



Trein Tram Bus.be

beweging voor beter openbaar vervoer

Openbaar vervoer: de basis weer op orde

- betrouwbaarheid
- toegankelijkheid
- verknoping
- informatie
- tarief

Memorandum
naar aanleiding van de
verkiezingen van 2024

Kort en bondig

"OV maal twee", zo heette het memorandum van TreinTramBus voor de verkiezingen van 2019. Jammer genoeg moeten we vaststellen dat het openbaar vervoer sindsdien meer achteruit dan vooruit gegaan is. De stiptheid van de NMBS laat te wensen over, De Lijn slaagt er zelfs niet meer in alle voorziene ritten te rijden. En de reizigers zijn het kind van de rekening.

Inmiddels is nog veel meer dan in 2019 duidelijk dat de klimaatopwarming een feit is en dat we dringend duurzame maatregelen moeten nemen. Dat zal niet kunnen zonder een performant hoogwaardig openbaar vervoer. Maar dat is er vandaag niet.

De grote uitdaging van de volgende legislatuur, zeker op Vlaams niveau, maar ook op federaal niveau, moet dus het herstel zijn van de fundamenteën van het openbaar vervoer. De basis met andere woorden. We hebben nood aan 5 B's:

Basisbetrouwbaarheid

Dat is de belangrijkste voorwaarde voor de realisatie van een substantiële modal shift. Mensen ruilen hun auto in voor het openbaar vervoer als het stipt rijdt, als ze er het nodige comfort vinden, als het vaak genoeg rijdt en als ze dichtbij hun vertrek- en aankomstpunt een halte of station hebben.

Basistoegankelijkheid

Reizigers moeten vlot kunnen in- en uitstappen. De toegankelijkheidsvoorzieningen moeten aan een hoger tempo verder uitgebouwd worden.

Basisverknoping

Openbaar vervoer is maar aantrekkelijk als het een samenhangend, hiërarchisch opgebouwd netwerk is. Overstappen zijn nu eenmaal niet te vermijden, maar ze moeten optimaal georganiseerd worden, zodat reizigers er op kunnen vertrouwen.

Basisinformatie

Voor en tijdens hun verplaatsing moeten reizigers zich betrouwbaar kunnen informeren over het aanbod aan openbaar vervoer. Weten hoe het er precies voorstaat, is extra belangrijk als er door ongevallen, incidenten en calamiteiten iets misloopt.

Basistarief

De invoering van een geïntegreerd tarief voor treinen én stads- en streekvervoer werkt zeer drempelverlagend. TreinTramBus verdedigt het principe Bus en rail als één geheel.

Lees zeker ons volledig memorandum op de volgende bladzijden.

Inleiding

In de aanloop naar de verkiezingen van 2019 luidde de titel van het memorandum van TreinTramBus "OV *maal twee*". We maakten toen volgende analyse:

- 1 Het wegverkeer kan de verdere verkeersgroei niet opvangen
- 2 Het OV krijgt te weinig geld voor een behoorlijke service
- 3 Geen eisen inzake kwaliteit van de spoorwegen
- 4 Gebrek aan klantvriendelijkheid
- 5 Het OV is geen geheel
- 6 Privé-vervoer krijgt teveel geld en betaalt te weinig
- 7 Openbaar vervoer vervult zijn sociale rol onvoldoende
- 8 België voldoet niet aan milieu-, klimaat- en gezondheidseisen

Deze acht pijnpunten leidden tot acht concrete vragen, wensen en ambities, die we in het Memorandum 2019 in detail uitwerkten:

- 1 Meer ambitie om de mobiliteitsgroei op te vangen
- 2 Meer middelen voor beter OV
- 3 Duurzaam vervoer vormt één geheel met bijzondere aandacht voor kwaliteit, o.a. qua onthaal, informatie en stiptheid
- 4 Klantvriendelijkheid
- 5 Minder geld voor wegverkeer met een eerlijke fiscaliteit en een slimme kilometerheffing
- 6 Meer openbaar vervoer is socialer, veiliger en beter voor iedereen
- 7 OV-gerichte ruimtelijke ordening
- 8 Meer promotie voor het OV

Vandaag, vijf jaar later, moeten we vaststellen dat ons Memorandum 2019 nauwelijks aan actualiteit ingeboet heeft. Zowel de analyse als de voorgestelde oplossingen houden stand.

De coronaperiode, die niet te voorzien was, heeft zeker een negatieve invloed gehad op de attractiviteit, de verdere uitbouw en de kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer bleef tijdens de lockdown wel rijden, soms met weinig reizigers, maar werd achteraf voor haar rol als cruciale maatschappelijke factor niet beloond. De tijdelijk betere stiptheid van de NMBS is inmiddels alweer verleden tijd. Door een vertraagde levering van M7-rijtuigen moet ze het redden met te verouderd en onbetrouwbaar materieel.

Wel te voorzien waren de problemen die de basisbereikbaarheid zou veroorzaken. TreinTramBus had in 2019 duidelijke bedenkingen bij het decreet basisbereikbaarheid en jammer genoeg zijn die terecht gebleken. Niet alleen

de weeffouten in het concept basisbereikbaarheid zijn vandaag duidelijk, maar ook de amateuristische uitrol van de basisbereikbaarheid veroorzaakte tal van moeilijkheden. Zoals verwacht was de ultrasnelle 'big bang' van de basisbereikbaarheid totaal onrealistisch en dus werd plotseling gekozen voor een gefaseerde aanpak. Een door jarenlange besparingen verzwakte Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn is op achtervolgen aangewezen en krijgt nauwelijks nog grip op de situatie.

Enkele maanden voor de verkiezingen zit ons openbaar vervoer in het slop. Er is minder dan ooit sprake van een geïntegreerde aanpak: de spoorwegen enerzijds en het stads- en streekvervoer anderzijds opereren los van elkaar. Fase 1 van de basisbereikbaarheid heeft al een aantal reizigers in de kou gezet. Sommige kernen worden minder bediend en haltes zijn afgeschaft. De Lijn is in een aantal gevallen niet meer in staat om de basisdienst te rijden. Ritten worden geschrapt. In Antwerpen is de staat van de tramsporen zo erbarmelijk dat sommige baanvakken voor alle verkeer gesloten moeten worden. Voldoende bussen en chauffeurs voor een vervangdienst met goede aansluitingen ontbreken. Ook bij de NMBS geldt er op bepaalde lijnen een beperkte dienst en worden de reizigers te vaak geconfronteerd met te korte treinsamenstellingen. Voor er grootse nieuwe plannen komen, moet eerst die basis in de dienstverlening opnieuw op orde komen. Dat wordt de uitdaging in de volgende legislatuur.

TreinTramBus verwacht van het openbaar vervoer in ons land:

- basisbetrouwbaarheid,
- basistoegankelijkheid,
- basisverknoping,
- basisinformatie,
- basistarief.

1 Basisbetrouwbaarheid

Wie zich wil verplaatsen, wil uiteraard op tijd aankomen. De files nemen in lengte en duur weer toe. Trein, tram en bus moeten hun concurrentievoordeel tegenover het autoverkeer maximaal uitspelen door van stiptheid en betrouwbaarheid hun handelsmerk te maken. Betrouwbaarheid is een zeer belangrijke voorwaarde om de gewenste duurzame *modal shift* te kunnen realiseren. Als mensen blindelings op het openbaar vervoer kunnen rekenen, zullen ze er ook massaal voor kiezen.

Door jarenlange besparingen is zowel de spoorinfrastructuur als het rollend materieel te fel gedegradeerd om nog een betrouwbare dienstverlening te

kunnen garanderen. Door slabakkend onderhoud is er onvoldoende rijvaardig materieel ter beschikking om alle ritten uit te voeren. Het gebrek aan vervangingsinvesteringen in de spoorinfrastructuur de laatste jaren veroorzaakt zowel bij Infrabel als bij De Lijn snelheidsverlagingen en zelfs (tijdelijke) lijnsluitingen. Daardoor verliezen de NMBS en De Lijn reizigers.

De budgetneutraliteit, die het decreet basisbereikbaarheid in Vlaanderen eist, moet herbekeken worden. Het decreet gaat er ten onrechte van uit dat de volledige vervoersvraag kan worden opgevangen door het vermeend overaanbod aan openbaar vervoer te schrappen. Die misvatting leidt ertoe dat het aanbod ondermaats wordt, net door te sterk aan die budgetneutraliteit vast te houden. Het is trouwens bijzonder vreemd dat budgetneutraliteit niet voor het wegverkeer geldt, wel integendeel.

Onderstaande factoren zijn een strikte voorwaarde om goed openbaar vervoer te kunnen verzekeren:

Bereikbaarheid

Niet elke bestemming is door iedereen te voet of per fiets te bereiken. Een behoorlijk groot deel van de bevolking heeft geen auto. Het openbaar vervoer moet dus voldoende bereikbaarheid kunnen aanbieden. Burgers moeten voldoende dicht bij hun woonplaats trein, tram of bus kunnen nemen, zeker als ze in een kern wonen. Door de invoering van de basisbereikbaarheid zijn niet alleen in landelijke gebieden, maar zelfs in verstedelijkte wijken blinde vlekken ontstaan omdat lijnen opgeheven zijn of omdat de bus enkel nog de hoofdweg (vaak een omleiding) en niet meer de woonkern bedient. De onzalige Vlaamse lintbebouwing krijgt dus beter openbaar vervoer dan de kernen en dorpen. Dat staat haaks op het terechte streven naar kernverdichting van het laatste decennium. In het beste geval rijdt de bus dus wat sneller, maar de reiziger is in ieder geval langer onderweg.

Bij spoor- en wegeniswerken worden treinen, trams en bussen steeds vaker gewoon afgeschaft. Alternatieven (zoals bijvoorbeeld vervangbussen of korte omleidingen) moeten, net zoals vroeger, terug aangeboden worden. Onbereikbaarheid is immers het toppunt van onbetrouwbaarheid.

Investeren

Door een gebrek aan onderhoud en vervangingsinvesteringen loopt het aantal storings ernstig uit de hand waardoor de basisbetrouwbaarheid totaal niet meer gegarandeerd worden. Een snelle en doortastende inhaalbeweging is dan ook hoogdringend.

Vervoersvraag echt capteren

Waar de vervoersvraag voldoende groot is, moet er geïnvesteerd worden in nieuwe tramlijnen. De ervaring uit binnen- en buitenland leert dat vertrammingprojecten steeds een reizigersgroei opleveren, die groter dan verwacht is, en voor een heropbloei van centrumgebieden zorgen. TreinTramBus vraagt de snellere uitvoering van geplande projecten en onderzoek naar een aantal nieuwe vertrammingen van drukke buscorridors, tramlijnverlengingen en nieuwe sneltramlijnen langs overbelaste autostrades. Die nieuwe lijnen moeten in hoogwaardige knooppunten met het bestaande netwerk verbonden worden.

De vergroening van het autobuspark moet sneller gaan.

Stiptheid en doorstroming

Zowel het spoor- als het stads- en streekvervoer moeten stipt rijden. Voor bussen en trams is dat een moeilijke uitdaging, omdat ze in het verstikkend autoverkeer steeds vaker vastzitten. Vrije beddingen en voorrang aan verkeerslichten zorgen ervoor dat het openbaar vervoer stipt en dus betrouwbaarder wordt. Door een betere doorstroming zijn er minder chauffeurs en voertuigen nodig voor dezelfde dienstverlening. De vrijgekomen middelen kunnen herbested worden aan een betere afstemming van het aanbod aan de vraag. Investeren in doorstroming is dé investering met het hoogste terugverdieneffect en dit zelfs op korte termijn. Traag en slecht openbaar vervoer kost handen vol geld, goed nauwelijks meer. Maar goed openbaar vervoer trekt reizigers en zo realiseren we de gewenste *modal shift*.

Frequentie en amplitude

Een tram, bus of trein om het uur of minder is onvoldoende wervend. Minimaal vragen we over heel het grondgebied voor alle lijnen een halfuurdienst. In stedelijk gebied moeten voorstadstreinen minstens om het kwartier rijden, drukke tram- en buslijnen van het kernnet om de 7,5 minuut. Buiten de stedelijke kernen is een kwartierdienst op de hoofdassen een minimum. Mensen moet ook 's avonds laat nog thuis kunnen geraken met het openbaar vervoer.

Capaciteit

Het OV-aanbod moet beter worden afgestemd op de vraag. Helaas rijden er vandaag nog vaak veel te korte treinen, trams en bussen op drukke momenten waardoor te vaak reizigers moeten achterblijven of als haringen in een ton vervoerd worden. In Antwerpen moet De Lijn al haar Albatrostrams bij voorkeur tot 43 meter verlengen (zo goed als de standaard in Europa

tegenwoordig). Op zeer drukke lijnen kunnen gekoppelde Hermelijnen of Stadsliniers ingezet worden. Ook de NMBS moet de lengte van haar treinen beter afstemmen op de vraag. Voldoende capaciteit vergt uiteraard beter onderhoud zodat er minder treinen, trams en bussen uitvallen.

2 Basistoegankelijkheid

Toegankelijkheid van het openbaar vervoer is meer dan voorzieningen voor mensen met een beperking. Iemand die met een kinderwagen, fiets of koffer op een veel te laag perron op de trein, tram of bus moet geraken, heeft ook een toegankelijkheidsprobleem.

De vervoersmaatschappijen hebben op een aantal plaatsen al lovenswaardige inspanningen geleverd. Zo zijn er de nieuwe M7-rijtuigen bij de NMBS die een comfortabel rolstoeltoilet hebben en ook een aangepaste toegang voor een standaardperron van 76 cm. Maar de weg is nog lang, want heel wat haltes zijn nog niet aangepast aan deze hoogte en deze transitie dreigt nog jaren te duren.

Een ander pijnpunt vormt de plaatsing en het onderhoud van mechanische hulpmiddelen zoals roltrappen en liften in de grotere stations en metrohaltes. Dit zijn de attractiepolen waar veel mensen aankomen en vertrekken. Men rekent daar op een vlotte toegang, maar het komt nog veel te vaak voor dat liften en roltrappen wegens onderhoud of defect buiten dienst zijn. TreinTramBus wil dat de vervoersmaatschappijen van een hier-en-daar-toegankelijkheid zonder garantie naar een allesomvattende basis-toegankelijkheid evolueren.

Een vlotte toegankelijkheid kost bij invoering wel extra geld, maar genereert nadien en op lange termijn bijkomende inkomsten, omdat meer mensen in staat zullen zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Basistoegankelijkheid is ook een instrument in de strijd tegen vervoersarmoede.

3 Basisverknoping

Sinds 1991 is in dit land de organisatie van het treinverkeer een federale bevoegdheid en de organisatie van stads- en streekvervoer een regionale materie. Dat is op zich een werkbare en verdedigbare taakverdeling. Of een (potentiële) reiziger de trein dan wel tram of bus neemt, is afhankelijk van woonplaats, bestemming en OV-netwerk meestal een toevalligheid. Vertrek- en eindpunt zijn bepalend daarvoor. Vaak is een verplaatsing met het openbaar

vervoer een ketenverplaatsing, waarbij een reiziger onderweg moet overstappen. Die overstappen moeten vlot en betrouwbaar kunnen verlopen, niet alleen van trein naar trein, maar ook van trein naar bus en tussen bussen onderling.

Een kwaliteitsvolle onderlinge verknoping bereiken we maar als alle vervoersmaatschappijen vanuit een geïntegreerd en complementair netwerk denken. Zoals nu al in de meeste ons omringende landen gebeurt, moet het openbaar vervoer opgebouwd worden vanuit het principe "Bus en rail als één geheel". Ieder aanbods niveau vervult een specifieke rol, zoals in wezen in het decreet basisbereikbaarheid voorzien is: trein voor de lange afstand, sneltram en streekbus voor verbindende lijnen, stadstram en stads- en wijkbus voor de ontsluitende verplaatsingsbehoeften.

Er moet speciale aandacht gaan naar de raakpunten tussen de verschillende aanbods niveaus. Dat zijn de knooppunten, waar lijnen mekaar niet alleen in de ruimte, maar vooral ook in de tijd kruisen. Treinen rijden al sinds 1998 volgens de nulsymmetrie. Die heeft voor gevolg dat uurdiensten mekaar kruisen op het volle uur en het halfuur. Bij halfuurdiensten heb je een bijkomende kruising op kwart over en kwart voor het uur. Op die ogenblikken bevinden de treinen zich dan bij voorkeur in een station, zodat ze daar onderling op mekaar kunnen aansluiten. Als ook de bussen kort voor die knooppunttijden aan het station arriveren en kort na de knooppunttijden weer vertrekken, beschikt de reiziger over optimale overstapmogelijkheden van en naar alle richtingen. Dat verhoogt het gebruiksgemak van het openbaar vervoer in aanzienlijke mate en maakt het veel attractiever dan vandaag.

De regionale vervoerders moeten daarvoor hun dienstregeling ook volgens de nulsymmetrie uitwerken. Dat garandeert dat aansluitingen in twee richtingen werken: wie 's ochtends vlot van A via B naar C kan rijden, moet 's avonds in de tegenrichting op even goede aansluitingen in B kunnen rekenen. Door in te zetten op een optimale reistijd tussen twee knooppunten, kan eenzelfde lijn op meerdere plaatsen in een volle aansluitingsknoop vallen. Openbaar vervoer rijdt dus niet zo snel als het kan, maar wel zo snel als moet om de volgende aansluitingsknoop tijdig te bereiken. Dat vereist een stipte dienstuitvoering en gerichte infrastructuurmaatregelen om waar nodig de reistijd te verkorten.

De Spoorvisie 2040 van de huidige federale regering moet verder gerealiseerd worden.

4 Basisinformatie

Accurate, betrouwbare en actuele informatie aan de reiziger is een basisvereiste voor een klantvriendelijke dienstverlening van het openbaar vervoer. Daarom eist TreinTramBus een ommekeer in de informatie die de openbaarvervoerbedrijven verstrekken aan de reiziger. De klant, ook de potentiële klant, heeft voor en tijdens zijn verplaatsing op ieder moment en overal de behoefte aan correcte en actuele informatie.

Zowel op de sites, in de apps, in de voertuigen, in stations en aan haltes moet duidelijke en overzichtelijke informatie aanwezig zijn, en dat 24 uur op 24, 7 dagen op 7.

Volgende punten zijn prioritair:

- bewegwijzering naar het station aan haltes van het stads- en streekvervoer en omgekeerd;
- duidelijke en actuele netplannen aan haltes, in stations en in de voertuigen;
- duidelijke plattegronden en omgevingskaarten aan belangrijke knooppunten van het OV-net zodat de klant zich kan oriënteren bij aankomst;
- een routeplanner die ALLE reisinformatie overkoepelt: spoor, regionaal vervoer, FLEX vervoer, deelfietsen, ...;
- de routeplanner moet zowel op de website als op de app beschikbaar zijn;
- de mogelijkheid om gedrukte dienstregelingen per lijn te verkrijgen;
- actuele informatie in real-time op ALLE voertuigen door visuele en auditieve halte aankondiging en vermelding van alle mogelijke aansluitingen;
- actuele informatie in real-time aan de haltes en in de stations, in één oogopslag zichtbaar (dus zonder QR-code);
- gerichte, klantvriendelijke informatie aan de reiziger in de voertuigen bij incidenten, zoals omleidingen, onvoorzien oponthoud, ongevallen of andere onregelmatigheden;
- proactieve berichtgeving aan geregistreerde reizigers bij storingen op hun meest gebruikte lijnen;
- proactieve en ondubbelzinnige informatie over geplande werken en omleidingen, niet bediende haltes, vervanghaltes met toevoeging van plannetjes met de omleidingsroute;
- duidelijke en actuele informatie aan tijdelijke haltes bij omleidingen;
- tijdige communicatie via media (geschreven, radio, TV, sociale media) bij wijzigingen in het aanbod;
- alle borden, sites en apps moeten voldoen aan de vereisten van slechtzienden of mensen met een andere beperking.

5 Basistarief

TreinTramBus is al lang voorstander van een geïntegreerd tarief. Momenteel ontwikkelen de vier vervoersmaatschappijen in ons land ieder hun eigen tarieven – met de BruPass (XL) en in mindere mate de City Pass als positieve uitzonderingen. Nochtans is de ambitie van tariefintegratie al langer in meerdere beleidsdocumenten opgenomen, o.a. in het federale regeerakkoord. In het licht van het principe “Bus en rail als één geheel” (zie hierboven) is tariefintegratie absoluut noodzakelijk. Binnen een bepaald gebied moet je met één vervoerbewijs tegen één eenvormig tarief alle openbaar vervoer kunnen gebruiken. Ook pleiten we voor een flat-rate-ticket naar Oostenrijks voorbeeld (*Klimaticket*), dat geldig is in het hele land. Dit zou voor een dag, een week, een maand of een jaar beschikbaar moeten zijn.

Tariefintegratie is veel meer dan ticketintegratie. De MOBIB-kaart is enkel een drager, waarop “tariefproducten” van verschillende ondernemingen kunnen worden opgeslagen. We zijn vragende partij om een geïntegreerd ticket met één tarief in te voeren, waarbij de vier overheden en vier vervoersbedrijven samenwerken.

Een groot manco in het huidige tarievgamma van de NMBS is het ontbreken van een korting voor kleine groepen. Naar analogie met de *Ländertickets* in Duitsland zouden alle vervoersbedrijven samen ook in België een dagkaart moeten invoeren, waarbij elke bijkomende persoon een klein bedrag extra kost. Het Baden-Württemberg-Ticket kost bijvoorbeeld € 25,- voor 1 persoon en € 7,- extra per bijkomende persoon met een maximum van 5 personen.

Een stijging van de ticketprijzen boven de index moet te allen koste vermeden worden. Bijkomende prijsverhogingen zijn enkel bespreekbaar als de kwaliteit omhoog gaat, zowel bij NMBS als De Lijn.

Het flexvervoer in de 15 Vlaamse vervoersregio’s (de nieuwe belbus) moet onder het normaal tarief vallen, net zoals het gebruik van deelfietsen in het kader van Vervoer op Maat.

Last but not least: zonder flankerend beleid staan we nergens. De financiële aantrekkelijkheid van de auto voor verplaatsingen wordt niet opgelost door een doorgedreven tariefintegratie in het openbaar vervoer. Bijkomende maatregelen zijn nodig zodat financiële prikkels de *modal shift* de juiste richting uit duwen. We dringen aan op een onderzoek naar het effect van de internalisering van de externe kosten via een kilometerheffing of het afschaffen van de salariswagens.



TreinTramBus.be

beweging voor beter openbaar vervoer

Wie is TreinTramBus?

TreinTramBus is een ledenvereniging die opkomt voor de belangen van de gebruikers van het openbaar vervoer. Ze ijvert voor verbeteringen aan het openbaar vervoer en een grotere rol ervan in de mobiliteitsmix.

TreinTramBus voert hiervoor actie en probeert tegelijkertijd mensen te stimuleren om (meer) gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dit doet ze via sensibiliseringsacties, advieswerking, studie, onderzoek en lobbying.

TreinTramBus komt op voor de belangen van deze reizigers en ijvert voor stipte en frequente treinen, trams en bussen, vlotte aansluitingen, degelijke reizigersinformatie en reiscomfort, kortom meer en beter openbaar vervoer.

Al bijna 40 jaar is *TreinTramBus* dé spreekbuis van alle openbaarvervoergebruikers in Vlaanderen en Brussel, en dit op alle beleidsniveaus.

TreinTramBus (BTTB vzw)
Kortrijksesteenweg 304
9000 Gent

Tel. 09 223 86 12
e-mail: info@treintrambus.be

www.treintrambus.be

Verantwoordelijke uitgever:

Peter Meukens, voorzitter
E-mail: peter.meukens@vzw.treintrambus.be
Tel.: 0499 34 19 99