

# Wanneer krijgt het stads- en streekvervoer opnieuw zijn glans?

Hoe het nu met haar ging, vroeg ik Olivia. “Maar slapjes”, antwoordde Ové, want zo noemen haar vrienden haar. “Ik ben door ondervoeding erg verzwakt, want mijn diëtist had ‘op de lijn letten’ wel heel strikt geïnterpreteerd.” Moedeloos trok ze haar schouders op. “Ze maken het mij zo moeilijk”, zuchtte Ové. “Ik kan niet meer buitenkijken, want de ziekenhuisramen zijn dichtgeplakt met de woorden *basisgezondheid en zorg op maat*. En zogenaamde experts hebben beslist dat het toilet op mijn kamer op slot gaat. Ik moet nu op de gang naar de wc, want dat is makkelijker voor de poetsploeg. Maar net als ik daar aankom, gaat de deur voor mijn neus dicht en sta ik een tijdje wortel te schieten.” Dat is toch voor iedereen zo, vroeg ik. “Maar nee, Otto in de kamer naast mij heeft net nog een spiksplinternieuw hoogtechnologisch privétoliet gekregen. Die leggen ze wel in de watten!”

Over gezondheidszorg is zo’n gesprek in een hoogontwikkeld land als het onze volstrekt ondenkbaar. Maar voor het Vlaamse stads- en streekvervoer is dit de bittere realiteit. Met dank aan de basisbereikbaarheid is het bijvoorbeeld gedaan met wat nog overbleef van het eens zo gerenommeerde Brugse stadsnet. In 1992 oogstte Brugge in de Europese mobiliteitswereld veel bijval met zijn innovatieve en succesvolle stadsnet: op ingenieuze wijze verbond De Lijn als piepjong en ambitieus ov-bedrijf alle Brugse wijken en deelgemeenten om de twintig minuten rechtstreeks met de binnenstad én het station.

De reizigerscijfers gingen massaal de hoogte in. In 2016 kwam al een eerste offer: het stadsbestuur verbande de bussen deels uit het centrum en de Noordzandstraat. De sympathieke stadsbusjes mochten op den duur zelfs niet meer de Grote Markt op, maar een gratis “shuttle” op kosten van de stad, die nergens op aansluit, stoorde er niet. Begrijp wie kan. Vanaf 1 juli bedienen ocharme nog maar twee centrumlijnen de Brugse binnenstad, en dat in een wijde boog rond de Grote Markt. Nagenoeg alle Brugse wijken en deelgemeenten verliezen hun rechtstreekse verbinding met de binnenstad. *Basisbe-*

*reikbaarheid* staat hier dus voor *binnenstadonbereikbaarheid*. Wie waagt een gokje: zou dat tot meer reizigers leiden? In Mechelen gebeurde in 2012 hetzelfde en haakten de stadsbusreizigers massaal af.

Vier jaar na de goedkeuring van het gamele decreet basisbereikbaarheid onder vinden de Vlaamse tram- en busreizigers de gevolgen ervan nu aan den lijve. Einde 2021 moest alle openbaar vervoer in Vlaanderen in één *big bang* veranderen. Totaal onrealistisch en onhaalbaar natuurlijk, vooral ook omdat De Lijn, door jarenlange besparingen uitgekleeft, de regie over het nieuwe net verloor. Het departement MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) zou dat varkentje samen met de onervaren gemeenten voortaan wel wassen. Maar zelfs met de hulp van dure consultants lukte dat niet en dus schoof minister Peeters die taak tegen de geest van het decreet opnieuw naar De Lijn. Eerst verguisd moest ze nu de meubelen redden, terwijl ze er niet meer op voorzien was. En met een nieuwe gefaseerde planning die haaks staat op het voorbereidend werk van de *big bang*. Een rommelige aanpak! De Lijn heeft het grote publiek pas in de loop van juni in detail geïnformeerd. Veel te laat natuurlijk, als je stads- en gemeentekernen plots zonder openbaar vervoer zet of lijnen een heel ander traject gaan rijden. Zullen de reizigers (kunnen) volgen? Het is nog maar de vraag.

Als de Vlaamse regering een *modal shift* wil – dat beweert ze toch – dan moet er onmiddellijk een einde komen aan de onderfinanciering van De Lijn. Tram en bus moeten weer hip worden, d.w.z. ze moeten mensen frequent en stipt brengen waar ze naartoe willen. Gaat de basisbereikbaarheid ons stads- en streekvervoer die nieuwe glans geven?

Peter Meukens, voorzitter



Vroeger mochten stadsbussen de Brugse Markt nog wel bedienen.

Foto Jacques Peeters