

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 863
van **ELKE SLEURS**
datum: 20 mei 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Gent - Hertekening tram- en busnet

De hertekening van de tram- en buslijnen voor Gent ligt op tafel. Er zouden geen tramsporen bijkomen, slechts een herschikking van bestaande lijnen. De Lijn wil de drukste tramlijnen, zoals tram 1, ontlasten en tegelijk beter bedienen. Ook het busnet zal veranderen: meer bussen in het centrum, minder naar de uithoeken zoals de Gentse haven. Dit zou ook betekenen dat een paar bushaltes gewoon geschrapt worden. Deelgemeente Afsnee en delen van Sint-Denijs-Westrem zouden in de daluren en tijdens het weekend afgesloten worden van het openbaar vervoer. Wie afhangt van een bus of tram en in deze omgeving woont, moet zich dus aanpassen aan een toekomstige nieuwe realiteit.

De plannen zijn nog niet goedgekeurd, maar De Lijn zou ze tegen eind 2021 willen invoeren. Het stadsbestuur vindt deze voorlopige planning teleurstellend.

1. In welke mate kan deze hertekening nog worden bijgestuurd?
2. Kan de minister toelichting geven bij het voorstel om Afsnee en delen van Sint-Denijs-Westrem tijdens het weekend niet meer te bedienen? Wat zijn de beweegredenen hiervoor?
3. Heeft deze hertekening een budgettaire impact? Zo ja, welke? Zo niet, in hoeverre zijn de budgetten dan gegarandeerd binnen de begroting van De Lijn?

ANTWOORD

op vraag nr. 863 van 20 mei 2020

van **ELKE SLEURS**

1. Met elke wijziging in welke domein dan ook zijn er gebruikers die er op achteruitgaan en dus teleurgesteld zijn en anderen die er op vooruitgaan. Met de hele oefening van basisbereikbaarheid is het opzet om meer vooruit te gaan dan achteruit omdat het gaat over een vraaggestuurd model (basisbereikbaarheid) die het aanbodgestuurd model (basismobiliteit) vervangt. Men start dus vanuit het Intrinsiek Potentieel met daarna wijzigingen om tot een verdere betering te komen. Indien lokale besturen of een vervoerregioraad voorstellen heeft tot verbetering en als die vallen binnen het budgettaire haalbare dan moet dit bekeken worden in dialoog. Op dit moment zit men in de fase tussen voorlopige en definitieve goedkeuring en dus het laatste moment om nog verbetervoorstellen te doen.
2. De hertekening van het net werd gedaan op basis van het decreet basisbereikbaarheid en de principes die daaruit voortvloeien. Dit heeft als gevolg dat er bepaalde keuzes gemaakt worden voor het openbaar vervoernetwerk.

De beweegredenen waarom men deze keuze maakt omdat het minderen van het éne wordt opgevangen met andere ontsluitingen. Via de lijnen 76/77/78 is er bediening in het weekend in Sint-Denijs-Westrem. Vanaf de centrale halte in het dorp rijdt er elk kwartier een bus richting Gent. In de nieuwe netwerken basisbereikbaarheid worden de middelen geënt op verbindende assen, die vaak versterkt worden. Tussen Sint-Martens-Latem en Sint-Denijs-Westrem is er zo gekozen voor een hogere frequentie op de Kortrijksesteenweg en werd de ontsluitende bediening van de dorpen Deurle, Sint-Martens-Latem en Afsnee afgebouwd. Lijn 34 wordt daardoor een lijn met een functioneel aanbod en zal enkel nog rijden tijdens de spitsuren op weekdays. Er is gekozen voor een verbinding op de as met het meeste gebruik op vandaag. De reisweg via de kernen van Afsnee en de Beukenlaan scoren immers zwakker in het huidige net en hebben minder potentieel dan een gebundelde bediening op de Kortrijksesteenweg.

3. Het algemeen principe is dat een hertekening valt binnen hetzelfde budgettaire kader dus geen besparing. Momenteel is de kostprijsberekening van het voorlopig vastgestelde net bezig. De resultaten hiervan worden in het najaar verwacht.