

# Reactie van de stad n.a.v. nieuw Addendum op voorstel van Nieuw Openbaar Vervoersplan 2021 - Vervoersregio Gent

---

## Inleiding

Tijdens het college d.d. 7 mei 2020 werd het voorlopig nieuw kernnet (KN) en aanvullend net (AN) ter kennis voorgelegd. Op dit voorstel werd een reactie van de stad geformuleerd die op hetzelfde college werd goedgekeurd. De reactie werd overgemaakt aan de vervoersregio Gent.

Deze oefening werd door de vervoersregio Gent niet enkel gemaakt voor Gent, maar ook voor de andere leden van de vervoersregio Gent. De punten uit de reacties van de leden van de vervoersregio Gent werden opgedeeld in drie categorieën:

- Mee te nemen voor de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan (lange termijn plan)
- Verder te onderzoeken
- Reeds onderzocht

Dit heeft geleid tot een licht aangepaste versie van het KN/AN (het 'addendum'). Hierop werd door de stad een reactie voorbereid die op de GR van 19 oktober 2020 zou worden voorgelegd. Ondertussen werd een nieuw addendum opgemaakt. Dit document is de reactie van de stad op het nieuwe addendum.

Gezien een aantal basisopmerkingen uit de oorspronkelijke reactie nog steeds gelden zijn ze opnieuw opgenomen in de nieuwe reactie.

## Bijkomende reacties op het Nieuwe Openbaar Vervoersplan 2021 na het addendum van oktober 2020

1. De stad staat positief tegenover de aanpassingen in het KN/AN met betrekking tot:
  - het laatavond vervoer, met meer uitgebreide laatavondbediening, ook in het streeknet.
  - de aangepaste route van lijn 16 via de Ham, waardoor de haltes Stapelplein en Blekerijstraat bediend blijven
  - de bediening van de Eeklostraat 's avonds laat en in het weekend door de lijn 8 (Gentbrugge-Gent St-Pieters-Mariakerke Eeklostraat-Wondelgem).
2. De stad ziet de meerwaarden van het nieuwe KN/AN net.  
Maar voor Vervoer op Maat (VoM) zal het kader voor het gebruik van de mobiliteitscentrale pas na de definitieve vaststelling van het nieuw openbaar vervoerplan worden geformuleerd. Dit is problematisch. Bij de goedkeuring van het OV-plan zou men natuurlijk moeten weten hoe dit "ultiem opvangnet", dat de OV-taxi tenslotte is, zal fungeren. Want het zou de garantie moeten zijn dat niemand zonder vervoer zal vallen. Als de modaliteiten pas na goedkeuring van OV-plan komen, dan is het risico dat we een "blanco cheque" tekenen. Wat als later, na de goedkeuring blijkt dat er enkel een restrictief en weinig gebruiksvriendelijk systeem mogelijk is?  
Omdat er op VoM nog steeds geen volledig zicht is, is het bijzonder moeilijk om te oordelen over het totale aanbod.
3. Het toepassen van de principes van basisbereikbaarheid en budgetneutraliteit leidt onvermijdelijk tot het inruilen of schrappen van weinig of minder gebruikte lijnen en ten voordele van lijnen en haltes waar meer potentieel te vinden is. Als stad zijn we niet akkoord met het afschaffen van bepaalde haltes. We zijn voornamelijk zeer bezorgd over de sociale impact die het wegvallen van haltes zal veroorzaken. Voor

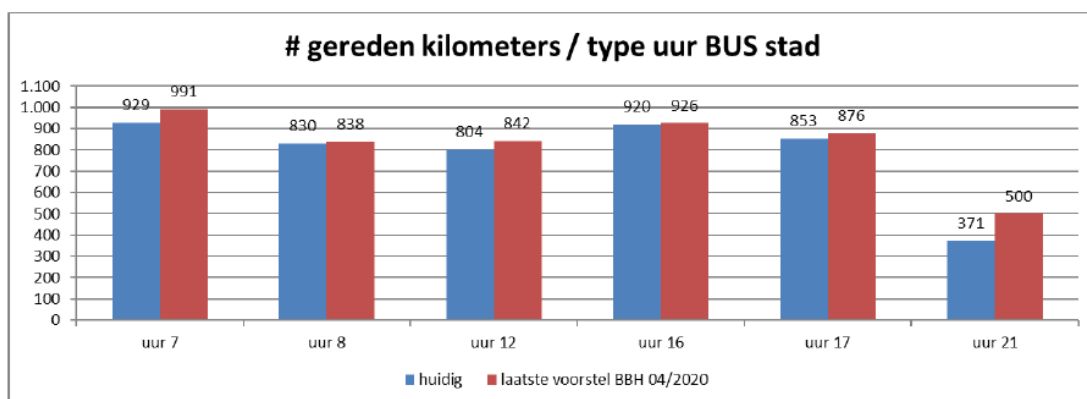
deze haltes moet een oplossing worden gevonden. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt in eerste instantie bij De Lijn (KN/AN).

4. Voor de stad kan dit Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 Vervoersregio Gent geen eindpunt zijn, maar het kan enkel een startpositie zijn, een beginpunt om het openbaar vervoer verder te ontwikkelen. De stedelijke ambities liggen een pak hoger dan wat mogelijk is binnen de hoger vermelde randvoorwaarden (basisbereikbaarheid en budgetneutraliteit). De stad wil samen met alle partners in de vervoersregio de komende maanden een openbaar vervoerplan voor de wat langere termijn opstellen dat nog meer in staat is om de doelstelling van 50% duurzame verplaatsingen binnen vervoersregio Gent te halen. Volgens de stad zal een dergelijke doelstelling niet haalbaar zijn zonder dat er meer middelen dan vandaag naar het openbaar vervoer gaan, zowel in exploitatie als in investeringen. Er moet een budgettair groeipad uitgetekend worden voor het openbaar vervoer in de vervoersregio Gent.

Reacties op het oorspronkelijke Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021 die mits enkele aanpassingen van toepassing blijven:

1. De voorgestelde lijnvoering voor het stadsnet is op het eerste zicht in overeenstemming met de grote uitgangspunten van "basisbereikbaarheid", zoals bv. gestrekte lijnen, zo weinig mogelijk varianten, hogere frequenties waar er hogere vraag is, enz. Het voorstel van netwerk borduurt verder op het huidige net, waarbij de meeste deelgemeenten verbonden zijn met het St-Pietersstation en/of het stadscentrum. Dit zijn ook de relaties waarop de meeste reizigers te verwachten zijn.
2. Er is gebleken uit modelberekeningen dat dit nieuwe net zal leiden tot een toename van het aantal reizigersritten in de volledige vervoersregio met bijna 10%. Afhankelijk van de frequenties op de toekomstige tramlijnen C en D kan dit zelfs boven de 11% uitstijgen.
3. Het is ook duidelijk dat het nieuwe net meer voertuigkilometers (en dus aanbod) genereert in Gent. Volgens onderstaande gegevens van De Lijn worden er meer voertuigkilometers gereden door de stadlijnen (lijnenbundel 7 is als gecombineerde streek/stadslijn niet opgenomen).

# gereden kilometers stadsbuslijn	hele dag	uur 7	uur 8	uur 12	uur 16	uur 17	uur 21	
huidig	12.753	929	830	804	920	853	371	lijnen 3-5-6-8-9-17-18-38-39
laatste voorstel BBH 04/2020	14.760	991	838	842	926	876	500	lijnen 5-6-8-9-10-11-12-13-16-17



4. Naast de uitbreiding van het aantal voertuigkilometers en de stijging van het aantal reizigersritten, zitten er zeker nog sterke punten in het voorstel van stadsnet van De Lijn.
  - a. Een aantal lijnen worden in frequentie verhoogd, zoals bv. op de lijn tussen Mariakerke- Wondelgem, Gent St-Pieters en Ledeborg-Gentbrugge of op de lijn tussen de Watersportbaan en de Korenmarkt.
  - b. Er worden een aantal rechtstreekse lijnen gecreëerd daar waar nu eerder via omwegen wordt gereden. Het meest opvallend zijn de rechtstreekse verbinding tussen Mariakerke Post en Gent St-Pieters en de verbinding tussen Muide/Meulestede en St-Jacobs en Zuid.
  - c. De frequenties in de avonduren worden opgedreven en er gaan voortaan weer trams rijden na middernacht. Ook van de meeste bussen worden de bedieningstijden sterk verlengd in de avonduren. Dit is ook het geval op de streeklijnen, zodat er in de weekends zelfs na middernacht nog een duidelijk aanbod zal zijn op de belangrijkste streeklijnen.

Er zal wel moeten gewerkt worden aan een coherent laatavondvervoer (frequenties afstemmen op elkaar, gegarandeerde overstapmogelijkheden, amplitude i.f.v. potentiële vraag, verschil week en weekend)
5. Ook in het streeknet zijn er verbeteringen die een groter aandeel voor het OV kunnen opleveren tussen met name de randgemeenten en Gent. Het is zonder meer positief te noemen dat voortaan een bus om de 15 min. gaat rijden tussen Merelbeke en Gent Zuid en tussen Destelbergen en Gent Dampoort. Er komt ook een nieuwe buslijn om het half uur van Melle naar Gent Zuid.

De frequenties van streekbussen naar o.a. Deinze, Zelzate en Eeklo gaan ook omhoog.

Daar tegenover staat dat minder gebruikte streeklijnen worden omgevormd tot functionele lijnen, die enkel nog in de spits rijden (o.a. Gent-Nevele, Gent-Latem, Gent-Assenede).
6. Het lijkt ook rationeel om een aantal omwegen en lussen in het huidig net recht te trekken. Op die manier worden tijdrovende (en vaak dure) omwegen vermeden die zeer waarschijnlijk een slechte kosten/batenratio hebben (lees: weinig extra reizigers aanbrengen voor veel omwegen/tijdsverlies).
7. Een kwalijk gevolg is dat een relatief groot aantal haltes in Gent niet meer worden bediend door het nieuwe kernnet en aanvullend net. Soms gaat het om minder gebruikte haltes (maar ook niet altijd).

Vaak zijn er dan wel haltes op loopafstand te vinden, maar niet noodzakelijk haltes met dezelfde bestemming en/of frequentie van de haltes die wegvallen. In een aantal gevallen of op een aantal momenten (daluren) kunnen die loopafstanden behoorlijk oplopen.
8. De logische consequentie is dan dat de bediening wordt overgenomen door een vorm van "Vervoer op Maat". In het addendum van oktober 2019 krijgen we zicht op hoe het geld zal worden besteed. Bijzonder daarbij is de **OV-taxi**, die zal functioneren in gebieden waar geen vast, semi-flex of flexsysteem operationeel is. Volgens de kaart zou dit overal in Gent operationeel zijn. Op die manier zou het openbaar vervoer zijn sociale rol wellicht wel kunnen blijven waarmaken.

Maar zoals hoger al vermeld is het niet duidelijk wat het kader is om deze dienst te gebruiken. Zoals het Vervoer op Maat nu wordt voorgesteld kunnen we niet beoordelen of het een afdoend antwoord zal kunnen zijn op de hiaten die er zijn door het nieuwe KN/AN:

- a. Afsnee en delen van St-Denijs-Westrem (grosso modo ten noorden van de E40) krijgen in de daluren en tijdens het weekend geen bediening meer.
- b. Opheffing van de “lus” van de huidige lijn 9 in Mariakerke, waardoor o.a. de loopafstand tot het WZC Zuiderlicht nog toeneemt en een toekomstige vestiging van de Arteveldehogeschool niet meer bediend wordt.  
Loopafstand is minstens 500 tot 750m. tot andere haltes
- c. Het verdwijnen van de lijn 6 in St-Amandsberg waarbij o.a. het Scheldeoord niet meer wordt bediend. Een nabijgelegen halte is niet gericht op het stadscentrum en rijdt minder frequent dan de huidige lijn 6.
- d. Verdwijnen van de lijn 17/18 uit de Lousbergkaai waarbij de halte Puinstraat (bij het lokaal Dienstencentrum De Horizon) verdwijnt. Er is wel een alternatieve halte te vinden op ongeveer 400 m. maar voor sommigen is dit al te ver.
- e. De weliswaar zeer matig gebruikte ontsluitende variant van de lijnenbundel 7 in Zwijnaarde verdwijnt. Inwoners van Zwijnaarde worden verwezen naar de tramterminus. Sommige haltes worden nog wel bediend tijdens de spits door een functionele lijn.
- f. ....

Dit zijn ingrepen met soms zware gevolgen. De stad betreurt sterk het wegvallen van de bediening in deze en andere gebieden en stelt dat er niet altijd een alternatief wordt aangeboden. Het is helemaal niet duidelijk of de OV-taxi een volwaardig alternatief zal zijn voor het wegvallen van de bediening van bovenvermelde buurten. We blijven daarom verder aandringen op een hoogwaardige oplossing.

9. Er zijn wel een aantal maatregelen om de bediening van sommige van de meer “landelijke” gebieden van Gent, blijvend of zelfs beter te waarborgen.
  - De streekbus naar Nevele via Baarle (van en naar Gent St-Pieters) verdwijnt, maar Baarle wordt voortaan opgenomen in het stadsbusnet (bus van en naar de Korenmarkt), wat leidt tot een duidelijk verbeterde bediening van Baarle
  - Luchteren wordt alsnog gedeeltelijk bediend (minder haltes dan nu) met een streekbus richting Gent St-Pieters (tweemaal per uur i.p.v. nu eenmaal per uur in de daluren).
  - De Kanaalgemeenten krijgen zelfs een vaste vorm van Vervoer op Maat met een kleine bus die overdag tijdens de week om het uur rijdt tussen Zelzate en Oostakker.
10. De Stad gaat ervan uit dat MaxMobiel en de DAV/MAV-organisaties vandaag zeer goed functioneren en zeer belangrijk zijn voor resp. woon-werkverplaatsingen en doelgroepenverplaatsingen. MaxMobiel richt zich op de grootste tewerkstellingspolen in de vervoerregio. Daarom kunnen we dit niet zomaar schrappen en riskeren dat , door opnieuw te beginnen met zo’n systeem, de dienstverlening minder goed wordt (door bv. een opstartende Mobiliteitscentrale die zich focust op andere systemen). Wel moeten we op termijn onderzoeken hoe MaxMobiel zich kan uitbreiden naar de volledige vervoerregio, gezien het systeem zijn economisch nut bewezen heeft. Het budget en de werking van MaxMobiel worden dus niet herbekeken.
11. Het valt ook op dat tewerkstellingszones eerder minder dan meer worden bediend. We zien dat bv. Volvo Trucks niet meer wordt bediend, dat de frequentie van het aantal bussen naar het Arteveldepark daalt, enz. Ook de Havenzone wordt niet bediend.

We begrijpen opnieuw dat schrapping van ritten een gevolg is van gering gebruik van het bestaand aanbod, maar vrezen hier wel een kip of ei verhaal (zie volgende punt 16). Verder is het wegens de opgelegde budgetneutraliteit niet mogelijk grootschalig nieuwe diensten te ontwikkelen zonder aan andere goed lopende lijnen te raken.

Een positieve uitzondering op het voorgaande is de betere bediening van het Technologiepark in Zwijnaarde. Lijnenbundel 7 zal in de week drie ritten per uur verzorgen die in principe op het bedrijventerrein zelf zullen binnen rijden. Daarnaast zullen in de ochtend- en avondspits de streekbussen Eeklo – Gent St-Pieters en wv. worden doorgetrokken van en naar het Technologiepark.

12. De stad heeft als belangrijke doelstelling een betere bediening van die tewerkstellingszones, precies omdat woon-werkverkeer zeer congestiegevoelig is. Bovendien kunnen veel sites maar echt goed verder ontwikkelen als de alternatieve vervoerswijzen een hoger marktaandeel halen. In die zin zijn een betere bediening van bedrijventerreinen door openbaar of collectief vervoer een absolute must. In het toekomstig mobiliteitsplan voor de regio zal hier veel meer aandacht naartoe moeten gaan.

Wellicht kunnen ook de extra middelen voor het Vervoer op Maat worden ingezet ter bediening van een aantal tewerkstellingsgebieden in de vervoersregio.

13. Voor de langere termijn is de stad absoluut vragende partij voor een alternatief net van “hoogwaardig openbaar vervoer”, waarbij een hoogfrequente en rechtstreekse verbinding gemaakt tussen de deelgemeenten en grootste randgemeenten van Gent en knooppunten in Gent-centrum: Oostakker, Lochristi, Destelbergen, Merelbeke, Sint-Denijs-Westrem, Drongen & Wondelgem kunnen zo verbonden worden met frequente en snelle lijnen die lopen over knooppunten in het centrum van Gent. Op lange termijn zullen een aantal lijnen overigens vertramd moeten worden om de doelstellingen te halen rond modal split.

14. Tenslotte worden in het nieuwe net andere trajecten en haltes voorgesteld dan die vandaag worden aangedaan. Op sommige plaatsen komen er ook beduidend meer bussen voorbij. Er zal nog nader overleg nodig zijn tussen stad en De Lijn om na te gaan waar precies sommige nieuwe of verlegde lijnen kunnen gaan rijden, waar er exact haltes worden ingepland en hoe toegenomen frequenties kunnen verwerkt worden.

Het zal niet altijd evident zijn om de ruimteclaims van het openbaar vervoer zonder meer in te willigen. Dit geldt des te meer op locaties waar ook andere bekommernissen spelen zoals het voorzien van verblijfskwaliteit en genoeg ruimte voor de zachte weggebruikers.