

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 455
van **JORIS POSCHET**
datum: 22 januari 2019

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 ingezet worden op een modal shift, zodat autobestuurders overtuigd worden de overstap te maken naar het openbaar vervoer of actieve vervoersmodi. De bereikbaarheid van de Vlaamse Rand moet hierdoor ook verbeteren.

In zijn beleidsbrief Vlaamse Rand 2018-2019 vermeldde de minister: "Binnen het programma Werken aan de Ring starten de werken of worden ze verder gezet aan 5 fietssnelwegen... De voorbereidende werken om de Ringtrambus te laten rijden worden verder gezet... De trambus zelf moet operationeel zijn halfweg 2019. Het planningsproces voor zowel de werken aan de R0, de sneltram en de luchthaventram wordt verder gezet."

1. Zal de Ringtrambus operationeel zijn in april 2019? Zo ja, hoeveel reizigers verwacht de minister te bereiken op het traject? Zo niet, wat zijn de redenen dat het project vertraging heeft opgelopen?
2. Op termijn zal het op Ringtrambustraject gereden worden met trams die voor een deel van het traject de tramsporen van de MIVB moeten gebruiken.
 - a) Hoe verloopt de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Is er een politiek akkoord gevonden voor de samenwerking rond het traject van de trams met minister-president Vervoort en met minister Smet?
 - b) Hoeveel keer heeft de minister persoonlijk formeel overleg gehad met zijn Brusselse collega tijdens de lopende legislatuur?
 - c) Is er al duidelijkheid over wie zal instaan voor de exploitatie van de geplande Sneltram (Willebroek - Brussel Noord) en de Luchthaventram (Brussel Noord - Brussels Airport) van het Brabantnet?
 - d) Is er al concreet zicht wanneer deze tramlijnen operationeel zullen zijn?
3. De minister heeft twee mobiliteitscoaches aangesteld die de bedrijven in de omgeving van Brussel zullen helpen om de modal shift te maken.
 - a) Wanneer starten de twee mobiliteitscoaches?

- b) Hoeveel bedrijven hebben al kenbaar gemaakt geïnteresseerd te zijn en gebruik te willen maken van een mobiliteitsanalyse van deze coaches?
- 4. Hoe staat het met de tariefintegratie tussen De Lijn, de NMBS en de MIVB? Wanneer zal een reiziger met één vervoersbewijs gebruik kunnen maken van de drie openbaarvervoerdienstverleners?

ANTWOORD

op vraag nr. 455 van 22 januari 2019

van **JORIS POSCHET**

1. Om het Ringtrambus-project operationeel te krijgen zijn een aantal elementen cruciaal, waaronder de aanleg van vrije busbanen, de aanpassing van de wetgeving en de levering van de trambussen.

Aanleg busbanen: De werken voor de aanleg van de busbanen lopen momenteel in opdracht van De Werkvennootschap. De aanleg van de busbanen vordert goed en verloopt volgens de vooropgestelde timing.

Aanpassing wetgeving: De Vlaamse Regering heeft op 26 oktober 2018 het besluit genomen om bussen tot 25,50m vrij te stellen van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer zodat de trambussen van 24m toegelaten zijn op de openbare weg in het Vlaamse Gewest. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft op 12 juli 2018 een voorlopig besluit genomen om trambussen toe te laten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Raad van State heeft ondertussen hierover haar advies gegeven, zodat we binnenkort ook het definitief besluit kunnen verwachten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

Levering voertuigen: Op 25 januari 2017 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn over de aankoop van een perceel van dubbelgelede hybride HOV-trambussen. Na een onderhandelingsprocedure heeft De Lijn op 20 november 2017 de 14 dubbelgelede hybride HOV-trambussen (ExquiCity) bij Van Hool besteld. De voertuigen worden vanaf half maart geleverd.

2. De samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest over de interregionale tramverbindingen verloopt goed. Het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaamse Gewest, Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest biedt de wettelijke basis om een uitvoeringsakkoord te maken over de bestaande en nieuw te realiseren interregionale tramverbindingen. De MIVB, De Werkvennootschap en De Lijn werken aan een voorstel van akkoord.

3. De twee mobiliteitscoaches starten vanaf februari 2019 met hun opdracht om bedrijven in de Vlaamse Rand te helpen met hun duurzame mobiliteitsshift.

De Werkvennootschap richtte, in het kader van de Werken aan de Ring, in 2018 een community op met bedrijven: "The New Mobility Network". Het doel van dit netwerk is om bedrijven met elkaar in contact te brengen, om van elkaar te leren en hen te ondersteunen bij het omschakelen naar een duurzamer woon-werkverkeersbeleid en goederentransportbeleid. Een eerste bijeenkomst in september 2018 was alvast succesvol. Toen werden ook de mobiliteitscoaches aangekondigd. De Werkvennootschap gaat samen met de mobiliteitscoaches begin februari de strategie bepalen waarmee zij bedrijven gaan benaderen. Zo'n 250 bedrijven die eerder al deelnamen aan (of geïnteresseerd waren in) events van The New Mobility Network zullen worden aangeschreven met een korte introductie van de mobiliteitscoaches en hun werking. Op basis van de respons zal De Werkvennootschap samen met de mobiliteitscoaches de aanpak verder bepalen.

4. Er bestaat al sinds 1970 een geïntegreerd abonnement en tarief, geldig binnen de tarifaire stadszone Brussel voor alle verschillende vervoermaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC en NMBS) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en enkele delen van aangrenzende gemeenten, met name het MTB-abonnement. Ook bij de één- en meerrittenkaarten bestaan er geïntegreerde tarieven en tickets in deze tarifaire zone (JUMP).

Op basis van de werkzaamheden van de Werkgroep 'Prijs' heeft de GEN-stuurgroep op 14 januari 2019 aan het Executief Comité voor de Ministers van Mobiliteit (ECMM), een voorstel voorgelegd om de geldigheidszone van de tariefintegratie in en rond Brussel uit te breiden in de Vlaamse Rand met een tweede, gemeenschappelijk bepaalde gordel. Deze tweede gordel reikt tot een straal van 11,5 km rond de Grote Markt van Brussel, zoals bepaald op de Interministriële Conferentie van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie van 30 november 1999. Op basis van de feedback van het ECMM, werkt de GEN-stuurgroep op dit ogenblik een aangepast voorstel uit met het oog op het eerstvolgende ECMM.