

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 408  
van **NADIA SMINATE**  
datum: 14 december 2016

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*De Lijn - Nieuwe beheersovereenkomst - Brabantnet*

‘Vlaanderen zit met enorme mobiliteitsproblemen op het vlak van congestie, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en ontsluiting. Er moet dringend iets gebeuren, anders boeten we onherroepelijk in aan welvaart.’, dat staat te lezen in de mobiliteitsvisie van De Lijn. Voor een gemeente als Londerzeel, gelegen net buiten de Vlaamse Rand, valt dat ook heel makkelijk aan te tonen. Wil je vanuit de gemeente bijvoorbeeld de Vrije Universiteit Brussel bezoeken dan doe je daar met het openbaar vervoer al snel 1u25 over. Vanuit de deelgemeenten loopt dat op tot 1u35 en zelfs 1u50. Hetzelfde traject met de wagen duurt ongeveer een half uur tot een uur al naargelang je al dan niet tijdens de spits vertrekt. Brussel centrum bereiken met de snelbus duurt ongeveer een half uur, deze rijdt echter maar één keer per uur, op andere momenten doe je er al snel een uur over. Niet verwonderlijk dus dat veel mensen blijven kiezen voor de auto en er de files bijnemen. Zo geraken ze immers nog steeds veel sneller op het werk.

Ondertussen zien we dat in de nieuwe beheersovereenkomst die de Vlaamse Regering wil/heeft afsluiten/afgesloten met de lijn, het principe van basismobiliteit is vervangen door basisbereikbaarheid. Een netmanagement met kernnetten, tussennetten en flexnetten moet voor een betere doorstroming en snellere bereikbaarheid zorgen.

In het kader hiervan en toegepast op de gemeente Londerzeel had ik de minister graag de volgende vragen voorgelegd.

1. De nieuw aan te leggen tramlijn ‘Willebroek – Brussel’ in het kader van Brabantnet lijkt het ideale kernnet om de gemeente snel en op regelmatige basis te verbinden met Brussel.  
Ligt dit project op schema en zal de geplande datum van aanleg in 2020 gehaald worden?
2. Moet er gewacht worden op de aanleg van de tramlijn om de principes van kern- en tussennet te kunnen toepassen? Is het mogelijk om in afwachting van dit project de snelbus 460 veel regelmatigier te laten rijden en het plaatselijk busnetwerk hier reeds op te laten aansluiten?

**BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 408 van 14 december 2016

van **NADIA SMINATE**

---

1. Voor de tramverbinding Willebroek-Brussel werd reeds het ontwerp-GRUP opgesteld. Het ontwerp-GRUP wordt nu op voordracht van collega minister Schauvliege zo spoedig mogelijk aan de Vlaamse Regering overgemaakt met het oog op de voorlopige vaststelling ervan.  
Daarna kan het openbaar onderzoek worden georganiseerd met het oog op de definitieve vaststelling van het GRUP.  
Zowel de voorlopige als de definitieve vaststelling van het GRUP zijn voorzien in 2017.  
Het verdere tijdsplan om de sneltram te realiseren is afhankelijk van verschillende factoren, zoals (lokale) vergunningen, inpassing van de werkzaamheden in overleg met de lokale besturen, budgetmogelijkheden, ... .
2. Op dit ogenblik rijden er snelbussen op de lijnen 460 en 461 tussen Boom en Brussel. Afhankelijk van de hertekening van het bestaande aanbod naar een transparant gelaagd netwerk conform de conceptnota basisbereikbaarheid kan de uitkomst zijn dat als onderdeel van het kernnet de frequentie van dergelijke lijn wijzigt.  
In afwachting van de tram wordt binnen de Task Force doorstroming momenteel onderzocht met welke ingrepen de huidige bussen op de as Willebroek-Brussel kunnen genieten van een hogere doorstroomsnelheid. De as is binnen deze Task Force doorstroming immers naar voor geschoven als 1 van de 6 prioritaire assen om op te waarderen tot hoogwaardig openbaar vervoer teneinde de verbinding nog sneller nog aantrekkelijker te maken. Dergelijk hoogwaardig openbaar vervoer biedt met comfortabele voertuigen snelle verbindingen met een voldoende hoge frequentie aan.