



Opschrift

Vergadering van 1 maart 2021

Nummer: 2021_MV_00112

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Halte-inplanting nieuw stadsnet/buslijn 38-39

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - sp.a

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In januari stelde ik een schriftelijke vraag (nr 0519) over de concrete gevolgen van het nieuwe stadsnet dat uitgerold wordt op 1/1/22 voor de halte-inplanting, o.a. nav signalen vanuit CVO Groeipunt dat in de nabijheid van buslijn 38/39 ligt waarvan een aantal haltes zouden worden geschrapt. Op 1 februari antwoordde de schepen dat "de halte-oefening waarbij De Lijn, stad Gent en AWV betrokken zijn, nog lopende is. Er kan nog geen overzicht worden gegeven."

Vraag:

Wanneer zal de halte-inplanting voor het nieuwe stadsnet afgeklopt worden? Hoe zal gegarandeerd worden dat niemand zich onredelijk ver zal moeten verplaatsen naar de meest nabije bus- of tramhalte? Welke criterium wordt hiervoor gehanteerd?

Antwoord

Zoals jullie ondertussen wel al weten is De Lijn "gevat" door het Decreet Basisbereikbaarheid dat in 2019 is gestemd in het Vlaams Parlement. Het decreet 'basisbereikbaarheid' houdt een aantal wijzigingen in ten opzichte van het vroegere 'basismobiliteit'. Basismobiliteit bepaalde dat elke Vlaming recht had op een openbaar vervoeraanbod dicht bij huis, terwijl 'basisbereikbaarheid' veel meer uitgaat van snelle en frequente openbaar vervoerverbindingen op bepaalde hoofdassen, aangevuld met vb.

andere vervoersmiddelen voor voor- en natransport. Er wordt uitgegaan van een aanvaardbare wandelafstand van 800m naar een goed bediende halte.

Tegelijk is De Lijn ook gebonden aan de budgetneutraliteit, d.w.z. er komen geen extra middelen voor het openbaar vervoer in zijn geheel. Het gevolg daarvan is dat extra bussen op bepaalde momenten en bepaalde lijnen moeten worden gecompenseerd door minder bussen op andere lijnen.

Het resultaat is dat een nieuw net is uitgetekend **door De Lijn** waarbij een aantal haltes worden verplaatst en een aantal komt te vervallen. Daarvoor wordt momenteel een halte-oefening voor uitgevoerd. Deze halte-oefening, meneer Vandenbroucke, zal tegen midden 2021 worden afgerond. Die oefening gaat natuurlijk wel over haltes op reiswegen van het nieuwe netwerk en niet over haltes die niet langer worden bediend.

Het nieuwe net heeft zeker positieve punten heeft, o.a. meer bussen 's avonds laat en extra verbindingen. Maar het heeft ook duidelijk nadelen. Met name het niet meer bedienen van een aantal gebieden of het wegvallen van haltes zoals bijvoorbeeld enkele haltes die nu worden bediend door de lijnen 37 en 38 in Sint-Amandsberg.

Bij de hertekening van het stadsnet, werd door De Lijn beslist om geen bediening meer te voorzien op het traject van de huidige lijnen 38/39 tussen haltes Snellaertplein en Krijtestraat omwille van volgende redenen (door De Lijn aangeleverd):

- Het is dichtbij kernnetlijnen bundel 7
- De verplaatsingsstromen (obv data verkeersmodel) worden voldoende opgevangen met andere lijnen
- De bevolkingsdichtheid is niet zeer dicht in dit gebied.

In het gebied in St-Amandsberg zijn er ook een aantal functies (school, volwassenonderwijs, enz.), maar op zich geen zeer kwetsbare sociale functies. In een eerste versie van het nieuwe net van De Lijn, was er trouwens helemaal geen lijn meer tot het Snellaertplein. De stad heeft nog kunnen bekomen dat één op de twee bussen die zullen rijden van Mariakerke over de Korenmarkt tot de Dampoort, wordt verlengd tot aan het Snellaertplein.

In een overleg met sociale organisaties werd besproken waar de “gaten” gingen vallen in het netwerk en werd er vooral gefocust op de aanwezigheid van woonzorgcentra of buurtcentra en/of de aanwezigheid van belangrijke concentraties van sociale woningen. Een paar gebieden werden als meer problematisch ervaren dan andere en voor een aantal gebieden is dan ook een oplossing gevonden met inzet van stedelijke middelen. Maar jammer genoeg zijn deze stedelijke middelen ook beperkt en zijn ze ondertussen besteed aan de verlenging van lijn 16 voor de bediening van de Horizon en het Scheldeoord en de shuttle in Mariakerke voor de bediening van het woonzorgcentrum Zuiderlicht.

Voor de gebieden die niet langer worden bediend binnen het kernnet en het aanvullend net, wordt er gekeken naar Vervoer op Maat. Het hele grondgebied van de stad Gent is daarin opgenomen in het bedieningsgebied van de OV-Taxi (OV = openbaar vervoer).

De OV-Taxi vervoert reizigers niet van deur tot deur, maar werkt ook met een haltesysteem. In Gent zullen een aantal OV-Taxi haltes bepaald worden waar reizigers na reservatie een OV-Taxi kunnen nemen die hen vervolgens vervoert naar een halte waar zij op een reguliere busverbinding kunnen overstappen. Dit VoM-systeem kan niet gebruikt worden voor de hele verplaatsing, maar dient enkel als voor- of natransport.

De OV-Taxi is vnl. bedoeld voor reizigers die de afstand naar de dichtstbijzijnde halte, waar reguliere verbinding halteert, niet te voet of per fiets kunnen overbruggen.

In de loop van 2021 zal een communicatietraject worden opgestart om reizigers te informeren over basisbereikbaarheid, het gelaagde openbaarvervoersnet... Hierbij zal aandacht gaan naar zowel het kernnet, aanvullend net, functionele lijnen als de systemen voor Vervoer op Maat.

Om even terug te komen op de haltes van lijn 37-38. We hebben ondertussen een uitnodiging ontvangen van enkele bewoners om een petitie te ontvangen en in gesprek te gaan. Daar gaan we uiteraard op in.

We willen bekijken of er nog aanpassingen kunnen worden gedaan aan het net, maar eerlijk gezegd verwachten we daar niet zo veel van. Het budget dat de stad beschikbaar heeft, is zoals ik net vertelde ondertussen ook besteed.
