

---

## OPSCRIFT

Vergadering van 27 juni 2016

Nummer: 2016\_MV\_00359

**Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Bushaltes verdwijnen**

**Raadslid(-leden):**

Sven Taeldeman - sp.a

**Bevoegd:**

Filip Watteeuw

---

## OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

**Toelichting:**

De Lijn heeft een aantal buslijnen bekeken op doorstromingsmaatregelen. Hiertoe werd nagekeken waar er eventueel 'overbodige' haltes kunnen geschrapt worden. 16 te schrappen bushaltes werden zo geselecteerd.

**Vraag:**

Werd de stad hierbij betrokken, of is dit een autonome oefening en beslissing van de Lijn ?

- Impact :

- o Wat is nu de maximale afstand tot een halte tov voordien? Zijn er (delen van) straten waar men nu veel verder zal moeten stappen om de halte te bereiken? Worden bv. twee haltes herleid tot 1, waarbij die ene halte ergens tussenin komt te liggen ?
- o Hoeveel reizigers (op dagbasis) worden hierdoor – samengeteld – getroffen ?
- o Impact op Oostakker en Sint-Amandsberg ? 10 van de 16 te schrappen haltes liggen in de noordoosthoek van Gent. Betere doorstroming, dus aantrekkelijker openbaar vervoer, vs grotere wandelafstand?

- o Is er een evaluatie van deze maatregelen voorzien ?
- o Volgen er zo nog saneringen in het busnet in het noordoosten van Gent ? Hoeveel van de 40 te schrappen haltes vallen in die noordoostelijke hoek van Gent (Ostakker en St Amandsberg?), en hoe verloopt de fasering van de schrappingen ?
- Omgekeerde oefening 'moet ook kunnen' (bv. UZ). Is De Lijn daartoe bereid ?
- Hoe wordt de communicatie naar de buurt georganiseerd ? Toch niet enkel via de krant ?

## ANTWOORD

Zoals u weet, is er momenteel een probleem met de doorstroming van het openbaar vervoer in Gent. Het is dus niet verwonderlijk dat allerlei maatregelen die de doorstroming kunnen verbeteren, onderzocht worden. Ook het schrappen van haltes is één van die maatregelen.

Maar uiteraard is natuurlijk ook een voldoende dens netwerk van haltes belangrijk. Het heeft geen zin openbaar vervoer te laten rijden als men niet opgestapt raakt.

Het is belangrijk om een evenwicht te vinden tussen deze beide uitgangspunten. Dat is de oefening die de Lijn heeft gemaakt.

De Lijn beslist zelf autonoom over de route die ze volgt, en de locaties van de haltes. De Stad heeft weliswaar advies gegeven, en op basis van dit advies heeft De Lijn een aantal van haar te schrappen haltes bijgestuurd. Zo werden de oorspronkelijk 25 voorgestelde te schrappen haltes beperkt tot 16. Bij 1 halte gaat het om een samenvoeging met een andere halte, die op een nieuwe locatie wordt ingericht, nl. de halte Peperstraat.

Welke methodiek volgde De Lijn:

Alle haltes werden onder de loep genomen, en gerangschikt enerzijds op aantal op- en afstappers, anderzijds op de tussenafstand tussen de vorige en de volgende halte.

Beide tabellen werden naast elkaar geplaatst, en op basis daarvan werd een eerste selectie van haltes opgemaakt.

In een volgende stap werden deze haltes in detail bekeken:

- Kan de halte geschrapt worden?
- Kan de halte verplaatst worden?
- Kan de halte samengevoegd worden op een nieuwe locatie?
- Zijn er belangrijke attractiepolen/overstappen/fysische (on)mogelijkheden/... waardoor deze halte moet blijven bestaan op deze locatie?

- Is de halte integraal toegankelijk?

Het aantal op- en afstappers per dag per voorgestelde halte varieert van 3 tot 210, met in totaal over alle haltes heen, een duizendtal op- en afstappers per dag. Dit gaat om 2,2% van de op- en afstappers op deze lijnenbundel.

Hierbij moet je weten dat de combinatie van beide factoren, nl. afstand en opstappers, relevant zijn. Zo zijn ongeveer 200 opstappers niet niks, maar indien de vorige halte op 205m ligt, en de volgende halte slechts 205 meter verder ligt, wordt het duidelijk dat de loopafstanden maar zeer beperkt stijgen.

De afstand tussen haltes wordt maximaal 1.070 meter (op één locatie, met zeer weinig bewoning in dat stuk). De gemiddelde afstand na het schrappen van een halte is ongeveer 600 meter (tussen twee haltes). Dit komt overeen met het richtafstanden voor gebieden in een zone 30.

In de gevallen waar de afstand hoger ligt, gaat het om een traject waar geen bewoning is. Zo is bv. de vermelde 1.000 meter van toepassing op de haltes langs de Drongense-steenweg.

Over de gehele buslijnenbundel is het zo dat de gemiddelde halteafstand nog steeds tussen de 350 en 400 meter ligt.

De communicatie hierover wordt verzorgd door De Lijn. Er werd reeds een eerste persbericht voorzien. Ook zal er informatie aan de haltes zelf voorzien worden. Verder krijgen ook alle geabonneerden op de nieuwsbrief van de lijn (waarbij je haltes of lijnen kan selecteren) een bericht hierover.

Verder blijven wij aandringen op het in functie nemen van de extra halte aan het UZ en op een grondige evaluatie van het schrappen van deze haltes.