Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1312
van **JORIS POSCHET**
datum: 29 juni 2018

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Verkeer van en naar Brussel - Modal shift

Bij de werken aan de Brusselse ring moet er naast een scheiding van het lokale en doorgaande verkeer ook worden ingezet op een modal shift, zodat autobestuurders overtuigd worden de overstap te maken naar het openbaar vervoer of actieve vervoersmodi.

1. In welke budgetten voorziet de minister voor de versterking van de modal shift in de verkeersbewegingen van en naar Brussel?
   a) Hoeveel wordt er in Brabantnet geïnvesteerd?
      - Wie zal instaan voor de exploitatie ervan?
      - Hoe worden de kosten en baten verdeeld over de MIVB en De Lijn voor de aanleg, de uitbating en het onderhoud van tramlijnen/trambuslijnen?
      -
   b) Hoeveel middelen gaan er naar de bevordering van het fietsverkeer door middel van
      - de uitbreiding van fietssnelwegen;
      - het aanleggen van extra fietsbruggen? Waar komen die?
2. Hoe staat het met de tariefintegratie tussen De Lijn, de NMBS en de MIVB? Wanneer zal een reiziger met één vervoerbewijs gebruik kunnen maken van alle drie de openbaarvervoersdienstverleners?
3. Op welke manier gebruikt de minister technologische innovatie, open data en applicaties voor smartphone en computer om de modal shift te bevorderen?

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

ANTWOORD
op vraag nr. 1312 van 29 juni 2018
van **JORIS POSCHET**

Er wordt bij de "Werken aan de Ring" rond Brussel (https://www.werkenaandering.be/nl/homepage) naast 20 km weginfrastructuur inderdaad zeer sterk ingezet op de alternatieven met maar liefst 60 km fietsinfrastructuur en 60 km traminfrastructuur.

1.

a) Op korte termijn wordt, in afwachting van een tram op dit tracé, volop geïnvesteerd in in de Ringtrambus (Brabantnet). Deze investering van zo'n 90 miljoen euro werd goedgekeurd door de Vlaamse regering op 25 november 2016. De Ringtrambus zal reeds in 2019 operationeel zijn en vormt daardoor ook meteen een minderhindermaatregel voor tijdens de grote werken.

   De Lijn zal instaan voor de exploitatie van de Ringtrambus. In afwachting van de volledige aanleg van de busbanen voor de Ringtrambus, worden de trambussen eerst ingezet op buslijn 820 tussen Brussels Airport en het Universitair Ziekenhuis Brussel. Ze rijden via Brucargo, het station en het centrum van Vilvoorde, de wijk Kassei, de tewerkstellingszone rond de Medialaan, Koningslo, Strombeek en de Heizelvlakte.

   Op iets langere termijn plannen we ook de realisatie van de Sneltram (Willebroek-Brussel Noord) en de Luchthaventram (Brussel Noord – Brussels Airport) van het Brabantnet (cfr. beslissing van Vlaamse Regering van 6 december 2013).

   Over de verdeling van de exploitatie van de Sneltram en de Luchthaventram dient nog een akkoord te worden gesloten tussen de MIVB en De Lijn. De gesprekken hierover zijn lopende.

b) Ik zet zeer sterk in op de ontwikkeling van de fietssnelwegen binnen de Vlaamse Rand, en dit via verschillende kanalen.

   In het programma "Werken aan de ring" zitten een aantal fietssnelwegen zoals: F23 Kanaalroute Noord; F28 Fietssnelweg langs de A12; F202 Fietssnelweg langs de R22; F203 Fietssnelweg langs de E40 en de F3 HST-route. Tevens worden bijkomende fietsbruggen voorzien. Het meest sprekende voorbeeld hiervan is de HST-fietsbrug over de R0.

   De Vlaamse administraties Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en De Vlaamse Waterweg (DVW) leggen fietssnelwegen en fietsinfrastructuur aan; en via het fietsfonds worden ten slotte fietssnelwegen aangelegd op en langs gemeentelijke wegen. De hele aanleg van de tram(bus)infrastructuur voor het Brabantnet gaat tegens gepaard met een uitgebreide investering voor fietsinfrastructuur op deze trajecten.

De fietsplanning voor de Vlaamse Rand wordt gecoördineerd binnen het zogenaamde FietsGEN; een integraal plan van aanpak voor de fietssnelwegen in de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr.235 van Michel Doomst, 15 november 2017. U vindt dit antwoord in http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1352485. Ik geef daarin een overzicht van de verschillende geplande fietssnelwegen van het fietsgen. De concrete ramingen en budgetten voor de meeste projecten zijn heden in opmaak en zullen in het GIP van 2019-2020 worden opgenomen. Heden is een gedetailleerd financieel overzicht nog niet mogelijk.

2. Op dit ogenblik is er reeds een geïntegreerd vervoerbewijs beschikbaar op MOBIB en geldig binnen de huidige MTB-zone (= Brussels Hoofdstedelijk Gewest + delen van aangrenzende gemeenten in de Vlaamse Rand) bij De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Deze beschikbare geïntegreerde vervoerbewijzen zijn meer bepaald het MTB-abonnement, de Jump-biljetten en de Jump stads- en voorstadskaarten. Binnen het overlegkader van het "Gewestelijk Expresnet" waar De Lijn de werkgroep Tarieven/Prijs voorzit, zijn de verschillende OV-operatoren (NMBS, TEC, De Lijn en MIVB) op dit moment verschillende scenario's en prijszettingen aan het doorrekenen om de effecten te bestuderen van een geïntegreerd tarief in een uitgebreidere tariefzone, en dit op de reizigersaantallen, de financiële resultaten en de technische consequenties hiervan. Doel is om te komen tot een geïntegreerd tarief in een uitgebreide tariefzone, groter dan de huidige. De tarieven dienen coherent/verenigbaar te zijn met de tariefzetting van de vier OV-operatoren elders in België (elk Gewest en de Federale is verantwoordelijk voor de eigen tariefzetting).

   Het is zo dat naast het genereren van meer reizigers ook een financieel evenwicht moet worden gezocht voor de verschillende vervoermaatschappijen
   In de loop van 2018-2019 wil de werkgroep de verschillende scenario's voorleggen aan de gewesten en de federale overheid.

3. Ik verwijs in de eerste plaats naar mijn toelichting in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 14 juni 2018. Daar ga ik in op de wijze waarop ik technologische innovatie, en in het bijzonder de zogenaamde Maas toepassingen, wens te benutten binnen mijn mobiliteitsbeleid.

   Specifiek voor De Lijn geef ik graag ook nog volgende elementen mee.

   De Lijn voert een open data beleid waarbij ze haar dienstregelingen ter beschikking stelt voor externe routeplanners. Ook de real-time doorkomsttijden van bussen en trams zijn ter beschikking gesteld.
   Op het vlak van ticketing heeft De Lijn een open toetredingsovereenkomst, waarbij verschillende aanbieders ticketing-producten van De Lijn kunnen aanbieden via hun platformen. Hiermee bereikt De Lijn andere doelgroepen. De Lijn werkt proactief samen met MaaS-providers, met de doelstelling de modal shift te bevorderen.
   Ook binnen haar eigen aanbod zet De Lijn stevig in op digitalisering. Abonnees kunnen nu heel eenvoudig hun abonnement online aankopen. Daarnaast is het productaanbod binnen de app van De Lijn sterk toegenomen. De belangrijkste producten zijn nu digitaal beschikbaar: m-ticket, m-daypass en m-card.
   De openbaarvervoermaatschappijen (De Lijn, NMBS, TEC, MIVB) hebben de intentie om een multimodale routeplanner te ontwikkelen.
   Met de campagne Mobiele Maandag zet De Lijn expliciet in op gedragsverandering richting duurzame mobiliteit.