

De Lijn: hop in of hop uit?

Basisbereikbaarheid volgt grote principes met als doel om voor hetzelfde geld meer reizigers te vervoeren. Op 6 januari veranderde er veel. TreinTramBus kreeg talrijke (negatieve) reacties. Tijd dus voor een evaluatie van de principes en hun uitvoering met bijhorende klachten. Gaan er 7% extra reizigers inhoppen zoals De Lijn beweert of gaan er vooral uit-hoppen?

Principe: gelaagd net met trein op hoogste niveau

Het was zeker nuttig om het ov-net opnieuw in te delen. Zo zijn trajecten uit de tijd van de stoomtram zoals Brugge – Diksmuide eindelijk herzien. De trein is sneller en comfortabeler, maar stopt veel minder dan de bus. Bovendien zijn treintarieven hoger en zelden geïntegreerd. Perrons en treinen zijn meestal slecht toegankelijk. Een combinatie trein/bus vereist goede aansluitingen.

Uitvoering

Volgens dit principe mochten bussen niet langer parallel met treinen rijden. Dit is (gelukkig) niet consequent toegepast. De buslijn Herentals – Geel – Mol verdween, Gent – Dendermonde is erg beperkt, maar Gent – Aalst, Hasselt – St.-Truiden en Antwerpen – Boom bleven behouden. Voortaan rijden tussen Melsele en Linkeroever tram en bus zelfs parallel!

Klacht: Lijn 154 in Beersel werd geschrapt. Om op Lot station te geraken zou ik gebruik kunnen maken van lijn 52, maar de frequentie daalt van om de dertig minuten naar om het uur en met lijn 52 mis ik de S2-trein naar Brussel-Zuid (bus komt aan om 6.20u. en trein vertrekt om 6.16u.)

Klacht: Bus 84 Hamont – Geel: Ik kan van mijn werk op de Markt in Mol niet meer naar Geel halte Meerhoutseweg. De Lijn verwijst naar de treinlijn van Mol naar Geel. Die is duurder en helemaal niet efficiënt. Ik begrijp niet hoe de lijn kan redeneren dat een treinlijn een buslijn kan vervangen. Het flexgebied verbindt Geel en Mol niet.



Bus 27 naar Dendermonde

Foto Jacques Peeters



Reclame voor basisbereikbaarheid

Foto Jacques Peeters

Klacht: Bus 27/28 was een druk bezette lijn Dendermonde – Gent. Tijdens de dag alleen nog scholierenritten, in het weekend niets. Het perron van de NMBS in Wichelen is laag, oudere mensen geraken amper op de trein. Terwijl de bus Zele – Erpe-Mere wel blijft rijden. Daar zie je amper iemand op. De verkeerde lijn is afgeschaft.

Klacht: De halte aan Station Zedelgem is afgeschaft. Nu 900 meter lopen om een trein naar Kortrijk te nemen. Een pure schande.

Principe: gelaagd net met meer overstappen

Trage lokale lijnen moeten meer aansluiten op snelle assen zodat je vlugger ter bestemming komt. Kortere lijnen moeten de regelmaat verbeteren.

Reizigers vinden extra overstappen lastig en uit degelijk Duits onderzoek blijkt dat je direct 15% passagiers kwijtraakt. Vlotte overstappen vereisen aangepaste dienstregelingen en chauffeurs die op elkaar wachten.

Uitvoering

Een aantal lange lijnen zijn geknipt, zoals Maaseik – Geel en Turnhout – Leuven. Dendermonde – Puurs – Boom werd zelfs geknipt in St.-Amands!

Klacht: Mijn bus wordt geschrapt waardoor ik drie bussen moet nemen i.p.v. een rechtstreekse. Vroeger dertig minuten, nu twee uur van Moorsele naar Rumbeke.

Klacht: Het nieuwe vervoersplan slaat ook onze gemeente Moerzeke gewoon over. Wij moeten tot Elversele, twee dorpen verder om een "hoppinpunt" te hebben om dan terug te keren in de andere richting om naar Dendermonde te geraken. Voor inwoners van Kastel is het nog erger: hun verbinding viel gewoon weg.

Klacht: De verbinding met bus 302 van Leopoldsburg naar hogeschool Thomas More in Geel is niet meer haalbaar, drie overstappen en veel langere reistijd. Onmogelijk te gebruiken als de treinen ook zo dikwijls dienst weigeren zoals de voorbije maanden.

Klacht: lijn 18a reed van Hasselt tot Achel, via Sint-Huibrechts-Lille. In het nieuwe systeem moet ik in Neerpelt overstappen om in Sint-Huibrechts-Lille te geraken. Bij de minste vertraging moet ik een uur wachten.

Klacht: De rechtstreekse verbinding om 7.10u. vanuit onze deelgemeente Stelen naar Turnhout wordt niet meer aangeboden, dit wil zeggen dat onze kinderen om 6.39u. een bus moeten nemen in Geel Stelen tot Geel station, vijftien minuten wachten tot de volgende verbinding met lijn 490 om dan omstreeks 7.45u. aan te komen in Turnhout. Dit is een rit van twee uur en dan staan de kinderen 45 minuten te vroeg in Turnhout.

Principe: sterke grote assen en minder lokale lijnen en halten

Omdat De Lijn geen extra budget kreeg, zijn hier winnaars en verliezers. Halten schrappen verlengt voor sommigen de loopafstand en dus de reistijd.

Uitvoering

Vooral middelgrote stadsnetten betalen het gelag, zoals Brugge, Sint-Niklaas, Aalst, Kortrijk en Roeselare. Duizenden halten verdwenen en de overblijvende liggen verder uit elkaar en zijn soms onveilig. Ook op sterke assen sneuvelde ritten.

Klacht: Lijn 72 met halte nabij onze woning in Harelbeke is verdwenen. Bus 75 rijdt nog altijd tussen Kortrijk en Deinze, maar in plaats van 75 meter naar de halte Sint Ritakerk, moeten wij nu 597



Bus 18a in Hasselt

Foto Jacques Peeters

meter (10 minuten) stappen naar de dichtstbijzijnde bushalte Koersplein/Herderstraat van bus 75. Die halte is gelegen tussen industriegebouwen langs de druk bereden Kortrijksesteenweg, wat het algemene veiligheidsgevoel niet ten goede komt.

Klacht: Lijn 141 van Leerbeek naar Brussel-Zuid wordt volledig geschrapt op 6 januari. Nochtans maken veel mensen gebruik van deze lijn, waaronder tal van schoolkinderen, jonge moeders die hun baby naar de crèche brengen, ouderen en werkenden (zoals ik) die geen wagen en/of rijbewijs hebben. Nochtans zitten er altijd mensen in deze bus, zoveel zelfs dat er – vooral tijdens de spitsuren – niet voor iedereen een zitplaats is.

Klacht: Lijnen 65 en 67 in Zomergem werden vervangen door de veel kortere lijn 60, waarna je moet overstappen op andere lijnen. Ik neem regelmatig de

bus naar Gent om met de trein naar Brussel te gaan. Nu is de reistijd 42 minuten, dit wordt een kwartier langer met overstap. Mijn werk is in Eeklo, de rechtstreekse lijn tussen Zomergem en Eeklo valt weg. Reistijd is nu 19 minuten en werd sinds januari 42 minuten met overstap. Mijn zoons liefde woont in Ursel, hij kan haar vanaf januari alleen nog bezoeken op de middag of 's avonds tijdens de spits. Ik vraag me af of onze schepen van mobiliteit zich gerealiseerd heeft wie hij moest verdedigen en hoe belangrijk dit is voor veel mensen.

Klacht: De mobiliteit in onze wijk (Kortrijk Vredelaan) is verdwenen. Wij leven in een sociale wijk waar ouderen, jongeren en allochtonen dagelijks gebruik maakten van bus 9. Die verdween volledig en onze bewoners moeten meer stappen vooraleer ze een bus kunnen nemen.

Klacht: De bewoners van de sociale woonwijk Horebekeveld (Aalst) moeten een grotere afstand overbruggen om de dichtstbijzijnde halte te bereiken.

Klacht: Vroeger vertrok de voorlaatste rit op lijn 45 naar Maaseik om 22.31u. in Hasselt, aankomst in Maaseik om 23.47u. (de laatste is een uur later). Sinds januari is de laatste (!) verbinding: vertrek in Hasselt met lijn 44 om 21.26u. tot in Eisden, aankomst 22.25u. en vanaf daar met lijn 63, vertrek 22.33u. naar Maaseik, aankomst 23.05u. De voorlaatste verbinding is ongeveer anderhalf (!) uur eerder.



Buslijn 4 in Aalst verdwenen

Foto Jacques Peeters

Principe – flexvervoer voor dunbevolkt gebied

Flexvervoer vangt een deel van de afgeschafte verbindingen en halten op. Het rijdt in een ruimer gebied tegen het gewone lijntarief. Reserveren kan tot 30 minuten vooraf, met het risico dat je geen plaats hebt. Maar niet alle afgeschafte halten worden bediend en reserveren blijkt ingewikkeld.

Klacht: *Het nieuwe vervoersplan van de Lijn is een beetje rampzalig voor de schoolgaande jeugd. Ik heb twee kinderen die dagelijks de bus namen van halte 'Doomkerke De Radio' naar halte 'Tielt VTI' om 7.18u. Die rechtstreekse buslijn en halte is afgeschaft sinds 6 januari.*

Wat zijn de alternatieven?

Gebruik maken van de Hoppinbus. *Die app is klaarblijkelijk niet gemaakt door iemand die regelmatig gebruik maakt van de bus. Een weekje heen en terug reserveren voor twee kinderen kost me twintig minuten (ikzelf ben tewerkgesteld in IT). Er zijn diverse problemen met die app:*

- Aan de login kunnen twee Mobib-kaarten gekoppeld worden, maar bij het maken van een reservering wordt daar geen rekening mee gehouden.*
- Er kan slechts een rit per keer geboekt worden (nochtans moeten de kinderen elke werkdag vanaf dezelfde halte om hetzelfde tijdstip vertrekken).*
- Het lijkt er ook op dat de hoppinbus enkel om de twee uur een halte passeert.*
- Bellen naar de hoppincentrale helpt niet.*

Principe – geen lijnen over de grenzen

De bussen naar Hamme-Mille en Waver verdwenen. Hulst (NL) is bijna onbereikbaar. Maar Tilburg blijft bediend en er rijdt een nieuwe lijn naar Lessen! Verbindingen over een regiogrens verslechteren soms, zoals Puurs - Londerzeel of Heist – Herenthout.

Klacht: *ik woon met mijn gezin in Nethen. Mijn zoon en ik namen dagelijks de lijn 344 tot in Overijse, die volledig geschrapt werd. Worden wij gestraft omdat wij in een andere regio wonen? Stopt de mobiliteit aan de taalgrens?*

Algemene opmerkingen

Verandering middenin het schooljaar

TreinTramBus drong bij de minister aan om de wijzigingen pas in juli door te voeren, helaas...

Klacht: *Schoolgaande jeugd die in Waarschoot woont en in Zomergem naar school gaat, kan met de nieuwe regeling niet meer met de bus naar school. De jaarabonnementen zijn wel in september betaald.*

Geen regie of eenvormigheid

De administratie MOW (Mobiliteit en Openbare Werken) slaagde er niet in om de principes eenvormig en eerlijk toe te passen. Voor vergelijkbare woon- en werkconcentraties en attractiepunten is er vaak geen vergelijkbaar ov-aanbod. Ook werden bestaande reizigers soms opgeofferd voor 'potentiële' klanten. Vraag is hoe duur flexvervoer is vergeleken met reguliere ritten.

Niet geluisterd naar reizigers en personeel

Volledig ten onrechte beweerde Lydia Peeters op 6 januari dat middenveldorganisaties als TreinTramBus bij de nieuwe plannen betrokken werden. Studiebureaus, MOW, De Lijn en de lokale besturen zijn verantwoordelijk. TreinTramBus signaleerde tal van tekortkomingen, maar er werd nauwelijks naar geluisterd.

7% Hoppinreizigers erbij?

Komen er 7% extra reizigers? We zullen het nooit weten, want De Lijn deed geen nulmeting.

Besluit

Klacht: *Het grote probleem van heel deze hervorming is dat ze blijkbaar vanachter een bureau of achterin op de kussens van een auto met chauffeur is bedacht. De trein als alternatief voor de bus (motto "wanneer er een trein rijdt tussen twee gemeenten wordt de buslijn afgeschaft") is te belachelijk voor woorden.*

Ik nodig minister Peeters, die zo fier is op dit nieuwe plan, een keer uit om een dag de trein te nemen met een aantal senioren en mensen met een beperking, ze houdt het gegarandeerd geen hele dag vol. Daarenboven is de trein véél te duur.

Vlaanderen had een goede basisbereikbaarheid, de bussen van De Lijn stopten waar de mensen woonden. Ikzelf ben 65+ en het was mijn bedoeling mijn auto aan de kant te zetten vermits er hier in Klein-Brabant een goede dekking was (wás) met het vervoer van De Lijn. Gelukkig had ik mijn wagen nog niet weggedaan in juli 2023 toen we voor het eerst kennis maakten met de fantastische plannen van de minister en De Lijn. Nu houd ik mijn auto, nochtans een oudere dieselwagen. Wanneer we onze wagen wegdoen geraken we gewoon nergens meer. Het huidige plan voor De Lijn zal ertoe leiden dat veel mensen gewoon niet meer buiten kunnen komen. En dan kan de overheid zich weer verwonderen over de vereenzaming van de senioren, een probleem dat ze met dit plan goed in de hand werken.

In elk geval zullen veel mensen aan dit fantastisch plan van de Vlaamse overheid denken later dit jaar wanneer we weer eens naar het stemlokaal moeten. En we mogen toch altijd hopen op een competente minister/overheid, al worden we daar wel keer op keer in teleurgesteld.

Jacques Peeters