



Het nieuwe net van De Lijn,
Lokeren bijvoorbeeld

DUURZAAM, FLEXIBEL, IN- CLUSIEF EN BETAALBAAR VERVOER?

De start van de tweede fase van de basisbereikbaarheid op 6 januari maakte veel reacties los. In de boodschappen van De Lijn ligt de nadruk op duurzaamheid met de slogan 'Beweeg mee naar minder CO2'. Daarnaast legt men het accent op flexibiliteit met een vorm van virtueel openbaar vervoer, met de flexbus op verzoek en Hoppin-halten.

Opmerkelijk: over inclusief vervoer vinden we nauwelijks terug in de officiële mededelingen. Het moet betaalbaar blijven gelet op de budgetbeperking. Maar goed, 'inclusie' mag wat kosten. Hoe verzoeken je dit met elkaar, in een verrommelde omgeving? Die verrommeling zal nog lang negatief blijven doorwerken. Zodat dit zogenaamde duurzame verhaal nog lang een veel te duur verhaal zal blijven. De inclusie ten spijt.

Het nieuwe De Lijn-net in Lokeren bestaat voortaan uit vier lijnen (49, 54, 78 en 82). Deze bieden slechts om het uur een vertrekmogelijkheid in vijf richtingen (zie het kaartje rechts). Aangevuld met de spitslijnen (271, 212, 348, 497, 541, 741) is

er per spitsrichting dan meestal een bus om het half uur. Samen goed voor ongeveer 64.500 ritten, heen en terug, per jaar van of naar Lokeren.

Indien er gemiddeld 10 reizigers per rit instappen, is dit goed voor 645.000 klanten per jaar. Dit lijkt veel. Maar in vergelijking met het elk jaar toenemende fietsgebruik verbleekt dit aantal busreizigers. Er werden meer fietsers geteld op de fietssnelweg F4. In verhouding een duurzamer, flexibeler, inclusiever en betaalbaarder systeem.

Verdedigbaar is dat met minder halten, aangevuld met 'Hoppin', een efficiënte en flexibele oplossing aangereikt wordt voor het aansluitende vervoer: te voet, met de (deel)fiets, (deel)auto.

Spijtig dat de 21 geplande Hoppin-halten in Lokeren nog lang niet aldus uitgerust zijn. Zodoende, bij gebrek aan vlotte flexaansluitingen, zal het nieuwe net van De Lijn in Lokeren nog lang geen duurzaam, inclusief, betaalbaar alternatief kunnen zijn. De afstand van het nieuwe lijnennet blijft een zwak punt in Rommelgem (zie kader hiernaast).

Spijtig is tevens dat:

- er nog lang geen sprake is van een nieuw fietsnet (zie kaartje links op pagina 13)
- er nergens doorstroming is voor de bus
- de bus vanaf dag één van het nieuwe net al via andere trajecten wordt gestuurd



Links: ruwe schets van een nieuw fietsnet van Lokeren-centrum. Op de fietssnelweg F4, bij de Durmebrug achter het station, zijn het voorbije jaar ruim 650.000 fietsers geteld (zie de rode stip). Iets meer dan op het hele nieuwe net van De Lijn in Lokeren verwacht wordt.

- het stationsproject grote vertraging kent
- het parkeervraagstuk nog te dominant is
- De Lijn nog steeds geen dienstregeling huis-aan-huis verspreid heeft.

Fred Van Remoortel

Voor openbaar vervoer gebruik blijft de afstand tussen volgende buurten in Lokeren erg groot

- Kopkapelwijk en Hof ter Clipsen (net niet langs lijn 49),
- Molsbroek (lijn 82),
- Ziekenhuis en Centrum zuid (lijn 497),
- Zelebaan, bedrijventerreinen E17, Naastveld en Everslaar (lijn 49 en 497),
- Lammeken, Oudenbos en Doorselaar-Dorp (lijn 78),
- Provinciaal Domein Puyenbroeck Zwembad (geen lijn meer),
- Eksaarde Oost en Daknam Oost (lijn 49).



Teltotem langs de F4 aan de Durmebrug: op 31 december 2023 ruim 650.000 fietsers 'dit jaar'. Hier kwamen dus meer fietsers langs, dan op het hele nieuwe net van De Lijn in Lokeren in 2024 kan verwacht worden.