

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1496

van **IMADE ANNOURI**

datum: 14 juli 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vervoerregio Antwerpen - Modal shift, vervoer op maat, doorstroming

We hebben al vele malen gedebatteerd over de toekomstplannen voor De Lijn in Antwerpen. Het een en het ander heeft ertoe geleid dat het tramgedeelte van het vervoerplan 2022 van De Lijn voor onbepaalde tijd is uitgesteld, tot aan de randvoorwaarden voldaan kan worden. Al de protesten tegen de schrapping van een aantal tramlijnen leggen het pijnlijke feit bloot dat Antwerpen niet nog een klap kan verdragen op het vlak van openbaar vervoer. De populariteit van het openbaar vervoer in Antwerpen is in vrije val, dat blijkt uit de cijfers.

Dat staat in schril contrast met de ambities die op 15 maart 2017 werden neergeschreven in het Toekomstverbond. Wat de modal shift betreft, zijn we sindsdien onvoldoende opgeschoten. Bovendien zullen in september veel zaken samenkomen: de economie, het sociale leven en de pendel begint zich opnieuw op gang te trekken na de coronalockdowns, de scholen heropenen en de Oosterweelwerf zorgt voor hinder op de weg. Redenen genoeg om een tandje bij te steken voor een vlot en betrouwbaar openbaar vervoer in Antwerpen.

1. Hoe evalueert de minister de vorderingen van de ambitie met betrekking tot de modal shift die in 2017 werd neergeschreven in het Toekomstverbond? Hoe wordt deze gemonitord? Graag had ik de jaarlijkse cijfers inzake de modal shift ontvangen van 2017 tot nu.
2. Tegen wanneer denkt de minister de doelstelling van het Toekomstverbond inzake de modal shift te halen?
3. Houdt de minister eraan vast om voor het kernnet het tram- en busnet voor het vervoerplan 2022 van elkaar los te koppelen in Antwerpen? Graag ontvang ik een overzichtskaart en dienstregeling van het toekomstige net (nieuwe busnet en oude tramnet).
4. Zijn er wijzigingen gepland aan het Antwerpse tram- en busnet in afwachting de invoering van het vervoerplan 2022 nu dit op de lange baan is geschoven door vertraging in het dossier vervoer op maat? Graag een volledig overzicht van de geplande wijzigingen (aanpassing trajecten, schrappingen, wijzigingen in amplitude en frequentie).
5. Welke bijkomende maatregelen zal de minister nemen om een verkeersinfarct te vermijden in het najaar? Welke rol ziet zij daarin voor het openbaar vervoer?
6. Is er een communicatieplan klaar om zowel nationaal als internationaal transport dat niet in Antwerpen moet zijn, te ontraden om de Antwerpse ring te gebruiken tijdens de werken?

7. Blijft de minister vasthouden aan budgetneutraliteit voor het kernnet van het vervoerplan 2022? Welke budgetaanpassingen zijn er gepland voor de jaren nadien?
8. De minister kondigde aan dat het budget voor vervoer op maat voor heel Vlaanderen opgetrokken zal worden met 30 miljoen euro.

Welk bijkomend budget komt er voor vervoer op maat voor de vervoerregio Antwerpen?

9. Doorstroming is een cruciaal begrip voor een beter openbaar vervoer. Daar vallen enorme efficiëntiewinsten te halen. Een studie toont aan dat er in 25% meer aanbod voorzien kan worden in de vervoerregio Antwerpen bij een betere doorstroming. Volgende vragen hebben betrekking op de vervoerregio Antwerpen.
 - a) Graag een volledig overzicht van de werken die de komende twee jaar gepland zijn met het oog op de doorstroming van het openbaar vervoer.
 - b) Wat is het percentage kruispunten dat beheerd wordt door het Vlaamse Gewest waar op dit moment al voorrang wordt gegeven aan de doorstroming van het openbaar vervoer?
 - c) Graag een volledig overzicht van de kruispunten waar met behulp van een verkeerscomputer voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer op dit moment.
 - d) Graag een volledig overzicht van de kruispunten waar met behulp van een verkeerscomputer voorrang gegeven zal worden aan het openbaar vervoer in de toekomst. Graag ook een overzicht van die werken die gepland en gebudgetteerd zijn met de geplande datum van uitvoering per locatie. Graag telkens ook het percentage van kruispunten met voorrang voor het openbaar vervoer ten opzichte van kruispunten zonder voorrang voor het openbaar vervoer vermelden.
 - e) Welke efficiëntiewinsten verwacht men te halen bij het uitrollen van de doorstromingsmaatregelen. Graag een overzichtstabel van de commerciële snelheid van de tram- en buslijnen op dit moment en de verwachting in de toekomst.

ANTWOORD

op vraag nr. 1496 van 14 juli 2021

van **IMADE ANNOURI**

1. De principes rond de opvolging van deze beleidsdoelstelling "modal shift" in Vlaanderen werden mee verankerd in het decreet Basisbereikbaarheid (art. 24). Paragraaf 1 stelt dat de Vlaamse Regering 'de regels vastlegt betreffende de inhoud, ontwikkeling en beheer van een mobiliteitsmonitoringsysteem, dat ertoe strekt de vereiste gegevens over de mobiliteitstoestand te verzamelen, te beheren en te toetsen zodat kan worden nagegaan of de operationele doelstellingen, die opgenomen zijn.' Mijn administratie (het Departement MOW) is daarom gestart met de uitwerking van een mobiliteitsmonitoringsysteem. Ten vroegste eind 2021, zullen een indicatorenset en dashboardtool zijn uitgewerkt die aan deze monitoringbehoefte voldoen.

Daarnaast werken alle individuele Vervoerregio's ook een eigen, aanvullend evaluatiekader (of monitoringkader) uit als onderdeel van hun ontwerp regionaal mobiliteitsplan. Dat evaluatiekader legt vast welke KPI's (indicatoren) zullen worden gemeten en gerapporteerd om trends en evoluties m.b.t. de modal shift in de regio's op te volgen. De Vervoerregio Antwerpen heeft als eerste Vlaamse Vervoerregio zo'n ontwerp evaluatiekader klaar. Op een eerstvolgende Antwerpse Vervoerregioraad (eind september) wordt dit voorgelegd aan de Raad ter goedkeuring. Daarna zal werk gemaakt worden een eerste 'jaarrapport' voor de regio, zodat dit vanaf 2022 op jaarbasis kan worden opgevolgd.

Exacte meetgegevens die de modal split evolutie aantonen per Vlaamse Vervoerregio, zijn momenteel niet voorhanden geeft het departement Mobiliteit en Openbare Werken mee. Dit omdat (op het vlak van de verschillen in steekproefselectie en op het vlak van de resulterende onzekerheidsintervallen) de bestaande datasets en historische data ontoereikend zijn om hier een gedetailleerd inzicht per vervoerregio rond te bieden. Dergelijk cijfermateriaal kan ik u bijgevolg niet aanreiken. Ik blijf aandringen op een goed databeheer en monitoringssysteem in het kader van de modal shift.

De Stad Antwerpen publiceerde rond mobiliteit in de regio ook een cijferrapport rond '10 jaar mobiliteit in Antwerpen' dat online geraadpleegd kan worden op de website van Slim naar Antwerpen.

2. Conform het decreet basisbereikbaarheid en de beleidsnota leggen de regionale mobiliteitsplannen in de Vervoerregio's de 'langetermijn'-visie vast. De mobiliteitsplannen hebben een tijdshorizon van 10 jaar en een doorkijkperiode van minimum 10 en maximum 30 jaar (decreet basisbereikbaarheid, art. 11 paragraaf 3). Het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Antwerpen is dan ook opgebouwd met een initiële tijdshorizon tot 2030, vandaar ook de titel 'Routeplan 2030'.

De realisatie van de modal shift valt uiteen in een breed pakket van infrastructurele projecten en niet-infrastructurele projecten (vb. flankerend beleid zoals communicatie, werkgeversaanpak, exploitatie uitdagingen), die elk individueel bijdragen tot de globale beleidsdoelstelling. In een apart actieplan (een formeel onderdeel van elk regionaal mobiliteitsplan) moet verduidelijkt worden wat we

wanneer wensen te realiseren. De opmaak van zo'n actieplan voor de Vervoerregio Antwerpen start in het najaar 2021.

3. De Vlaamse regering bekrachtigde in juni 2021 het kernnet voor alle Vervoerregio's. Voor de Vervoerregio Antwerpen gaat het om de herschikte buslijnen die in de vervoerregio werden besproken. Voor het tramnet heeft de Vlaamse regering de bestaande tramlijnen vastgelegd omdat geen gedragen voorkeurscenario kon worden voorgelegd vanuit de Antwerpse Vervoerregioraad.

In **bijlage 1** kan, zij het niet in kaartvorm (nog niet beschikbaar), een overzicht gevonden worden van alle kernnetlijnen met hun frequenties: de bestaande tramlijnen en de nieuwe buslijnen. De lijnen van het voorgestelde aanvullend net (nog niet gevalideerd door de Vervoerregioraad) zijn in dit overzicht niet opgenomen.

Alternatieve scenario's voor een nieuw tramnet worden momenteel door De Lijn in kaart gebracht en geanalyseerd op vervoerspotentieel en exploitatiekosten (zie ook: voorwaarden positief advies Vervoerregioraad Antwerpen voor het kernnet). De resultaten daarvan zullen opnieuw aan de Antwerpse Vervoerregioraad worden voorgelegd. Enkel wanneer daar een gedragen voorkeursscenario en advies wordt bereikt voor het gewenste tramnet, zal ik initiatief nemen om alsnog over te gaan tot een wijziging van het voorziene kernnet. Zo niet, zal het bestaande tramnet behouden blijven bij de invoering van basisbereikbaarheid.

4. Bij gelijkblijvende exploitatiemiddelen voor de operator zijn er geen structurele wijzigingen aan het aanbod gepland vooraleer het nieuwe vervoerplan kan worden opgestart. Uiteraard blijven steeds aanpassingen aan het tram- en busnet mogelijk ten gevolge van werken, zoals de heraanleg van wegen of traminfrastructuur.
5. Zoals dat gebeurde in de voorbereiding van de Oosterweelwerken op Linkeroever, stelde Lantis, in samenspraak met de betrokken actoren, ook voor de Antwerpse Rechteroever een pakket Minder-Hindermaatregelen samen. Wat betreft het openbaar vervoer, een belangrijke pijler in Minder Hinder, is het zo dat Lantis vnl. investeert in 'ondersteunende infrastructuur':
 - a. bouw parkeergebouwen (Luchtbal, Linkeroever, Merksem);
 - b. uitbouw P&R's met comfortabele haltevoorzieningen en fietsenstallingen (Sint-Job-in-'t Goor, Zoersel, Oelegem, Massenhoven, Wommelgem), waar kan overgestapt worden op hoofdlijnen tram of snelbussen;
 - c. overdekte fietsenstallingen t.h.v. snelbushaltes;
 - d. financiering van doorstroming openbaar vervoer op bepaalde assen (Noorderlaan en Bredabaan).

Daarnaast investeert Lantis ook in fietspaden die het gebruik van de fiets voor de first-mile (richting de opstapplaatsen openbaar vervoer, zowel de Lijn als NMBS) aantrekkelijker maakt. Een tussenkomst in de exploitatiekosten of in rollend materieel werd niet op Lantis-budget voorzien, daarvoor wordt verwezen naar de operatoren: NMBS en De Lijn.

Hiernaast doen ook de andere entiteiten van MOW de nodige inspanningen. De Lijn bestelde reeds 60 nieuwe tramstellen waarvan de eerste tramstellen zullen geleverd worden vanaf Q3-2022. Ook zal er een revisie van de PCC-trams worden doorgevoerd, dit met het oog op de versterking van de huidige tramcapaciteit.

Ook nam Vlaanderen vorig jaar reeds de recurrente exploitatie over van De Waterbus. Het Havenbedrijf Antwerpen blijft op haar beurt verder inzetten op een duurzame mobiliteit en de modal shift, zowel voor het goederenvervoer als het personenvervoer van de werknemers naar het havengebied.

6. Wat goederenvervoer betreft participeert Lantis/ondersteunt Lantis een aantal projecten die de switch richting nachttransport (projectoproep HUB's Linkeroever) of richting binnenvaart stimuleren. Overleg met de transportfederaties over het ontraden van de Antwerpse Ring voor lange-afstandstransport is voorzien maar werd nog niet opgestart. Dit zal in samenwerking met het Verkeerscentrum gebeuren aangezien zich daar de kennis bevindt over de op elk moment aan te bieden alternatieven. Zo zal de eventuele beschikbaarheid van de Brusselse Ring in bepaalde tijdsvensters een belangrijk element zijn.
7. Ja, er wordt vastgehouden aan de budgetneutraliteit in de optimalisatie oefening door De Lijn rond de opmaak van het kernnet en aanvullend net.

Budgetaanpassingen worden mee opgenomen in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) van MOW. Gesprekken rond het GIP 2022 – 2024 zijn nog lopende.

8. De verdeling van Vervoer op Maat-middelen tussen de verschillende vervoerregio's, is als volgt:

Vervoerregio	2021	2022	2023	2024
Aalst	602.786	904.179	1.205.572	1.557.197
Antwerpen	1.023.534	1.535.302	2.047.069	2.644.131
Brugge	645.333	967.999	1.290.666	1.667.110
Gent	1.322.793	1.984.190	2.645.586	3.417.216
Kempen	521.630	782.445	1.043.260	1.347.544
Kortrijk	423.002	634.503	846.003	1.092.754
Leuven	906.693	1.360.040	1.813.387	2.342.291
Limburg	1.921.441	2.882.161	3.842.882	4.963.722
Mechelen	459.196	688.794	918.392	1.186.256
Oostende	170.146	255.220	340.293	439.545
Roeselare	883.540	1.325.310	1.767.080	2.282.479
Vlaamse Ardennen	1.199.697	1.799.546	2.399.395	3.099.218
Vlaamse Rand	233.636	350.454	467.273	593.666
Waasland	309.015	463.523	618.030	798.289
Westhoek	1.496.290	2.244.435	2.992.580	3.865.415
Totaal :	12.118.733	18.178.100	24.237.466	31.296.833

in euro

De Antwerpse Vervoerregioraad besliste eerder dit jaar hoe men deze VoM middelen wenst in te zetten. Hiervoor verwijzen we graag naar de goedgekeurde nota rond Vervoer op Maat in **bijlage 2**. Er werd voor gekozen om bestaande initiatieven van collectief vervoer verder te zetten. Het resterend budget wordt maximaal ingezet om te voorzien in een gebiedsdekkend systeem van flex- en flexplus-vervoer in de Antwerpse Vervoerregio.

Ook het systeem van (elektrische) deelfietsen zal een belangrijke Vervoer op Maat-oplossing worden in de regio. Dat systeem (dat aan Lantis als beheerder werd toegewezen) wordt niet gefinancierd vanuit de VOM-financiering, maar wel met inkomsten uit de tolheffingen van de Liefkenshoektunnel.

9. a) Hierbij het overzicht:
- Omvorming pechstrook A12 Noord tot bijzonder overrijdbare bedding tussen Stabroek en Ekeren (maatregel Minder Hinder - trekker: AWW)
 - Omvorming van busstrook naar bedding langs Mechelsesteenweg tussen Gemeenteplein en kruispunt Antwerpsestraat-Statielei Mortsel (timing uitvoering werken van half tot einde augustus 2021)

- Herstelling trambusbanen: Groenendaallaan (augustus 2021), putdeksels Bredabaan (vanaf 22 augustus 2021), voegen Antwerpsestraat Mortsel (vanaf half augustus of begin september 2021)
- Uitrol korte-afstandsradio (KAR): op de tramkruispunten in beheer van het gewest wordt KAR geïnstalleerd. Dat betekent dat de bestaande fysieke lussen voor de tram virtueel worden. Bij het passeren van een bepaalde GPS-locatie wordt een signaal gestuurd naar het verkeerslicht. Nadien wordt de tijd tot stopstreep regelmatig geüpdatet. Uitrol in Antwerpen vanaf januari 2022
- Bij de uitrol van VLCC (stad Antwerpen) wordt onder meer de doorstroming van het openbaar vervoer als uitgangspunt genomen.

In de komende drie jaar wordt bovendien voorzien om ongeveer 80 kruispunten (provincie Antwerpen) uit te rusten met iVRI (project AWW). Een voorstel voor de selectie ervan is momenteel in bespreking.

- a. Naast openbaar vervoer moeten deze uitrustingen ook de doorstroming van actieve weggebruikers, konvoien, hulpdiensten en vrachtwagens verbeteren.
- b. Mogelijke locaties waar een voldoende grote cluster van verkeerslichten grotendeels voldoet aan de gestelde randvoorwaarden van het project (zonder overlap met VLCC) zijn: Stabroek, Zwijndrecht, Rumst en Schilde-Malle. Samen goed voor ongeveer 50 kruispunten.
- c. Het kan zinvol zijn om de combinatie VLCC-iVRI op eenzelfde cluster van kruispunten te beschouwen.

Opmerking: Dit overzicht is niet limitatief. Naast initiatieven door de Vlaamse Overheid, worden ingrepen in functie van doorstroming namelijk ook getrokken door lokale besturen.

We erkennen het belang van goede doorstroming als kritische succesfactor voor een kwalitatief openbaar vervoer. Om nieuwe doorstromingsprojecten in de toekomst te detecteren en onderzoeken, werd werk gemaakt van een 'nota doorstromingsaanpak VRA' die het procesverloop vastlegt om hiermee aan de slag te gaan. Deze aanpak wordt op een volgende Antwerpse Vervoerregioraad (eind september 2021) voorgelegd ter beslissing.

- b) In de Vervoerregio Antwerpen is 59% van de installaties op verkeerslichtengeregelde kruispunten, in beheer bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), uitgerust met selectieve apparatuur voor de beïnvloeding van de verkeerslichten door het openbaar vervoer.
- c) De spreadsheet in **bijlage 3** bevat alle installaties van AWV die zijn aangesloten op de verkeerscomputer VLCC en waar selectieve apparatuur voor detectie van openbaar vervoer aanwezig is.
- d) De spreadsheet in **bijlage 4** bevat alle installaties van AWV die zijn aangesloten op de verkeerscomputer VLCC en waar selectieve apparatuur voor detectie van openbaar vervoer gepland staat, planning inclusief tot 2023.

Van de 235 kruispunten in beheer bij AWV die aangesloten zijn op de verkeerscomputer VLCC zullen er in totaal 163 uitgerust zijn of worden met selectieve apparatuur voor detectie van openbaar vervoer.

- e) De aanpak Doorstroming Openbaar Vervoer VRA (onderdeel Routeplan 2030), die op dit moment ter validatie voorligt bij de Vervoerregioraad, voorziet volgende ambities op het vlak van commerciële snelheid tram en bus:

- a. Streefdoel A-net tram in urbane zone – trams minstens gedeeltelijk door premetro: minimaal 23,5 km/u
- b. Streefdoel in urbane zone: minimaal 20 km/u
- c. Streefdoel buiten de urbane zone: minimaal 30 km/u
- d. Streefdoel A-net snelwegshuttle – op het hoofdwegennet: minimaal 40 km/u.

In **bijlage 5** wordt de commerciële snelheid (in km/uur) van alle huidige tram- en buslijnen van de vervoerregio Antwerpen weergegeven. De laatste kolom in het overzicht bevat de commerciële snelheid tijdens de spitsuren.

BIJLAGEN

1. [Overzicht van alle kernnetlijnen met hun frequenties](#)
2. [Goedgekeurde nota rond Vervoer op Maat – vervoerregio Antwerpen](#)
3. [Alle installaties van AWV die zijn aangesloten op de verkeerscomputer VLCC - gerealiseerd](#)
4. [Alle installaties van AWV die zijn aangesloten op de verkeerscomputer VLCC - gepland](#)
5. [Commerciële snelheid \(in km/uur\) van alle huidige tram- en buslijnen van de vervoerregio Antwerpen](#)