



Opschrift

Vergadering van 13 april 2021

Nummer: 2021_MV_00221

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandembroucke: Alternatieve lijnvoering in Oostakker (cluster Krijtestraat en Hollenaarstraat)

Raadslid(-leden):

Joris Vandembroucke - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De commotie in Oostakker omtrent het nieuwe vervoerplan van De Lijn blijft aanhouden. Enerzijds is er de vraag van bewoners in de omgeving van de Goedlevenstraat en de Vogelzang omtrent het verdwijnen van de bediening en de rechtstreekse aansluiting met het centrum, die overigens gedeeld wordt door de (gebruikers van) de scholen CVO in de Goedlevenstraat en de basisschool aan de Krijtestraat. Anderzijds is er de onvrede van de bewoners in de Hollenaarstraat, die een bus in hun straat om diverse redenen niet zien zitten.

Dit probleem kan opgelost worden, met name door de tak van de lijn 12/13 met Oostakker Dorp als eindbestemming (lijn 13) niet te leiden via de Hollenaarstraat, maar via de Oudebareelstraat, Goedlevenstraat en Krijtestraat. Vanaf de Groenstraat herneemt die lijn haar oorspronkelijk voorgestelde traject. Dit betekent dat de lijn 12/13 splitst vanaf het kruispunt N70 / Kleine Schuurstraat, en niet meer op het kruispunt N70 / Hollenaarstraat / Achtenkouterstraat. Zie ook voorstel op plan als bijlage.

In het nieuwe traject kunnen er twee haltes voorzien worden, namelijk Vogelzang (aan het CVO) en Goedlevenstraat (aan het kruispunt met de Krijtestraat, aan de basisschool). Eventueel kan men ook opteren voor een bijkomende halte aan de P&R (Oudebareelstraat of Kleine Schuurstraat). Deze nieuwe route zou misschien maximaal 1 minuut langer duren, maar beide problemen (vraag naar een bus in de wijk Krijte en vraag om hem niet te hebben in de Hollenaarstraat) in één klap oplossen.

Om tijd te winnen, zou AWW een door de bus aangestuurd verkeerslicht kunnen plaatsen op de N70 ter hoogte van de oversteek tussen de Kleine Schuurstraat en de

Oudebareelstraat. Met een 15 minuten frequentie op het gecombineerde traject 12/13, betekent dit dat we een halfuursfrequentie hebben op de tak 13, zodat er in beide richtingen maximaal 4 bussen per uur passeren. Indien men ook de linksafbeweging van de lijn 12 van de N70 naar de Kleine Schuurstraat onder lichtdekking wil uitvoeren, stijgt dat tot maximaal 6 bussen per uur. Dit zal dus niet voor stremming op de N70 zorgen, maar integendeel de verkeersveiligheid nog verbeteren.

Wij denken dat er op die manier kan tegemoetgekomen worden aan de terechte bekommernissen in Oostakker, zonder problemen op te leveren voor de lijnvoering op het totale net, en zonder noemenswaardig tijdverlies.

We begrijpen dat hiervoor uiteraard medewerking van AWW en de Lijn vereist is, maar wanneer we als gemeenteraad en college achter dit voorstel zouden kunnen staan, dan mag dit geen probleem zijn.

Vraag:

Kan u, als schepen van Mobiliteit, en voorzitter van de Vervoerregioraad, dit voorstel steunen en bepleiten bij de partners De Lijn en AWW?

Deze vraag wordt ook ingediend door raadslid Peeters daar dit een gezamenlijk initiatief betreft.

Bijlagen

Bijgevoegde bijlage(n):

- Alternatief .png

Antwoord

Ik kan u meegeven dat onze eigen diensten dit alternatief ook al hadden gezien en het voorstel al op 29/3 hebben overgemaakt aan De Lijn.

Misschien eerst even dit: we krijgen grosso modo een viertal soorten reacties over het nieuwe net van De Lijn:

- Mensen die boos en/of ontevreden zijn omdat hun bus of bushalte verdwijnt, waardoor ze vaker langer zullen moeten lopen naar het openbaar vervoer
- Mensen die boos en/of ontevreden zijn omdat er een bus of bushalte in hun straat zal komen
- Mensen die blij en/of tevreden zijn omdat de bus of de bushalte uit hun straat verdwijnt.

Verder vermoeden we dat er ook mensen zijn die blij en tevreden zijn omdat het openbaar vervoer in hun omgeving verbetert, meestal horen we die mensen niet. Helaas, maar zo is het nu eenmaal. Ongetwijfeld zullen ze wel talrijk zijn, want voor behoorlijk veel mensen verbetert het openbaar vervoer per 1/1/2022.

Hoe dan ook zult u begrijpen dat in een dergelijk spanningsveld het zeer moeilijk is, zo niet onmogelijk, om iedereen tevreden te stellen. De leidraad bij het uitstippelen van trajecten van het openbaar vervoer is uiteraard het belang van de gebruikers van het openbaar vervoer, dat moet echt voorop staan.

De Lijn heeft in elk geval beloofd het alternatief te onderzoeken, hoewel de voorgestelde reisweg eigenlijk niet strookt met de principes voor een lijn van het Kernnet. We moeten daarbij wel rekening houden met het feit dat de bewuste haltes Vogelzang en Goedlevenstraat dan maar om het halfuur zullen worden bediend, wat invloed zal hebben op de gebruikscijfers.

Dit moet worden afgewogen tegen het feit dat de P&R halte langs de N70 (voor de verbinding met de Korenmarkt) ook maar om het half uur zal worden bediend, i.p.v. om de 15 min. in het huidig net (en ook zoals tot nu toe voorzien in het toekomstig net). En waardoor deze P&R eigenlijk een onvoldoende bediening krijgt om kwaliteitsvol te kunnen zijn.

Zelfs indien het alternatief als positief zou worden beoordeeld, zijn er nog drie belangrijke elementen die meespelen in de uiteindelijke haalbaarheid van dit voorstel:

1. De Lijn moet dit nog ingepast krijgen in zijn voorbereidingen. De zeer grote logistieke voorbereidingen om met het nieuwe net te kunnen starten op 1/1/2022 zijn reeds volop opgestart en een aantal stappen zijn al doorlopen. Het is niet evident om zomaar opnieuw wijzigingen in te voeren. De Lijn zal onderzoeken of – in geval de trajectwijziging als gunstig wordt beoordeeld - ze dit nog ingepast krijgen. Bovendien is het nieuwe net al vastgesteld op de Vervoerregioraad van 11/12/2020, maar dat kan nog wel op de vervoersregioraad gewijzigd worden.
2. Een absolute must is het zgn. steunlicht op de N70 thv. de Kleine Schuurstraat/Oudebareelstraat. Dit licht zou tegen eind dit jaar actief moeten zijn om de bus te kunnen laten dwarsen. Zonder dit steunlicht is de N70 op die plaats voor een bus nauwelijks oversteekbaar in de spits. Uit ervaring weten wij dat het plaatsen van bijkomende verkeerslichten een complexe zaak is, die niet op drafje geregeld kan worden. De vraag wordt in elk geval gesteld aan AWW.
3. Tenslotte, maar zeker niet het minste, zullen we als stad ook moeten zorgen dat het eventueel alternatief traject vlot toegankelijk wordt voor busverkeer. Er bestaat reeds een zo goed als definitief ontwerp van herinrichting voor de Goedlevenstraat tussen de Maalderijstraat en Tinelstraat. Dit ontwerp was en is niet voorzien op busverkeer. Het voorziet in een rijwegbreedte van 5,5m. en één parkeerstrook. Dit ontwerp aanpassen vergt een nieuwe opdracht aan het studie bureau, bijkomende kosten en bijkomende vertraging. Bovendien is de straat daar smal: voldoende breedte voor de bus impliceert dat er geen parkeren mogelijk zal zijn, eventueel onteigeningen nodig zijn en ook het groenconcept zal

moeten worden herzien. De Oude Bareelstraat is een rijweg in asfalt, in niet te beste toestand. De herinrichting van de Goedlevenstraat gaat mogelijk van start eind 2022-begin 2023. Als de bus daar eerder zou gaan rijden, zullen ook in het bestaande gabariet aanpassingen nodig zijn voor de bus, zoals parkeerverboden en eventueel andere doorstromingsmaatregelen. Het moet dus duidelijk zijn dat kiezen voor dit alternatief traject dus niet vrijblijvend is.

Maar, zoals gezegd, het voorstel is overgemaakt aan De Lijn. We zijn in afwachting van hun antwoord. Ik vind het belangrijk om met alle elementen rekening te houden, en dus vind ik het moeilijk om me nu al te engageren om dit verder te bepleiten binnen de VVR. We moeten nu eerst de verdere antwoorden hebben van De Lijn. Ik vind het creatief en zeer zinvol en we zullen dit zeker verder ondersteunen.

Vervoer op maat kan hier een rol spelen maar dat is uiteraard niet van hetzelfde kwaliteitsniveau als een vaste lijn, alternatief is beter dan wat vervoer op maat kan bieden. Er komt ook nog verder overleg met de bewonersgroepen. Wordt dus vervolgd.
