

Flexbus, de oplossing voor alle problemen?

Rond de jaarwisseling droeg De Lijn de belbus definitief ten grave. Vanaf 6 januari 2024 kwam de flexbus in de plaats. In 26 flexbusgebieden doorheen heel Vlaanderen rijden in totaal 159 flexbusjes rond. In het kader van het decreet basisbereikbaarheid zouden ze het toppunt van vraagafhankelijk vervoer moeten zijn, de oplossing voor alle verplaatsingen die met de reguliere buslijnen niet meer mogelijk zijn na het schrappen van ruim 3 000 haltes en de hertekening van het ov-net. Maar is dat wel zo? Na ruim een half jaar flexvervoer is het tijd voor een eerste evaluatie.

Zoektocht naar informatie

De informatie over de werking van de flexbus (aanbod, tarieven, reservatie) staat over meerdere pagina's op de websites van De Lijn en Hoppin (www.hoppin.be) verspreid. De meeste reizigers zullen die studiefase allicht overslaan en onmiddellijk de routeplanner op de website of in de app van De Lijn raadplegen. Maar als je daar een route van of naar een flexhalte probeert uit te stippelen, krijg je hooguit een doorverwijzing. Reisadvies krijg je enkel op de Hoppin-website of in de Hoppinapp en het is ook daar dat je een rit moet reserveren. Maar die Hoppinapp werkt niet altijd even intuïtief. Bo-

vendien moet je je vooraf met een gsm-nummer of een gebruikersnaam registreren voor je je in de Hoppinapp of op de Hoppinwebsite kunt aanmelden. Flexibel overschakelen van je pc op je smartphone mag je vergeten: je kunt maar op maximaal één toestel tegelijk aangemeld zijn. Zie je het nu al niet meer zitten, ben je met apps en websites niet vertrouwd of heb je geen smartphone, dan kun je ook reserveren via het speciaal telefoonnummer 0800 12 2 12. Kort gezegd: info over en boeking van de flexbus verloopt allerminst ... flexibel.

En krijg je dan het beste reisadvies? Dat is nog maar de vraag. We nemen even de proef op de som. Stel, je wil in Noord-Limburg van Kessenich Toekomststraat naar Maasmechelen Centrum. Tot einde 2023 zou de belbus je van Kessenich naar Maaseik gebracht hebben, waar je op de 45 naar Maasmechelen kon overstappen. Dat was een efficiënte oplossing voor landelijke gebieden, te vinden in de routeplanner van De Lijn en telefonisch te boeken via de belbuscentrale in Hasselt. Hoe zit dat vandaag? Als je deze zoekopdracht in de app van De Lijn ingeeft, krijg je onmiddellijk de melding "Geen routes gevonden". Basta. Wie niet weet dat er ook nog een Hoppinapp bestaat, blijft thuis of ... stapt in de auto. De Hoppinapp dan maar: die neemt zijn tijd om te zoeken naar wat "de perfecte rit" genoemd

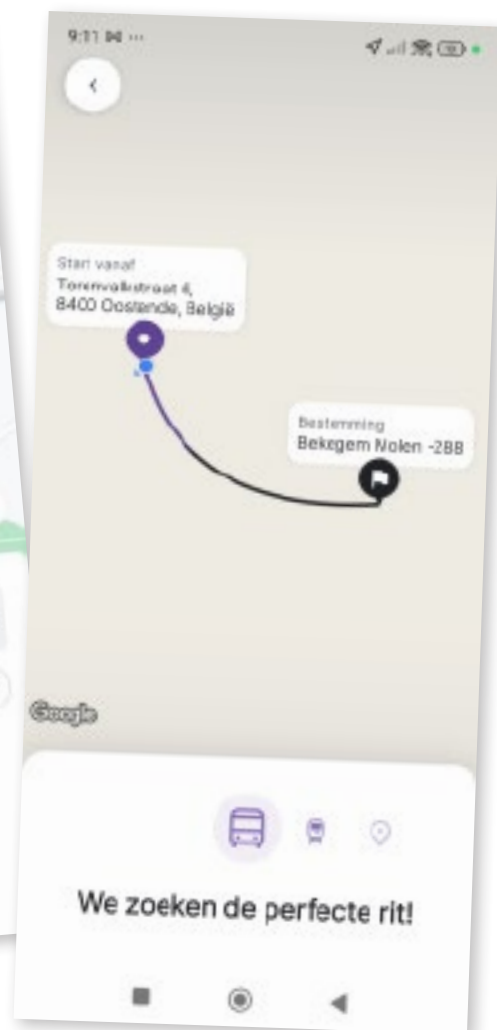
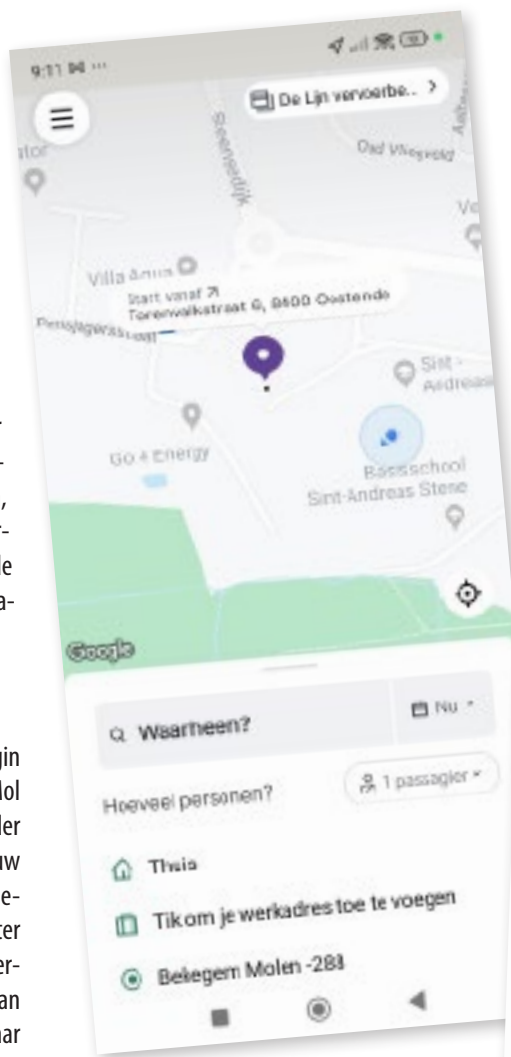
Flexhalte aan de Landcommanderij
Alden Biesen in het Limburgse Bilzen
Foto: Marleen Smeets



wordt en biedt dan ... een overstap-vrije flexrit tot Maasmechelen Centrum aan. Vreemd, want dat busje moet via Maaseik en tussen Maaseik en Maasmechelen rijden nog steeds ieder halfuur een bus, nu de 63. Noemt men de basisbereikbaarheid geen gelaagd systeem, waarbij de flexbus en het regulier vervoer geïntegreerd zijn? Waarom rijdt de flexbus dan gedurende 17 kilometer parallel met de 63?

Is de basis bereikbaar?

Maar zo gaat het niet overal. Tot begin 2024 stond je van de Korenstraat in Mol met bus 84 op een kwartier in Geel. Ieder uur en dat al meer dan een halve eeuw lang. Nu is de halte Korenstraat afgeschaft, net als lijn 84. Wie de zes kilometer naar Geel station met het openbaar vervoer wil overbruggen, krijgt in de app van De Lijn het advies om 1,8 kilometer naar Millegem Kerk te stappen en met lijn 2 naar Mol te rijden. De verkeerde kant uit, dus. Van Mol gaat het met lijn 23 naar Meerhout, waar je overstapt op lijn 98 naar Geel. Je legt 21 kilometer af en bent 1 uur driekwart onderweg. Dat wil toch niemand? Dus, op naar de Hoppinapp. Die laat je 600 meter naar de Hoppinhalte Gerststraat stappen. De flexbus brengt je naar Ginderbroek, om dan met bus 470 naar Mol station te rijden. Weer de verkeerde kant uit, dus. Daar zou je dan de trein naar Geel moeten nemen. Reistijd: 1 uur. Je wordt er nergens op gewezen dat je twee tickets nodig hebt: eentje voor de flexbus en lijn 470 en een eentje voor de trein. Wat je dus tot voor kort op een kwartier voor € 1,70 kon doen, kost nu € 4,70 en duurt vier keer zo lang. Is het dat wat we van basisbereikbaarheid mogen verwachten? Het doel was toch méér ov-reizigers en niet minder.



Waar je woont, doet ertoe

Het maakt dus een geweldig verschil, waar je woont. De (groot)stedelijke vervoersregio Antwerpen (32 gemeenten, inclusief stad Antwerpen) bestaat uit twee flexregio's. Behalve binnen de Kleine Ring zijn nagenoeg alle bestaande haltes, hoe vaak die ook bediend wordt, automatisch een flexhalte. De kleinere vervoersregio Kempen (14 gemeenten) is opgedeeld in liefst zes flexregio's. Heel de provincie Limburg daarentegen vormt met zijn 42 gemeenten één flexregio. Over al die verschillen hoeven ze zich in het Pajottenland, een semilandelijke regio met ca. 15 gemeenten, geen zorgen te maken. Daar rijdt gewoon geen flexbus. De Roosdaalse deelgemeente Onze-Lieve-Vrouw-Lombeek, in 2008 verkozen tot "Het mooiste dorp van Vlaanderen", is met het openbaar

vervoer compleet onbereikbaar, op een paar scholieren- en spitsritten na. Vreemd voor een dorp waar toch ongeveer 1 200 mensen wonen. Is dat dan geen basis die bereikbaar moet zijn?

Maar de communicatie is goed

Laat ons toch maar met een positieve noot eindigen. De nieuwe flexbusjes zijn modern en comfortabel, maar helaas soms minder toegankelijk dan de belbus voor minder mobiele reizigers. Eens je rit geboekt is, is de informatie voor de rit zeer goed. Zowel via de smartphone als via sms krijg je regelmatig updates waar het voertuig zich bevindt en wanneer het effectief aan je halte zal aankomen.

Peter Meukens