

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 164

van **STIJN BEX**

datum: 27 oktober 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Doorstroming bussen en trams

Uit het jaarverslag van De Lijn van 2021 leren we dat stiptheid nog steeds een van de grootste bezorgdheden van de reizigers is. Bijna één op drie klachten gaat over bussen of trams die niet op tijd komen of afgeschaft zijn. De commerciële snelheid van het openbaar vervoer is een belangrijke kwaliteitsfactor die mensen kan overtuigen om meer de bus of de tram te nemen.

De Vlaamse Vervoermaatschappij (VMM) De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) lanceerden in 2002 een uniform en objectief meetinstrument om congestie en doorstroming tastbaar en budgetteerbaar te maken: de congestiegraad. "De congestiegraad wordt uitgedrukt in verliesuren per reiziger op een bewust knelpunttraject gedurende de relevante spitsuurperiode op een weekdag, uitgedrukt op jaarbasis. Een economische omzetting van deze verliesuren is met andere woorden mogelijk."

In recentere jaarverslagen van VMM De Lijn wordt echter geen melding meer gemaakt van de congestiegraad, van verliesuren of van doorstroming van het openbaar vervoer.

Een maatregel die de commerciële snelheid van bussen sterk kan verhogen is het inrichten van vrije busbanen. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1296 van 16 mei 2022 gaf de minister al een overzicht van het aantal sinds 2017 bijgekomen vrije busbanen.

1. Op welke manier wordt de doorstroming van het openbaar vervoer in Vlaanderen vandaag gemonitord? Worden de congestiegraad en het aantal verliesuren per lijn nog steeds bijgehouden? Op welke andere manier wordt de commerciële snelheid van de verschillende lijnen van De Lijn gemonitord?
2. Hoeveel uren vertraging (verliesuren) waren er de afgelopen vijf jaar in totaal over heel Vlaanderen (respectievelijk voor bus, tram en voor trambus)? Indien mogelijk de gegevens opgedeeld per vervoerregio.
3. Kan de minister een overzicht geven van de voornaamste redenen voor vertragingen?
4. Kan de minister de cijfers over de meest recente congestiegraden/het aantal verliesuren van De Lijn, per regio en per lijn, bezorgen?
5. Wat zijn per vervoerregio de drie lijnen van De Lijn met de meeste verliesuren?
 - a) Heeft de minister voor elk van die lijnen met de meeste doorstromingsproblemen zicht op de voornaamste knelpunten die de vertraging veroorzaken?
 - b) Welke plannen bestaan er concrete voor die lijnen om de doorstroming te verbeteren?
6. Hoe wordt het effect van vrije busbanen op de doorstroming en het vermijden van vertragingen van De Lijn gemonitord?

7. Kan de minister, per provincie of indien mogelijk per vervoerregio, een overzicht geven van alle vrije busbanen die gebruikt worden door De Lijn met per vrije bus- en/of trambaan vermelding van de lengte, de richting, of het gaat over een gewest- dan wel een gemeenteweg, het jaar van ingebruikname, en van de vraag of de vrije busbaan enkel door bussen, enkel door trams of zowel door bussen als trams gebruikt worden.

ANTWOORD

op vraag nr. 164 van 27 oktober 2022

van **STIJN BEX**

1-2. De congestiegraad en het aantal verliesuren per lijn worden niet bijgehouden. De doorstroming van het openbaar vervoer in Vlaanderen wordt gemonitord aan de hand van drie parameters: commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.

- De commerciële snelheid is de afstand gedeeld door de tijd, inclusief het halteren.
- De efficiëntie is de gemiddelde rijtijd van het snelste tijdsblok (meestal voor 7.00 uur of na 19.30 uur) gedeeld door de gemiddelde rijtijd binnen een tijdsblok (bijv. ochtendspits).
- De betrouwbaarheid is de gemiddelde rijtijd binnen een tijdsblok (bijv. ochtendspits) gedeeld door het 90-percintiel binnen dat tijdsblok.

De interpretatie van deze drie parameters samen geeft een beeld over de doorstroming van het openbaar vervoer.

3. De redenen voor vertragingen zijn uiteenlopend: variabele congestie, omleidingen, werkzaamheden op de reizen, ongevallen ...

4. Gezien het antwoord op vraag 1 kan op deze vraag niet beantwoord worden.

5. Gezien het antwoord op vraag 1 kan op deze vraag niet beantwoord worden: de congestiegraad en het aantal verliesuren per lijn worden niet bijgehouden. Wel wordt de doorstroming van het openbaar vervoer in Vlaanderen gemonitord aan de hand van de parameters commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.

De interpretatie van deze drie parameters samen geeft een beeld over de doorstroming van het openbaar vervoer.

- a) De Lijn beschikt over de nodige analysetools om de doorstromingsproblemen in kaart te brengen. In het kader van de opstart van basisbereikbaarheid werden de knelpunten op het hele netwerk per vervoerregio in kaart gebracht.
 - b) De Lijn kijkt doorstromingsknelpunten samen met de wegbeheerders en lokale besturen. De uitwerking van maatregelen is echter afhankelijk van meerdere factoren zoals reeds geplande infrastructuurwerken, betrokkenheid nutsleidingen, beschikbare budgetten, onteigeningen, evoluties in het bus- en tramnetwerk, ...
6. De Lijn streeft ernaar om gerealiseerde doorstromingsmaatregelen te evalueren. Dit gebeurt op basis van een nulmeting en een nameting.
7. Voor de gevraagde gegevens bestaat op dit moment nog geen database. De Lijn werkt aan een inventaris van de doorstromingsmaatregelen. Daarbij wordt een indeling gemaakt volgens het type voertuig (bus, tram, tram en bus of premetro), statuut (onverharde trambedding, selectieve doorgang, busstrook, BOB, bus in tegenrichting, bedding uitgezonderd bus, beddingen uitgezonderd De Lijn, premetro en andere) en status (geschrapt, in dienst en gepland).