**Advies Vervoersplan**

**Enkele algemene bedenkingen van de NHRPH**

**(geen officieel standpunt wegens tijdsgebrek en verbod op verspreiden)**

* *Voor veel personen met een handicap is openbaar vervoer het enige beschikbare vervoer. Een toegankelijk openbaar vervoer is dus essentieel.*
* *Bij de elementen waarmee rekening mee moet worden gehouden, verdient* ***toegankelijkheid*** *expliciet vermeld te worden.*

**-(Bijna) geen stations sluiten** = positief

**-Robuustheid en frequentie:**

Bij vertragingen: **vermijd het overslaan van stations zo veel mogelijk**, en ZEKER ALS ER ASSISTENTIE VOOR PBM (personen met een beperkte mobiliteit) IS GERESERVEERD IN DAT STATION! Mocht dat onverhoopt toch gebeuren, moet de NMBS alles in het werk stellen om die persoon snel en veilig op de bestemming te brengen.

**-Amplitude: meer vroegere en latere treinen = positief**

* ! zeker ook ’s avonds laat/ ‘s nachts van toeristische bestemmingen en uitgaanssteden naar woonkernen.
* Voorbeeld van nu: een concert of voorstelling in Antwerpen op vrijdag of zaterdag: laatste trein (met overstap!) weer naar Leuven om 23.19 (met aankomst Leuven om 0.20). Zelfs zonder napraten bij een drankje achteraf is dat vaak niet haalbaar.
  + Dus: de reeds aangekondigde extra treinen (vanaf december 2025 - p 44) bieden voor die situatie waarschijnlijk een verbetering (Antwerpen-Brussel & Brussel -Leuven). Jammer dat de extra IC-verbinding per uur Brussel – Antwerpen (7 dagen op 7 – p42 en 61) uit het vraagmodel niet wordt gerealiseerd wegens capaciteitsgebrek.
* Assistentie/personeel in de stations voorzien van de eerste tot de laatste trein

MULTIMODALITEIT

Nood aan:

-Systematisch overleg tussen de vervoersaanbieders

* + Aanbod op elkaar afstemmen.
    - Ook de apps, bijv. De Lijn routeplanner
  + Multimodale assistentie voor PBM, ook bij de overstap tussen vervoersvormen
  + Bij grote verstoringen: live/direct overleg tussen de vervoersaanbieders om snel een multimodale oplossing te bieden
  + Goed communiceren naar publiek

-Minstens 1 trein op zondag in alle kleine stations, afgestemd op minstens 1 bus met aansluiting in een groter station met meer bediening of omgekeerd (met de bus naar een bediend station). Nu is terugkeren per trein op zondag in sommige stations en gemeentes (bijv. het zuiden van de provincie Namen of Luxemburg) niet mogelijk met het openbaar vervoer. (De app suggereert dan om maandag terug te reizen.)

> De studies van p49 punt 2 en p52 zijn dus zeker interessant.

-Regio’s verder afgelegen van de grote knooppunten (delen van Limburg en West- Vlaanderen) zijn onvoldoende bediend met openbaar vervoer: te weinig frequentie en flexibiliteit.

-Ook wordt het knooppunt dat Lichtervelde zou moeten zijn, uitgehold. Wie in het weekend van Gent ST. P. naar Izegem reist over Lichtervelde, heeft slechts een overstaptijd van 5 min. Assistentie in deze tijd wordt niet verleend. De reiziger met een handicap wordt dus verplicht een uur te wachten op de volgende trein richting Izegem of door te reizen naar Brugge, een extra reistijd van 40 min.

-In het kader van de wetgeving die langdurig werklozen terug naar de arbeidsmarkt wil leiden, is het belangrijk dat mensen met een handicap en/of in armoede binnen een redelijke tijd op hun werkplek kunnen geraken. Deze personen wonen niet in de stadskernen maar in afgelegen buurten of kleinere steden en dorpen waar de huurprijs merkelijk lager ligt. Het is heel belangrijk dat, naast de grote knooppunten, ook daar voldoende flexibiliteit voor de reizigers wordt voorzien: minder wachttijd, meer keuze, betere aansluitingen. Aandacht voor lokale intermodaliteitsmogelijkheden is hier primordiaal.

**Rollend materieel:**

-minstens 1 toegankelijke wagen in elke treinopstelling voorzien

-Voor de volgende generatie verwacht de NHRPH **integraal toegankelijke treinen.**