



De Lijn zit met immens probleem

Johan De Mol is verkeersdeskundige (UGent); Luc Desmedt is bestuurslid van vzw Reizigersbond.



► Een tram van De Lijn in Antwerpen-Centraal. 'Huis-gemaakte' verdragen verslechteren nog de stiptheidscijfers van De Lijn', stellen De Mol en Desmedt.
© BENOIT DE FREINE

Voor tram- en busreizigers zijn regelmaat en betrouwbaarheid essentieel. Dit blijkt eens te meer uit de (on)tevredenheidsmeting. Vermits de tevredenheid de eerste operationele doelstelling van De Lijn in de beheersovereenkomst is, stelt zich voor De Lijn een immens probleem.

Het lijkt er sterk op dat De Lijn deze strategische doelstelling op verre na niet meer realiseert. Het is evident dat de stiptheid, waarover slechts 44 procent tevreden is, meer dan een pijnpunt is: nooit lag de tevredenheid van de Lijn-klanten zo laag. Terecht vraagt de Lijn-directie de wegbeheerders om ingrepen die de doorstroming van tram en bus verbeteren. De stiptheid loopt echter ook terug wegens de door de Vlaamse regering verlaagde exploitatiebudgetten. Gevolg: grotere trams komen minder vaak langs. Op de Gentse lijn 1 ligt het plaatsaanbod in de ochtend-schoolspits van station naar centrum in 2018 een derde lager dan in 2007. Tegen zestien vijfdeelige hermelijntrams met vier dubbele deuren destijds rijden er nu nog acht, de helft grotere, zevendelige albatrostrams met vijf dubbele deuren. Meer reizigers, minder plaatsaanbod, verhoudingsgewijs minder deuren: bijgevolg stappen de reizigers trager in en uit. De totale haltestilstand én de ritduur nemen toe.

Reizigers verleiden

In april 2017, bij de start van het circulatieplan in Gent, zette De Lijn nog een tiental kleine PCC-trammetjes in, terwijl er even veel grote, rijklaare hermelijntrams ongebruikt in de stelplaats bleven. De feitelijke reizigersdoorstroming verslechtert door het lagere exploitatiebudget. Hierdoor wordt inspelen op het beschikbaar rollend materieel ondanks de toenemende reizigersvraag in Gent (raming De Lijn: +28 procent) onmogelijk. Dit is in strijd met de beheersovereenkomst van de Vlaamse overheid, die De Lijn oplegt om reizigers te verleiden om voor tram en bus te kiezen.

Het tekort aan stiptheid is voor een deel te verklaren door moeilijke doorstroming op de weg maar dit is niet de enige verklaring.

De Lijn zorgt zelf voor vertragingen waardoor de stiptheid in het gedrang komt. Deze huisgemaakte verdragen kan De Lijn met een goede

organisatie onder controle krijgen en vergen meestal niet veel extra middelen.

Zo rijden in Antwerpen en Gent hermelijntrams met slechts vier dubbele deuren, terwijl de trams die de MIVB inzet (dezelfde lengte en leverancier), de helft meer deuren hebben. Logisch dat het in- en uitstappen in Brussel minder lang duurt. Trams en bussen met meer deuren bestellen is reizigersvriendelijker dan 'tijdrovende' haltes te schrappen, zoals onder meer in Gent gebeurt.

De verplichting voor alle Lijn-abonnees om hun chipkaart aan boord te valideren (Yes you scan!) vertraagt eveneens het instappen. In Straatsburg valideert men op het trambahteperon vooraleer in te stappen. Waarom verplicht De Lijn haar klanten om op gelede bussen uitsluitend aan de voorste deur in te stappen, terwijl aan de uitstapdeuren verderop ook valideertoestellen staan, en de MIVB op haar gelede bussen het instappen langs alle busdeuren wél toelaat?

In Gent verlopen sommige vervoerbewijscontroles tergend traag (soms 5 minuten) – terwijl tram of bus stilstaat op een eigen bedding, nochtans aangelegd om vlot op te schieten. Logisch dat deze ongewild stilstaande reizigers ontevreden zijn. Zij betalen om te worden vervoerd.

Wanneer De Lijn te weinig of onoordeelkundig materieel – bijvoorbeeld kleine PCC in plaats van hermelijnen/albatrossen – inzet, geraken vele reizigers niet op de tram en is het drummen geblazen, met veel tijdverlies voor in- en uitstappen.

Veel reizigers missen hun aansluiting omdat een afloftijd van bestuurders soms 5 minuten duurt.

Een andere huisgemaakte vertraging vormt de ontwaarding en het gebrek aan telgegevens. Het is zonneklaar dat het door minister Weyts (N-VA) en de Vlaamse regering opgelegde verminderde exploitatiebudget De Lijn steeds meer in adempnood brengt. Evenwel, waarom bestelt De Lijn nu nog CAF-trams zonder automatische telapparatuur, nochtans door de leverancier standaard voorzien? Dan zou De Lijn meteen onbetwistbare reizigersaantallen kunnen voorleggen, zonder te wachten op Godot noch op haar vertraagde – én instapvertragede – registratiesysteem RETIBO.

De Lijn zou de slogan "Yes, we can" voorreest binnen de eigen organisatie moeten waarmaken.

Waarom bestelt De Lijn nu nog trams zonder volautomatische telapparatuur?

brieven

Het eredoctoraat van Ken Loach

Charles Michel vindt dat hij zijn alma mater moet veroordelen voor het eredoctoraat dat die gaat uitreiken aan Ken Loach. Hij moest zich schamen.

Ik kan hem verwijzen naar het uitstekende werk van Gie van den Berghe uit de jaren 80, *De ontkenning van de Holocaust*.

Het is niet omdat je bepaalde vragen stelt bij de Holocaust dat je die ontkent of minimaliseert, noch dat je een negacionist bent. Het is niet omdat je de politiek

van de staat Israël versus de Palestijnen veroordeelt dat je een antisemiet bent.

Shame on you, Charles. Alweer een kans gemist om te zwijgen op het juiste moment.

Myriam Roeland,
Sint-Amansberg

Economika

Geen wonder dat het kruim van onze Vlaamse economische en financiële fine fleur zich bij tijd en wijle laat opmerken door een gebrek aan fatsoen en moreel

besef. Al van op de unief worden beide deugden afgeleerd.

Studentenvereniging Ekonomika Leuven maakt van wat een democratisch feest zou kunnen zijn – een presesverkiezing – een decadent festival en een smake-loze klucht waarbij het geld vrolijk uit deuren en ramen wordt gegooid. Trouwens, wie de nieuwe preses wordt ligt al vast. "All the way up is mijn motto", kon deze krant (*DM 26/4*) uit zijn 21-jarige mond optekenen.

Mooie samenvatting van waar het volgens vrijemarktfundamentalisten om te doen is. Grote

bedrijven als ING, Jupiler, Coca-Cola, Brussels Airlines zien er geen graten in dit hele gebeuren royaal te sponsoren. De toekomstige preses en zijn entourage kunnen zich nu al verheugen op een CEO-functie in een van bovengenoemde bedrijven.

Dan kunnen ze daar toepassen wat ze in hun studententijd geleerd hebben: de grote jan uit-hangen, met geld gooien, zeepbellen laten uiteenspatten en de belastingbetaler er voor laten opdraaien. Jong geleerd...

Rik Lefevere, Geluwe

Slimme meters

Waarom wil Tommelein per se die online digitale meter door onze strot rammen? Laat me eens een heel stoute gok wagen. De enigen die er eigenlijk beter van worden zijn de netbeheerders en de producenten. Die eerste zijn in handen van steden en gemeenten. Met andere woorden: de Vlaamse regering voert een maatregel in die slecht is voor de privacy, gezondheid, portfeuille en veiligheid van burgers. Maar die maatregel is wel goed voor de collega's van het

lokale niveau. En voor de energieproducenten, want die verdienen natuurlijk veel te weinig. Met andere woorden: de burgers zijn kies-, melk- en datavee geworden.

Elke dag zie ik mijn energiemeter als ik naar mijn werk vertrek. En ik vraag me af of ik kan leven zonder elektriciteit, water of gas. Want ik ben niet bereid om mijn recht op privacy op te geven en te gaan leven in een huis waar Big Brother Tommelein elke handeling meet. En weet.

Johan Janssens



Column
Welke prijs zijn wij bereid te betalen?

Joachim Pohlmann is woordvoerder van Bart De Wever (N-VA) en schrijver van *Een unie van het eigen*. Zijn column verschijnt wekelijks.

Vorige zondag was het Erfgoeddag en aangezien mijn eega in die sector werkzaam is, was ik van dienst om op de kleine te letten. Als nieuwe man is die taak mij uiteraard niet vreemd, en dus nam ik hem mee op een uitje naar het Duits militair kerkhof in Lommel. Gewoon, uit pure nostalgie.

Vooraleer u de karikaturen over mezelf en mijn ideologie voor werkelijkheid neemt, wil ik erop wijzen dat het kerkhof zich bevindt in het geboortedorp van mijn grootvader. Als kind ging ik met hem op trektocht in de bossen van dat dorp en dan kwamen we op die begraafplaats uit.

Vandaar het nostalgische karakter van ons tripje; want het maakte een enorme indruk op mijn jongere ik. Bijna veertigduizend lichamen liggen er geborgen in een golvende zee van betonnen kruisjes, een afgrijselijk imposant zicht.

Je bereikt dat kerkhof niet zomaar. Het ligt verborgen in de naaldwouden. Met opzet, om bedenklijke figuren weg te houden van de nagedachtenis van de gesneuvelden. Per toeval zul je er niet snel op stoten, je moet er enige moeite voor doen.

Veel meer dan in Tyne Cot of Henri-Chapelle heerst er in Lommel een enorme terughoudendheid in de omkadering. Van heroïsme of verering, laat staan nationale trots, is geen spoor. Er is enkel plaats voor ingetogenheid en nederigheid.

De bescheidenheid van de verliezer wellicht, en omdat er een aantal problematische gevallen liggen. Al waren het overgrote merendeel van de gesneuvelden in Lommel dienstplichtigen die ervan uitgingen dat hun strijd gerechtvaardigd was.

Oorlog is het uitvoeren van het beleid van je regering met geweld. Of zoals Carl von Clausewitz het zei: de voortzetting van politiek met andere middelen. Een soldaat vraagt niet naar het waarom, enkel naar het hoe.

Het offer van de lijken in Lommel was nodeloos en nutteloos. Net zoals dat van de jongens die neergemaaid werden op de slagvelden van de Eerste Wereldoorlog en in elk Frans dorp herdacht worden met een standbeeld waarop "Mort pour la patrie" prijkt. Ze zijn er vet mee.

En toch is die zinloosheid geen algemene regel. Dat oorlog onzinnig is, zal niemand betwisten. Maar het bestaat en zal niet snel verdwijnen. Onvermijdelijk zullen mensen opnieuw en tegen hun wil geconfronteerd worden met de vraag: welke prijs zijn wij bereid te betalen?

Bij de landing op Normandië ging de geallieerde staf ervan uit dat de meeste soldaten in de eerste aanvalsgolf zouden sneuvelen nog voor ze de duinen konden bereiken. Zij moesten de Duitse troepen lang genoeg bezighouden opdat de tweede aanvalsgolf zou kunnen landen.

In die eerste boten zaten ongetwijfeld jongens die wisten dat ze niets meer waren dan kogelvaarders. De enige reden waarom zij toch in die landingsvaartuigen stapten, was het geloof dat wat ze deden juist was, dat het zinvol was, dat het noodzakelijk was.

Het is beter te leven dan te sterven, maar het is ook beter staand te sterven dan op je knieën te moeten leven. Ergens daartussen moet er een kantelpunt liggen: wanneer is het offer het waard? Wanneer is het zinvol?

Neville Chamberlain was in 1939 niet bereid de prijs te betalen. Hij keerde terug van Hitler met de belofte van "peace in our time". Winston Churchill antwoordde: "You were given the choice between war and dishonour. You chose dishonour, you will have war." De geschiedenis gaf hem gelijk.

Mijn zoonje liet er in de kinderwagen zijn slaap niet voor. Hij is ook te jong. Het is aan mij om ervoor te zorgen dat hij nooit voor de keuze komt te staan.