



HART BOVEN HARD DAG 18 SEPTEMBER 2021

Werkgroep 1:

Handen af van onze bushaltes! Er is wél geld voor openbaar vervoer.

Wie op zoek is naar maatregelen, die helpen een snelle ecologische transitie mogelijk te maken waar iedereen beter van wordt, komt al snel uit bij openbaar vervoer. We hadden Winfried Huba op bezoek, één van de trekkers van de Gentse actie 'Stop de Haltesloop'. Hij zette voor ons alle voordelen van openbaar vervoer nog eens enthousiast in de verf aan de hand van enkele onderzoeken. Hij vergeleek de basisprincipes en beloftes van het decreet 'Basisbereikbaarheid' van de Vlaamse regering voor het busvervoer - met wat de praktische uitrol echt betekent voor het aanbod en de gebruikers.

Toegankelijk collectief vervoer heeft een enorm potentieel om CO₂-uitstoot van transport snel naar beneden te halen, zorgt voor minder luchtvervuiling en heeft een veel lager grondstofverbruik dan particuliere (elektrische) wagens. Daarnaast winnen we heel wat plaats in de publieke ruimte, zijn er minder files en is het de meest efficiënte aanpak van vervoersarmoede. Alleen blijken onze regeringen liever zeer veel geld vrij te maken voor 'groene' wagens voor bedrijven en particulieren en wordt ons openbaar vervoer ondertussen verder uitgekleed en uitverkocht.

Om openbaar vervoer voor een zo groot mogelijke groep mensen toegankelijk te maken, heb je een sterk uitgebouwd aanbod van reguliere lijnen nodig, aangevuld met vraagafhankelijk openbaar vervoer voor landelijke regio's. Andere vormen van vervoer, zoals elektrische deelfietsen of deelauto's kunnen het aanbod vervolledigen. Via een gecentraliseerd systeem kan je dan als gebruiker opzoeken hoe je het vlotst op je bestemming geraakt, liefst mét een geïntegreerd betalingssysteem.

Deze principes worden in het decreet basisbereikbaarheid op het eerste zicht overgenomen, maar de praktijk toont iets anders. Veel lijnen worden rechtgetrokken, 5000 bushaltes worden afgeschaft: dat is 1/5 van alle haltes! De afstanden tot de haltes worden dus groter en er zal meer voor- en navervoer nodig zijn. Veel mensen zullen dus niet meer bij de haltes geraken.



Bovendien is slechts 6% van het budget is voorzien voor vervoer op maat: dit is veel te weinig om dienstverlening te voorzien op alle plaatsen. Buitenvijken en landelijke regio's zullen net minder bediend worden. Het openbaar vervoer wordt dus voor velen minder toegankelijk. Bovendien wordt de vervoercentrale uitbesteed aan het Duits-Amerikaanse multinational Viavan, met een kostprijs van 100 miljoen euro. Een privébedrijf zal dus alle informatie en coördinatie van ons 'openbaar vervoer' in handen krijgen. De aanbesteding was ontransparant en het is niet duidelijk hoe dit in de praktijk zal werken.

Hierna volgde enthousiast een brainstorm over wat Hart boven Hard zou kunnen bijdragen in de strijd tegen deze afbouw en privatisering. Voor ons is het duidelijk dat het ecologische en het sociale aspect van openbaar vervoer even belangrijk zijn en dat dit nieuw decreet over busvervoer slechts één aspect is van een reeks besparingen. Ook in het treinverkeer speelt het thema besparingen.

Het is belangrijk een brede coalitie op gang te brengen waar sociale en ecologische bewegingen samenwerken. Het loont de moeite te polsen bij de vakbonden of te onderzoeken of samenwerking met gebruikersverenigingen en ecologische bewegingen een piste is. Enkelvoudig zouden eens polsen wat er beweegt bij de vakbonden. We zullen dit thema ook op de agenda van de klimaatcoalitie brengen en voorstellen om hier gezamenlijk een standpunt over in te nemen, bekend te maken en actie te voeren. Ook het gebrek aan inspraak en participatie vanuit burgers en verenigingen werd aangekaart. Iemand opperde dat dit misschien wel een uitgelezen thema is om een burgerraad rond te organiseren.