

# **OPENBAAR ONDERZOEK ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Gent**

## **Bezwaarschrift, op 28 juli 2023 ingediend door de leden van de Gentse Busbeweging**

Contactpersoon Gentse Busbeweging:

Bouke Billiet [bouke@gentsmilieufront.be](mailto:bouke@gentsmilieufront.be)

Dampoortstraat 81, 9000 Gent, 09 430 03 90 (niet op vrijdag)

In de Gentse Busbeweging werken volgende verenigingen en comités samen:

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw

Busje blijft zo (Gent Macharius en Ham)

Buslijn 18 moet blijven (Drongen)

Gents Milieufront vzw

Greenpeace Gent mee

Leefbaar Drongen

Reizigersbond vzw

TreinTramBus (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vzw)

Zonder Bushalte Straat (Sint-Amandsberg en Oostakker)

# **Openbaar onderzoek ontwerp Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) GENT – bezwaarschrift, ingediend door de Gentse Busbeweging – opmerkingen**

## **Beoordelingscriteria**

### **1. Algemeen beleid**

1.1. Er is een duidelijke ambitie om de groei van het wegverkeer te stoppen en het individuele autogebruik te doen verminderen (p. 32 en 34), evenwel zonder expliciete doelstellingen inzake het gewenste marktaandeel openbaar vervoer (OV) en het nagestreefde privé-autobezit in 2030 in de gehele vervoerregio. Voor Stad Gent zelf wordt een vermindering tot 35% autogebruik nagestreefd in 2030 en 27% in 2040.

1.2. Voor de voorgestelde acties/maatregelen (bijv. rekeningrijden voor personenwagens, afbouw fiscale bevoordeling bedrijfswagens, OV-tarieven) wordt verwezen naar andere beleidsniveaus.

1.3. Er is een duidelijke ambitie om de modal shift ten voordele van duurzaam vervoer te realiseren. Er staan streefcijfers in het RMP, evenwel niet specifiek voor het OV.

1.4. De impact van de voorgestelde acties en maatregelen wordt niet voldoende becijferd om te kunnen inschatten of ze toereikend zullen zijn om die ambities waar te maken.

1.5. Voor talrijke projecten wordt verwezen naar lopende studies door externe partijen, bijv. update Pegasusplan De Lijn, spoor Zelzate-Gent, E17-viaduct Gentbrugge, enz. Er wordt niet vermeld op welke datum deze studies zullen worden opgeleverd, noch wordt een indicatieve raming opgegeven welke budgetten en realisatietermijnen vereist zouden zijn in het geval van goedkeuring van elk project, noch welke procentuele impact elk project zou hebben op de gewenste beïnvloeding van de modal split.

### **2. Investerings**

2.1. Er is de uitdrukkelijke vraag naar meer investeringsmiddelen in duurzaam vervoer (OV, fiets, voetganger) in plaats van in wegverkeer, gelet op de vele plannen tot kwaliteitsverbetering (p. 63). Dit staat

impliciet in strijd met de vermelde infrastructuurprojecten voor het wegverkeer, zoals bijv. E17-viaduct in Gentbrugge.

2.2. Er is evenwel geen vermelding van de vereiste bijkomende middelen voor de dagelijkse exploitatie van het uitgebreidere OV-aanbod, ondanks de huidige gebreken in het aanbod, in het bijzonder bij De Lijn, na meer dan een decennium van besparing op exploitatiedotatie.

2.3. Er wordt voorgesteld om te investeren in meer capaciteit voor het OV (hoger aanbod treinen, trams en bussen, grotere voertuigen, tram- in plaats van buslijnen, hoogwaardig openbaar vervoer).

2.4. Er wordt voorgesteld om regionale ontbrekende schakels in het OV aan te pakken, bijv. Gent-Zelzate-Terneuzen, tangentiële buslijnen van Wachtebeke naar Wetteren, enz, echter zonder vermelding van de geraamde omvang van de vereiste bijkomende middelen.

### **3. Ruimtelijk beleid**

Het voorgestelde **ruimtelijk** beleid zou de modal shift moeten ondersteunen, bijv. attractiepolen zijn duurzaam bereikbaar, locatie van activiteiten dichtbij knooppunten van OV, stoppen van lintbebouwing en baanwinkels, versterking centra.

Dat is zeer terecht. Voor de verwezenlijking wordt verwezen naar het Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. Vele gemeentebesturen – die ook van de vervoerregio Gent deel uitmaken – brachten echter een negatief advies uit over het ontwerp Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen. Een bouwshift voor de provincie blijft wel noodzakelijk om de mobiliteitsdoelstellingen te kunnen halen. Het beperken van bouw mogelijkheden op afgelegen locaties is politiek niet populair, maar wel noodzakelijk voor de modal shift. Het Beleidsplan Ruimte zomaar intrekken is daarom geen optie; men moet op zijn minst aangeven hoe de bouwshift dan wel gerealiseerd zal worden.

### **4. Parkeerbeleid**

4.1. Het RMP vermeldt maatregelen/acties om een beperkend parkeerbeleid te voeren (behoud van en bij voorkeur vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers, vooral in de stadscentra). Er wordt echter vooral verwezen naar de lokale overheid als bevoegde

overheid (p. 144). In de bijlage wordt op p. 66 echter verwezen naar een gecoördineerde regionale parkeerstrategie.

4.2. Er wordt park-and-ride met aansluitend OV aan de rand van Gent voorgesteld (p. 103 en p. 119); o.m. aan de bestaande P+R-site Arsenaal. Er ontbreekt een voorstel om de onder het E17-viaduct beschikbare en grotendeels ongebruikte ruimte te herbestemmen als P+R-terrein, in aansluiting op de bestaande, beschikbare maar sinds 2017 ongebruikte traminfrastructuur (ex-tramlijn 22). De Stad Gent verzaakte evenwel aan de aanleg van een P+R-gebouw op de site Arsenaal, evenals aan de aanleg van een gepland P+R-gebouw aan Rozebroeken (N70).

4.3. Het RMP doet geen uitspraken over de wenselijkheid van de beperking van het aantal autoparkeerplaatsen bij nieuwbouwprojecten.

4.4. Het RMP vermeldt de mogelijkheid niet dat de lokale overheid niet alleen kosteloze bewonersparkeerkaarten maar ook busabonnementen tegen nultarief aan haar bewoners zou kunnen uitreiken (bijv. Gent kent kosteloze Lijnabonnementen toe aan gedomicilieerde inwoners t/m 14 jaar).

4.5. Het RMP maakt niet uitdrukkelijk melding van parkeerplaatsbeperkingen om de veiligheid en de doorstroming voor OV en de actieve weggebruikers te verbeteren, bijv. om veilige halten, veilige fietspaden of bredere trottoirs aan te leggen.

4.6. Er worden geen maatregelen noch acties tegen wildparkeren op OV-assen gepland.

## **5. Aanbod openbaar vervoer**

5.1. Voor korte ritten wordt vooral en uitdrukkelijk verwezen naar de fiets, alhoewel deze voor grote aantallen verkeersdeelnemers, in het bijzonder voor talrijke bus- en tramreizigers, geen realistische keuzemogelijkheid vormt. Voor grotere afstanden wordt verwezen naar OV en combimobiliteit, alhoewel talrijke OV-verplaatsingen (en autoverplaatsingen) over kortere afstanden gaan.

5.2. De in het RMP voorgestelde frequenties en amplitudes van het OV zouden een overtuigend alternatief voor sommige autoverplaatsingen kunnen bieden, indien tegelijkertijd autoafremmende maatregelen van kracht zouden worden.

5.3. Het RMP vermeldt niet uitdrukkelijk de wenselijke onderlinge afstemming van de dienstregelingen van De Lijn en NMBS op elkaar, in het bijzonder bij vertraging van de trein en in de vroege ochtend- en laatavonduren.

5.4. Het RMP vermeldt evenementenvervoer niet, bijv. naar voetbalwedstrijden en festivals.

5.5. Het Vervoer op Maat (VOM) wordt vermeld, evenwel zonder specificering dat dit vervoer niet wordt gewaarborgd. In tegenstelling tot de dienstregeling van de reguliere bus- en tramlijnen wordt de verplaatsing met VOM gerealiseerd onder voorbehoud van beschikbare plaatsen op het door de reiziger gewenste tijdstip. De ervaring met de vervanging van de reguliere busdienst 18 Drongen Luchteren door VOM (belbus Zomergem) bewijst dat de meerderheid van de aangevraagde VOM-ritten niet kon worden uitgevoerd. Daarentegen is de dienstregeling van een reguliere lijn een bindende vervoerbelofte.

5.6. Het RMP ambieert een kwaliteitsvol regionaal treinnetwerk en betere treinverbindingen binnen de vervoerregio en met andere regio's.

5.7. Het RMP stelt voor om in 1984 gesloten treinhaltten (bijv. Gent Muide, Sint-Amandsberg - Destelbergen) of destijds gesloten spoorlijnen (bijv. Eeklo-Maldegem, momenteel uitsluitend occasionele treinuitbating door vrijwilligers) te heropenen en ook om in geheel nieuwe treinhaltten te voorzien, bijv. Gent The Loop (Flanders Expo).

5.8. De knelpunten voor de verhoging van de treindienst worden niet of amper vermeld, met uitzondering van de noodzakelijke capaciteitsverhoging op de spoorlijn Gent-Antwerpen. De gewenste hogere treinfrequenties worden vermeld maar niet de huidige of de geplande (on)beschikbaarheid van de hiervoor nodige, bijkomende rijpaden (p. 78).

5.9. De kaart in de RMP-bijlage (p. 17) toont niet dat werd beslist de busdienst in Gent via Lousbergskaaï, Scheldeoord en Adolf Baeyensstraat niet te schrappen maar te behouden. Evenmin toont deze kaart de besliste, gewijzigde lijnvoering van een kernlijn via Gent Goedlevenstraat (in plaats van via Krijtestraat). Het behoud van de bediening Gent Sint-Amandsberg F. Snellaertplein wordt niet getoond. Daarentegen staat (bijlage, p. 23) een Hoppin op het F. Snellaertplein vermeld.

## **6. Kwaliteit openbaar vervoer**

6.1. Het RMP vermeldt geen gerichte kwaliteitsbewaking van het OV (stiptheid, netheid, sociale veiligheid).

6.2. Er wordt naar maatregelen verwezen om het wachtcomfort aan de halten te verbeteren, o.m. aan de Hoppin.

6.3. Het RMP licht niet in detail toe op welke wijze de gewenste commerciële snelheid voor tram/bus zou kunnen worden gehaald. Er ontbreekt een actieplan met stappen om deze snelheid wel te halen. Het RMP streeft enerzijds naar een hogere snelheid met de tram of de bus dan met de auto, terwijl anderzijds het RMP elders pleit voor een vlottere doorstroming van het autoverkeer op het dragende wegennet. Dit lijkt contradictorisch.

6.4. Het RMP verwijst naar doorstromingsmaatregelen ten voordele van het OV (p. 82), evenwel zonder concrete oplijsting noch prioritering. Er wordt verwezen naar het inzetten van (delen van) de bestaande autoinfrastructuur om het OV beter te maken (p. 61), zonder concrete voorbeelden. Er wordt verwezen naar de herinrichting van bijv. de N444 Hundelgemsesteenweg, zonder vermelding van wenselijke voorrangsingrepen voor het OV op deze as.

6.5. Het RMP vermeldt geen stappenplan om het OV op regionale en lokale wegen voorrang aan de verkeersregelinstallaties te geven.

6.6. Het RMP stelt terecht voor (OV04.05) om een kader te onderzoeken om stipt OV te blijven garanderen bij “tijdelijke mobiliteitssituaties”, zoals tijdens de periode van wegwerkzaamheden. De noodsituatie van de busbediening in het noorden van Gent (Zelzate, Evergem, Wondelgem) is een sprekend bewijs van de nood aan zulke garantie.

6.7. In het RMP konden wij niet vinden of er doorstromingsknelpunten voor het OV overblijven die niet aangepakt worden.

6.8. Er blijven in de vervoerregio andere knelpunten voor het OV die niet in het RMP vermeld worden (bijv. voor vlot busverkeer te krap aangelegde rotondes, commercieel ongewenste omwegen door verkeerscirculatie bedacht ten voordele van het vlotte autoverkeer, recurrent foutparkeren, storend laden en lossen op de tram- of busroute, enz.).

6.9. Er wordt verwezen naar het autonome pendelbusje op het terrein van het ziekenhuis Gent Maria Middelaes (p. 83) Dit pendelbusje werd inmiddels vervangen door een pendelbusje met bestuurder.

6.10. Het RMP gaat impliciet uit van ‘aanvaardbare’ wandelafstanden (van de vertrekplaats van de OV-reiziger tot de meest nabije halte) tot 800 meter (zie bijlage p. 8, kaart mobiliteitsproductie d.d. 2017). De vakliteratuur gaat evenwel uit van een reëel invloedsgebied van max. ca. 400 meter straal rond de halteplaats (trams), daarenboven sterk afnemend vanaf 200 meter. In de meest succesvolle OV-voorbeelden (Basel, Zürich, Genève) bedraagt de maximale wandelafstand naar de meest nabije halte tussen de 300 en de 400 meter (in buitengebied: 500 meter). In Genève is deze maximale wandelafstand bij wet bepaald. Zie ook de afwijzende reactie van de busreizigers in de wijken in de Brugse deelgemeenten na schrapping per 1 juli 2023 van bushaltes in de wijken zelf.

6.11. In de bijlage wordt (p. 23) een Hoppin vermeld aan Gent Muinklaan. In de projecten van ‘Gentspoort’ voor vertramming van busbundel 7 ontbreekt evenwel een tramhalte ter plaatse van de (anno 2023 bestaande bushalte) Muinklaan.

6.12. In de bijlage, op p. 33, wordt een HOV-lijn vermeld “ter vervanging van een buslijn”, met minder stops. Er is geen inschatting van het te verwachten reizigersverlies ingevolge de langere wandelafstanden naar en van de meest nabije overblijvende haltes.

6.13. In de bijlage wordt (p. 34) een radiale verbinding Zomergem-Lievegem-Gent vermeld, met minder stops. In het RMP zelf (p. 80) is er sprake van extra haltes op dezelfde buslijn (“De verbinding Zomergem-Gent centrum is niet weerhouden als interstedelijk HOV maar dient wel geoptimaliseerd te worden binnen het basis OV-netwerk in termen van extra haltes en doorstroming.”) Dit lijkt contradictorisch.

6.14. In de bijlage wordt als concept 2 de relatie Terneuzen-Zelzate-Gent vermeld, met 8 ritten per uur, evenals Deinze-Waregem (8/uur). De wenselijkheid voor deze hoge ‘stadstramfrequentie’ wordt niet onderbouwd, de haalbaarheid werd niet aangetoond.

## **7. Toegankelijkheid**

Er wordt verwezen naar plannen om alle (niet opgeheven) OV-haltes toegankelijk te maken. Er is geen stappenplan om waar mogelijk uitgestulpte haltes aan te leggen.

## **8. Voetgangers- en fietsinfrastructuur**

8.1. Er ontbreekt een stappenplan om de loopwegen van de herkomstadressen naar de nabije OV-haltes op te waarderen (minimum obstakelvrije breedte, effen oppervlak, afschuining bij oversteken).

8.2. Er is geen aandacht voor het onderhoud van trottoirs en fietspaden.

8.3. Er is geen stappenplan om straten/gewestwegen met ontbrekende trottoirs/fietspaden hierin te richten.

### **STRATEGISCH MER**

S.1. Het strategisch MER vermeldt (p. 16) dat 40% van de verplaatsingen korter zijn dan 3 kilometer. Er wordt verwezen naar de duurzame vervoervormen fiets, step en te voet maar niet naar het OV, terwijl het OV wél wordt vermeld als duurzame vervoervorm in het RMP, p. 49. In hetzelfde RMP wordt het OV dan weer niet vermeld als duurzame vervoervorm in de tabel ('buurt') p. 40, alhoewel uit waarnemingen blijkt dat een groot deel van de OV-verplaatsingen binnen Gent korter zijn dan 3 km en vallen binnen de 'buurt'.

S.2. Op p. 24 wordt verwezen naar de vermindering van het aantal autoverplaatsingen door een fijnmazig fietsnetwerk. De mogelijke verschuiving van (een deel van de) autoverplaatsingen naar OV-verplaatsingen ontbreekt. Nochtans is bewezen dat zichtbare kwaliteitsverbetering van het OV, zoals bijv. vertramming, het OV-gebruik doet toenemen, o.m. door keuzereizigers die over een auto beschikken.

S.3. Op p. 43 wordt verwezen naar de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel. Op datum van publicatie van het MER was deze informatie over de beheerscontracten reeds achterhaald.

S.4. Op p. 183 wordt gesteld dat de uitbouw van P+R aan HOV-knooppunten gepaard zou moeten gaan met de afbouw van parkeerplaatsen op minder goed gelegen locaties opdat het totale ruimtebeslag niet zou toenemen. Er wordt niet aangegeven welke deze "minder goed gelegen locaties" zouden zijn noch welke overheid deze beslissing zou kunnen nemen.

S.5. Het tariefbeleid (voor autogebruik en OV) vormt een belangrijke beïnvloedende factor in de vervoerwijzekeuze, naast het parkeeraanbod ter bestemming en de benodigde verplaatsingstijd. Op het bepalen van



de VOM-tarieven na, valt het tariefbeleid echter buiten de bevoegdheid van de vervoerregio.

## **CONCLUSIES**

1. Het Regionaal Mobiliteitsplan is geen plan maar is eigenlijk een samenvoeging van desideratalijsten. Over wezenlijke investeringsdossiers bevat het geen uitspraken, noch cijfermatig (budget) noch naar geraamde realisatietermijn. In cruciale dossiers, zoals E17-viaduct en as Gent-Zelzate-Terneuzen, wordt verwezen naar studies, zonder indicatie van de nog te maken keuzes en hun gevolgen.
2. Ontbrekende evaluatie. De door de voorgestelde investeringen en circulatiemaatregelen (per investeringsproject of per maatregel) beoogde effecten op de vervoerwijzekeuze worden niet geraamd. De effecten van feitelijk contradictorische maatregelen, zoals het versnellen van het autoverkeer op het dragende wegennet en het versnellen van het busverkeer (kernnetlijnen) op ditzelfde wegennet, worden niet becijferd.
3. Er wordt niet verwezen naar een of andere vorm van monitoring noch van concrete engagementen van de betrokken partijen, op de intentieverklaring van Gentspoort na.
4. Er wordt niet vermeld dat het geplande Vervoer op Maat (VOM) geen enkele verzekerde vervoerbelofte inhoudt naar de aanvrager ervan. Dit in tegenstelling met het regulier lijnvervoer, waar de gepubliceerde dienstregeling een verplicht na te komen vervoerbelofte impliceert. Zie het openbaredienstencontract 2023-2027 van De Lijn, p. 88 bijlage 6: het aantal niet-gereden geplande ritten moet elk kwartaal worden gerapporteerd aan de Vlaamse regering. Het aantal aangevraagde maar (om eender welke reden dan ook) geweigerde VOM-ritten moet niet worden gerapporteerd.
5. Het geplande VOM vormt geen evenwaardig aanbod ter compensatie van de schrapping van regulier busvervoer (lijnen en/of halteplaatsen op wandelafstand tot bijv. 500 meter in stedelijk gebied, zoals werd bepaald in basismobiliteit).
6. De doorrekening van het RMP Gent voorspelt een verdere toename van het aantal gereden autokilometers (tot ca. 7,4%) in 2030. Dit is in strijd met het Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030, dat tegen 2030 een vermindering van het aantal gereden autokilometers met 15% beoogt (tegenover 2017). *“De bijdrage van het Regionaal Mobiliteitsplan*

*aan de doelstelling van het Vlaams Energie- en Klimaatplan (...) is dus gering.” (niet-technische samenvatting MER, p. 21).*

7. Het RMP wenst supplementaire middelen voor de exploitatie van het OV maar geeft geen enkele indicatie over de gewenste supplementaire middelen per OV-laag.

8. Het RMP vermeldt niet dat de toegang tot het OV voor vele huidige (en potentiële) OV-klienten omslachtiger zal worden, namelijk door de inbouw van een fysieke drempel (een grotere wandelafstand naar de nog overblijvende, meest nabije halte van regulier vervoer op het kern- of aanvullend net) of door het opleggen van een boekingsdrempel zonder verzekerde rit (telefonische of internetaanvraag van een VOM-rit). In tegenstelling met de aanvraag voor een klassieke taxirit (die normaliter wordt gehonoreerd binnen redelijke tijds marges na de aanvraag) is er geen enkele verplichting tot het leveren aan de aanvrager van de gewenste VOM-rit op de gewenste dag en het gewenste tijdstip. De VOM-aanvrager moet zich aan het – ten opzichte van de reguliere lijnbusdiensten - qua ritaanvraag; qua capaciteit, qua amplitude en qua vertrektijden veel complexere, veel beperktere, veel geringere, meer dwingende maar minder dienstregelingtrouwe VOM-systeem aanpassen, in plaats van omgekeerd.

25.07.23 versie B