



## **Opschrift**

Vergadering van 5 september 2024

Nummer: 2024\_MV\_00399

Onderwerp:

**Mondelinge vraag van raadslid Joris Vandenbroucke: Bus 6 Scandinaviëstraat - Dampoort**

Raadslid(-leden):

Joris Vandenbroucke - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

## **Omschrijving van de vraag**

Toelichting:

Mijnheer de schepen,

Al meermaals kwam de sinds 6 januari geschrapte busverbinding tussen de Scandinaviëstraat en Dampoort hier ter sprake. Luidens een opiniestuk van SAAMO en de Gentse Busbeweging is het mogelijk om die verbinding op initiatief van de stad te herstellen aan een minimale kost voor De Lijn aangezien bus 6 voldoende buffertijd heeft om door te rijden van de Scandinaviëstraat naar Dampoort.

De huidige dienstregeling van buslijn 6 biedt een buffertijd van 40% in de daluren en 30% in de spits, zo stelden de auteurs van het opiniestuk ter plaatse vast. Dit betekent dat de bus op drukke momenten bijna een halfuur stilstaat na minder dan een uur gereden te hebben. Het doortrekken van de route naar Dampoort zou slechts 10 minuten extra rij- en keertijd kosten en zou nog steeds binnen een verantwoorde buffertijd passen.

Gebruikelijk is een buffertijd van 10-15%.

SAAMO en de Gentse Busbeweging stellen voor om buslijn 6 te verlengen van Scandinaviëstraat richting Dampoort, zodat de route de vorm van een hoefijzer krijgt: Zuid - Muidebrug - Scandinaviëstraat - Dampoort - en terug. Dit kan gerealiseerd worden zonder extra voertuigen of buschauffeurs; de enige bijkomende kost is het verbruik van iets meer brandstof. Voor Stad Gent is dit een kans om zonder significante meerkosten honderden mensen te voorzien van beter openbaar vervoer.

Buslijn 6 is een 'aanvullende' lijn, waardoor de Vervoerregioraad Gent de bevoegdheid heeft om deze busroute te wijzigen op voorstel van Stad Gent, zolang de wijzigingen budgetneutraal zijn. In 2020 werd de route van bus 6 bijvoorbeeld aangepast om de Ham te blijven ontsluiten, op verzoek van Stad Gent.

**Vraag:**

Vraag: Is de schepen bereid om het herstel van een busverbinding tussen de Scandinaviëstraat en Dampoort opnieuw op tafel te leggen nu blijkt dat dit kan zonder intering op de buffertijd en aan een verwaarloosbare brandstofkost?

## **Antwoord**

Ik zie dat de uitnodiging in het opiniestuk over dit onderwerp goed is opgenomen. Lijn 6 is idd. een aanvullende lijn waar alleen leden van de vervoersregio een beslissing over kunnen nemen.

De bereikbaarheid van de Scandinaviëstraat hebben we hier al een aantal keer behandeld. Eerder had ik al een rapport ontvangen van De Lijn met een onderzoek over deze vraag naar bediening Scandinaviëstraat. Een goed werkend openbaar vervoer ligt mij nauw aan het hart. Ook deze week is er nog heel wat overleg met De Lijn geweest voor mogelijke aanpassingen.

De Lijn heeft het opiniestuk bekeken en onderzocht wat er mogelijk is. De Lijn beaamt dat er ter hoogte van de halte Scandinaviëstraat regelmatig bussen lang stil staan. Dit zorgt er niet automatisch voor dat zij deze ritten kunnen verlengen naar de Dampoort. Daar zijn verschillende redenen voor:

Zoals GMF en SAAMO aanhalen, de huidige situatie is er ten gevolge van de werken in de buurt van de Aziëstraat, waardoor de eindhalte P+R Muide tijdelijk niet kan bediend worden. Hierdoor moesten we op zoek naar een nieuwe eindhalte. Initieel was dit halte P+R Lübeck, maar ik heb aangedrongen om dit eindpunt te verleggen naar de Scandinaviëstraat. Dit kon De Lijn nog binnen de bestaande diensten inpassen. Zij hebben dat ook gedaan, dit was ook maar tijdelijk en is eigenlijk niet voldoende.

Als gevolg van dat nieuwe eindpunt, en de (beperkte) inkorting van de reisweg, staan er op schooldagen regelmatig bussen voor lange tijd stil op dat eindpunt. Nu opgepast, ik ben afhankelijk van wat De Lijn zegt, ik heb daarvoor een brief ontvangen die ik kan overmaken. Deze stilstanden zijn niet enkel de zogenaamde 'buffertijden', om verliestijden tijdens de rit op te vangen, maar meestal ook de **wettelijke pauzes** van de chauffeurs.

Op de meeste stadslijnen nemen de chauffeurs hun pauzes niet op het voertuig, maar worden ze afgelost door een andere chauffeur die het voertuig overneemt en verder rijdt. Lijn 6 daarentegen wordt uitgevoerd door de streekstelplaats van De Lijn en door onderaannemers. En die nemen wel hun pauzes steeds op het voertuig zelf.

Op zich zouden inderdaad een beperkt aantal van die stilstaande bussen kunnen doorrijden naar de Dampoort. Dit zou maar een klein aandeel zijn, waarbij het risico bestaat dat ze zich vastrijden in het verkeer aan de Dampoort. Dus enerzijds om de pauzes van de chauffeurs te vrijwaren en anderzijds om de stiptheid van lijn 6 niet in het gedrang te brengen, is de doortrekking naar de Dampoort niet mogelijk.

De Lijn meldt me dat de bewering dat het doortrekken van lijn 6 louter de prijs van de brandstof inhoudt, te kort door de bocht is. Zowel voor de ritten in eigen regie gereden, en zeker voor de ritten die uitgevoerd worden door de onderaannemers zijn er nog meer componenten die de kostprijs van een uitlenging verhogen. Een langer traject zorgt dus

hoe dan ook voor een budgetoverschrijding, wat niet past binnen de opgelegde budgetneutraliteit in het kader van basisbereikbaarheid.

De huidige bediening is ook een tijdelijke situatie, als gevolg van de werken aan de Aziëstraat. Het is de bedoeling om terug de P+R Muide te bedienen en als eindpunt te behouden. Halte P+R Muide is een belangrijke halte. Op basis van de eerste cijfers van het gebruik van lijn 6, zien we dat daar gemiddeld 127 opstappers per schooldag bediend worden (Renoboot, P+R en mensen van De Muide).

Uit het eerder onderzoek voor Lijn 6 is ook gebleken dat de meeste reizigers van Lijn 6 een bestemming hebben in het stadscentrum, en niet aan de Dampoort. Er zijn trouwens goede overstapmogelijkheden ter hoogte van bv. halte St-Jorisbrug richting Dampoort. Ook op vandaag zien we daar geen grote overstapbewegingen.

Daarom concludeert De Lijn dat een doortrekking van lijn 6 naar de Dampoort niet mogelijk, én volgens hen, trouwens ook niet wenselijk is. Ik denk dat we de uitleg wat moeten challengen en bekijken of er nog andere mogelijkheden zijn. Dit betekent dat er dan budget nodig is om extra dienstverlening te voorzien. Mevrouw Welvaert u vraagt om extra investeringen door de stad om die dienstverlening te voorzien. Ik kan dat niet. Er zijn nog veel vragen, we kunnen niet alle gaten die door de Basisbereikbaarheid zijn ontstaan als stad toerijden. Dit kunnen we gewoon niet.

Ik merk wel dat De Lijn heel hard zijn best doet. Ik ga wel verder vechten voor de Scandinaviëstraat maar we moeten niet altijd wijzen naar De Lijn. We moeten in de eerste plaats meer middelen voorzien en de juiste keuzes maken.

---