

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1105
van **MERCEDES VAN VOLCEM**
datum: 30 april 2021

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

Hervorming openbaar vervoer - Schrapping bushaltes

Vlaanderen wordt opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Eerder werd bekend dat in het licht van de grote hervorming van het openbaar vervoer in 4 van die 15 vervoerregio's 22,3 procent van de haltes wordt geschrapt. Het gaat om de regio's Limburg, Aalst, Mechelen en Waasland. In Sint-Niklaas zou het gaan om meer dan 80 haltes. Als de hervorming ook de andere vervoerregio's zo zwaar treft, zouden in Vlaanderen bijna 8000 haltes verdwijnen.

1. Hoeveel haltes van de hoeveel worden er geschrapt in Vlaanderen?
2. Hoeveel haltes van de hoeveel worden er geschrapt per vervoerregio?
3. Hoeveel haltes van de hoeveel worden er geschrapt per centrumstad?
4. Hoeveel haltes van de hoeveel worden er geschrapt per gemeente/stad in Vlaanderen?
5. Hoe werd de schrapping van de haltes bepaald? Wat waren de voorwaarden om een halte te behouden?
6. Hoe zal de schrappingesignaleerd worden aan de gebruikers van het openbaar vervoer?
7. Hoe zullen de gebruikers op de hoogte gebracht worden van de schrapping van hun halte?
8. Momenteel mogen steden of gemeenten zelf geen extra lijnen en bussen inzetten tegen betaling; ze moeten die gratis aanbieden.

Mogen steden of gemeenten in de toekomst zelf extra lijnen en bussen inzetten tegen betaling?

ANTWOORD

op vraag nr. 1105 van 30 april 2021
van **MERCEDES VAN VOLCEM**

1-4. Zie bijlage 1.

Enkele opmerkingen bij het interpreteren van de cijfers in deze tabel:

- a. De cijfers in de tabel als bijlage zijn nog geen formeel goedgekeurde plannen, maar zijn een samenvatting van de voorlopige cijfers. Deze lijsten werden opgemaakt met de steden en gemeentes, maar kunnen dus nog aangepast worden op basis van o.a. plaatsbezoeken op het terrein. Dit zijn dezelfde cijfers die we eerder deelden in het kader van PV 843 & PV 1076. De cijfers kunnen dus onderling verschillen, dit zijn immers momentopnames.
 - b. Het is mogelijk dat heel wat geschrapte haltes van het huidige net van De Lijn worden opgevangen door vervoer-op-maat-haltes, maar net zoals het de vervoerregioraad is die de schrappingen beslist is het ook de vervoerregioraad die de vervoer-op-maat-haltes moet bepalen. Dit bepalen is nog niet gebeurd. Hierdoor kan men nog niet spreken van een vaststaand aantal verminderingen.
 - c. Dit zijn dezelfde cijfers die we eerder deelden in het kader van PV 843 & PV 1076 – dit zijn dus momentopnames van 'levende lijsten'.
 - d. De cijfers voor Antwerpen en Vlaamse Rand kunnen we nog niet geven omdat we deze nog niet als afgeklopt beschouwen. Hier zijn nog niet alle steden en gemeenten akkoord met een eerste versie van het plan.
5. Er zijn diverse redenen waarom een halte geschrapt kan worden, bv. twee haltes die worden samengevoegd worden geteld als 2 geschrapte haltes en 1 nieuwe halte. Een samenvoeging van haltes leidt vaak tot een betere bediening van nieuwe woonwijken of attractiepolen en kan ook leiden tot een verbeterde doorstroming.

In het kader van basisbereikbaarheid werden de haltelocaties op kern- en aanvullend net tegen het licht gehouden.

Naast het behouden of schrappen van bestaande haltes, werden ook bestaande haltes verplaatst of samengevoegd naar een nieuwe locatie en werden ook verschillende nieuwe haltes gecreëerd.

Nieuwe haltes worden enerzijds geplaatst langs trajecten waar in het huidige netwerk geen openbaar vervoer rijdt, maar waar in basisbereikbaarheid wél een OV-aanbod voorzien zal worden, en anderzijds op locaties op bestaande trajecten waar bijvoorbeeld nieuwe woonontwikkelingen of attractiepolen gelokaliseerd zijn.

Een deel van de geschrapte haltes bevindt zich op locaties waar in het netwerk Basisbereikbaarheid geen kernnet- of aanvullende lijnen meer zullen rijden. Waar nodig zullen deze haltes echter wél behouden blijven voor Vervoer op Maat.

Voor de haltes die geschrapt, verplaatst of samengevoegd werden, werd door De Lijn rekening gehouden met een aantal algemene principes, doch deze oefening vergt steeds – in samenspraak met de gemeenten – maatwerk. Er werd altijd ook gekeken naar de lokale context en omgeving.

Algemene principes betreffende halte-afstanden: kritisch bekijken van halte-afstanden van minder dan 400m in stedelijk weefsel en minder dan 600m in buitengebied, zoals vastgelegd in het "Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer", hoofdstuk 5, art. 16.

Om verder te optimaliseren werd gekeken naar

- a. het huidige gebruik van haltes, waarbij weinig gebruikte haltes gesupprimeerd werden indien te kort op elkaar gelegen (zie genoemd BVR) of te weinig potentieel in de omgeving;
- b. ligging van haltes t.o.v. attractiepolen en zijstraten: advies om haltes te verplaatsen dichterbij zijstraten, trage wegen, attractiepolen, ...
- c. veiligheid van de halte: i.f.v. bereikbaarheid, oversteekbaarheid, vlot op- of afstappen
- d. ligging van de halte voor een optimale doorstroming, vooral aan kruispunten i.f.v. verkeerslichtenbeïnvloeding
- e. aanleg en uitrusting van haltes, wanneer keuzes moeten gemaakt worden tussen het samenvoegen of afschaffen van haltes

Alle bovenstaande principes hebben geleid tot concrete voorstellen vanuit De Lijn, die aan de vervoerregioraad en de gemeenten werden voorgelegd en met hen besproken.

Enkel indien een voorstel voor een specifieke halte goedgekeurd werd door de gemeente, zullen de voorgestelde aanpassingen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd op het terrein.

6-7. De Lijn zal haar bestaande communicatiekanalen inzetten om haar klanten op de hoogte te brengen over het nieuwe netwerk inclusief de verandering voor de haltes. Via sociale media, nieuwsbrieven en website, maar ook analoog met affiches aan de haltes en op de voertuigen. Aan haltes die verdwijnen of verplaatst worden, zal tijdig een affiche komen die de gebruiker informeert.

8. Het Decreet van 31 juli 1990 betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn bepaalde in artikel 24, §1, eerste lid: 'Het geregeld vervoer, ongeacht de tractiewijze van de aangewende vervoermiddelen, wordt uitsluitend aan de Maatschappij opgedragen.'

Dat monopolie van de Lijn werd op 22 juni 2019 geschrapt door de inwerkingtreding het Decreet Basisbereikbaarheid van 26 april 2019.

Daarmee kan ieder die dat wil, dus ook steden en gemeenten, diensten van geregeld vervoer inrichten. De praktische uitwerking hiervan wordt nog uitgewerkt in een uitvoeringsbesluit dat binnenkort aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd. Daarin zal worden bepaald hoe de vergunning voor het uitvoeren van deze diensten kan verkregen worden en welke adviezen moeten ingewonnen worden.

BIJLAGE

[Overzicht](#)