amper toezicht en sanctionering voor chauffeurs die te vroeg rijden of aansluitingen verbreken. De NMBS is amper betrokken bij de nieuwe plannen. Die aansluitingswaarborg moet er dringend komen, net als de aankomstgarantie.

Hoppin-improvisatie

Het overstappen zal voortaan deels gebeuren in 1000 nieuwe Hoppinpunten. Om die aan te leggen is liefst 105 miljoen euro in de begroting voorzien. Toch zijn er geen duidelijke en met reizigers of andere doelgroepen uitgeteste richtlijnen over hun aanleg, vormgeving, comfort en informatievoorziening. Er wordt lustig op los 'gehopt' en geïmproviseerd.

TreinTramBus gaat inspecteurs op pad sturen om te bekijken of de reeds aangelegde Hoppinpunten voldoen voor de reizigers. Het uitstel geeft de mogelijkheid om dit project klantgericht bij te sturen.

Duidelijke en billijke tarieven

De toekomstige tarieven zijn op dit moment evenmin duidelijk. Ze zijn nog 'in bespreking'. Voor het 'vervoer op maat' mag elk van de 15 vervoerregio's ze zelf bepalen. Of die tarieven eenvormig en betaalbaar worden is onzeker, maar we hoorden al hoge(re) bedragen. Privatisering van het vervoer op maat gaat u dus waarschijnlijk (veel) meer kosten. Bovendien lijkt de tarievenintegratie verder weg dan ooit. Dat is niet wat de klanten willen.

Het uitstel kan dienen om een geïntegreerd en billijk tariefsysteem te ontwikkelen voor een volledige reis van deur tot deur.

Hoorzitting gevraagd

Om de minister voor haar verantwoordelijkheid te plaatsen vroegen TreinTramBus en een aantal partnerorganisaties een hoorzitting in de commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement. Daar mag ze komen uitleggen waarom er zoveel fout loopt en hoe ze de vele problemen denkt op te lossen. Wordt ongetwijfeld vervolgd.

Jacques Peeters