

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 553

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 23 januari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Schrapping buslijn 650 Merksem

Al bijna een jaar is er in Merksem verontwaardiging over buslijn 650, die door de Nieuwdreef reed. Ze werd door De Lijn afgeschaft omdat er andere verbindingen zijn op minder dan één kilometer afstand en wegens het gebrekkige gebruik van deze lijn. De buurtbewoners en vele andere inwoners van Merksem stonden weigerachtig tegenover deze beslissing. Uit het antwoord op schriftelijke vraag nr. 1487 van 16 juni 2017 van collega Kherbache bleek dat er geen gehoor werd gegeven aan hun klachten.

Desondanks bleven vele mensen in Merksem ijveren voor een oplossing. De seniorenraad lanceerde verscheidene oproepen en een petitie. Ook plaatselijke politieke partijen voerden actie.

Ondanks dit alles blijft een oplossing uit. Tegen de wil van het districtsbestuur, dat zelfs pas achteraf op de hoogte werd gebracht door de verontwaardiging die hierover ontstond, werd op 17 januari 2018 begonnen met de verwijdering van de bushaltes in de Nieuwdreef. De lokale schepen van Mobiliteit, die hiervan niet op de hoogte was, zorgde voor een snelle herplaatsing van de betrokken bushalte een week nadien.

Er is nood aan een oplossing voor dit dossier. Aan beide kanten van de Nieuwdreef rijden buslijnen. Voor ouderen is dit echter een verre verplaatsing van bijna of meer dan een kilometer. Heel wat oudere mensen zijn net in de Nieuwdreef, toch een straat met meer dan 1000 bewoners, gaan wonen door de aanwezige aansluiting op het openbaar vervoer en de jarenlange garanties van De Lijn dat er een busontsluiting zou zijn.

1. Overweegt de minister om op de vraag van buurtbewoners, senioren, jongeren in te gaan om een alternatief in de Nieuwdreef aan te reiken?
2. Op de Bredabaan in Merksem rijden langs het begin van de Nieuwdreef heel wat buslijnen die wat eerder op de Bredabaan samenkomen (knooppunt Oude Bareel) en dan een gezamenlijke weg volgen richting Antwerpen. Deze weg is een parallelweg aan de Nieuwdreef (de Groenendaallaan), die op eenzelfde punt passeert waar de bussen zouden uitkomen als ze door de Nieuwdreef rijden (de Lambrechtshoekenlaan, waar ook al twee buslijnen rijden). Alles is dus voorhanden om een compromis te bereiken, waarbij een van deze buslijnen via de Nieuwdreef tot de Groenendaallaan rijdt. Op deze manier moet buslijn 650 (die niet rendabel was) niet vervangen worden door een aparte buslijn, worden amper kosten gemaakt aangezien alle infrastructuur al aanwezig is, wordt vermeden dat op de Groenendaallaan meerdere bussen na elkaar op hetzelfde traject rijden (waar niet

veel gebruik wordt gemaakt van de aanwezige haltes), en vinden de buurtbewoners van de Nieuwdreef de gevraagde aansluiting op het openbaar vervoersnet.

Overweegt de minister om dit alternatief, voorgesteld door buurtbewoners, te onderzoeken?

3. Voor de heraanleg van de Nieuwdreef enkele jaren geleden, werd op vraag van De Lijn de infrastructuur anders ingevuld dan gepland. Dit werd ook bekostigd door de gemeenschap.

Kunnen lokale gemeenschappen die investeren in faciliteiten en infrastructuur voor het openbaar vervoer garanties vragen dat een bepaalde route bediend blijft?

4. Men kan niet verwachten dat openbaar vervoer overal voor de deur rijdt. Maar mensen die specifiek gaan wonen nabij openbaar vervoer hebben wel het recht om gehoord te worden.

Hoe evalueert de minister de situatie waarbij mensen die specifiek op een locatie gaan wonen omdat er openbaar vervoer aanwezig is, er vervolgens geen gebruik meer van kunnen maken?

5. Immobiliënkantoren vermelden de aanwezigheid van het openbaar vervoer vaak als grote troef voor een ligging/woning. Het vertrek van het openbaar vervoer heeft dus een grote impact op de omgeving.

Als blijkt dat de marktwaaarde van appartementen en huizen daalt door het verdwijnen van openbaar vervoer, wordt dit dan opgenomen in de beslissingsprocedure voor het al dan niet schrappen van bediening door het openbaar vervoer? Hebben mensen wier huis in waarde hierdoor daalt recht op enige compensatie?

6. a) Indien er schrappingen of aanpassingen aan lijnen of haltes gebeuren binnen een proefproject van basisbereikbaarheid, moet dan voorafgaand een advies worden gevraagd aan de vervoersregioraad?
- b) De Lijn stelde voor om ook dit dossier bij de vervoersregioraad op tafel te leggen.

Werd dit al gedaan? Wat was desgevallend het advies?

ANTWOORD

op vraag nr. 553 van 23 januari 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De wijzigingen aan het aanbod van buslijn 650, met het schrappen van het trajectgedeelte Nieuwdreef als onderdeel, zijn doorgevoerd in het kader van een netwerkherschikking na een uitgebreide gebiedsevaluatie. Centraal hierbij stond de meest optimale bediening van wijken en districten, waarvoor kwalitatieve en kwantitatieve parameters werden gebruikt. Centraal in die herschikking van het OV-aanbod in het district Merksem en de wijk Luchtbal stond de verlenging van tramlijn 6 tot de Havanasite, in combinatie met flankerende investeringen ter implementatie van een multimodaal vervoersaanbod. Combi-mobiliteit is één van de basisprincipes in de conceptnota Basisbereikbaarheid die de Vlaamse Regering goedkeurde. Binnen Basisbereikbaarheid wordt er gewerkt vanuit een gelaagd vervoersmodel, waarbij er ook maximaal wordt gestreefd naar het vermijden van parallelle lijnen. Het is dus niet zo dat het weghalen van buslijn 650 uit de Nieuwdreef een budgettaire maatregel was, wel integendeel: het was een optimalisatie-ingreep voor het lokale en stedelijke OV-netwerk.

Uiteraard vergen netwerkherschikkingen steeds afwegingen. Bij de bewuste netwerkherschikking ging het onder meer over de impactvergelijking tussen de betreffende wijken. Onderzoek wees uit dat voor de wijk Luchtbal een versterkte OV-bediening wenselijk was, meer dan voor de wijk waarin de Nieuwdreef is gelegen (met daar twee sterke OV-assen binnen de kilometer).

Vanuit de vele verzuchtingen die De Lijn ontving, zowel vanuit lokale politieke hoek als van inwoners en verenigingen, onderzocht De Lijn of er haalbare en aanvaardbare alternatieven mogelijk waren die een OV-bediening van de Nieuwdreef alsnog mogelijk maken. Tot op heden bleek geen van de onderzochte alternatieven realiseerbaar te zijn.

Een van de onderzochte pistes was een alternatieve route voor buslijn 33.

Intern werkt De Lijn aan een evaluatieoefening die de nieuwe situatie vergelijkt met die van voor de ingang van de netwerkwijziging. De resultaten van deze evaluatie zullen later in het voorjaar bekend zijn en ook worden gecommuniceerd. Dit werd zo overeengekomen na een overleg met de Vlaamse ombudsman en de ombudsvrouw van de stad Antwerpen.

- 2-6. Het is net om dergelijke voorstellen en lokale inzichten in het debat te betrekken dat op mijn voorstel de Vlaamse regering de goedkeuring heeft gegeven tot de opdeling van Vlaanderen in 15 vervoerregio's. Waar de werking van vervoerregioraden reeds in vier proefregio's, waaronder Antwerpen, werd opgestart worden nog dit jaar ook de andere regio's geactiveerd.

Binnen deze vervoerregioraden zal mee vorm gegeven worden aan het openbaar vervoer. Op die manier worden de lokale inzichten maximaal gevaloriseerd, maar worden ook de lokale besturen bewust gemaakt van de kostprijs die tegenover extra dienstverlening staat en naar het gezond evenwicht dat hierbij gevonden dient te worden. Het staat de vervoerregioraad, waarbij steeds een lokale

covoorzitter wordt aangeduid, vrij de agenda te bepalen en alle mogelijke voorstellen te bespreken.