

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 222
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 13 november 2017

aan **BEN WEYTS**

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

De Lijn - Grensoverschrijdend busvervoer

De grens tussen Nederland en Vlaanderen is zo'n 420 km lang. Vele Vlamingen en Nederlanders werken net over de grens en gaan er vaak winkelen, studeren, ... De grensoverschrijdende buslijnen zijn echter niet altijd goed aangepast aan deze evidente grensoverschrijdende mobiliteitsvragen.

TreinTramBus hield hierover samen met haar Nederlandse tegenhanger Rover een studiedag in Breda. Ze stelden heel wat knelpunten aan de kaak en vonden bij de aanwezige Nederlandse vervoersmaatschappijen gehoor voor hun aanbevelingen.

De vragen die gesteld werden, zijn niet meer dan logisch en de oplossingen zelfs niet ingewikkeld. Zo is het evident dat buslijnen van de ene vervoersmaatschappij aansluiten op het vervoersnet van de andere vervoersmaatschappij aan de andere kant van de grens. Dat is echter soms niet het geval, met als gevolg dat reizigers stranden in een gehucht net over de grens. Dat er op die lijn niet veel reizigers zijn, hoeft dan niet te verbazen. Overstapmogelijkheden creëren en garanderen zou alvast een stap in de juiste richting zijn. Daarvoor is natuurlijk overleg nodig tussen de verschillende vervoersmaatschappijen.

De reizigersorganisaties maakten een grondige oefening en kwamen met vaak eenvoudige oplossingen. Ik leg ze graag voor aan de minister.

1. Is de minister van plan de grensoverschrijdende busverbindingen ter harte te nemen en aan De Lijn te vragen om de knelpunten die vandaag bestaan in overleg met de Nederlandse vervoersorganisaties op te lossen?
2. Reisinformatie is cruciaal en zou aan beide kanten van de grens gemakkelijk toegankelijk moeten zijn. Reizigers zijn niet bezig met wie de buslijn exploiteert, dus ook op de website van De Lijn zouden de buslijnen gemakkelijk terug te vinden moeten zijn. Vandaag zijn de grensoverschrijdende buslijnen niet opgenomen in de routeplanner van De Lijn. Een overzicht van de grensoverschrijdende bussen (en treinen) vindt men op www.grenstreinbus.be. Deze website staat echter niet zichtbaar vermeld op de website van De Lijn. Ter vergelijking: op de website van de NMBS is het in de routeplanner wel mogelijk om bijvoorbeeld een reis van Antwerpen naar Breda te zoeken. Omdat die trein over de grens gaat, wordt de reiziger automatisch doorverwezen naar het buitenlandse luik van de website. Dat is een veel klantvriendelijkere benadering.

Wat gaat de minister ondernemen om de reisinformatie voor grensoverschrijdende bussen te verbeteren?

3. Het tarief- en betaalsysteem voor grensoverschrijdende buslijnen moet transparant en eenvoudig zijn.

Op welke manier is het ReTiBo-systeem, waarvan de uitrol in de laatste fase zit, aangepast aan deze specifieke situatie van grensoverschrijdende mobiliteit?

4. Buslijnen die de grens over rijden, knopen best aan op het vervoersnet van de buitenlandse vervoersmaatschappij. Dat klinkt heel logisch, maar voor sommige buslijnen is dat niet het geval. Dat leidt tot absurd situaties, zoals bijvoorbeeld in Koewacht. Lijn 44 van De Lijn rijdt tot net over de grens in Koewacht en maakt daar rechtsomkeer om terug naar België te rijden. De eerste halte van het Nederlandse openbaar vervoersnetwerk ligt echter 1km verder op dezelfde weg.

Waarom rijdt deze Lijnbus niet tot aan de eerste halte van dat vervoersnetwerk? Vanuit het idee van openbare vervoersknooppunten dat de minister vanuit het concept basisbereikbaarheid zo hoog in het vaandel draagt, is het toch logisch dat deze bus van De Lijn aansluiting zoekt bij het Nederlandse vervoersnetwerk? Is de minister van plan dit soort knelpunten op korte termijn weg te werken?

ANTWOORD

op vraag nr. 222 van 13 november 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1. De Lijn heeft op geregelde tijdstippen overleg met Nederlandse vervoersorganisaties over het grensoverschrijdend aanbod. Dit resulteert in een aantal grensoverschrijdende verbindingen waar goede afspraken over zijn gemaakt. Dit betekent echter niet dat alle bestaande wensen zomaar kunnen worden ingevuld binnen het beschikbaar budget, net zoals dat voor de rest van Vlaanderen het geval is.
2. Op dit moment zijn de haltes van De Lijn die zich buiten België bevinden, vb. in Hulst, Maastricht, Reusel, Breskens, ..., wel degelijk opgenomen in de routeplanner van De Lijn. Een verplaatsing plannen naar deze haltes is dus mogelijk. Een route plannen naar een adres dat zich niet op Belgisch grondgebied bevindt, is echter niet mogelijk: de achterliggende kaart is niet aangepast om met deze adressen om te gaan. Momenteel loopt er vooronderzoek met als doel een lastenboek voor een nieuwe kaart op te stellen. Dit lastenboek zou begin 2018 worden uitgestuurd. De Lijn neemt de bekommernis i.v.m. het plannen van grensoverschrijdende verplaatsingen mee. De link naar de www.grenstreinbus.be staat op de website van De Lijn – weliswaar niet heel prominent - vermeld onder de rubriek 'nuttige links'.

Reisinfor	Vervoerbewijzen	Zakelijk aanbod	Over De Lijn	Contact
Routeplanner	Ritkaarten & dagpassen	Woon-werkverkeer voor uw werknemers	Nieuws	Veelgestelde vragen
Haltes	Vervoerbewijs op je gsm	Adverteren op bus of tram	Pers	Contactformulier
Lijnen	Abonnementen	Vervoer voor leerlingen	Jobs	Attest vertraging aanvragen
Netplannen & perronindelingen	MOBIB-kaart	Reisinformatie op maat	Organisatie	Lijnwinkels
Belbus	Kortingen en voordeeltarieven	Toegang tot reisinfodata	Visie & toekomst	Dienst Abonnementen
Avond- en nachtvervoer	Verkooppunten	Steden & gemeenten	Campagnes & acties	De LijnInfo
Vervoer naar evenementen	Woon-werkverkeer voor uw werknemers	Oproep leveranciers M-Ticket		Toegankelijke rit reserveren
De Kustram	Algemene reisvoorwaarden	Aanvragen vervoer		Hoofdkantoren per provincie

<https://www.delijn.be/nl/voettekst/links.html>

3. Elke operator gebruikt zijn eigen methodiek, systeem en tarief. Er is dus geen uniform systeem dat op alle voertuigen wordt gebruikt. Elke vervoermaatschappij levert op basis van onderlinge afspraken en op basis van de eigen verkoopsystemen vervoerbewijzen af die bij de andere operator worden aanvaard. Deze vervoerbewijzen zijn enkel lokaal ter beschikking. De controle kan niet via de valideringsautomaten op het voertuig en gebeurt bijgevolg op zicht door de chauffeur. De klant ondervindt bijgevolg geen nadeel op vlak van tarief, noch gebruiksgemak.
4. Koewacht is een zogenaamd "gedeeld grensdorp" en bestaat uit twee verschillende dorpen, één aan elke kant van de grens.

De terminushalte van lijn 44 in Koewacht bevindt zich op Belgisch grondgebied op een tiental meter van de Nederlandse grens en dus in het Belgische Stekene. Deze lijn 44 heeft in het verleden nooit een halte in Nederland bediend.

Het is wel zo dat de buschauffeurs zich met de bus gaan "keren" op Nederlands grondgebied om zo terug aan hun vertrekhalte te geraken op de Belgische Koewacht. Dit gebeurt zo omdat er geen verkeersveilig keermanoeuver op Belgische bodem kan worden gemaakt.

De dichtstbij gelegen halte van het Nederlandse openbaar vervoer ligt inderdaad op 1 km afstand van de terminushalte van De Lijn: de halte "Koewacht Emmabaan". Ook daar is er geen mogelijkheid om te keren met de bus.

Hoe dan ook zou het logisch zijn dat de Nederlandse operator in deze tot tegen de grens aansluiting vindt, net zoals dat in Vlaanderen reeds het geval is, teneinde tot een vereenvoudigde overstapmogelijkheid te komen.

In het kader van basisbereikbaarheid zal - binnen de werking van de vervoerregioraad - deze analyse opnieuw gebeuren bij de uitwerking van de netten van de vervoerregio Sint-Niklaas.