

OPSCHRIFT

Vergadering van: 16 januari 2014

Nummer: 2014_MC_00015

Onderwerp:
Nachtbussen. - Sami Souguir

Raadslid(-leden):
Sami Souguir - Open Vld

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Hoewel de samenwerkingsovereenkomst met de private partner, die een groot deel van de exploitatiekosten betaalde, eind 2013 afliep maakte De Lijn op de valreep bekend de uitbating van het nachtnet te verlengen met eigen middelen. Naar verluidt wil men op korte termijn nieuwe partners overtuigen om in het verhaal te stappen. Goed nieuws voor de mensen die 's avonds onze stad bezoeken én voor de horeca en organisatoren uiteraard.

Toch is het bestaande nachtnet nog verre van optimaal. Concreet heb ik dan ook volgende vragen:

Vraag:

- Heeft er reeds een evaluatie van het nachtnet plaatsgevonden of zal dit nog plaatsvinden en in welke mate is het stadsbestuur betrokken in dit verhaal?
 - Behoort het tot de mogelijkheden de nachtbus in de toekomst opnieuw de Korenmarkt te laten aandoen, i.p.v. enkel het Zuid?
 - TreinTramBus is vragende partij om de Gentse nachtbus ook naar de randgemeenten te laten rijden. Wie in Evergem of Merelbeke woont, moet immers ook een avondje uit kunnen in Gent. Was hierover al overleg met De Lijn en/of de randgemeenten?
-

ANTWOORD

21 januari 2014

Ter info: vraag 7 (De Clercq) vraag 8 (Sougir), vraag 14 (Yüskel), vraag 15 (De Clercq) en vraag 19 (Taeldeman) gaan allemaal over laatavondvervoer. Vraag 6 stelt nog bijkomend de

vraag over een gewone verbinding tussen deelgemeenten, vraag 14 stelt nog bijkomend de vraag over inzetten van mini-taxibusjes, vraag 15 stelt nog bijkomend de vraag over collectieve taxi's

ik kreeg in totaal 5 vragen waarin er vragen gesteld werden over de stand van zaken en de modaliteiten over het nachtnet in Gent. Ik stel voor dat ik al deze vragen in één keer beantwoordt, zo kunnen we heel wat tijd winnen. In sommige vragen zat er nog een bijkomende vraag, ik zal ook deze nu beantwoorden.

Zoals jullie vermoedelijk al gelezen hebben in de pers (tussen haakjes, het persbericht was niet mijn idee), is er een akkoord tussen De Lijn, en de Stad Gent over het toekomstige nachtnet. Het heeft veel onderhandelingen gevraagd, maar uiteindelijk zijn we eruit geraakt.

De krachtlijnen van het voorstel zijn geformuleerd in de ondehandelingen tussen de Stad Gent en De Lijn. Deze zijn gebaseerd op de evaluatie van het huidige en het vorige nachtnet, met de nodige kwalitatieve en kwantitatieve criteria.

De krachtlijnen zijn de volgende (zie plannetje):

- Er is openbaar vervoer op alle dagen tot 1u
- Hoofdvertrekplaats is aan de Zuid behalve voor tramlijn 1 is de vertrekplaats aan de Korenmarkt.
- Er komen 7 lijnen, die identiek zijn qua route als de lijnvoering overdag, nl lijn (of lijnenbundel) 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18
- Enkel met bussen, niet met trams
- De bussen vertrekken om de 45 minuten, nl 23.30u, 0.15u en 1u
- De lijnen rijden staduitwaarts, en nemen op haltes staduitwaarts mensen mee. Stadinwaarts worden er geen mensen meegenomen, tenzij deze zich in het centrumgebied bevinden
- In het centrumgebied stoppen de bussen in beide richtingen, ook voor mensen op te pikken: zo wordt opnieuw de verbinding van Gent Sint-Pieters met de binnenstad mogelijk, of kan men vanaf bijvoorbeeld vanaf de Bijloke of het Sint-Pietersplein naar de rest van de binnenstad

Er wordt door de Vlaamse overheid 700.000 € budget vrij gemaakt voor het nachtnet hier in Gent, de stad Gent gaat 200.000 € extra vrijmaken. Dit maakt duidelijk hoe belangrijk De stad Gent, maar ook de Vlaamse overheid dit dossier vindt.

Dit nachtnet zal ten vroegste augustus 2014 operationeel zijn, en zal geëvalueerd worden na een bepaalde termijn, bv één jaar. We moeten er wel rekening mee houden dat dit nieuwe nachtnet ook nog tijd moet krijgen om te groeien...

Meneer Souguir, We hebben met De Lijn besproken om de lijnen door te trekken naar de deelgemeenten. Dit zou echter een zeer grote stijging van het budget betekenen. Het is namelijk

zo dat momenteel deze lijnen bediend kunnen worden in elke richting met één bus. Deze bus kan op 45 minuten net terug zijn aan de starthalte. Als deze routes verlengd zouden worden naar de randgemeenten, zou De Lijn meer dan 1 bus per uitwaartse lijn moeten inzetten. Hierdoor zouden erg grote wachttijden voor de chauffeurs ontstaan, wat de efficiëntie, en bijgevolg de kostprijs, van dit verhaal niet ten goede komt. De vraag is dan ook maar of er voldoende budgetten bij de deelgemeenten hiervoor gevonden zouden worden.

Als Stad hebben wij de vlucht vooruit gekozen omdat het huidige systeem echt te pover is en niet een stad met al zijn cultuurleven waardig. Moesten de nodige budgetten bij de randgemeenten gevonden kunnen worden, zou dit nachtnet natuurlijk kunnen worden uitgebreid.

Verder hebben wij enkele mogelijke sponsor gesuggereerd, maar is er, tot op de dag van vandaag, nog geen sponsor gevonden.

Meneer Yüksel, wat betreft uw idee over de minibusjes en nachtvervoer: naar de klant toe is het veel duidelijk als het over regulier nachtvervoer gaat, duidelijk herkenbaar als openbaar vervoer, met een gekend traject. Dit is veel laagdrempeliger voor de burger en gemakkelijker kenbaar te maken.

Verder hebben wij enkele mogelijke sponsors gesuggereerd, maar is er, tot op de dag van vandaag, nog geen sponsor gevonden door De Lijn.

Mevrouw De Clercq, wat uw vraag betreft in verband met collectieve taxi's en een financiële tegemoetkoming bij taxi's: We hebben nu in de eerste plaats onze pijlen gericht op het garanderen van een volwaardig nachtnet. Andere pistes die hierop een interessante aanvulling kunnen bieden, wil ik zeker verder laten onderzoeken door mijn diensten. Maar zoals u vermoedelijk weet, is het idee van collectieve taxi's niet op uitgebreid enthousiasme onthaald door de taxi-sector zelf. Dit vergt bovendien ook een aantal investeringen, die momenteel niet voorzien zijn.

Mevrouw De Clercq, u had ook nog een vraag over openbaar vervoer tussen de randgemeenten. Zoals u ongetwijfeld weet is de bepaling van het netwerk van het openbaar vervoer een zaak van De Lijn, waarin de stad wel vragen kan stellen en suggesties geven, maar uiteindelijk beslist De Lijn welk netwerk wordt bereden, met welke frequentie, e.d. We kunnen alleen akte nemen van het feit dat De Lijn bijzonder terughoudend is wanneer het er op aankomt nieuwe gebieden te ontsluiten, extra lijnen in te leggen, langer te rijden, enz. Zoals u ook zeker nog weet heeft De Lijn enkele jaren terug zelfs een aantal besparingsmaatregelen genomen. In Gent viel dit mee op vlak van reparaties in het reguliere net, maar was het wel een harde dobber voor het nachtnet. Het nachtnet wordt nu hersteld, voor een uitbreiding van het reguliere net met buslijnen tussen de randgemeenten betreft, hebben we momenteel geen signalen gekregen dat er nu plots wel ruimte of bereidheid zou zijn om extra vervoer in te zetten.
