

## Vzw REIZIGERSBOND (REBO)



adres: GEC

Koningin Maria-Hendrikaplein 5/202

9000 Gent

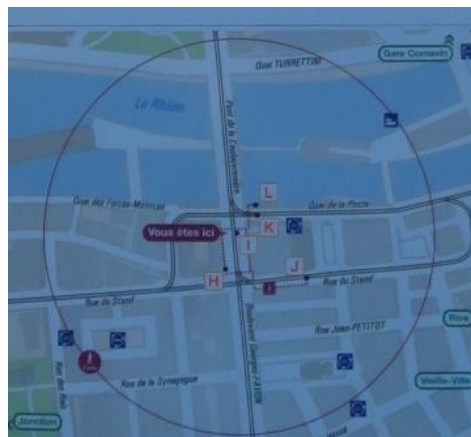
[reizigersbond@telenet.be](mailto:reizigersbond@telenet.be) [www.reizigersbond.be](http://www.reizigersbond.be)

### Verkiezingsprogramma - elementen voor Vlaamse verkiezingen 2024 – (enkel de kerngedachten)

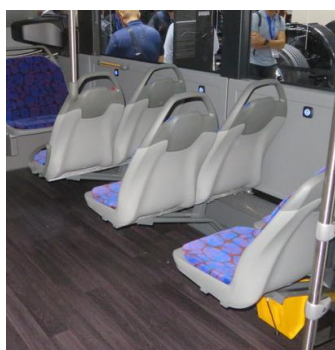
1. Meer verantwoordelijkheid en meer verantwoordingsplicht voor de Vlaamse regering inzake OV. Oprichting van een Vervoersautoriteit, onafhankelijk van De Lijn, belast met het netmanagement en met de planning van het OV (kernnet en aanvullend net), in overleg met de vervoerregioraden en de reizigersverenigingen.
2. Het organiseren en het concrete aanbieden van OV blijft een overheidstaak: de VVM blijft een integraal overheidsbedrijf dat zelf ook bus en tram in regie blijft rijden. De rol van de exploitanten is strikt uitvoerend; het takenpakket (percentage busritten en aantal buskilometers) van de privésector wordt niet verder uitgebreid tegenover 2023. De winstmarges van de privésector in kernnet, aanvullend net en KN, AV, VOM en leerlingenvervoer worden ingeperkt.
3. De financiering van de exploitatie wordt, over de opeenvolgende legislaturen heen, gewaarborgd door het creëren van een OV-heffing op alle bedrijven en alle diensten die voordeel halen uit het aanbieden van OV. De exploitatiedotatie wordt verhoogd, rekening houdende met de feitelijke jarenlange verlaging van de exploitatiedotatie. De dotatie voor VOM wordt verdubbeld (en geïndexeerd) ten opzichte van het bedrag, voorzien voor 2024.
4. Forse inhaalslag voor de investeringen. De uitbreidingen van tramlijnen en de aanleg van nieuwe tramhalten gebeuren uitsluitend nog gelijkgronds. Er wordt geen enkel nieuw ondergronds tramproject aangevat. Alle anno 2024 bestaande, gelijkgronds verlopende tramlijnen blijven in bedrijf (behoudens vervangingswerkzaamheden): er wordt geen anno 2023 bestaande traminfrastructuur definitief verwijderd.



5. De toegankelijkheid van het OV-netwerk wordt ook uitgedrukt in de haalbare wandelafstand naar de meest nabije tram- of bushalte (KN, AV of VOM). Deze maximale wandelafstanden worden op Vlaams niveau genormeerd. De normen van de basismobiliteit, de wetgeving in Genève sinds 1988 (max. 300 m in stadsgebied, 500 m buiten stadsgebied) en de suggestie van het Gentse stadsbestuur bij de volksraadpleging in 1999 (max. 250 m) dienen als richtsnoer voor nieuw op te stellen maximale wandelafstandsnormen in bewoonde gebieden.



6. Ook het rollend materieel moet vlot toegankelijk zijn, met o.m. 'extra bonuspunten' bij de offertesbeoordeling: voorkeursselectie voor rollend materieel met een maximaal aantal opstapvrije, podestloze zitplaatsen in tram en autobus.



7. Aan het openbaredienstencontract met De Lijn wordt toegevoegd dat de VVM, in samenwerking met de verenigingen voor personen met een handicap, voortaan op regelmatige basis praktische lessen zal geven om verkeersveilig OV-gebruik te demonstreren en te oefenen.

8. Het rollend materieel moet ook tijdens de exploitatie overdag netjes worden gehouden (bijv. inschakeling van poetsploegen op busstations). De OV-uitstraling wordt gewaarborgd door het 'uitdoven' van bestaande ruitenreclame en een compleet verbod op nieuwe ruitenreclame.



9. De betrokkenheid en de participatie worden gewaarborgd door het verplichte presenteren en openbaar ter discussie stellen van OV-projecten (infrastructuur investeringen en exploitatie) nog voordat deze door het lokaal bestuur, de Vlaamse overheid of door de vervoerregioraden worden besproken en vastgelegd. De OV-

reizigers worden actief betrokken bij keuzes voor de inrichting van het interieur van nog te bestellen (of nog te renoveren) trams en autobussen evenals van de informatiesystemen.

10. De verkeersveiligheid wordt verhoogd. Op wegkruisingen met tram- en buslijnen worden conflictvrije verkeerslichtenregeling met OV-voorrang de norm. De aansluiting tussen het wegdek en de tramrails in bestrating wordt in voortreffelijke staat gebracht, continu gemonitord en goed onderhouden.



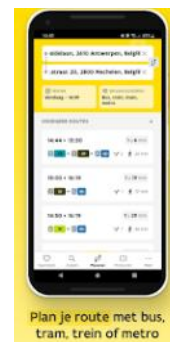
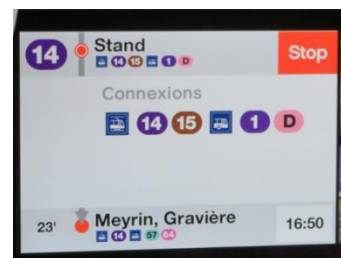
11. De Vlaamse regering richt een eigen dienst op die de tram- en autobusongevallen onderzoekt, volledig autonoom ten opzichte van de VVM, naar het voorbeeld van de bestaande regeling bij ongevallen met het spoorverkeer (NMBS/Infrabel).
12. De Vlaamse regering ijvert, in samenwerking met de federale regering, voor het verplicht maken, op EU-niveau, van crashtests voor Lijnautobussen alsook voor het opstellen van EU-wijde weerstandsnormen bij ongevallen.
13. Voldoende frequent aanbod, toereikende zitplaatscapaciteit en ruime amplitude zijn evident.
14. Netheid. Bussen, trams, bus- en tramstations, halteplaatsen, rails en omgeving moeten regelmatig gepoetst en opgeruimd worden, grafitti verwijderd.
15. Stiptheid: de bussen en trams moeten stipt kunnen rijden, met hulpmiddelen zoals (fysieke of virtuele) vrije banen voor bus en/of tram, OV-vriendelijke straatinrichting, verkeerslichtenbeïnvloeding, schrapping van storingsgevoelige lijnsecties met langspaarkeerplaatsen, enz. De aansluitingen trein-bus (NMBS-stations) worden geprogrammeerd, automatisch bewaakt en ruim bekendgemaakt. Idem voor onderlinge aansluitingen op knooppunten met trams of/en bussen.



16. Informatie moet beschikbaar zijn om vlot zelf verplaatsingen te kunnen plannen, zowel met een automatische OV-routeplanner als met gedrukte dienstregelingsfolders. Deze informatie moet ter beschikking zijn voor iedereen, ook voor slechtziende en slechthorende personen evenals voor personen met een beperking. Deze informatie moet zowel digitaal als ook gedrukt of afdrukbaar zijn. In de bussen en de trams moeten de haltes visueel en auditief aangekondigd worden. Op alle haltes worden de doorkomsttijden geafficheerd, ook op geplande omleidingsroutes (wegwerkzaamheden). Op de Hoppinhaltes moeten ook de reële aankomsttijden beschikbaar zijn, zowel visueel als auditief. In alle wachthuisjes worden de actuele netplannen geafficheerd; deze zijn ook kosteloos verkrijgbaar in de Lijnwinkels. De bestaande halte(informatie)ploegen worden structureel versterkt.



Wachthuisje	14	15	16	17	18	19	20
Wachthuisje 14	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 15	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 16	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 17	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 18	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 19	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55
Wachthuisje 20	8:55	1:15	1:35	1:55	4:15	4:35	4:55



17. Tariefintegratie met de andere openbaar vervoermaatschappijen is noodzakelijk. Zo krijgen we eenvoudige vervoerbewijzen. Iedereen moet vlot kunnen blijven betalen, zowel met specïën als met betaal- en kredietkaarten, met smartphone, enz.



18. Het rijdend personeel wordt getraind op een klantvriendelijke ingesteldheid, zoals bijv. het zelf spontaan uitklappen van de oprijplaat voor reizigers die zich in een rolstoel verplaatsen.

