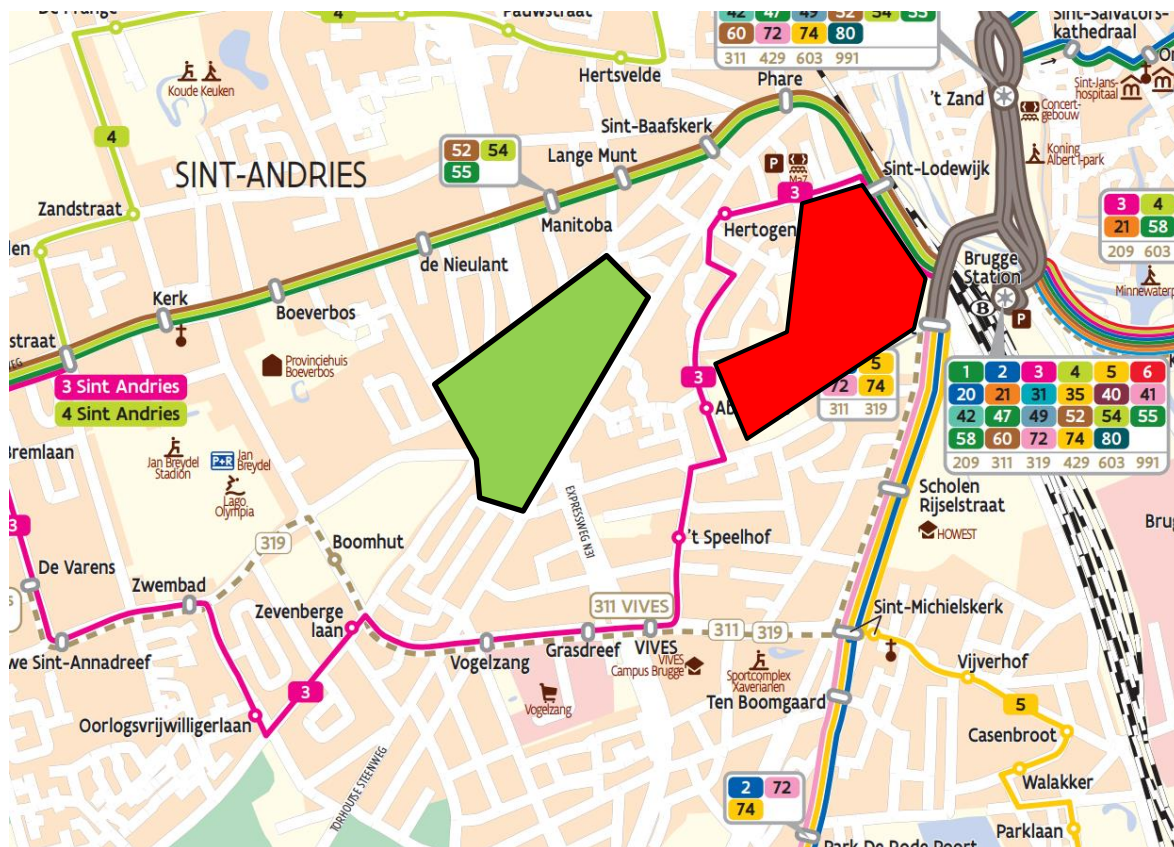


Analyse van een aantal haltes lijn 3



1. Een algemene opmerking

Bij een eerste analyse van haltes voor Lijn 3 tussen Station en VIVES, lijkt een zekere gelijkheid in ritafstanden tussen de verschillende haltes waar te nemen.

Dit lijkt er heel erg op dat deze controle omtrent de ritafstanden met behulp van een “ad hoc” algoritme gedaan is. Echter, met alle gevolgen van dien, namelijk het ontbreken van een voldoende kennis/inschatting van de situatie ter plaatse ...

Op de kaart kunnen volgende zones duidelijk onderscheiden worden:

- Rode zone, waar niemand woont (PVT, Sint-Lodewijkcollege, BSO school en ZoWe)
- Groene zone, helemaal niet bediend, maar wel met dichte bebouwing (“Willibrord”)
- En een omgeving tussen “Hertogen” en “Speelhof” met een vrij open bebouwing, en dus een geringe woondichtheid

Dit maakt reeds duidelijk dat bij de routekeuze voor Lijn 3, er in dit segment met geen enkele realiteit van de bewoningsomgeving rekening gehouden is.

De vraag stelt zich dus zeer duidelijk wat de argumenten geweest zijn voor de routekeuze zoals die momenteel voorligt, tijdens het “nauw overleg tussen de Lijn en de bevoegde overheidsdiensten/Stad Brugge.

Het aanreiken van deze argumentatie zou misschien een beetje klaarheid of verklaring kunnen bieden voor dit irrealistische aanbod, of deze surrealistische planning.

Een verdere vaststelling betreft de bezettingsgraad van deze lijn. Het mag aangenomen worden dat De Lijn daar een grondige analyse van maakt, met het bijhouden van niet alleen het aantal opstappen per halte, niet alleen het aantal afstappen, waarbij de bezetting van halte tot halte kan bekomen worden, maar nog van veel meer belang: wie van waar tot waar het openbaar vervoer neemt.

Want dat bepaalt de **echte** bezettingsgraad en efficiëntie van het aanbod (en rendabiliteit ...)

Lijn 25 is in het verleden precies om deze reden van routeplan veranderd (vergeten???)

2. Analyse vanaf Stationsplein

Startend vanaf het Stationsplein naar een eerste halte “Sint-Lodewijk”, is er een relatief lange ritafstand over de Unesco rotonde en onder de spoorweg, vooraleer de Stationslaan bereikt wordt. Maar over deze gehele afstand is er geen bewoning. De vraag is dus welke wijk daarmee “bediend” wordt.

Bovendien, wie van het station naar deze eerste halte wil komen, zal de uitgang Sint-Michiels van het station nemen, en dan direct de voetgangers/fietsers tunnel die precies aan de halte Sint-Lodewijk uitkomt.

Een mogelijk argument van leerlingen die van het station naar de school zouden komen met de bus houdt dus geen steek.

Bovendien kan er een betere halte bedacht worden in de Magdalenastraat, evenzeer met een directe toegang tot het Sint-Lodewijkcollege.

ER IS ECHTER MEER ...

De Lijn hanteert een nieuwe visie en slogan “HOPPIN”, waarbij naar een vlotte combinatie van trein/wagen/fiets gestreefd wordt.

Evenwel gaat De Lijn aan deze eigen filosofie straal voorbij ...

Inderdaad, er zijn in de Magdalenastraat parkeerzones (aan het Sint-Lodewijkcollege en de Magdalenzaal), waar geen blauwe zone beperking van toepassing is. Ideaal dus om daar die “Hoppin” overstap “*wagen/De Lijn*” te maken, maar niet dus ...

Deze locatie bedient dan ook de appartementsgebouwen van de Magdalenastraat, Abdijbekerstraat (of straks Sint-Lodewijkpad).

De halte Hertogen kan dan ook verdwijnen.

Als men dan kijkt naar bewoning en wijken die al of niet bediend worden, ligt een route over de Torhoutsesteenweg tot aan de Espressweg N31 voor de hand. Vanaf daar kan dan aangesloten worden op de huidige route.

Een halte ter hoogte van het benzinstation Shell zou hier voor de hand liggen, gezien daar ook een doorgang is naar “De Klokke/Albert Dyserinckstraat”.

3. Analyse naar Stationsplein

Zoals onder §2. reeds vermeld negeert De Lijn volkomen de eigen (nieuwe) visie “HOPPIN”. Zeker voor de richting naar Station is een halte aan de parkeerzones in de Magdalenastraat aangewezen:

- Leerlingen die vanuit deze richtingen met de bus naar het Sint-Lodewijkcollege komen, hebben daar meteen een directe toegang tot de school
- De koppeling tussen de (mini) randparkings en De Lijn (**toch de Hoppin filosofie ?**) wordt daar meteen op een directe manier gerealiseerd
- Het PVT De Brugghe met een toegang in de Barrierestraat wordt momenteel niet meer bediend en leidt tot verwarring bij een aantal bewoners ...

En tenslotte ...

Bij de doortocht van de Orchideeënlaan (tussen Ontmijnerslaan en Abdijbekerstraat) dient twee keer op de betreffende kruispunten afgeremd en weer opgetrokken te worden, **met een tussenafstand van 80 meter**. En dit zeker met dit type aftandse kolossen van bussen, die om dezelfde redenen uit het stadscentrum geweerd zijn, maar nu blijkbaar zonder problemen doorheen woonwijken mogen ingezet worden.

Remmen brengt telkens mechanisch fijn stof mee, optrekken van de moter fijn stof van de verbranding en lawaaihinder ...

Of waardoor op het eigen karakter van deze jarenlange rustige, stille en aangename leefomgeving plots een regelrechte aanslag gepleegd wordt.

4. Nieuw voorstel

