

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 756

van **STIJN BEX**

datum: 6 februari 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 onze 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 Vlaams regeerakkoord van oktober 2019 stelde: "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 Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) 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 met snelle, interstedelijke lijnen, maximaal op vrije busbanen. Dat is goed want vrije busbanen zijn één 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 bevrage over de evolutie van de vrije busbanen in Vlaanderen, dan moet ik vaststellen dat er sinds 2017 slechts 22,8 kilometer aan busbanen is bijgekomen en er nog maar 9 kilometer staat gepland. Dat is op zijn zachtst uitgedrukt een magere uitvoering van het regeerakkoord.

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

1. Hoe worden de cijfers over stiptheid en doorstroming bekendgemaakt? Kan de minister voor de voorbije vijf jaar per vervoerregio aangeven hoe de drie parameters evolueren?
2. Is de minister van plan de magere toename van vrije busbanen bij te sturen? Welke vrije busbanen uit het antwoord op schriftelijke vraag nr 1296 zijn aangelegd na haar aantreden? Welke bijkomende projecten (ten opzichte van het antwoord op schriftelijke vraag nr 1296) komen er aan 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? In welke timing voorziet de minister daarvoor?
4. Graag een overzicht van de concrete doorstromingsmaatregelen genomen sinds het afsluiten van het Vlaams regeerakkoord in oktober 2019, met nulmeting en nameting voor de drie 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?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 756 van 6 februari 2023

van **STIJN BEX**

Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op uw eerdere schriftelijke vraag nr. 605 van 17 januari 2023.