



Voor een Leefbaar Openbaar Vervoer in Drogen:

Wat betekent het 'Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021' voor Drogen?

De Vlaamse Overheid wil een 'modal shift' van de auto naar meer duurzame vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer, deelmobiliteit en fietsen. Het decreet 'basisbereikbaarheid' uit 2019 voorzorg een grondige hertekening van het openbaar vervoersnet in Vlaanderen. In de loop van 2020 is dan ook in overleg met de vervoerregio's het 'Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021' uitgewerkt. Daarbij wordt veel nadruk gelegd op budgetneutraliteit. Het mag dus niets kosten, en dat leidt helaas tot het afschaffen van minder gebruikte diensten ten voordele van lijnen en haltes waar meer potentieel te vinden zou zijn: "De builen tegen de blutsen" zou je kunnen zeggen.

Wat dit plan op termijn voor Drogen in petto heeft bekijken we in dit dossier.

Oorspronkelijk was het de bedoeling dit 'Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021' met een 'big bang' te laten starten: alles ineens op 1 januari 2023. Dat bleek niet haalbaar en de eigenlijke uitrol zou in fasen verlopen vanaf 1 juli 2023, maar het is onzeker of ook die datum gehaald wordt.

De Lijn kon blijkbaar niet wachten en lanceert al in januari 2023 een 'fase 0' waarbij meteen een aantal wijzigingen worden doorgevoerd, zogenaamde 'quick wins' die volgens De Lijn de efficiëntie zouden verhogen. In de praktijk gaat het om de onmiddellijke afschaffing van lijnen en haltes, terwijl compensaties er pas in een latere fase komen. Je zou kunnen zeggen: "Eerst de blutsen, en de builen zien we later wel", of zoiets.

De gevolgen van deze 'fase 0' voor Drogen bekijken we eerst, daarna bespreken we de gevolgen op lange termijn.

Doordat De Lijn over de plannen, zowel op korte als op lange termijn, amper communiceert, hebben wij onze informatie bijeen gesprokkeld in talrijke documenten en webpagina's. Onze excuses als er in onze analyse fouten zijn geslopen.

Op korte termijn, met ingang van januari 2023:

'quick wins' voor De Lijn, verlies voor Drogen

Ondanks een negatief advies van de Vervoerregio, waarin ook het Gentse Stadsbestuur is vertegenwoordigd, besliste De Lijn in oktober 2022 om reeds vanaf januari 2023 haltes af te schaffen zonder 'compenserende' bediening, alhoewel dat volgens het goedgekeurde plan gelijktijdig zou gebeuren. In een e-mail van De Lijn klinkt het zo:

"Op 7 januari 2023 worden enkele wijzigingen aan Gentse buslijnen ingevoerd. Naar aanleiding van werken, omleidingen en verhoogde rijtijden kunnen de dienstregelingen niet meer gehaald worden. Daarom moeten we op korte termijn jammer genoeg een aantal wijzigingen invoeren

om dit op te vangen. Daardoor zal de stiptheid en betrouwbaarheid voor de reizigers opnieuw verbeteren.”

Gevolg voor lijn 17 naar de Keiskantwijk: vanaf 7 januari 2023 rijden de bussen na 20 uur tot aan de halte Oude Wee en niet meer naar Drongen Station. De haltes Lombaertdreef en Heilighuidsdreef worden dan ook niet meer bediend.

Voor lijn 18 naar Luchteren zijn de gevolgen ingrijpender (zie figuur). Met ingang van 23 januari 2023 wordt de lus Kruisstraat-Mariakerkse Steenweg-Beekstraat met onder andere de haltes aan het kerkhof en de Aveve-winkel afgesneden, en de bus zou voortaan in de Catriestraat rechtdoor rijden van aan de Deinsesteenweg tot voorbij het kruispunt met de Boskeetstraat/Beekstraat. Aan dat kruispunt had De Lijn een nieuwe, levensgevaarlijke halte voorzien, terwijl er daar niet eens een voetpad is, amper een strookje gras. Onder druk van een plaatselijk actiecomité ‘Bus 18 moet blijven’ heeft De Lijn die ‘spookhalte’ alweer weggehaald. Bus 18 zal nu aan het eind van de Catriestraat de Beekstraat volgen tot aan het driehoekje aan Heiebree, dat eindhalte wordt. Als gevolg daarvan zal de huidige eindhalte aan het kruispunt van de Boskeetstraat en de Luchterenstraat niet meer bediend worden.

De besluitvorming is chaotisch, maar één ding is duidelijk: verschillende woonwijken in Luchteren en langs de Mariakerksesteenweg worden, zonder enig overleg, door De Lijn in de steek gelaten.

Het Gentse Stadsbestuur had zich in 2020 wel akkoord verklaard met het globale ‘Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021’ (zie verder ‘Op lange termijn’), maar heeft eind 2022 nog negatief geadviseerd voor de voorbarige schrapping van haltes in januari 2023, omdat de compenserende maatregelen pas later voorzien zijn. De Lijn heeft dit negatief advies naast zich neergelegd.

Leefbaar Drongen ondersteunt daarom de eisen van de actiegroep uit Luchteren ‘Bus 18 moet blijven’, en vraagt aan alle Drongenaars om de petitie van deze bewonersgroep te ondertekenen.

https://secure.avaaz.org/community_petitions/nl/de_lijn_bus_18_moet_blijven_zoals_het_was/



De amputatie van lijn 18 heeft nog meer gevolgen. De connectie tussen Drongen en Mariakerke met het openbaar vervoer was al pover: een kilometer te voet van bus 18 aan Aveve naar bus 9 aan de Driesdreef. Maar zelfs die povere verbinding valt vanaf januari 2023 helemaal weg. Bus 18 stopt dus niet meer aan Aveve (halte Beekstraat). Ondermeer voor personeel van dienstenchequebedrijven is die 'knip' nefast. Zelfs de groenpool van de Vinderhoutse Bossen is niet meer bereikbaar met het openbaar vervoer (maar kreeg wel een parking voor natuurliefhebbers die met de auto komen) !

Op lange termijn, bij de uitrol van het nieuwe plan (in 2024?): winst en verlies voor Drongen

Het 'Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021' moest budgetneutraal zijn, dus ook in het goedgekeurde plan dat ergens in 2024 van start zal gaan zijn er winnaars en verliezers. Dat geldt ook voor Drongen.

De wijzigingen kort samengevat:

- De huidige buslijn 17 wordt vervangen door lijn 12/13, die splitst in Drongen centrum.
- Buslijn 18 verdwijnt.
- Bus 14/15 zal via Baarle en Drongen centrum nog steeds naar het Sint-Pietersstation rijden, maar met nog lagere frequentie.
- Buslijn 58 vanuit Eeklo zal via Drongen naar het Sint-Pietersstation rijden.

De wijzigingen in detail, per buslijn:

In de toekomst vervangt de nieuwe **stadslijn 12/13** de huidige lijn 17/18 en verbindt dus het centrum van Drongen om het kwartier met Korenmarkt en Dampoort, ook tijdens de daluren wanneer dat nu slechts om het halfuur is.

Komende vanuit Gent centrum rijdt **Bus 12** voorbij Drongen centrum verder langs de Deinsesteenweg naar Baarle en Leerne. Baarle wordt zo in het stadsnet opgenomen, en krijgt een frequente verbinding (meestal om het half uur) met Drongen centrum en de Korenmarkt, ook tijdens de daluren, in het weekend en 's avonds (om het uur).

Komende vanuit Gent centrum rijdt **Bus 13** voorbij Drongen centrum naar de wijk Varendries/Keiskant. Het traject ligt nog niet helemaal vast maar volgens de voorlopige plannen loopt dat via de Deinsesteenweg, Deinse Horsweg, en Drongen Station. De in januari 2023 afgeschafte halte Helighuisdreef wordt niet in ere hersteld. Ook de halte Elshout, die voorlopig nog door bus 17 wordt bediend, vervalst.

Komende vanuit Leerne, Nevele en Deinze rijdt **Bus 14/15** via Baarle en Drongen centrum nog steeds naar het Sint-Pietersstation, maar met als frequentie 'functioneel'. In de praktijk is dat beperkt tot de spits op schooldagen. Reizigers uit Baarle hebben wel een alternatieve, frequentere verbinding naar het Sint-Pietersstation maar zij moeten dan wel ergens in Drongen centrum overstappen van bus 12 op bus 58 (zie verder).

Bus 18 die Gent centrum verbindt met Luchteren en Merendree wordt helemaal opgedoekt. Daardoor verdwijnen niet enkel de haltes die al in januari 2023 worden geschrapt (Luchterenkerkweg, Rodehoedstraat, Kerkhof, Beekstraat en Boskeetstraat) maar ook de haltes in de Beekstraat (Heiebree en Steenovenstraat) en de haltes in de Catriestraat (Rozenlaan en Congregatiestraat, nabij school De Mijlpaal). Zoals reeds vermeld verdwijnt bovendien de nabij gelegen halte Elshout die voorlopig nog door bus 17 wordt bediend.

Dat Drongen Luchteren niet meer bediend wordt via een stadslijn, wordt zogenaamd 'gecompenseerd' met de **streeklijn 58** vanuit Brugge en Eeklo naar Gent St-Pieters. Deze bus rijdt vanuit Vinderhoute door de Gavergrachtstraat, Boskeetstraat en Catriestraat tot aan de Deinsteenweg en dan via de R4 naar Gent St-Pieters, meestal om het halfuur. In tegenstelling tot de laag-frequente lijn 14/15 bereikt lijn 58 niet de wijk Ekkergerm (AZ Jan Palfijn, UGent Fac. Psychologie, GUSB-zwembad...). Voor de bestemming Korenmarkt en Dampoort moeten reizigers uit de richting van Luchteren overstappen van bus 58 op bus 12/13 in Drongen centrum.

Het is nog onduidelijk waar reizigers zullen moeten overstappen van bus 12/13 uit Baarle/Keiskantwijk op bus 58 naar Gent Sint-Pieters, en van bus 58 uit Luchteren op bus 12/13 naar Gent centrum. Het plan voorziet niet dat bus 58 komende uit de Catriestraat tot op Drongenplein rijdt. Die zou meteen de Deinsteenweg nemen naar de R4. De overstap moet dan vermoedelijk plaatsvinden ergens langs de Deinsteenweg.

Wat is de balans voor de verschillende wijken van Drongen?

Voor Drongen centrum is de balans positief. Voortaan rijdt er de hele dag om het kwartier een bus 12/13 naar Korenmarkt en Dampoort, en met bus 58 komt er een frequente snelle verbinding met het Sint-Pietersstation.

Ook voor Baarle is de balans positief. Om het half uur zal bus 12 Baarle verbinden met Gent centrum. Dat bus 14/15 naar het Sint-Pietersstation nog minder zal rijden dan nu is een minpunt, maar met een overstap van bus 12 op bus 58 is Gent Sint-Pieters dan weer beter bereikbaar.

Voor de wijk Keiskant/Varendries zijn de veranderingen beperkt. Wel vervalt de Halte Heilighuisdreef.

Voor Luchteren en de woonwijken langs de Mariakerksesteenweg is de balans dramatisch negatief. Heel het gebied tussen R4, Deinsteenweg en de spoorlijn verliest de rechtstreekse verbinding met het centrum van de Stad Gent. Voor wie binnen wandelafstand van de as Gavergrachtstraat-Boskeetstraat-Catriestraat woont, werkt of school loopt biedt bus 58 wel een vlotte verbinding met het Sint-Pietersstation, maar om naar de Brugse Poort, Gent centrum of de Dampoort te reizen is een overstap nodig. Wie zich verder van die buslijn 58 bevindt moet zichzelf maar zien te behelpen.

Dat Drongen Luchteren dus in het kamp van de verliezers zit is wel duidelijk.

Het lijkt erop dat De Lijn en het Gentse Stadsbestuur Luchteren niet meer als een deel van Gent

beschouwen. De Lijn heeft voor dit plan immers de goedkeuring verkregen van de vervoerregio Gent, waarin ook het Stadsbestuur van Gent een gunstig advies heeft uitgebracht. Deze ‘stiefmoederlijke’ behandeling van Luchteren is geen vergetelheidje. De beleidsmakers waren zich hiervan wel degelijk bewust. In een bijlage bij het plan, ‘Impact per deelgebied, Stadsnet Gent’, staat hierover:

“Vanuit Drongen is er geen rechtstreekse verbinding meer naar de Korenmarkt vanuit Luchteren, maar nu wel vanaf Baarle. (...) Met uitzondering van de Kanaaldorpen, Drongen-Luchteren en Afsnee heeft elke Gentse deelgemeente/deelgebied een rechtstreekse verbinding met minstens één knooppunt binnen de R40”.

Leefbaar Drongen verwerpt de eenzijdig negatieve beslissingen die de toegang tot het openbaar vervoer voor de bewoners van Luchteren en omgeving afbouwen en vraagt het Stadsbestuur om bij De Lijn een herziening af te dwingen.

We gaven al aan dat op korte termijn de verbinding tussen Drongen en Mariakerke ‘geknipt’ wordt omdat de halte Beekstraat van bus 18 verdwijnt, waar bus 18 en bus 9 elkaar benaderden (zie onder ‘Korte termijn’). Ook in het definitieve plan blijft dit helaas zo. Erger nog: op termijn wordt ook heel de lus van lijn 9 vanuit het centrum van Mariakerke langs de Driesdreef opgedoekt. Haltes aan kasteel Ter Beken (LUCA hogeschool), WZC Zuiderlicht, natuurgebied Groene Velden worden niet meer bediend. De Stad Gent heeft echter aangegeven dat zij het ‘Nieuw Openbaar Vervoerplan 2021’ wel zou goedkeuren, maar met eigen financieringsmiddelen ook werk zal maken van oplossingen voor enkele knelpunten in minder goed bediende wijken. Hier is er misschien toch een lichtpuntje. Volgens onbevestigde berichten zou de Stad Gent op termijn de pendelbusdienst van de Watersportbaan naar het stadscentrum stopzetten (er zijn daar genoeg reguliere bussen), en die stadsbusjes zouden dan kunnen ingezet worden om de vroegere lus van bus 9 in Mariakerke over te nemen. Mochten die busjes door de Beekstraat verder rijden tot in Luchteren rijden, dan zou dat een deel van de verloren bereikbaarheid kunnen compenseren.

Leefbaar Drongen zal er bij het stadsbestuur op aandringen om deze optie positief te onderzoeken.

(txt: r.v.)