



BASISBEREIKBAARHEID IN HET WAASLAND

Begin januari 2024 rondt De Lijn de invoering van Basisbereikbaarheid af in het Waasland. Technici, politici en burgerbewegingen hebben de voorbije jaren gewerkt aan het 'wervend maken' van het regionale ov. Een onmogelijke opdracht binnen het verrommelde Vlaanderen en gelet op de budgettaire beperking.

Op het treinet wijzigt er bijna niets.

Hier is het nog een jaar wachten op aanpassingen, zoals op de S-trein Antwerpen – Lokeren die om het half uur gaat rijden tot Dendermonde en op de tariefaanpassingen, maar zonder tariefintegratie met De Lijn. Kortom, het treinetwerk als hoogste vervoerslaag en ankerpunt voor de rest van het ov-netwerk (aldus "Roadbook Fasering Basisbereikbaarheid, Vervoerregio Waasland") blijft onaangeroerd. Reden? Gebrek aan visie, ambitie en vooral een gebrek aan (h)échte samenwerking?

Nieuw aanbod in de vervoerregio op het stads- en streekbusnet. De oude lijnummers van de bus blijven zo veel als mogelijk ongewijzigd voor de klok-vaste diensten, bijvoorbeeld lijn 21 De Klinge – Sint-Niklaas – Sinaai. De varianten, meestal spitslijnen, krijgen een hiervan afgeleid nummer, bijvoorbeeld 211 en 212. Lijn 1, Stadslijn Sint-Niklaas, vervangt de huidige lijnen 1, 2, 3 en 4. Bespaart men hier door de inzet van half zoveel middelen? En sommige wijken krijgen een halte in één richting of helemaal geen bus meer. Andere buurten krijgen een klok-vaste streekbusdienst. De klant blijft met vele vragen zitten. Waarom een bus om het kwartier van Sinaai, Belsele naar Sint-Niklaas (lijn 21), terwijl er ook nog een trein om het half uur rijdt? En waarom er slechts om het half uur naar Sint-Gillis-Waas wordt gereden? En waarom wordt er niet meer naar Hulst gereden? Welke toegevoegde waarde(n) worden bereikt met deze netvernieuwing: sociaal, economie en op vlak van milieuwinst? Daarop geeft het Roadbook geen antwoord.

Haltes en Hoppinpunten. Door de afstand tussen haltes te verruimen tot minimum 400 meter in centrumsteden en 600 meter elders wil men de snelheid en de stiptheid van de busdienst verbeteren, zegt men. In hoeverre wordt dit gerealiseerd met minder haltes? Bovendien wil men alle haltes aan Hoppinpunten naadloos toegankelijk maken tegen 2030. Nu is zeker, dat de treinstations hier niet aan zullen beantwoorden, niet voor 2050 met



Levenskwaliteit realiseren is nog iets anders dan haltepalen (ver)plaatsen. De tijdstip- en afstandsgevoeligheid, daar is nog veel werk aan.



1

Stadslijn Sint-Niklaas

21

(Meerdonk) – De Klinge – Sint-Gillis-Waas – Sint-Niklaas – Belsele – Sinaai

211

De Klinge – Meerdonk – Sint-Gillis-Waas – Sint-Niklaas

212

Sint-Niklaas – Belsele – Lokeren

DE
LIJN



het huidige beleid. Door middel van Hoplin wil men de aansluiting verbeteren, zegt men. Hoe zit het met de -verzekerde- aansluiting van tram en bus aan P+R-Melsele, of van trein en bus aan station Temse, of van veerboot en bus aan Kruikebe-Veer?

Doorstromingsmaatregelen. Gelet op de zwakke verhouding inzake ov-gebruik (trein, tram, bus = minder dan 8%) in tegenstelling tot de wagen (65%) wil men hier verandering in brengen... met doorstromingsmaatregelen. Dit is een halve waarheid. In onze regio speelt vooral de lintbebouwing, ver van centra en voorzieningen, een onomkeerbare en onbetaalbare rol. Zelfs Jan/Jeanne-met-de-pet heeft vaak een eigen auto, eigen parkeerplaats en denkt vooral aan zijn/haar gemak op tal van bestemmingen, uitgerust op maat van de auto, of de salariswagen. Want ook aan het omgevings- en parkeerbeleid wordt er niets aangepast. Denk maar bijvoorbeeld aan de

hervestiging van het ziekenhuis VITAZ buiten Sint-Niklaas.

Enfin, hoe gaat men „Beweeg mee naar minder CO2” realiseren, ten voordele van minder auto-cultuur en tegen minder kosten? Zo blijven de buslijnen 82, 84 en 85, samen om het kwartier, naast tram 3 rijden tot Antwerpen-Linkeroever terwijl er geen aansluiting met de trein gerealiseerd wordt bij station Bevern.

Fred Van Remoortel

www.delijn.be/nl



www.hetgroenewasland.be/klik

