



Opschrift

Vergadering van 12 februari 2025

Nummer: 2025_MV_00047

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stijn De Roo: Aanbod openbaar vervoer in Mariakerke en Luchteren

Raadslid(-leden):

Stijn De Roo - CD&V

Bevoegd: Joris Vandenbroucke

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

In het nieuwe vervoersplan van De Lijn dat vorig jaar werd ingevoerd kwam de lus Mariakerke Post - Driesdreef, op de route van de voormalige lijn 9, te vervallen. Al in 2020 onderzocht een studiebureau de mogelijkheden van een vervangende shuttle. Er werden toen ook budgetten voorzien voor de realisatie ervan. De inwoners van Mariakerke kregen eind 2023 echter het deksel op de neus: zonder overleg of communicatie werden de voorziene middelen verschoven naar buslijn 16 (2024_MV_00085).

In 2023 werd bovendien de vroegere lijn 18 al aangepast, waardoor ook de wijken langs de Mariakerksesteenweg en de Beekstraat het openbaar vervoer in hun buurt zagen wegvallen. Dit heeft een grote impact op de betrokken bewoners, des te meer omdat er naast bewoning ook heel wat (sociale) organisaties en voorzieningen aanwezig zijn. In de signalenbundel die Stad opmaakte naar aanleiding van het nieuwe vervoersplan werd de situatie in Mariakerke en Luchteren dan ook aangekaart: het aanbod is er onvoldoende om een minimale bereikbaarheid te kunnen garanderen aan (kwetsbare) inwoners, scholen en zorgvoorzieningen.

Een mogelijke oplossing is het opwaarderen van buslijn 681. Met een reguliere bediening en beperkte route-aanpassingen kan aan heel wat noden worden voldaan. In zijn antwoord op mijn mondelinge vraag van 11 juni 2024 liet schepen Watteeuw weten dat extra ritten en een aanpassing van de reisweg werden aangevraagd bij De Lijn, maar die vraag werd geweigerd. Daarna werd aan De Lijn een kostprijsinschatting gevraagd om lijn 54 door te trekken tot Gent Rabot, via de reisweg die lijn 681 volgt (2024_MV_00339).

Vraag:

Graag had ik van de schepen een antwoord gekregen op volgende vragen:

1. Welk antwoord ontving de Stad van De Lijn inzake het doortrekken van lijn 54 tot Gent Rabot via de reisweg van lijn 681?
2. Hoe staat de schepen tegenover het invoeren van de jarenlang voorziene shuttledienst in Mariakerke?
3. Zal de schepen het gebrekkige aanbod in Mariakerke en Luchteren verder opnemen in de Vervoerregioraad?
4. Welke perspectieven kan de schepen bieden aan de inwoners van Mariakerke en Luchteren?

Antwoord

Dank u wel voor de vragen, collega De Roo.

Het probleem dat u schetst is een direct gevolg van de invoering van basisbereikbaarheid door de vorige Vlaamse regering en de principes waarop die nieuwe visie rond openbaar vervoer gestoeld is, namelijk een combinatie van een focus op vraaggestuurd rijden én budgetneutraliteit na jarenlange besparingen. Dat wil concreet zeggen dat sommige buslijnen enkel kunnen versterkt worden als dat ten koste gaat van andere lijnen waar het reizigerspotentieel wat lager ligt. Het zal u niet verbazen dat ik maar een koele minnaar ben van deze manier van werken die geleid heeft tot het schrappen van 3200 haltes in Vlaanderen.

En dan kom ik tot uw vragen. Eerst en vooral is het belangrijk om te benadrukken dat De Lijn bezig is met een evaluatie van het nieuwe net. We gaan daar ook voor het eerst objectieve data krijgen over het aantal reizigers op verschillende lijnen én in kaart kunnen brengen waar er witte vlekken zijn in het aanbod. Op basis daarvan kunnen wij als stad dan opnieuw aanpassingen voorstellen en bespreken binnen de vervoerregioraad. Waar dat in het verleden binnen een budgetneutraal kader moest gebeuren – als er bijkomend aanbod nodig was, moest er elders geschrapt worden – zullen er deze legislatuur extra budgetten voor exploitatie komen. 50 miljoen vanaf 2026 die stijgt naar 125 miljoen tegen het einde van de legislatuur. Daar heeft mijn partij mee voor gestreden en daar ben ik best fier op.

Wat betekent dat concreet voor de situatie die u schetst? Het is geen geheim dat de stad nu al de helft van de exploitatiekost van lijn 16 betaalt. De andere helft wordt gedragen door de vervoerregio Gent. We kunnen ons de vraag stellen of het de taak van stad Gent is om de gaten te dichten die Vlaanderen heeft geslaan in het aanbod. Er is namelijk een aanbod voorzien als vangnet en dat is het Flex-vervoer. Het deel van Mariakerke rond de Beekstraat en de Vliegpleinkouter wordt intussen al een jaar bediend met een functionele lijn 681 en het flex-vervoer. Ik verneem van mijn diensten dat het flex-vervoer in dit deel van Mariakerke regelmatig gebruikt wordt. Het is dus duidelijk dat er een vervoersvraag is in die wijk, dat de inwoners daar een verplaatsingsnood hebben. Maar de budgetten van de stad zijn beperkt en het inleggen van een shuttle is duur. Om de inwoners van Mariakerke hun bereikbaarheid te verhogen is het dan ook zinvoller om via de Vervoerregioraad bijkomende middelen te voorzien voor het Flex-aanbod. Die vraag ligt op tafel. Het Flex-vervoer heeft als doel

om deze nood op te vullen, maar het aanbod kan nu de vraag niet volgen. We moeten ervoor zorgen dat het Flex-net een betrouwbare laag in ons openbaarvervoersysteem wordt, zodat er geen nood is aan een shuttle. Nog steeds moet De Lijn reizigers weigeren die een flex-rit aanvragen, omdat er te weinig voertuigen beschikbaar zijn. Als dat systeem vlotter werkt, komen we al voor een groot deel tegemoet aan de vragen die er zijn.

Tot slot stel ik vast dat er voorlopig nog geen antwoord vanuit De Lijn is gekomen op onze vraag naar de kostprijs van het doortrekken van lijn 54 tot Rabot. Ik zal die vraag opnieuw stellen.
