

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1038
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 16 april 2021

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

Vervoersplan De Lijn regio Mechelen - Schrapping bushaltes

Het is duidelijk dat het nieuwe vervoersplan van De Lijn, dat in 2022 ingaat, als gevolg zal hebben dat in heel wat regio's een aantal bushaltes zullen verdwijnen. Zo zullen er in het Waasland niet minder dan 145 bushaltes verdwijnen.

Wellicht blijft dit echter niet beperkt tot de regio van het Waasland en zullen er ook in andere regio's bushaltes verdwijnen.

1. Hoeveel bushaltes zullen er in de Klein-Brabantse regio (Bornem en Puurs-Sint-Amands) verdwijnen?
2. Hoeveel bushaltes zullen er in de hele vervoerregio Mechelen verdwijnen?
3. Hoe evalueert de minister deze cijfers?

ANTWOORD

op vraag nr. 1038 van 16 april 2021

van **WIM VERHEYDEN**

Vervoerregio Mechelen					
Aantal haltes op vandaag		1301			
Gemeente	Afgeschafte haltes	Nieuwe haltes	Verplaatsen	Netto-evolutie	
BERLAAR	30	7	3	-23	
BONHEIDEN	9	0	2	-9	
BOORTMEERBEEK	21	0	2	-21	
BORNEM	27	2	1	-25	
DUFFEL	16	9	0	-7	
HEIST-OP-DEN-BERG	61	8	10	-53	
KAPELLE-OP-DEN-BOS	14	4	3	-10	
MECHELEN	69	19	14	-50	
PUTTE (BIJ MECHELEN)	10	5	3	-5	
PUURS-SINT-AMANDS	61	4	4	-57	
SINT-KATELIJNE-WAVER	27	6	3	-21	
WILLEBROEK	30	6	8	-24	
Totaal	375	70	53	-305	

Opmerking: bij deze cijfers is er geen rekening gehouden met de haltes die enkel en alleen door de huidige belbus worden gebruikt.

In navolging van het decreet basisbereikbaarheid heeft De Lijn onder andere gekeken naar de **halteafstanden** bij de evaluatie van de haltes. Waar er ten tijde van basismobiliteit in stedelijk gebied bijvoorbeeld op minstens 500 m een halte moest zijn, zien we vandaag dat er op sommige locaties haltes op 100 of 200m van elkaar liggen. Dit is een zeer korte afstand. Wanneer een bus de ene halte verlaat en opnieuw snelheid heeft, moet hij alweer remmen. Op die manier verkregen we trage en onaantrekkelijke busritten die enkel de fietser in de bus gekregen heeft maar niet de automobilist. Door de afstanden te vergroten krijgen we veel snellere en frequentere busritten in de plaats. Het voornaamste doel van deze oefening is dus **de snelheid en de frequentie te verbeteren**.

Daarnaast verdwijnen er ook haltes omdat lijnen hertekend zijn, ze volgen m.a.w. een andere route. Er komen er daardoor natuurlijk ook nieuwe bij.

Sommige haltes worden **verplaatst**, bijvoorbeeld naar de andere kant van een kruispunt. Dan schrap je dus een halte, maar komt er op bijna dezelfde locatie ook weer één bij. Andere haltes worden **samengevoegd**: 2 haltes krijgen een nieuwe locatie meer centraal aan een voetweg of dicht bij een straat die uitgaat op een wijk.

Ook zijn er haltes die enkel 's morgens en 's avonds een bediening hebben waardoor er wel een gevoel van ontsluiting is (de haltepaal staat niet ver van een woonplaats) maar in de feite is er vervoersarmoede en die wil het systeem van Basisbereikbaarheid weg werken met het Vervoer op Maat en het systeem van Flexbussen, Flex-plusbussen en het realiseren van Hoppinpunten waar er ook deelmobiliteit aangeboden wordt.

Schrappen kan dus ook zijn ter optimalisatie. De vervoerregioraad heeft zich voor deze oefening gebaseerd op opstapcijfers van De Lijn van voor corona (januari 2020).

Deze oefening is ook doorgesproken binnen de vervoerregio, met de afgevaardigden uit de gemeenten.