

(KU06/2)

“Met de trein duurt het te lang”

TREINREIZIGERS EN BELEID ZIJN HET BEU: “WE WILLEN EEN BETERE TREINVERBINDING”

DIKSMUIDE ▢ Van de duizend ondervraagden uit de regio Westhoek en Midden-West-Vlaanderen is het merendeel niet tevreden over de stiptheid, het reiscomfort, het aanbod, de klantgerichtheid en de stationsomgeving. Dat blijkt uit de studie ‘Spoort u nog goed?’. De resultaten daarvan worden samen met een klok die op ‘vijf voor twaalf’ naar de overheid en de NMBS staat opgestuurd.

DOOR GUDRUN STEEN

Het nieuwe vervoersplan van de NMBS dateert van december 2014. Nog maar pas is een nieuwe baas aangesteld en dus zien de beleidsmensen van de regio's Westhoek en Midden-West-Vlaanderen hun kans om de pijnpunten nog eens bloot te leggen. Ze baseren zich hiervoor op de resultaten van een grote enquête die exact 1.003 mensen hebben ingevuld. In februari vorig jaar ontstond de Werkgroep Spoor onder het voorzitterschap van Peter Debaenst. Daarin zitten vertegenwoordigers van Resoc Westhoek en Midden-West-Vlaanderen en het Westhoek- en Midwestoverleg. Het onderzoek werd gevoerd op de lijn 73 (De Panne-Landen), lijn 69 (Poperinge-Brussel) en de lijn 66 Brugge-Kortrijk. Het minst tevreden zijn de treingebruikers van lijn 73 en die van lijn 66 hebben dan weer de minste kritiek. Eén rode draad kan je erdoor trekken: nergens behaalt de NMBS een uitstekende score. De resultaten van het onderzoek worden samen met een klok die op ‘vijf voor twaalf’ staat naar de NMBS en de bevoegde overheidsdiensten opgestuurd.

DE RESULTATEN

Bijna de helft van de mensen die de vragenlijst hebben ingevuld, gebruikt lijn 73 tussen De Panne en Landen. Op dat stuk kwam dan ook de meeste kritiek. Burgemeester van Kortemark Toon Vancoillie lichtte als voorzitter van het Westhoekoverleg de resultaten toe. “Bijna de helft, 48 procent, vindt dat de treinen veel stipter kunnen. Minder dan een op drie is tevreden over het comfort en meer dan de helft geeft een



De westhoekburgemeesters slaan in het station van Diksmuide alarm over openbaar vervoer. Op de foto herkent men onder meer de burgemeesters Rita Beeusaert-Pattyn (Lichtervelde), Hendrik Verkest (Wingene), Christof Dejaegher (Poperinge), Lies Laridon (Diksmuide) en Toon Vancoillie (Kortemark), en de voorzitter van de Werkgroep Spoor Peter Debaenst. (Foto GUS)

slechte score aan het aanbod op lijn 73. Het sluiten of beperken van de openingsuren van de loketten en het gebrekkig werken van de ticketautomaten vormen ook een doorn in het oog van vele

“Veel van onze studenten komen 's morgens tien minuten tot een kwartier te laat”

JORIS HINDRYCKX
Directeur Vives Hogeschool

treingebruikers. De communicatie over vertragingen kan beter. Wat het station en zijn omgeving betreft, vragen de gebruikers meer schuilhokjes, aangepaste perronhoogtes, voldoende parking en nette toiletten.” Ongeveer tachtig procent van de ondervraagden gebruikt de trein om naar het werk of kot te sporen. Tussen de drie onderzochte lijnen zit een aantal verschillen. De mensen die lijn 66 gebruiken, zijn

voor 58 procent tevreden over de stiptheid terwijl dat op lijn 73 het omgekeerde is. Ook over de klantgerichtheid zijn die van lijn 66 veel tevredener.

HOE KAN HET BETER ?

Burgemeester Ria Beeusaert-Pattyn van Lichtervelde vatte samen hoe het beter kan. “'s Morgens en 's avonds moeten er minimum twee rechtstreekse piekuurtreinen tussen De Panne en Brussel rijden. Op die lijn moet er altijd een rechtstreekse lijn naar Brussel zijn zonder omweg via Aalst. De NMBS moet onderzoeken of een rechtstreekse verbinding naar Antwerpen kan. Dubbeldektreinen op vrijdag- en zondagavond zijn nodig om de stroom aan studenten een plaats te kunnen geven. Rechtstreekse lijnen zijn ook in het weekend nodig voor de toeristische ontsluiting van de Westkust. Voor de lijn 69 tussen Poperinge en Kortrijk moet er vooral 's ochtends een extra piekuurtrein bij komen en kunnen de wachttijden in Kortrijk en Gent korter. Tot slot vragen we voor de lijn 66 tussen Brugge en Kortrijk dat er voldoende tijd is om over te stappen in het station van Lichtervelde. De vertragingen op lijn 73 zor-

gen in Lichtervelde voor problemen op de andere lijnen. Lichtervelde moet in het nieuwe vervoersplan van de NMBS een strategisch knooppunt worden.”

“Lichtervelde moet in het nieuwe vervoersplan een strategisch knooppunt worden”

RIA BEEUSAERT-PATTYN
Burgemeester van Lichtervelde

REACTIES

Dat het slecht gesteld is met de treinverbinding tussen de Westhoek en Kortrijk beaamen zowel de Vives Hogeschool als Howest. “Van de 6.000 studenten die in Kortrijk studeren komt ongeveer 35 procent dagelijks met het openbare vervoer. Veel van deze jongeren komen 's morgens tien minuten tot een kwartier te laat gewoon omdat ze er onmogelijk om 8.30 uur geraken. We starten

de lessen dan ook iets later”, reageert directeur Joris Hindryckx van Vives Hogeschool.

“Vooral het station in Lichtervelde is een probleem. Er moeten meer rechtstreekse treinen naar Brugge en Kortrijk rijden. Ik woon zelf in Houthulst. Als ik met het openbaar vervoer in Kortrijk wil geraken ben ik ongeveer twee uur onderweg terwijl ik er met de wagen in een half uur sta.”

Hetzelfde horen we bij woordvoerder Tom Delmotte van Howest. “In Kortrijk hebben we 3.000 leerlingen van wie een groot deel met het openbare vervoer komt. We stimuleren dat ook maar tegelijkertijd moeten we vaststellen dat er heel wat problemen zijn met het openbare vervoer. Wie van Diksmuide naar Kortrijk pendelt, doet er 51 minuten over, rijd je naar Gent met de trein duurt het 53 minuten. Het is toch de logica zelve dat je in de eigen provincie veel sneller ter plaatse zou moeten zijn. Met zo'n gebrekkige treinverbinding werk je de braindrain alleen maar in de hand. Het overstapprobleem in Lichtervelde is het meest acute.”