



Afz.: MOB_SG

Aan mevrouw Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel, België

Datum

03/28/24

Contactpersoon

Merijn Gouweloose
0477 986 716
Merijn.Gouweloose@stad.gent

Basisbereikbaarheid: we zijn er nog niet

Signalen over het nieuwe net vanuit Stad Gent

Geachte mevrouw de minister

Op 6 januari 2024 voerde De Lijn fase 2 in van het nieuwe net Basisbereikbaarheid. Stad Gent heeft de voorbije jaren regelmatig advies gegeven over het ontwerp voor het nieuwe net Basisbereikbaarheid. In onderling overleg werden routes bijgestuurd, de flex-haltes bepaald en gezocht naar oplossingen om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk Gentenaars kunnen rekenen op goed en betrouwbaar openbaar vervoer. Met de invoering van fase 2 is de meerderheid van de wijzigingen in Gent van kracht geworden. Voor Stad Gent de aanleiding om de signalen en verbeterpunten te bundelen.

Voor Gent zijn er positieve aspecten aan het nieuwe net:

- hogere frequentie op drukke lijnen,
- veel later avondvervoer na een avondje stappen,
- vlottere reisweg lijn 9b van Mariakerke naar Gent Sint-Pieters
- de extra bediening van het Technologiepark slaat goed aan

Zonder afbreuk te doen aan de individuele signalen of de signalen op buurtniveau, lijkt de invoering van het kernnet en aanvullend net in Gent relatief vlot verlopen te zijn. De Lijn heeft op vraag van een aantal scholen kleine bijstellingen doorgevoerd, bvb. in de vertrekuren van spitsuurbussen, zodat de dienstregeling beter aansluit bij de schooluren. De signalen die stad Gent ontving, gaan vooral over keuzes die bij het ontwerp van het nieuwe net gemaakt zijn: wijken of haltes die niet meer of veel minder bediend worden.

De invoering van De Lijn Flex is echter niet vlot verlopen. De Lijn Flex is het vervoer op maat dat voor Gent de voorwaarde was om het nieuwe net te kunnen invoeren. Dit onderdeel van het nieuwe net voldoet nog niet aan de doelstellingen die het heeft, nl.

een vangnet bieden voor mensen die niet zelfstandig aan het kernnet of aanvullend net geraken.

Het college van burgemeester en schepenen vraagt daarom met aandrang om oplossingen te zoeken voor deze knelpunten in Gent.

Samenvatting knelpunten & bijsturingen

- 1) Het **flexnet** functioneert niet als vangnet voor wie niet aan het kernnet/aanvullend net geraakt. De onbetrouwbaarheid van het systeem tast de autonomie van veel bewoners aan: zij kunnen hun verplaatsingen niet meer plannen omdat ze afhankelijk zijn van de te beperkte beschikbaarheid van de flexbus. Doordat ze niet kunnen rekenen op een flexbus binnen een acceptabele tijd na reservatie, is het bvb. niet mogelijk om een specialist op tijd in het ziekenhuis te bezoeken.
 - a) De werking van de Hoppincentrale en de reisplanner moeten beter.
 - b) Er zijn meer voertuigen nodig om de doelstellingen waar te maken.
 - c) De responstijd moet gereduceerd worden tot 30 minuten om betrouwbaar te zijn.
- 2) In **Mariakerke** rond de Driesdreef/Beekstraat/Zuidbroek en de wijk **Luchteren** is het openbaar vervoersaanbod onvoldoende om een minimale bereikbaarheid te kunnen garanderen aan (kwetsbare) inwoners en de gebruikers/bezoekers van de verschillende school- en zorgvoorzieningen (LUCA campus Ter Beken, GO! Atheneum, WZC Zuiderlicht, De Karrekol, De Bries, De Boon, Pleegzorg Oost-Vlaanderen, De Ceder).
 - a) Onderzoek of de frequentie van lijn 681 verhoogd kan worden.
 - b) Onderzoek of de route van lijn 681 via de Gavergrachtstraat kan in plaats van de Bosstraat.
 - c) Onderzoek of lijn 50 in Luchteren kan rijden met varianten: variant Catriestraat en variant Mariakerksesteenweg.
 - d) Onderzoek of het oorspronkelijke plan om een shuttle in Mariakerke in te leggen alsnog uitgevoerd kan worden. Onderzoek daarbij of de oorspronkelijk voorziene lus kan doorgetrokken worden tot Heiebree of tot aan portaal Vinderhoutse Bossen.
- 3) Het model waarin mensen vaker moeten **overstappen** werkt ontmoedigend. Veel gebruikers ervaren het als moeilijk of lastig en geven aan dat ze langer onderweg zijn. Op sommige plekken zijn basisvoorzieningen hierdoor moeilijker bereikbaar.
 - a) Onderzoek of lijn 50 via Drogen-Centrum kan rijden. De overstap aan Drogen Ronde werkt als een drempel, verschillende senioren gaven aan dat zij de rotonde (2x2+2 rijstroken) niet durven oversteken en daarom niet meer naar het centrum van Drogen komen.
- 4) Neem **bestemming Crematorium** opnieuw op in het kernnet, zolang De Lijn Flex niet de vereiste betrouwbaarheid biedt qua beschikbaarheid en responstijd.

5) Tickets & tarifiering

- a) Een ticket moet geldig zijn voor de hele rit, zeker als de verplaatsing geboekt is via de Hoppincentrale. De geldigheidsduur van 60 minuten is onvoldoende nu gebruikers met het nieuwe net vaker moeten overstappen.
- b) Ticket- en abonnementsintegratie tussen trein en bus is nodig om de uitgangspunten van basisbereikbaarheid betaalbaar te houden voor gebruikers. Op verschillende trajecten worden reizigers nu naar een combinatie van bus en trein verwezen, wat een extra abonnement met zich meebrengt.

6) Communicatie

- a) Zorg ervoor dat de halte-informatie klopt. Maanden na invoering zijn er nog steeds haltes waar de oude dienstregeling ophangt.
- b) Integreer de Hoppin-reisplanner & De Lijn reisplanner. En op termijn ook de reisplanner van NMBS.
- c) Verbeter de toegankelijkheid van de informatie, zowel voor mensen met een visuele handicap als voor mensen die niet digitaal vaardig zijn.

Wij kijken uit naar de eerste kwartaalrapportage over het nieuwe net, en vragen met aandring om daarbij niet enkel naar voertuigkilometers te kijken, maar zeker ook naar reizigerskilometers en naar het aantal personen dat niet geholpen kon worden met een vervoersaanbod op het moment dat zij het vroegen. Voor een vraaggestuurd systeem dat als doel heeft om meer reizigers te kunnen vervoeren door een efficiëntere inzet van middelen, vinden we dit cruciale parameters.

Hoogachtend

Mieke Hullebroeck
Algemeen Directeur

Filip Watteeuw
Schepen van mobiliteit