

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 838
van **MARTINE Taelman**
datum: 16 maart 2016

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn Turnhout - Hertekening busaanbod

Onlangs berichtte de regionale pers dat De Lijn een hertekening van het busaanbod rond Turnhout plant. Zo zouden de bestaande stadslijnen worden vereenvoudigd (en de bediening van Zevendonk vervallen) en zou er een versterking zijn van de drukbezette verbindingen van Turnhout naar Geel, Mol en Arendonk, zoals eerder al gebeurde richting Tilburg.

Het stadsbestuur van Turnhout reageerde misnoegd op de aankondiging. Uiteraard stonden ze positief ten opzichte van de versterking van het aanbod naar de omliggende kernen, maar merkten ze op dat De Lijn structureel het binnenstedelijk aanbod afbouwt. De ontsluiting van het noorden van Turnhout (waar meer dan 2000 woningen gepland worden), het kerkhof Nazareth en de wijk 't Stokt werd bij een eerdere hertekening immers al drastisch verslechterd. De belbus die bepaalde haltes overnam werd intussen ook afgebouwd. Het stadsbestuur hekelt dan ook het gebrek aan overleg waarmee deze hertekening werd doorgevoerd.

Met de conceptnota Basisbereikbaarheid heeft de minister duidelijk aangegeven dat in de toekomst de gemeenten - binnen de vervoersregio's - meer inspraak moeten krijgen over de organisatie van het openbaar vervoer op hun grondgebied. Het aangehaalde voorbeeld geeft duidelijk aan waarom deze betere gemeentelijke vertegenwoordiging noodzakelijk is.

1. Op welke manier werd er overlegd met de lokale besturen over de hertekening van het busaanbod rond Turnhout?
2. Werden er door de stad Turnhout concrete voorstellen gedaan om het binnenstedelijke busaanbod te verbeteren? Zo ja, welke?
3. Is de minister van plan om ook binnen de vervoersregio's die niet als proefproject zijn geselecteerd binnen de conceptnota Basisbereikbaarheid (zoals de regio Turnhout), het overleg tussen de lokale besturen en De Lijn al te evalueren en desgevallend bij te sturen?

ANTWOORD

op vraag nr. 838 van 16 maart 2016

van **MARTINE Taelman**

1. Het overleg met de lokale besturen verliep volledig zoals het is voorzien in de procedure van de gebiedsevaluaties bij De Lijn.
Het doel van dergelijke gebiedsevaluaties is aanzetten te geven voor een meer optimale (lees: vraagvolgende en kostenefficiënte) schikking ("hertekening") van het stads-en streekvervoernet, wat betekent: meer klanten vervoeren met dezelfde middelen.
De Lijn analyseerde daartoe het stads-en streekbusnet in en rond Turnhout naar sterke en zwakke onderdelen. Lokale besturen gaven input.
Voor de uit de analyse resulterende noodzakelijke aanpassingen werkte De Lijn projecten uit, waarvoor bij en met de lokale besturen een draagvlak werd gezocht.

De overlegmomenten chronologisch:

- 24 april 2015: startoverleg met alle gemeenten
- 29 juli 2015: officieuze brainstorm met gemeenten uit stadsregio Turnhout
- 17 september 2015: tussentijdse terugkoppeling met stand van zaken over voortgang gebiedsevaluatie (noordelijke helft van het onderzoeksgebied)
- 18 september 2015: tussentijdse terugkoppeling met stand van zaken over voortgang gebiedsevaluatie (zuidelijke helft van het onderzoeksgebied)
- 23 oktober 2015: extra terugkoppeling stadsregio Turnhout
- 18 december 2015: afsluitende GBC. Gemeenten verklaren zich procedureel akkoord met het dossier.
- 27 januari 2016: inhoudelijke goedkeuring van kwaliteitsadviseur

De stad Turnhout meldde al vroeg in het proces dat het afschaffen van bussen in Zevendonk (hoe zwak deze ook worden gebruikt) zeer gevoelig zou liggen en zij daar als stadsbestuur niet achter kon staan. Er was bij de stad echter ook begrip voor het feit dat deze maatregel noodzakelijk bleek volgens objectief onderzoek en ook tevredenheid over de algehele opwaardering van de streeklijnen rond Turnhout.

2. De door de Stad Turnhout gemaakte concrete voorstellen om het binnenstedelijke busaanbod te verbeteren, werden allen nauwgezet op gebruikspotentieel onderzocht. Het betrof vragen over een betere busbediening ten noorden van het centrum, waar zich attractiepolen bevinden, die niet dichtbij een bestaande buscorridor zijn gelegen. Meer bepaald informeerde het stadsbestuur naar een bediening van het Clarissenklooster, een bediening van de begraafplaats en een bediening van de nieuwe woonuitbreidingen in die buurt.
Aan deze voorstellen kon niet worden tegemoetgekomen omwille van de beperkte potentiële van de voorgestelde verbindingen.

In de evaluatienota staat het als volgt verwoord:

"Aan de noordwestelijke zijde van het centrum (Fonteinstraat, Heizijde, Begraafplaats) reed tot september 2012 ieder half uur al de toenmalige stadslijn 1. Deze lijn werd in 2012 afgeschaft wegens het zeer beperkte gebruik.

De OV-potentie van dat deel van het gebied is dus eerder gering. De afstand tot het centrum is bovendien erg klein, waardoor de fiets een goed alternatief is waar we niet graag mee concurreren. De nieuwe fietsbrug ondersteunt dit fietsgebruik

bovendien.

Aan de noordoostelijke zijde heeft nooit een stadslijn gelopen. Daar rijdt wel lijn 460. Deze lijn ligt iets te oostelijk om op wandelafstand van de nieuwe woonuitbreidingen te liggen, maar ligt wel op slechts 350 meter van het Clarissenklooster. We zijn ons ervan bewust dat de doelgroep die daar woont niet altijd meer zo mobiel is, maar deze attractiepool is onvoldoende groot om er een aparte buslijn voor de voorzien. Ook het omleggen van lijn 460 is niet mogelijk. Kortom: vandaag zien we onvoldoende OV-potentie in dit gebied ten noorden van het centrum. De verplaatsingsstromen zijn, gezien de huidige budgettaire context, nog te klein en te lokaal om onze middelen in te zetten.

De Lijn is wel bereid om mee te denken over het ontwikkelen van lokale kleinschalige alternatieven. Met het huidige decreet Personenvervoer zijn de opties hierin nog eerder beperkt, maar het nieuwe decreet is in de maak. Daarmee gaan we van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid' en zou er meer vrijheid moeten ontstaan voor de ontwikkelingen van kleinschalige alternatieven."

3. In de vervoerregio's die niet als proefproject zijn geselecteerd binnen de conceptnota Basisbereikbaarheid, blijven alle bestaande procedures rond overlegstructuren ongewijzigd. De eerstvolgende gebiedsevaluatie is procedureel voorzien binnen een periode van vier jaar, maar ik wil er wel op wijzen dat evaluaties onder de toepassing vallen van het Mobiliteitsdecreet en bijhorend uitvoeringsbesluit. Overeenkomstig deze regelgeving hebben lokale besturen de mogelijkheid een GBC samen te stellen en bijeen te roepen om over deze problemen van gedachte te wisselen.

Algemeen geef ik ook mee dat in quasi alle gebieden waar in het verleden gebiedsevaluaties plaatsvonden het gewenste resultaat bereikt werd: meer reizigers vervoeren met evenveel middelen. Dat betekent dat er verbindingen worden aangeboden waar meer vraag naar is en die dus een hogere maatschappelijke meerwaarde opleveren per gespendeerde euro.