

Lukt basisbereikbaarheid in 2023 wel?

Eindelijk is de kogel door de kerk: Vlaams minister van mobiliteit Lydia Peeters heeft aangekondigd dat de basisbereikbaarheid op 1 juli 2023 start. Dat die datum er eindelijk is, is goed nieuws, vooral ook voor ouders van scholieren. Basisbereikbaarheid zal immers heel veel veranderen aan het tram- en busaanbod in Vlaanderen en zoiets doe je beter niet middenin een schooljaar. Ook Ann Schoubs, de directeur-generaal van De Lijn, zal tevreden zijn, want zij betoogde terecht dat de voortdurende onzekerheid over de invoering van de basisbereikbaarheid De Lijn verlamt.

Maar kunnen we op onze twee oren slapen? Dat is nog niet zeker. Met het decreet basisbereikbaarheid kreeg minister Peeters in 2019 van haar voorganger Ben Weyts een kwalijke erfenis. Het onvoldragen decreet stond vanaf het begin onder een hoge tijdsdruk: de basisbereikbaarheid invoeren op 1 januari 2021 bleek al gauw onhaalbaar. Bovendien leed het decreet door gebrek aan een coherente visie aan bestuurlijke nevel. Er waren nog heel wat losse eindjes. Dat werd pijnlijk duidelijk met de Mobiliteitscentrale. Die moet een cruciale rol vervullen in de organisatie en tarifiering van het Vervoer op Maat. De uitbouw van de Mobiliteitscentrale bleek veel complexer dan oorspronkelijk gedacht. Dat is bijzonder lastig, als precies dat Vervoer op Maat – met nota bene een veel te krap budget – steevast de oplossing moet zijn voor iedereen, die met het nieuwe kernnet en aanvullend net uit de boot valt. Zal het ticket van De Lijn geldig zijn op het Vervoer op Maat of zullen reizigers dan dubbel moeten betalen? Voorlopig kent niemand het antwoord.

Vindt u dit ingewikkeld? Dat is het ook. Het openbaarvervoerbeleid in Vlaanderen dreigt een kluwen te worden, waarin een kat haar

jongen niet meer terugvindt, omdat men de vijf provinciale entiteiten van De Lijn door liefst vijftien vervoersregio's vervangen heeft en de organisatie van het openbaar vervoer in handen ligt van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), maar de beslissingsmacht versnipperd wordt. Als een buslijn aan het kernnet toegewezen is, beslist De Lijn. Als ze tot het aanvullend net behoort, deelt de vervoersregioraad (dus de gemeenten) de lakens uit. Al is dat relatief, want soms heeft een gemeente niks te zeggen over een hoofdlijn op haar eigen grondgebied, omdat die lijn aan een andere vervoersregio toegewezen is.

Over het doel is iedereen het eens: Vlaanderen wil een *modal shift* van de auto naar meer duurzame vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsen. Maar het volstaat niet dat je met woorden een *modal shift* belijdt. Dat vergt doelgericht beleid. Brussel doet dat, onder meer door krachtig in het openbaar vervoer te investeren. Vlaanderen doet dat vooralsnog niet, want basisbereikbaarheid moet het met het bestaande budget van De Lijn doen. Na jarenlange besparingen is dat evenwel een uitgeknepen citroen. De aanhoudende perikelen met het nieuwe Antwerpse tramnet tonen aan hoe moeilijk het is om met minder geld veel beter openbaar vervoer te organiseren, tenzij ... men echt werk maakt van doorstroming. Door tram en bus waar nodig met vrije beddingen en verkeerslichtenbeïnvloeding voorrang te verlenen, is de reiziger sneller op zijn bestemming én verlaag je de exploitatiekosten voor het vervoerbedrijf. Als je dan nog voor iedere lijn het juiste voertuig kiest en betrouwbare aansluitingsknopen creëert, willen mensen hun auto laten staan en het openbaar vervoer gebruiken.

Maar in tegenstelling tot onze buurregio's kiest Vlaanderen niet voor deze duurzame weg. Liever schrapt men op kernnetlijnen wat haltes en laat men op sommige plaatsen woonkernen links liggen. De bus rijdt dan wel sneller over de grote baan, maar de reiziger is langer onderweg, omdat hij verder naar de bushalte moet stappen. Of hij moet het Vervoer op Maat gebruiken, maar ... daar is te weinig geld voor. Vlaanderen dreigt dus in een vicieuze cirkel terecht te komen. Dat zal ons voor die zo noodzakelijke *modal shift* niet helpen. Als dat maar goed komt op 1 juli 2023!

Peter Meukens, voorzitter Algemene Vergadering



Ettelgem, nu dagelijks elk uur een bus, straks alleen nog schoolritten

Foto Henk Himpe