

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 605
van **STIJN BEX**
datum: 17 januari 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Doorstroming bussen en trams

Het succes van ons openbaar vervoer is sterk afhankelijk van de commerciële snelheid van de trams en bussen. Voor de commerciële snelheid van de trams in Antwerpen en Gent is eerst en vooral een update van het spoornetwerk nodig. Trams halen op sommige plaatsen een snelheid van amper 10 km/u. Maar ook met de commerciële snelheid van de bussen moet het veel beter.

Het Vlaamse regeerakkoord van oktober 2019 stelde dat "de Lijn moet verder uitgroeien tot een voorloper en zelfs voorbeeld inzake modern, hoogwaardig en betrouwbaar openbaar vervoer". De Lijn moet nog meer prestatiegericht functioneren en dus op basis van meetbare, ambitieuze prestatie-indicatoren.

In het antwoord op schriftelijke vraag nr. 164 van 27 oktober 2022 geeft de minister aan dat "de doorstroming van het openbaar vervoer in Vlaanderen wordt gemonitord aan de hand van drie parameters: commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid". En dat "de Lijn streeft (...) om gerealiseerde doorstromingsmaatregelen te evalueren. Dit gebeurt op basis van een nulmeting en een nameting." In de 'Mobiliteitsbrief' van het DMOW van januari 2023 lezen we dat "de Lijn beschikt over data van elke bus en tram in Vlaanderen. Zo weten ze exact hoe stipt het openbaar vervoer rijdt voor elke lijn, gemeente of vervoerregio."

Eveneens in het regeerakkoord staat dat het vervoersaanbod verruimd moet worden met snelle, inter-stedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. Dat is goed, want vrije busbanen zijn een van de maatregelen die sterk de kwaliteit van bus- en tramvervoer kunnen verhogen en zo de mensen kunnen overtuigen om meer de bus of de tram te nemen.

Maar wanneer ik de minister in [schriftelijke vraag nr. 1296 van 16 mei 2022](#) er de evolutie van de vrije busbanen in Vlaanderen op navraag, dan moet ik vaststellen dat er sinds 2017 slechts 22,8 km aan busbanen is bijgekomen en er nog maar 9 km staat gepland. Op zijn zachtst uitgedrukt, een magere uitvoering van het regeerakkoord.

De doelstellingen zijn lovenswaardig, maar de ontsluiting van de gegevens rond stiptheid en doorstroming kan beter en de vooruitgang in de aanleg van vrije busbanen is minimaal.

1. Hoe worden de cijfers rond stiptheid en doorstroming bekendgemaakt? Kan de minister voor de voorbije 5 jaar en per vervoerregio aangeven hoe de 3 parameters evolueren?

2. Is de minister van plan de magere toename van vrije busbanen bij te sturen? Welke projecten komen eraan en voor hoeveel kilometer vrije busbanen moeten ze zorgen?
3. Welke andere maatregelen om de doorstroming van het openbaar te bevorderen komen er nog aan? Welke timing stelt de minister daarvoor voorop?
4. Graag een overzicht van de concrete doorstromingsmaatregelen genomen sinds het afsluiten van het Vlaamse regeerakkoord in oktober 2019, met nulmeting en nameting voor de 3 prestatie-indicatoren (commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid), met opsplitsing per vervoerregio.
5. Worden deze gegevens ook ter beschikking gesteld van de vervoerregio's, zodat ze verder kunnen inspelen op doorstromingsproblemen in de regio?

ANTWOORD

op vraag nr. 605 van 17 januari 2023

van **STIJN BEX**

1. Alle beschikbare gegevens worden gedeeld met de betrokken vervoerregio's:
 - Stiptheid wordt geëvalueerd aan de hand van het interval [-2, +5]: alle voertuigen die dus minder dan 2 minuten te vroeg én minder dan 5 minuten te laat doorkomen worden als stipt geteld.
 - Stiptheid wordt geëvalueerd bij het vertrek aan elke halte, niet enkel aan de eindhalte
 - De cijfers van 2022 betreffen het volledige jaar 2022.

De Lijn berekent periodiek de doorstromingscijfers per vervoerregio sinds voorjaar 2019.

2. Aparte rijstroken voor bussen zijn de meest bekende doorstromingsmaatregel en zijn erg effectief. De experts van AWV gaan voor deze oplossing waar nodig en haalbaar.

Maar ze vormen niet de enige oplossing. Werken aan goede doorstroming is maatwerk. De doorstromingsexperten van De Lijn gaan daarom met de lokale besturen als met AWV en DWV in dialoog en ze gaan samen op zoek naar de beste maatregelen om het openbaar vervoer de nodige voorrang te verlenen.

Onderstaande projecten staan op de planning om uitgevoerd te worden met toename van het aantal km busbaan.

Project met toename vrije busbaan	aantal km busbaan
N458 Gent Wiedauwkaai	500 m
N466 Gent Drongensesteenweg	1,1 km
N456 Gent Christoffelweg	1,3 km
N21 Haacht Zoellaan	1 k
N264 Leuven- Gasthuisberg tussen R23 en Celestijnenlaan	1,5 km
N8 Wevelgem - centrale busbaan met tidal flow	2 km
N6 St-Pieters-Leeuw Bergensesteenweg	1,5 km

3. Continu wordt er geïnvesteerd in het aanpassen van lichtenregelingen al dan niet met busbeïnvloeding: zowel het in dienst houden van de bestaande locaties als het opnemen van verbeteringen bij nieuwe installaties.

Onderstaande projecten staan nog op de planning om dit jaar aan te besteden voor het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer:

- o N9 tussen Melle en R40: ombouwen van trambedding tot busbaan. Deze werken zijn voorzien in 2024.
- o N285 corridorproject: dit bestaat uit maatregelen opgesplitst in 3 delen, nl. t.h.v. Belle Triene te Gooik, kruispunt Fossebaan en Stenebrugstraat te Wambeek en in het complex Ternat. Verschillende

maatregelen worden genomen om de doorstroming van OV te verbeteren. Uitvoering is voorzien in de periode 2023-2025.

4. Onderstaande lijst geeft een overzicht van specifieke projecten die uitgevoerd zijn. Het is niet duidelijk voor welke projecten er effectief een nul- en nameting is uitgevoerd. Dit wordt immers niet bij elk project standaard uitgevoerd.

Project	Vervoersregio
Doortocht te Melsele	Sint-Niklaas
Doorstromingsoptimalisatie corridor N12 Deurne - Malle	Turnhout
Aanpassen doorstroommaatregelen Spartacus 2 (N76 + N78)	Limburg
Oostende, Verbeteren doorstroming N33/R31	Oostende
Hofstraat en Hannekesstraat: aanpassingen VRI	Turnhout
Structureel onderhoud van de rijweg, wegvak Langestraat - Vaal	Rond Brussel
Doorstromingsoptimalisatie Tramlijn 4	Gent
Aanpassingen ter hoogte van het knooppunt "Dampoort"	Gent
Markeren BOB + aanleg uitstulpende haltes in aanloop van Sint Bernard (te Lubbeek richting Diest)	Leuven
N32 Roeselare BOB op N32 Brugsesteenweg tussen Noordlaan en Leopoldlaan	Roeselare
R36 Kortrijk - Herinrichting R36 Kortrijk in het kader van stationsomgevingscontract	Kortrijk
aanleg busbaan tussen Voorstraat en Universiteit Hasselt	Limburg
Bouwen van de Verapazbrug inclusief heraanleg aansluitende wegenis	Gent
Doortocht Sint-Pieters-Leeuw	Rond Brussel
Leuven Ring +	Leuven
Herinrichting Woluwelaan tussen de Kerklaan en de N21 Haachtsesteenweg incl. het complex R0/E19/R22	Rond Brussel

5. Alle info die gekend is, wordt steeds gedeeld met de vervoerregio's.