

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 26
van **ELS ROBEYNS**
datum: 12 juli 2019

aan **BEN WEYTS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Onderbrekingen tramdienst Antwerpen, Gent en de kust

Zowel in Gent, in Antwerpen als aan de Vlaamse kust valt het op dat de officiële dienstregeling van de tramlijnen van De Lijn steeds vaker wordt verstoord, bijvoorbeeld door slecht geparkeerde voertuigen, door voertuigen die halt houden op de tramsporen om te laden of om te lossen, door defecte wegvoertuigen die stilstaan op de tramsporen, enz. Het gevolg voor de betrokken tramreizigers is enorm tijdverlies en gemiste aansluitingen.

Zowel het voorkomen als het efficiënt en snel detecteren van de storingsbron én het nemen van de nodige maatregelen kan deze verstoring van de dienstuitvoering en het bijbehorende tijdverlies voorkomen of sterk beperken.

1. Wat is het totale aantal onderbrekingen van de dienst dat werd vastgesteld, met tussenkomst - ter plaatse ofwel op afstand - van Lijncontrole, op de tramlijnen van Antwerpen en Gent en op de kusttram, in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?
2. Wat is het totale aantal uren van genoemde onderbrekingen, in 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?
3. In welke gemeenten, op welke tramlijnen en in welke straten werden genoemde dienstonderbrekingen vastgesteld?

Graag een systematisch overzicht (voor de jaren 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018).

4. Hoeveel trams waren er in het totaal betrokken bij alle genoemde dienstonderbrekingen samen, namelijk rechtstreeks (totale stilstand van één, twee of meer tram(s) op de plaats van de eigenlijke onderbreking) en onrechtstreeks (de eventuele omleidingen ofwel dienstinkorting, opgelegd aan andere trams van dezelfde lijn ingevolge de dienstonderbrekingen), telkens voor 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?
5. Wat is het totale aantal vastgestelde onderbrekingen, opgesplitst volgens de oorzaak ervan, bijvoorbeeld te dicht (hinderlijk) naast de tramsporen gestationeerde voertuigen die de doorgang van de tram belemmeren, defecte voertuigen die blijven stilstaan op de tramsporen, verkeersongevallen op ofwel vlak naast de tramsporen (met of zonder betrokkenheid van trams), langdurig hinderend laden en lossen op de tramsporen, enzovoort, telkens voor 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?
6. Hoe vaak (totale aantal keren), opgedeeld per gemeente en per tramlijn, werd een externe takeldienst door De Lijn werd opgeroepen om een gestationeerd privévoertuig

dat het tramverkeer hinderde, te takelen, telkens voor 2014, 2015, 2016, 2017 en 2018?

7. a) Welke acties heeft De Lijn sinds 2014 voorgesteld aan, besproken met ofwel ondernomen naar de wegbeheerders (Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), gemeentelijke wegbeheerders) om dergelijke dienstonderbrekingen op tramlijnen voortaan te voorkomen?
 - b) Welke concrete oplossingen stelde De Lijn in deze gevallen aan de wegbeheerders voor?
8. In de Franse tramsteden valt het op dat de dispatching van de tramlijnen veel sneller en accurater kan optreden indien nodig, zelfs anticiperend, mede dankzij het feit dat vaste camera's alle tramhaltes en alle kruispunten met tramverkeer in beeld kunnen brengen.

Zou het niet zinvol zijn om in een degelijke en tijdige hinderdetectie te voorzien (bijv. met behulp van dergelijke camera's op elk tramvoertuig), zodat de verkeersleiding (dispatching) van De Lijn onmiddellijk de nodige maatregelen kan nemen, bijv. een hinderend privévoertuig laten wegslepen, een gemeentelijke administratieve sanctie (GAS-boete) laten opstellen, een proces-verbaal laten opstellen, enz.)?

BEN WEYTS

VICE-MINISTERPRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 26 van 12 juli 2019

van **ELS ROBEYNS**

1. Tot en met 2014 waren dienstonderbrekingen een volledig lokaal gegeven, zonder enige centrale databeheersing. Via interne reorganisatie is daar in 2015 verandering in gekomen, samen met het aangepast exploitatie- en tarievenbesluit. Via dit laatste element is er voor Lijncontrole een raamwerk gekomen om uniform, snel en met slagkracht op te treden tegen overtreders. We zien ons dan ook genoodzaakt de data te beperken tot de periode 2015-2018.

Entiteit	2015	2016	2017	2018
Antwerpen	218	261	270	237
Oost-Vlaanderen	230	267	259	248
West-Vlaanderen	16	24	25	17
Jaartotaal	464	552	554	502

Opgelet: in deze cijfers en alle volgende antwoorden zitten de verkeersongevallen waarbij De Lijn zelf betrokken is, niet vervat.

2. We registreren louter de effectieve tijd van een onderbreking, niet de totale duur van de impact van een onderbreking. Evenmin becijferen we de cumulatie van onderbrekingen als er meerdere lijnen betrokken zijn. Reden hiervoor is de grond om tot vordering over te gaan in combinatie met de conventie met het verzekeringswezen. In deze conventie is tevens vastgelegd dat er pas sprake is van een onderbreking vanaf 10 minuten.

Onderstaande uren van onderbreking omvatten de tijden van de meest gehinderde voertuigen per onderbreking in de formule (tijdstip start onderbreking – tijdstip vrijgave reisweg).

	2015	2016	2017	2018
aantal uren onderbreking	315u40	428u45	427u40	368u35
Gemiddelde onderbreking in minuten	41	47	46	44
Mediaan in minuten	34	42	41	42

Voor de opvolging en preventie van de onderbrekingen filteren we in functie van relevantie. Plaatsen waar minder dan 3 onderbrekingen per jaar plaats vinden, geven we niet terug in deze cijfers. Op deze manier creëren we een overzicht van de meest kritieke punten wat betreft onderbrekingen.

Antwerpen	aantal
Ommeganckstraat	403
Van Schoonhovenstraat	49
Dambruggestraat	38
Jan Van de Wouwerstraat	31
Frankrijklei	27
Turnhoutsebaan	21
Stenenbrug	17
Carnotstraat	15
Van Kerckhovenstraat	13
Provinciestraat	13
Bredabaan	13
Mechelsesteenweg	13
	653/986

Gent	aantal
Sleepstraat	208
Coupure Rechts	204
Poperingestraat	155
Gebroeders Vandeveldestraat	59
Papegaaistraat	57
Nederkouter	35
Kortrijksepoortstraat	29
Brusselsesteenweg	16
Jozef Vervaenestraat	16
Kortrijksesteenweg	14
Hoveniersstraat	13
Sint-Pietersaalststraat	12
	818/1004

Kusttram	aantal
geen patroon	0/82

3. Met het oog op de efficiënte inzet van Lijncontrole en de primaire taken, is de registratie van de impact bij De Lijn beperkt tot de elementen die essentieel zijn om de vordering te onderbouwen. Gezien De Lijn vanuit conventie handelt, kunnen ze het aantal te registreren feiten beperken tot het minimum.

Enkel bij grote dossiers en steekproeven maakt De Lijn het detail op van betrokken ritten, lijnen, voertuigen, chauffeurs, reizigers en personeel. Deze stukken worden echter steeds beperkt tot dossieronderdelen. De inhoud wordt niet gecapteerd in functie van databankrapportering. Deze vraag kan bijgevolg niet door De Lijn beantwoord worden.

4. De structurele locaties en onderbrekingen (in Antwerpen is dit 66% van alle onderbrekingen, in Gent 81%) zijn grotendeels te linken aan één oorzaak: onoordeelkundig parkeren. De overige feiten zijn bijzonder divers en verspreiden zich over het volledige netwerk.

In West-Vlaanderen is de hoofdoorzaak "zich vastrijden in de spoorzone", verspreid over het gehele traject van de Kusttram.

Hier is het van belang te weten dat in de conventie op dit ogenblik het nog verankerd is dat er pas sprake is van een onderbreking vanaf 10 minuten, waarbij de vervoermaatschappijen moeten afzien van burgerlijk verhaal indien deze spanne niet overschreden is. Dit element zorgt er voor dat langdurig laden en lossen of dubbel parkeren niet of zeer uitzonderlijk terug te vinden is in de cijfers.

De Lijn legt op dit moment, in samenspraak met MIVB en TEC, de hand aan een nieuw ontwerp. Een onderdeel is deze minimumtijd terug te brengen naar 5 minuten om zo de hinder sterker te kunnen beperken. Dit beantwoordt tevens beter aan de huidige frequenties van de tramlijnen.

5. In West-Vlaanderen (de Kusttram) is het de politie die beslist of een hinderend voertuig dient getakeld te worden. Er is geen specifieke registratie hierover gekend.
6. In Oost-Vlaanderen werd er in 2016 179 keren getakeld, in 2017 was dat 181 keer en in 2018 werd er 167 keren getakeld. Dit betrof telkens te Gent. Data van 2014 en 2015 is niet ter beschikking.

In Antwerpen zijn er pas sinds maart 2017 registraties van getakelde voertuigen ter beschikking: in 2017 waren er 46 takelingen en in 2018 waren er 72 takelingen.

a)

De Lijn onderhoudt periodiek overleg met de wegbeheerders, waarbij de onderbrekingen in de tramsteden een vast agendapunt is. De structurele probleemzones zijn gemeentelijke wegen waar het hedendaags verkeer dikwijls zijn grenzen ontmoet en het balanceren is tussen alle maatschappelijke factoren zoals parkeervolume, doorstroming en beschikbare publieke ruimte om de leefbaarheid van de omgeving te behouden. Voor Antwerpen zijn daar ook de gewestwegen zoals de Bredabaan, Frankrijklei, Turnhoutsebaan, ... Het aantal onderbrekingen is er beperkter, maar heeft meestal zwaardere gevolgen voor de reizigers omdat het over zware tramassen gaat, terwijl het op de gemeentewegen vaker over lokale tramlijnen gaat.

b)

Op diverse plaatsen zijn er door middel van kleine of middelgrote ingrepen reeds successen geboekt. Voorbeelden zijn: het plaatsen van paaltjes op arcering, extra arcering of belijning, aanpassen van parkeervakken en voetpad bij heraanleg en dergelijke meer. Deze ingrepen worden steeds onderling besproken en doorgenomen met de omgeving.

De grootste resterende probleemzones zijn straten die eigenlijk te smal zijn voor de hedendaagse maatvoering van personenwagens en trams en voetgangers. Hier trachten alle partijen tot oplossingen te komen, maar dit is niet altijd evident.

- 7-8. Het hierboven (in punt 4) geschetste initiatief om de drempel voor een "onderbreking" binnen de Conventie te verlagen van 10 naar 5 minuten moet alvast helpen als extra afschrikkingmaatregel voor hardleerse foutparkeerders, zoals bv. bestelbusjes of grote internationale touringcars.

Daarnaast rekenen wij erop dat de vervoerregioraden het belang van een nauwgezette opvolging van deze overtredingen zullen inzien en aankaarten bij hun politiezones.

Een groot verschil met de Franse tramsteden waarnaar verwezen wordt, ten slotte, is de grotere aanwezigheid van vrije trambeddingen die door hun infrastructuurmaatregelen de kans op foutparkeren of ander hinderlijk

verkeersgedrag tot een minimum beperken. Binnen de Taskforce doorstroming is daarom de laatste jaren prioritair en sterk ingezet op het realiseren van extra vrije beddingen, maar bijvoorbeeld ook een vlottere verkeerslichtenbeïnvloeding. De jaarlijkse budgetten van het doorstromingsfonds zijn in 2019 ten opzichte van 2014 verdubbeld van 17 naar 34 miljoen euro. In 2018 Werd zelfs eenmalig 61 miljoen euro uitgetrokken.

Zolang deze vrije trambeddingen niet gerealiseerd zijn, is de uitrol van een netwerk van vaste camera's om proactief hinder te ontdekken minder waardevol omdat er teveel plaatsen blijven bestaan waar zich grote hinder kan voordoen.