

Persmededeling Westhoekoverleg

Reactie van Westhoekoverleg t.a.v. de besparingsplannen van De Lijn

16/03/2012

contactpersoon: Dieter Hoet – coördinator Westhoekoverleg

Maandag 5 maart j.l. kregen de 18 gemeenten van de Westhoek de kans om kennis te nemen van de besparingsplannen van de Lijn. Tegen 15 maart diende een reactie te worden overgemaakt aan De Lijn. Aanvullend aan de reacties die de afgelopen week door de respectieve gemeenten werden overgemaakt, wenst ook Westhoekoverleg een reactie te formuleren.

Weg met basismobiliteit in Westhoek

Met de recent voorgestelde besparingen van De Lijn zal in de Westhoek nog minder worden voldaan aan het decreet Basismobiliteit op vlak van frequentie. In het buitengebied moet er immers 1 bus per uur aangeboden worden.

Bijna alle Westhoekgemeenten hebben hun mobiliteitsplan de afgelopen jaren in herziening gesteld. In geen enkel beleidsplan is gesproken over het inkrimpen van het aanbod van openbaar vervoer. Integendeel, alle gemeenten wensten een een verhoging van het bestaande en beperkte aanbod. De Lijn heeft deze beleidsplannen mee goedgekeurd.

De Vlaamse overheid legt de gemeenten allerlei maatregelen op om een alternatief aanbodbeleid te voeren. Het belangrijkste alternatief voor het individuele personenvervoer is momenteel het openbaar vervoer. De Lijn veegt echter het alternatief aanbod van tafel met voorgestelde besparingen.

Terugkeer naar de wagen

De Lijn beweert met zijn besparingen maximaal de reizigers te ontzien. In de Westhoek worden de reizigers echter maximaal getroffen.

In de Westhoek maken de belbussen immers het belangrijkste aandeel uit van het openbaar vervoer. Als je maar om de twee uren een (bel)bus aangeboden krijgt en je moet dan nog twee uren op voorhand opbellen om te reserveren, kan niet meer gesproken worden over een valabel alternatief voor de wagen. De aansluiting op de trein en andere bussen was reeds beperkt en zal nog minder gegarandeerd worden.

Het aanbod openbaar vervoer in de Westhoek wordt nog magerder, waardoor er nog minder mensen voor zullen kiezen. Hierdoor komt de ontwikkeling van het openbaar vervoer in een neerwaartse spiraal terecht.

Dit zal ontegensprekelijk als gevolg hebben dat meer wagens worden aangeschaft, een hoger autogebruik in de regio, maar ook meer parkeer- en fileproblemen in de kernen.

Besparingen niet gefundeerd op reizigersaantallen of activiteiten

Uit de voorgestelde maatregelen blijkt dat er geen rekening gehouden werd met het huidig gebruik van de belbussen en de reguliere lijnen.

Het lijkt nochtans meer dan logisch dat ritten met een hoge uitvoering of met veel reizigers eerder uitgebreid worden en zeker niet afgeschaft. De Lijn gaat echter lineair tewerk, zoals blijkt uit volgende voorbeelden.

1. De belbus Ieper-zuid had de voorbije twee jaren een uitvoeringsgraad van maar liefst 95% en een stijging van meer dan 700 reizigers in vergelijking met 2010.¹ Toch ondergaat deze belbus hetzelfde lot als alle andere belbussen in de regio: een schrapping van frequentie in de daluren. Deze belbus heeft gewoon geen daluren. Deze belbus lijdt eigenlijk onder haar succes en zou moeten ontdebeld worden of gedeeltelijk opgewaardeerd tot een vaste buslijn.
2. Alle belbussen in de Westhoek scoren overigens zeer goed, met een gemiddelde uitvoeringsgraad van maar liefst 77%.² Dit is een zeer goed resultaat. Het behoud van de belbus zou voorop moeten staan.
3. Diverse gemeenten (zoals Diksmuide en Wervik) springen bij om op marktdagen hun inwoners gratis met het openbaar vervoer te laten rijden om de file- en parkeerproblemen te vermijden. Ook op deze dagen spreekt de Lijn van daluren in het aanbod. Besparingen worden uitgevoerd op lijnen ongeacht of gemeenten bijspringen in de financiering. Bijgevolg worden gemeentelijke ambities inzake mobiliteit gefnuikt.
4. Veurne heeft de bibliotheekfilialen in haar deelgemeentes opgeheven en biedt inwoners gratis openbaar vervoer naar de bibliotheek in het centrum van Veurne. De bewoners van de deelgemeenten blijven door de besparingen in de kou staan.
5. Openbaar vervoer is daarenboven meer dan alleen functioneel vervoer. De bussen kunnen ook ingezet worden voor winkelbezoeken, marktbezoeken, toeristen en recreanten. Een vraag die al langer leeft in de Westhoek. Een aantal gemeenten speelt hierop in door de belbusritten gratis aan te bieden in het weekend. Met het halveren van het zaterdagaanbod heeft De Lijn duidelijk geen

¹ Bron: De Lijn.

² Bron: De Lijn.

rekening gehouden met de verzuchtingen uit de Westhoek. Ook wordt de lijn 68 tussen Nieuwpoort en Veurne tijdens de weekends zonder problemen gewoon geschrapd.

Zo zijn er nog voorbeelden op te sommen waarom de belbussen een nuttig vervoersmiddel vormen voor de inwoners en bezoekers van de Westhoek. Ze vormen het enige alternatief in deze regio.

Ook voor andere reguliere lijnen lijken de besparingsvoorstellen zeer bizar. Alleen op basis van goede cijfergegevens van reizigersaantallen kunnen gegronde keuzes gemaakt worden om ritten of lijnen te verminderen.

We hebben totaal geen inzage gekregen in het aantal reizigers dat getroffen wordt door de voorgestelde besparingsmaatregelen. Er wordt deze mensen geen alternatief aangeboden, want in de Westhoek is het enige alternatief de wagen of – eindeloos – wachten.

Daarenboven zijn er groepen van mensen die zich geen wagen kunnen veroorloven, deze mensen hadden een bondgenoot gevonden in het belbusaanbod. Zij blijven echter in de kou staan en zij kunnen niet anders dan hun persoonlijke activiteiten aan te passen om gewoon minder verplaatsingen te maken.

Andere maatregelen om te besparen

In deze tijden moet iedereen besparen en moet iedereen zijn steentje bijdragen daarin.

Openbaar vervoer moet voor iedereen een betaalbaar alternatief betekenen ook voor kansengroepen.

“Gratis” openbaar vervoer dat bijna nooit uitrijdt, is voor niemand een aanbod en dus ook geen alternatief!

Vooraleer te schrappen in het aanbod, moet bekeken worden of er niks aan de inkomenszijde kan worden gedaan, en of er niet op andere plekken kan worden bespaard. De Lijn heeft aangegeven niet te zullen snoeien in de investeringen.

Het merendeel van de huidige 65-plussers kan perfect een steentje bijdragen om een goed aanbod te behouden. De Vlaamse netabonnementen zijn daarenboven spotgoedkoop in vergelijking met de buurlanden.

Een beperkte tariefverhoging mag in besparingstijden geen taboe vormen.

Daarnaast moet De Lijn ook eens in eigen boezem kijken. Een betere interne organisatie, een meer gestructureerde uurregeling voor de buschauffeurs, een betere interne samenwerking, een afstemming van de tarieven en vervoersbewijzen tussen verschillende vervoersmodi ... kortom een interne herstructurering van de organisatie De Lijn maar tevens van Vlaams/Belgisch openbaarvervoerbeleid kan eveneens aanleiding geven tot het besparen van onnodige kosten zonder te raken aan het aanbod of zelfs naakte ontslagen.

Conclusie

Op basis van deze overwegingen kunnen het Westhoekoverleg en haar 18 gemeenten niet akkoord gaan met de huidige besparingsvoorstellen in het aanbodbeleid.

Bernard Heens
Voorzitter Westhoekoverleg
Burgemeester Heuvelland