



## **Opschrift**

Vergadering van 7 februari 2023

Nummer: 2023\_MV\_00085

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Aangepaste dienstregelingen bij De Lijn in Gent en geschrapte haltes**

### **Raadslid(-leden):**

Stijn De Roo - CD&V

**Bevoegd:** Filip Watteuw

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

De Lijn besliste om vanaf januari 2023 een tiental bushaltes in Gent niet meer te bedienen. Het gaat om aangepaste bustrajecten op de lijnen 17/18, 38/39 en 6/9. De woordvoerder stelde vorige maand: "De reistijden lopen te hoog op en we kunnen geen vlotte dienstverlening meer garanderen door het vele verkeer, wegenwerken en snelheidsbeperkingen". De Lijn zou vooraf overleg gehad hebben met de stad Gent, maar kwam niet tot een vergelijk. De stad heeft dan ook negatief gereageerd op de plannen. Dat aspect kwam hier in de vorige commissies ook aan bod.

Ik ondervroeg de minister in het Vlaams Parlement. Over de kern van de zaak stelt zij: "Het betreft geen besparingsplannen, dit is de uitrol van een vraaggestuurd plan basisbereikbaarheid, dat werd goedgekeurd op de vervoerregioraad onder het voorzitterschap van de bevoegde schepen van de stad Gent.

Maar daarenboven: Als de huidige dienstregeling niet meer kan gehaald worden door langere rijtijden (ten gevolge van zones 30, wegenwerken etc.) moet een oplossing getroffen worden. Mogelijke opties ter compensatie zijn:

- bus minder frequent laten rijden (lagere frequentie)
- extra bus/chauffeur inzetten, maar dan dient elders het aanbod verminderd te worden
- reisweg inkorten
- deeltrajecten rechtekken
- haltes schrappen."

Eén van de getroffen trajecten is buslijn 18. In Luchteren worden haltes geschrapt en wordt het traject 'rechtgetrokken' via de zeer gevaarlijke Antoon Catriestraat. Er was in de periode van de jaarwisseling heel wat te doen over de nieuwe tijdelijke halte: die werd geplaatst op een onlogische (en gevaarlijke) locatie. Ik heb de minister hierover ondervraagd, die stelt: "Bij de inplanting van de tijdelijke haltes in de Catriestraat,

waarover De Lijn advies inwon bij stad Gent en bij de wegbeheerder AWW, werd rekening gehouden met de wettelijke toegelaten snelheid, niettemin kregen we het signaal van diverse buurtbewoners dat de haltepaal op een onveilige plek stond. Initieel werd de haltepaal richting Drongen verplaatst, maar gezien dit nog steeds als onveilig werd beschouwd, werd beslist om de reisweg van lijn 18 alsnog aan te passen, waardoor de bestaande halte Catriestraat in de Beekstraat tijdelijk terug zal gebruikt worden." Een ander traject dat in de media aan bod kwam is buslijn 9. Eind 2022 was op de website van De Lijn te lezen dat vanaf 1 februari buslijn 9 niet langer de lus Mariakerke Post - Driesdreef zal bedienen. Deze informatie is op vandaag niet meer vindbaar op de website van de vervoersmaatschappij. Wanneer deze lus wordt geschrapt, verliezen onder meer het WZC Zuiderlicht, het Atheneum Mariakerke en de wijk tussen de Kerk en R4/Ringvaart hun aantakking op het openbaar vervoer. Over die lus kondigde het stadsbestuur in december 2020 aan dat er een pendelbusje zou worden ingelegd om het wegvallen van bus 9 op te vangen bij de invoering van de "basisbereikbaarheid". De afwikkeling van deze verschillende dossiers, roept vragen op. Ik had van de schepen graag een antwoord gekregen op volgende vragen.

**Vraag:**

1. Voor geschrapte haltes (i.c. op de bustrajecten op de lijnen 17/18, 38/39 en 6/9)
  - a. Heeft de stad op een bepaald moment overwogen om aanpassingen door te voeren in functie van de door de minister aangehaalde knelpunten (wegenwerken, zone 30, ...)? Graag meer uitleg.
  - b. Hoe verliep/verloopt een dergelijk contact met De Lijn over het schrappen van haltes en is er op dat moment mogelijkheid tot overleg en onderhandeling?
  - c. Zal de schepen nog verdere initiatieven nemen ten voordele van de geschrapte haltes?
2. Wat betreft buslijn 18 in Drongen-Luchteren
  - a. Welk advies heeft de stad precies gegeven over de halte-inplanting aan de Antoon Catriestraat? Werd er advies verleend met kennis van het terrein?
  - b. Welke contacten had de schepen of de stad sinds de invoering van de aangepaste regeling in Drongen nog met de minister of met De Lijn?
3. Wat betreft buslijn 9 in Mariakerke
  - a. Is de schepen op de hoogte van welke aangepaste dienstregeling voor buslijn 9 er in Mariakerke al-dan-niet op til is?
  - b. Tegen welke (streef)datum en op welke wijze wil de schepen het wegvallen van buslijn 9 in genoemd deel van Mariakerke opvangen met een door de stad gefinancierde shuttle?

**Antwoord**

Misschien eerst over het nieuwe Openbaarvervoersplan op basis van de basisbereikbaarheid. Er is een onderscheid tussen het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Eigenlijk hebben wij als vervoersregio amper iets te zeggen over het kernnet en het aanvullend net. Wij hebben beslissingsbevoegdheid met een toegewezen budget over het vervoer op maat. Over het aanvullend net hebben we iets meer te zeggen, maar het is altijd nog maar alleen advies wat we geven. En het is zo dat het openbaar vervoersnetwerk in de vervoersregioraad geweest is en daar is het goedgekeurd, nadat de gemeenteraad het hier goedgekeurd heeft. Iedereen die dat hier goedgekeurd heeft, heeft ook alles van dat openbaar vervoersplan goedgekeurd, niet om te zeggen, dit is wat wij zelf zouden uittekenen, als een soort kennisneming: als dat is wat je voorlegt: ok.

Op zich is het, en ik heb dat al verschillende keren gezegd; het openbaar vervoersplan basisbereikbaarheid is voor Gent geen slechte zaak. 16% meer voertuigkilometers, dat is echt wel een vooruitgang. Bussen en trams zullen rijden tot halftwee, twee uur, dat is echt wel een vooruitgang. Drukke lijnen krijgen een hogere frequentie, ook in Drongen. Bijvoorbeeld, de verbinding naar Drongen is nu in de spits om het kwartier, maar voor de rest van de dag om het halfuur. In het nieuwe plan wordt dat ganse dag om het kwartier. Dat is een vooruitgang voor Drongen. Er zitten dus in het openbaar vervoersplan basisbereikbaarheid dus wel een aantal goeie dingen.

Wat wel is dat er een aantal problemen waren. Je krijgt wat bij, maar budgetneutraliteit betekent dat als je iets verkrijgt, dat van ergens anders moet komen. Een aantal haltes vervallen dus inderdaad, maar dan heb je daar tegenover dat je kan zeggen Baarle, Luchteren, Drongen,... worden beter bediend. Om maar te zeggen: dit is een eerbaar voorstel voor Gent, wetende dat die budgetneutraliteit het moeilijk maakt.

Het openbaar vervoersplan basisbereikbaarheid dat wij hebben goedgekeurd in de gemeenteraad en dat ik dan vanuit mijn mandaat ook heb goedgekeurd in de vervoersregioraad is een meer dan verdedigbaar plan. Is het ideaal? Nee, we hebben een zelf ook een aantal wijzigingen gedaan, zoals buslijn 6, die verlenging, waarin we zelf een aantal stappen gaan ondernemen om dat toch nog te verbeteren.

Maar wat er nooit is afgesproken is de gefaseerde uitrol. Normaal was het de bedoeling dat het openbaar vervoersplan in zijn totaliteit, kernnet, aanvullend net, vervoer op maat, zou ingevoerd worden in 2022. Dat is dan uitgesteld tot juni 2023, en het zal nu geen juni 2023 worden, het zal wellicht 2024 worden.

Die gefaseerde uitrol is nooit de bedoeling geweest en blijft voor mij ook onaanvaardbaar. Zeker de manier waarop hij ingevoerd wordt. Eerst de negatieve punten invoeren, de schrappingen, en dan pas een half jaar later de positieve punten, ik begrijp dat niet goed. Dat is net het draagvlak voor het plan dat in Gent een verdedigbaar, goed plan is, onderuithalen. Ik vind dat jammer.

Het kan niet zijn dat de steden en gemeenten de dupe zijn van de gefaseerde invoer en zelf alternatieven moeten financieren.

Het is natuurlijk zo dat op deze manier De Lijn, ik ga er van uit dat het De Lijn is die dit heeft uitgevonden, die lokt de commotie bijna uit.

Ik vind die commotie over het verdwijnen van de haltes als er ook niets anders in de plaats komt, ik vind dat een normale zaak. Het is mooi om zien dat er meer dan 1000 mensen de petitie ondertekenen. Dergelijke solidariteit kunnen we enkel maar toejuichen. Het probleem is in deze dat die haltes niet zoveel gebruikt worden. Wat het niet minder pijnlijk maakt voor de mensen die afhankelijk zijn van die haltes.

Maar als ik kijk naar het aantal op- en afstappers op een aantal van die haltes die vernoemd worden: de Beekstraat, 33 opstappers op een dag. 19 op de Luchteren kerkweg. 11 op de Rodehoedenstraat. 8 aan het kerkhof. Nog eens, dat zijn geen grote aantallen, en het is een beetje de logica van de basisbereikbaarheid dat je je lijnen richt op het grote potentieel. Als je een gebied hebt waar je, met een intensievere bediening, honderden mensen kan krijgen op een opstapplaats dan moet je die kiezen voor de plaatsen waar er minder zijn. Maar je krijgt wel een alternatief: het verover op maat. En dat is nu net collega's het pijnpunt. Men heeft in fase 0 nu die haltes geschrapt, maar het vervoer op maat dat ervoor moet zorgen dat die mensen een andere halte kunnen bereiken bestaat nog niet. De positieve punten zijn er dus nog niet, en zelfs het opvangnet voor de negatieve punten is er nog niet. En ik vraag me af of het zal klaar zijn tegen het moment dat het volledige net zal worden ingevoerd, pas op.

Wat de geschrapte haltes betreft. De stad heeft negatief advies gegeven op de voorstellen van De Lijn om een aantal lijnen te wijzigen in fase 0 voor de uitrol van het nieuw net basisbereikbaarheid. Negatief advies, laat dat duidelijk zijn. De Lijn heeft daarop meegedeeld dat ze een aantal andere lijnen zou aanpassing in functie van de "operationele noodzakelijkheden". Klinkt wel goed he. Ze halen daarbij de invoering van de zones 30 als één van de oorzaken aan. Vind ik wel straf. We zijn er al tijdje mee bezig, oktober denk ik, en ik heb dat toen al gevraagd. Tot nu toe heb ik van De Lijn nog geen objectieve data gekregen die deze onderbouwt. Toon mij waar het probleem is. Niks. Ik weet dat er veel werken zijn in Gent met een grote impact op de doorstroming. Ik weet dat zone 30 mogelijk impact zou kunnen hebben. Maar ik wil feitelijkheden voordat die schrappingen doorgaan.

Trouwens, goed om weten: veel van die werken die een grote impact hebben op De Lijn, bele van deze werken zijn trouwens werken van AWV, ene andere Vlaamse instelling. Waar mogelijk voeren we maatregelen in om de doorstroming te verbeteren. Denk maar aan de busstrook op de Brugsesteenweg, de aanleg van goed toegankelijke haltes waardoor mensen sneller kunnen op – en afstappen, aanpassingen aan lichtenregelingen op de Kortrijksesteenweg of de coördinatie van werken om de hinder te beperken (vb uitstel Wiedauwkaai omdat werken Verapaz bezig zijn), dat zijn van die zaken waar we de doorstroming proberen te verbeteren.

Er is zeer regelmatig contact met De Lijn via verschillende kanalen, maar over de operationele aanpassingen worden we meestal nogal voor voldongen feiten gesteld. We krijgen een mail met: dit zijn de aanpassingen. Ter info. Men vraagt soms wel advies, maar finaal beslist De Lijn. En ze moeten dat doen met de budgetten die ze hebben, binnen het kader van budgetneutraliteit. Als u meer info wil over welk advies op welk voorstel is gedaan, kan u dat via een SV doen.

Het probleem is natuurlijk, nog eens, de budgetneutraliteit. Als De Lijn problemen heeft met werken en zone 30, waar ze mij objectief nog van moeten overtuigen, maar als dat zo is, en ze willen maatregelen nemen, dan hebben ze meer budget nodig. Zo eenvoudig is dat.

Misschien nog aangeven over wat die fasering betreft: die wordt volgende week voorgelegd aan de vervoersregioraad. Dus als u vraagt, hebt u dat goedgekeurd, die fasering? Nee, dat moet nog komen. En we gaan met de vervoersregioraad toch wel een aantal fundamentele opmerkingen maken bij die fasering.

Misschien nog een aantal zaken over wat wij allemaal doen. Ik denk niet dat ik op alle zaken in detail kan ingaan maar u kan dat eventueel via SV bekomen.

Wat betreft invoering van de shuttle in Mariakerke, lijn 9, kan ook pas gebeuren als het nieuwe net is ingevoerd, want nu zitten we nog in de oude situatie. Op het moment dat het nieuwe net wordt ingevoerd gaan de middelen die we nu besteden aan het nachtnet en de P&R-shuttle, vrijkomen. Die kunnen we dan inzetten onder meer in Mariakerke om tegemoet te komen aan de noden die zijn ontstaan. De gang van zaken kaarten wij, en andere gemeenten, ook aan in de VVR.

De aangepaste regeling voor lijn 9 is voorzien vanaf 7 maart. De Lijn heeft aangegeven om vanaf dan niet meer de huidige lus via Driesdreef-Cypresdreef-Vliegpleinkouter te bedienen, maar wel de toekomstige lus die voorzien was voor de shuttle.

En dan nog tot slot op de vraag van mevrouw D'Hose met betrekking tot het plaatsen van een fietsenstalling aan de halte Heiebree: ik denk dat dat een goeie suggestie is, we gaan dat zeker bekijken, en kijken hoe we dat kunnen realiseren. Dank voor de suggestie.

---