

OPSCHRIFT

Vergadering van: 16 januari 2014

Nummer: 2014_MC_00036

Onderwerp:
Nachtaanbod De Lijn. - Veli Yüksel

Raadslid(-leden):
Veli Yüksel - CD&V

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

Nadat De Lijn met ingang van 17 mei 2012 noodgedwongen fors schrapte in haar laatavond- en nachtaanbod, werd die leemte ingevuld door een private sponsor. Brouwerij Duvel-Moortgat nam een groot deel van de exploitatiekosten op zich. In ruil kregen de bussen de naam 'De Koninck Uit-bussen' en werden ze bekleed met reclame van het bekende Antwerpse bier.

Die samenwerking met Duvel-Moortgat liep af op 31 december 2013. Daags voordien liet De Lijn in een mededeling weten dat het nachtaanbod zou worden voortgezet. 'Na de positieve ervaringen met onze huidige partner willen we nieuwe partners overtuigen om met ons in dit verhaal te stappen. In afwachting van een nieuwe partner verlengen we het nachtnet op korte termijn met eigen middelen. Op deze manier kunnen de reizigers nog even bobben met bus en tram', aldus De Lijn.

Vraag:

- 1) Op welke manier is de Stad Gent betrokken bij de zoektocht naar een nieuwe partner voor het voortzetten van het nachtaanbod?
 - 2) Werkt de schepen aan alternatieve oplossingen om 's avonds laat en 's nachts een aanbod van collectief vervoer te kunnen aanbieden? In het verleden deed onder meer V-tax een voorstel om 's nachts minibussen in te leggen. Liggen er nog voorstellen op tafel voor een eigen Gents systeem van nachtvervoer?
-

ANTWOORD

21 januari 2014

Ter info: vraag 7 (De Clercq) vraag 8 (Sougir), vraag 14 (Yüksel), 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 onbehandelingen 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.