



Opschrift

Vergadering van 16 januari 2024

Nummer: 2024_MV_00024

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sonja Welvaert: Gevolgen van de invoering nieuw openbaar vervoerplan

Raadslid(-leden):

Sonja Welvaert - PVDA

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Sinds zaterdag 6 januari werd het nieuw tram- en busnet uitgerold. Zoals verwacht klonk er bij deze uitrol veel protest en kritiek over heel Vlaanderen, ook in Gent. Verschillende organisaties protesteerden aan het Sint-Pietersstation tegen deze invoering.

De PVDA-fractie heeft daarover volgende vragen:

Vraag:

Hoe evalueert de schepen de invoering van het nieuw openbaar vervoerplan in onze stad? Komen er klachten toe bij de stadsdiensten? Zo ja, zijn hier tendensen te bemerken? Zijn er bijvoorbeeld meer kinderen die te laat komen bij stadsscholen?

Bestaat er een lijst van bus- en tramhaltes die afgeschaft zijn en/of zijn vervangen door een flexbus- en spitsuurbediening? Kan deze overgemaakt worden aan de gemeenteraadsleden?

Antwoord

Het nieuwe net werd ingevoerd op 6 januari. Het betreft de grootste wijziging van de afgelopen decennia in het openbaar vervoer in de afgelopen decennia. Het was dus wel te verwachten dat daar heel wat commotie rond zou zijn.

En ik val hier nog een keer in herhaling, maar een openbaarvervoersnet dat moet worden hertekend binnen budgetneutraliteit is vragen om problemen. Dat is trouwens iets wat de stad zeer duidelijk in reactienota's heeft vastgesteld, dat dit eigenlijk niet mogelijk was. Minister Lydia Peeters wordt nogal geïviseerd, maar ik vind het een klein beetje sneu voor

haar. Het probleem is veel vroeger begonnen bij ministers van mobiliteit Kris Peeters, Crevits en Ben Weyts, niet alleen voor de hertekening van het net, maar ook onderhoudsmiddelen trouwens. Ondanks dat er een verhoging is gekomen van het exploitatiebudget in deze legislatuur is het gewoon onmogelijk gemaakt. Ik vind ook dat men aandacht mag hebben wat er vorige legislaturen is gebeurd.

Voor Gent zit er wel heel wat goeds in het nieuwe net (hogere frequentie op drukke lijnen, laat avondvervoer...), maar een aantal haltes wordt niet meer bediend zoals voorheen. Lijnen en frequenties zijn gewijzigd. Het is dus wennen en zoeken voor veel reizigers.

Op zich zijn er tot mijn grote verbazing bij het Mobiliteitsbedrijf en op mijn kabinet relatief weinig meldingen binnengekomen. Ik had mij klaar gehouden voor een lawine dus was enigszins verbaasd. Een kleine 10 bij het Mobiliteitsbedrijf en een 5-tal op mijn kabinet. De klachten gaan vooral over haltes dicht in de buurt die nu niet meer vast bediend worden door een reguliere buslijn. Daardoor moeten mensen andere oplossingen zoeken. Voor de invoering van het plan waren er vooral vragen over de nieuwe flex-haltes die geplaatst werden en over de vervanging van de shuttles aan de P+R's Weba en Watersportbaan door een vaste busverbinding.

De invoering van het nieuwe net is nog jong, dus het is moeilijk om daar nu al een evaluatie van te maken. Ik kon zelf vaststellen dat op het moment van invoering en 1^e schooldag na de kerstvakantie De Lijn aanwezig was aan belangrijke knooppunten om reizigers te informeren. Die stewards deden goed werk. Maar dat de routeplanner niet werkte op 6 januari was toch bijzonder jammer. Ook de Hoppincentrale waar reizigers online hun rit kunnen boeken kwam te laat volledig functioneel. De communicatie kon dus zeker beter, dit was echt wel pijnlijk.

De wijzigingen en hiaten in het kernnet en aanvullend net kennen we intussen al vier jaar, daarover schreven we ook onze adviezen. De grootste onbekende factor is het flex-net. Dat moet een vangnet bieden voor reizigers die niet zelfstandig tot aan een halte van het kernnet of aanvullend net geraken. Hoewel daar een inschatting is gemaakt op basis van het aantal reizigers met de belbus en op basis van het aantal potentiële reizigers in de gebieden die minder bediening kregen, blijft het voor mij afwachten of dat systeem werkt. Ik wil weten of alle reizigers er ook door geholpen worden. Ik kijk dus met extra interesse uit naar de evaluatie hiervan.

Het Mobiliteitsbedrijf zal het nieuwe net van nabij opvolgen samen met De Lijn, en aandringen op bijsturingen en correcties.

De volledige hertekening van lijnen is nu niet aan de orde, daarvoor is een evaluatie op langere periode nodig. Grote wijzigingen kunnen ten vroegste vanaf juli 2024 ingevoerd worden.

De lijn heeft ook meegegeven binnen de Vervoerregiowerking op welke manier zij monitoren en evalueren.

1. Het openbare dienstcontract van De Lijn voorziet sowieso een jaarlijkse evaluatie en rapportage van het netwerk per vervoerregio, in overleg met de betrokken steden en gemeenten.
2. Daarnaast monitort De Lijn permanent, om eventuele fouten recht te zetten. Dat kan bijvoorbeeld gaan over capaciteitsproblemen waardoor groepen reizigers niet mee kunnen met de bus. Of routes die in de praktijk moeilijk haalbaar zijn. Ook

hierbij houdt De Lijn rekening met de input van steden en gemeenten, naast de klantenreacties, data over het reisgedrag en observaties op het terrein.

3. Het Flex-net wordt door De Lijn extra gemonitord. Dat is namelijk een nieuwe manier van openbaar vervoer, die we voordien niet kenden. Binnen de vervoerregiowerking vroegen we ook al om na twee maanden zicht te kunnen krijgen op het aantal boekingen en of alle reizigers geholpen kunnen worden die een rit willen maken.

We hebben een lijst van de haltes die niet meer worden bediend en zullen die bezorgen.
