



Opschrift

Vergadering van 14 maart 2023

Nummer: 2023_MV_00149

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Tom De Meester: Vervolg motie aan minister Peeters

Raadslid(-leden):

Tom De Meester - PVDA

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Op de gemeenteraad van februari werd een motie goedgekeurd over de achteruitgang van het openbaar vervoer in onze stad. Daarbij werd o.a. een moratorium op het schrappen van haltes gevraagd. De Lijn reageerde snel en scherp op die motie. Zo zouden zij doorgaan met de plannen, ondanks de boodschap die hieromtrent aan minister Peeters werd gericht.

Vraag:

Is er een officiële reactie gekomen op deze motie van minister Peeters en/of De Lijn? Zo ja, wat is de inhoud van deze reactie(s)?

Welke verdere stappen zal het stadsbestuur ondernemen om het schrappen van bushaltes te vermijden?

Antwoord

De uitvoering van basisbereikbaarheid is al een lange saga. Het lijkt me dan ook best om een overzicht te geven van wat wanneer werd besproken als antwoord op jullie vragen.

22 juni 2019:

- decreet basisbereikbaarheid treedt in werking.
 1. Artikel 8 stelt wie wat beslist. De lokale besturen, verenigd in de vervoersregioraad hebben hierin een beperkt beslissingsrecht. Zeker voor Gent waar 90% tot het kernnet behoort waar de VVR enkel advies kan op geven.
 2. In de VVR zitten 23 gemeenten, Gent beslist niet alleen.

3. Vervoer op maat is erg belangrijk, maar ook hier kunnen we over beslissen met het budget dat ons is toegewezen.
4. De volledige invoering van het nieuwe net (kernnet + aanvullend net + vervoer op maat) is gepland op 1 januari 2022.

7 mei 2020:

- Kennisname van het nieuw openbaarvervoersplan door de het college.
- Reactie van de stad op de principes van het decreet:
 1. Het toepassen van deze principes – binnen een context van budgetneutraliteit – leiden onvermijdelijk tot het inruilen of supprimeren van weinig gebruikte lijnen en ten voordele van lijnen haltes waar meer potentieel te vinden is.
 2. Dit betekent dat er in de toekomst heel wat meer middelen naar het openbaar vervoer zullen moeten gaan, zowel qua exploitatie als qua investeringen, om die doelstelling te halen.
 3. De stad betreurt sterk het wegvallen van de bediening in deze en andere gebieden en stelt dat er niet altijd een alternatief wordt aangeboden.

19 oktober 2020:

- Goedkeuring van gemeenteraad van stedelijke reactie op gewijzigd voorstel OV-plan
- Feedback van Stad Gent:
 1. 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?
 2. 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.
 3. + herhaling van reactie college dd 7/5/2020
 4. Ook specifieke lijnen die problematisch zijn worden vermeld: Afsnee, lijn 17-18, halte Puinstraat...

1 januari 2021:

- geplande invoering nieuw net kan niet starten

11 Augustus 2022:

- Minister Peeters kondigt aan dat de invoering van het decreet basisbereikbaarheid niet via een ‘big bang’ zal verlopen, maar wel gefaseerd.
- Timing en inhoud van de fasering is niet gekend.

10 Oktober 2022:

- Bespreking fasering op Dagelijks bestuur VVR
- Reactie stad: “In Gent zijn er veel wijzigingen voorgesteld. Tot heden hebben we het KT OV-plan steeds kunnen verdedigen omdat er zowel verbeteringen waren

als lokaal afname in bediening of aanbod. Met wat nu voorlicht betreft het enkel een achteruitgang en dus geen verbetering. Daarom zal Gent hier niet op ingaan.” We blijven erbij, in totaliteit is het voor Gent een beter plan, maar op sommige plaatsen is er wel een probleem.

21 oktober 2022:

- Bespreking van de gefaseerde invoering op de Vervoerregioraad.
- Het voorstellen voor fase 0 worden besproken. Andere fasen zijn nog niet gekend.
- Stad Gent geeft negatief advies op alle punten voor het eigen grondgebied, aangezien er op dat moment te weinig zicht is op de inhoud van de komende fasen.

8 november 2022:

Mail van De Lijn met melding dat een aantal lijnen worden aangepast en een aantal haltes niet meer worden bediend ivv ‘operationele noodwendigheid’. Het gaat om:

- Rechttrekking reisweg lijn 18
- Inkorten reisweg lijn 17
- Aanpassing lijn 38/39
- Beperking lijn 6
- Lijn 9 wordt opgesplitst ter hoogte van het kruispunt Rooigemlaan x Brugsesteenweg

De aanpassingen worden ingevoerd in jan en feb 2023.

22 december 2022:

- De lijn stelt ter info op de VVR inhoud fase 1, 2 en 3 voor
- Feedback van Stad Gent (uit verslag):
 1. De timing van de fasen is verrassend. Er was oorspronkelijk gezegd dat het OV-plan volledig ingevoerd wordt half 2023. Het grote pakket aan aanpassingen komt pas een jaar later. Ondertussen worden verschillende haltes niet meer bediend en zijn er andere beperkingen.

12 januari 2023:

- Bilateraal overleg tussen stad en De Lijn mbt inhoud fase 1
- Stad Gent vraagt naar een goed communicatieplan over de uitrol van het nieuwe KT OV-plan.

20 januari 2023:

- Topoverleg met De Lijn (Ann Schoubs)
- FW over fasering: *‘we kunnen dit niet verdedigen, we hebben ov-net in zijn geheel goedgekeurd, nu hebben we enkel verlies’*

8 februari 2023:

- Bespreking van fase 1 op de Vervoerregioraad en opmaak van een brief aan de Minister over bedenkingen rond gefaseerde invoer, budgetten en VoM.
- Duidelijk gesteld dat stad Gent niet tevreden is met

1. gefaseerde invoer, slechte communicatie
 2. moratorium aangekondigd op afschaffen haltes en rechte lijnen zolang hele plan niet is ingevoerd, dit is onverdedigbaar
- Verslag is nog niet goedgekeurd dus kan nog niet worden overgemaakt aan commissieleden, maar om te antwoorden op de vraag van mijnheer De Roo:
 1. andere gemeenten delen de bezorgdheid over de gebrekkige communicatie. Wat het moratorium betreft, is het natuurlijk zo dat in fase 1 vooral Stad Gent werd 'getroffen'. Er is van andere gemeenten vooral bezorgdheid over hoe het Vervoer op Maat-systeem er zal uitzien en of dit voldoende de niet bediende gebieden zal kunnen opvangen.
 2. De opmerkingen van stad Gent zijn expliciet niet meegenomen in de brief vanuit de VVR maar zijn ondertussen wel bezorgd aan het kabinet van de Minister. We hebben hierop nog geen feedback ontvangen.

11 & 13 maart 2023:

- overleg met MOW, De Lijn over invoering van fase 1
- Stad Gent geeft negatief advies op invoering van fase 1 gezien er haltes worden geschrapt en moratorium gestemd werd door gemeenteraad
- Vraag om de aanpassingen van fase 1 mee te nemen bij invoering van fase 2 op 1 januari 2024
- Fase 1 zou worden ingevoerd na Gentse Feesten 2023, 5 maanden later zou fase 2 worden ingevoerd.

14 maart 2023:

- Nog geen reactie ontvangen van de Minister op de brief van de vervoerregioraad.
- De Lijn heeft vandaag bevestigd dat de aanpassingen voor Stad Gent uit fase 1 pas worden ingevoerd op 1 januari 2024.

Nogmaals als geheel is het een goed plan voor Gent binnen kader van budgetneutraliteit. Maar een aantal pijnpunten kunnen wij wegens budgettaire beperkingen ook niet opvangen en De Lijn ook niet. Dat is nefast voor de openbaar vervoersgebruikers.

22 maart 2023:

De volgende vervoerregioraad

Meneer Vandenbroucke, u vroeg ook nog naar andere onderwerpen die werden besproken op de laatste vervoerregioraad met impact op het Gentse stadsnet van De Lijn. Niet helemaal duidelijk naar wat u vraagt. De problematiek mbt Meulestedebrug werd ook besproken. Daar zoeken we momenteel nog naar een oplossing. Dit hele verhaal toont aan dat dit geen goede oefening is voor het openbaar vervoer. Binnen budgetneutraliteit kan geen offensief openbaar vervoeraanbod worden uitgebouwd.
