

Basisbereikbaarheid: wat hebben de geschrapte haltes opgeleverd?

Nieuw met de basisbereikbaarheid was de schrapping van meer dan 3 200 bushaltes in Vlaanderen. Dat levert efficiëntiewinsten op, luidde het. Maar is dat wel zo? TreinTramBus twijfelt, want het is van tweeën één: 1) ofwel zijn er aan een halte doorheen de dag maar weinig reizigers. Aangezien alle haltes op aanvraag zijn, verliest een voorbijrijdende bus er geen tijd. Alleen de haltepaal kost geld, maar die staat er toch al; 2) ofwel stappen er aan een halte veel reizigers op. Dan is schrappen vanzelfsprekend geen goed idee. Drie jaar na de start van de basisbereikbaarheid nemen we de proef op de som. Kost de exploitatie van buslijnen met geschrapte haltes nu minder en is de kwaliteit van het openbaar vervoer voor de reizigers daardoor verbeterd?

Lijn 42 Brugge – Breskens

De Lijn en het Nederlandse vervoersbedrijf Connexxion exploiteren lijn 42 van Brugge naar Breskens (NL) samen. Lijnnummer en route veranderden met de basisbereikbaarheid niet. In Vlaanderen waren er 27 haltes, in Nederland 20. Voor de grens zijn er tot de overstaphalte Westkapelle Dorp vier haltes afgeschaft. Dat valt te verdedigen, aangezien ze ofwel op korte afstand van een andere halte lagen ofwel in zo goed als onbebouwd gebied. In de dienstregeling levert de schrapping van deze vier haltes twee minuten reistijd op. Maar die gebruikt De Lijn niet, want in Westkapelle Dorp staat de bus twee minuten langer stil. Nadien zijn er op Vlaams grondgebied nog twee haltes gesneuveld, terwijl in Nederland alles bij het oude gebleven is.

Efficiëntie: status quo

Vervoerskwaliteit: status quo

Lijn 4 > 47 Hasselt – Tongeren

Basisbereikbaarheid heeft lijn 4 Hasselt – Tongeren doen vervellen tot lijn 47, maar de reisweg bleef dezelfde. Op 1 juli 2023 viel meteen 1/5 van alle haltes weg. Op sommige plaatsen liep de halteafstand zo op tot 3 km. Dat het gebruiksgemak daardoor niet toeneemt, hoeft geen betoog. En toch was de efficiëntiewinst voor De

Lijn letterlijk zero. Lijn 4 had vroeger voor zijn rit veertig minuten nodig. De rijtijd van de nieuwe 47 met zeven haltes minder bedroeg ook ... veertig minuten. Protest stak op verschillende plaatsen de kop op en redelijk snel besliste De Lijn om aan vier haltes opnieuw te stoppen. Had dat een impact op de reistijd? Nee hoor: de bus doet er vandaag nog steeds veertig minuten over.

Efficiëntie: status quo

Vervoerskwaliteit: negatief

Lijn 58 Oudenaarde – Waregem

Lijn 58 rijdt van Oudenaarde via Wortegem-Petegem naar Waregem. Met de basisbereikbaarheid sneuvelden twee van de 31 haltes. Eén van beide is Petegem Eekhout, waardoor inwoners ten noordwesten van spoorlijn 89 dubbel zover naar een bushalte moeten lopen. In Waregem is halte Nachtegaallaan 500 meter verschoven. Hij heet nu Vredestraat. Maar rond de Nachtegaallaan bevindt zich een woonwijk met 2 300 inwoners. Die moeten nu een eind verder naar de halte Vredestraat lopen. De afgeschafte haltes leveren De Lijn niks op, wel integendeel. De reistijd van lijn 58 is met vier minuten toegenomen. Maar zou het De Lijn dan meer tijd gekost hebben om de afgeschafte haltes toch nog te bedienen? We betwijfelen het.

Efficiëntie: negatief

Vervoerskwaliteit: negatief

Herent centrum

In de kern van Herent bij Leuven wonen 5 500 inwoners. Streeklijnen 284 en 285 kwamen er alle 30 minuten vanuit het noorden, stadslijn



De bediening van Herent voor en na de basisbereikbaarheid

Bron: netplannen De Lijn



Aan Berg Tongeren rijdt bus 47 zonder te stoppen voorbij. Is de verloedering van de nutteloze halteaccommodatie een metafoor voor wat de reizigers met de basisbereikbaarheid soms moeten ondergaan?

Foto Peter Meukens

4 ook om het halfuur vanuit het oosten en streeklijn 652 één keer per uur vanuit het westen. Ze reden dwars door het centrum en bedienden het treinstation. Vervolgens reden ze (op de 652 na) via het Rector De Somerplein naar het station van Leuven. Begin 2025 veranderde dat: de 285 werd lijn 20, de 284 werd lijn 21. Van de weeromstuit bedienden ze zeven haltes in Herent centrum niet meer, want ze bleven voortaan op de N26 (Omleiding). Leverde dat iets op? Nee, want tussen de haltes Agra en Rijweg zijn ze even lang onderweg via de Omleiding als doorheen het centrum. De nieuwe stadslijn 3 bedient het centrum en het station nog wel, maar de verbinding vanuit Herent naar het noorden, oosten en westen bestaat niet meer. Stadslijn 3 rijdt nog wel via het Rector De Somerplein door het centrum van Leuven. Lijnen 20 en 21 bedienen het centrum van Leuven niet meer.

Efficiëntie: status quo

Vervoerskwaliteit: negatief

Kumtich centrum

Lijn 60 verbindt Leuven station via Boutersem en Kumtich met Tienen station. Voor de basisbereikbaarheid heette ze 380. Ze bediende tussen beide stations 37 haltes en had daarvoor in de daluren ook 37 minuten nodig. Begin 2025 werd één halte geschrapt, maar kwamen er toch twee minuten bij. Na de besparingen die op 1 juli ingingen, bedient lijn 60 het centrum van Kumtich (ca. 1 000 inwoners) niet meer. De bussen laten de haltes Kumtich Centrum en Vogelzang links liggen. Dat levert efficiëntiewinst op, aldus De Lijn. *Honni soit qui mal y pense*, maar de bus is nu nog langer onderweg: veertig minuten.

Efficiëntie: negatief

Vervoerskwaliteit: negatief

HOV? Nee

Op 1 juli startte in Limburg de zogenaamde HOV-lijn X44: de voormalige lijn 44 Hasselt – Universiteitscampus Diepenbeek – Genk – Maasmechelen kreeg een nieuw lijnnummer en stopt in Maasmechelen aan zes haltes niet meer. De snelbus rijdt die in het centrum voorbij, wat tot halteafstanden van 1,3 km leidt. Eisden Tuinwijk laat de bus zelfs gewoon links liggen. Daar wonen nochtans 3 000 mensen die nu hun rechtstreekse verbinding met Genk en Hasselt verliezen. In theorie kun je overstappen op een lokale bus, maar in de praktijk vertrouw je daar best niet te veel op. In ieder geval zijn reizigers langer onderweg. Met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) heeft dat niets te maken. Met zes haltes minder is de “HOV”-bus alvast niet sneller: aan de reistijd is niks gewijzigd.

Efficiëntie: negatief

Vervoerskwaliteit: negatief

Gelukkig is er een mooie halte ...

Alles is voorhanden: schuilhuisje, zitbank, fietsenhouder, vuilnisbak, aanrijdbare boordsteen. Tien jaar geleden plande men de aanleg van deze goed uitgeruste halte. Er reden op dat moment overdag vijf bussen per uur door de straat en tijdens de spits zelfs negen. Toen men de halte in gebruik nam, waren dat er nog twee bussen per uur. Na de invoering van de basisbereikbaarheid is dat aantal gereduceerd tot twee scholierenbussen ... per dag! Nochtans bevindt de halte zich aan een winkelcentrum en de nieuwe stelplaats van De Lijn. En iets verderop is er na 2010 een nieuwe verkaveling ontwikkeld. Bereikt basisbereikbaarheid de basis? En wat is de efficiëntie van de investering in deze halte?



De Lijn houdt het spannend: het haltebord vertelt je niet welke buslijnen er nog komen. Daarvoor moet je in het schuilhuisje de kleine lettertjes gaan lezen. Foto Peter Meukens

Besluit

De Lijn boekt nergens efficiëntiewinsten, soms zelfs integendeel. En ook de reizigers worden niet beter van de afgeschafte haltes. Maar één ding staat vast: openbaar vervoer wordt niet attractiever door mensen te verplichten verder van en naar een halte te stappen. De bus is dan misschien wel sneller (althoewel?), voor de reizigers duurt de verplaatsing langer. Dat is geen vooruitgang.

Peter Meukens