



**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 344

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

datum: 27 november 2014

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*De Lijn - Inzet kleine bussen*

Het stadsbestuur van Brugge is vragende partij voor kleine bussen in de binnenstad. Dit moet de overlast beperken die gepaard gaat met grote bussen die over onder andere de kasseien daveren. In Brugge nemen elk jaar zo'n 11 miljoen mensen de bus. Eerder dit jaar kreeg de stad nieuwe hybridebussen voor ritten op zijn grondgebied. Toch blijven de nieuwe bussen even groot. Het stadsbestuur blijkt in discussie te zijn met De Lijn over de reorganisatie van het busverkeer in de binnenstad en het gebruik van lichtere, kleinere bussen.

1. Wat is de beleidsvisie van de Vlaamse Regering betreffende het gebruik van kleine bussen in een stad als Brugge?
2. Heeft de Vlaamse Regering specifieke afspraken gemaakt met De Lijn over het gebruik en de aankoop van grote en kleine bussen? Wat houden die afspraken dan in?
3. In welke Vlaamse steden worden specifiek kleine bussen ingezet om in busvervoer te voorzien? Hoeveel zijn er dat? Hoeveel procent van de bussen in Vlaanderen is van het zogenaamde kleinere type?

**BEN WEYTS**

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

---

**ANTWOORD**

op vraag nr. 344 van 27 november 2014

van **MERCEDES VAN VOLCEM**

---

1. In een aantal klein- en regionaalstedelijke gebieden worden door De Lijn zogenaamde "stadsbussen" ingezet die korter zijn dan de courante types standaardbus (12 m lengte) en gelede bus (18 m lengte).

Bij het beantwoorden van deze vraag wordt verondersteld dat het over deze "stadsbussen" gaat, en niet over de microbussen die worden ingezet in belbusgebieden.

Het betreft hier "stadsbussen" die op een stadsnet de vereiste toegankelijkheid bieden, o.a. door de voorziening van dubbele in-en uitstapdeuren. Op de markt worden er geen nog kleinere bussen met dergelijke statistieken aangeboden. De benodigde capaciteit op openbaar-vervoertrajecten wordt in hoofdzaak bepaald door de verplaatsingsstroom (het geheel van verplaatsingsbehoeften en hun spreiding in de tijd).

In een aantal van de centrumsteden is de inzet van enkel en alleen kleinere stadsbussen omwille van die reden onvoldoende; de vraag van de gebruikers kan er niet mee worden opgevangen, tenzij een frequentieverhoging wordt doorgevoerd. Die dient op zijn beurt te worden verantwoord, zowel op het vlak van stedelijke leefbaarheid als op het vlak van de efficiënte inzet van overheidsmiddelen door de operator.

2. De Lijn hanteert op dit vlak de methodologie van de meerjarenprogrammering, waarbij, in de opmaak ervan, alle relevante elementen (vnl. de behoeften aan capaciteit, maar dus ook het lokale draagvlak voor sommige types materiaal) worden opgenomen. Concrete afspraken hieromtrent zijn niet gemaakt.

3. - Antwerpen:

De kleinste bussen in de entiteit Antwerpen zijn de stadsbusjes van de Mechelse citypendel (10 m lengte). Binnen het volledige busspark betekenen zij nog geen 1% van het totaal.

Op geen enkele Antwerpse stads- noch streeklijn is het gebruik van kleiner dan standaardmateriaal op omlopen die de volledige dag overspannen, verantwoord.

- Vlaams-Brabant:

In Vlaams-Brabant worden er enkel op lijnen 1 en 2 (stadsnet Leuven) stadsbussen ingezet, op een schooldag 12 in aantal (minder dan 1% van het volledige buspark). In het verleden waren dit er meer. Met de stad Leuven is bewust beslist om terug te grijpen naar voertuigen met een hogere capaciteit.

- Limburg:

In Limburg rijden er 45 kleinere stadsbussen. Dat is 12% van het totale voertuigpark Limburg. Deze stadsbussen worden voornamelijk ingezet op de stadsnetten van Hasselt, Tongeren, Sint-Truiden en Maasmechelen.

- Oost-Vlaanderen:

In de entiteit Oost-Vlaanderen wordt er op drie stadsnetten stadsbussen ingezet :

- Sint-Niklaas: 8
- Aalst: 18
- Ronse: 2

- West-Vlaanderen:

In Brugge worden kleine stadsbussen ingezet van 9 en 10m. Dergelijke bussen worden in West-Vlaanderen ook ingezet in de stadscentra van Oostende, Kortrijk, Knokke, Ieper en Roeselare. Brugge is wel de enige stad in West-Vlaanderen waar enkel en alleen deze kleinere stadsbussen het stadcentrum bedienen.

Het blijkt (zie ook antwoord op deelvraag 1) een weinig haalbare zaak om de bediening van een stad zoals Brugge met nog kleinere microbussen uit te voeren omwille van:

- de benodigde capaciteit voor het functioneel en schoolvervoer in de spits;
- de benodigde capaciteit per uur in het centrum (dit zou vereisen dat er tot meerdere malen het aantal bussen moet worden ingezet, wat op zijn beurt zou leiden tot meer busverkeer);
- de inzet van meer bus-kilometers en meer chauffeurs is geenszins haalbaar in het kader van de huidige besparingen;
- het imperatieve karakter van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in een centrumstad als Brugge, waarbij dubbele in- en uitstapdeuren een vereiste zijn;
- "doorschuif"-problemen op een kleine bus; een bijkomend maar tegelijk onoverkomelijk probleem, waardoor het voor de reizigers moeilijker wordt om in en uit te stappen (met noodlottige gevolgen voor stiptheid en betrouwbaarheid van het aanbod, ....);