

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 327
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 28 november 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Busvervoer naar de Rooseveltplaats en het Operaplein in Antwerpen

Er zijn momenteel werkzaamheden bezig aan de Rooseveltplaats en het Operaplein in het Antwerpse stadscentrum. Op termijn is het de bedoeling dat deze zone minder busbewegingen zal kennen, en dat er meer wordt overgestapt aan de rand van de stad.

Door de werkzaamheden hebben een aantal buslijnen tijdelijk hun eindhalte aan het Zuidstation, waardoor passagiers op de tram moeten overstappen om in het stadscentrum te geraken. Of dit ook in de toekomst zo zal blijven, daar bestaat nog onduidelijkheid over.

1. Wordt er momenteel onderzocht welke buslijnen na de werkzaamheden geen halte meer zullen hebben aan de Rooseveltplaats? Zo ja, over welke buslijnen gaat het en vanaf wanneer? Zo neen, waarom niet?
2. Indien er ook in de toekomst meer zal worden ingezet op overstappen aan de rand van de stad, betekent dit dat er ook een verhoging van de tramcapaciteit vanuit de Zuidrand staat gepland? En een aanpassing van de daar aanwezige halteinfrastructuur? Zo ja, op welke manier? Zo neen, waarom niet?
3. Worden er nog andere verschuivingen bekeken teneinde de Rooseveltplaats te ontlasten? Zo ja, door middel van overstap op welke lijnen aan welke haltes? En dient ook hier de halte-infrastructuur herbekeken/geoptimaliseerd te worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 327 van 28 november 2016

van **ANNICK DE RIDDER**

Algemene opmerking vooraf:

Samen met de stad Antwerpen werkt De Lijn aan een stevig en robuust stedelijk netwerk van tramlijnen tussen kernstad en eerste gordel van randgemeenten.

Prioritair in het stadsgewestelijke OV-net zijn tramlijnen die de stad en alle districten bedienen én verbinden met de eerste gordel randgemeenten. In de grenszone van de districten met de randgemeenten wordt dit ondersteund door grote (gestapelde) en multimodale P+R's aan de op- en afritten van de hoofdwegen.

In dit verhaal past ook de afwerking en het in dienst nemen van de laatste ongebruikte premetrotunnel en -stations. Vervolgens zijn er werkhypothesen over het realiseren van 'busbuffers' in de zone tussen R11 en R1. De principeschets (hieronder) wordt sinds 2002 (op Linkeroever) toegepast en met succes.

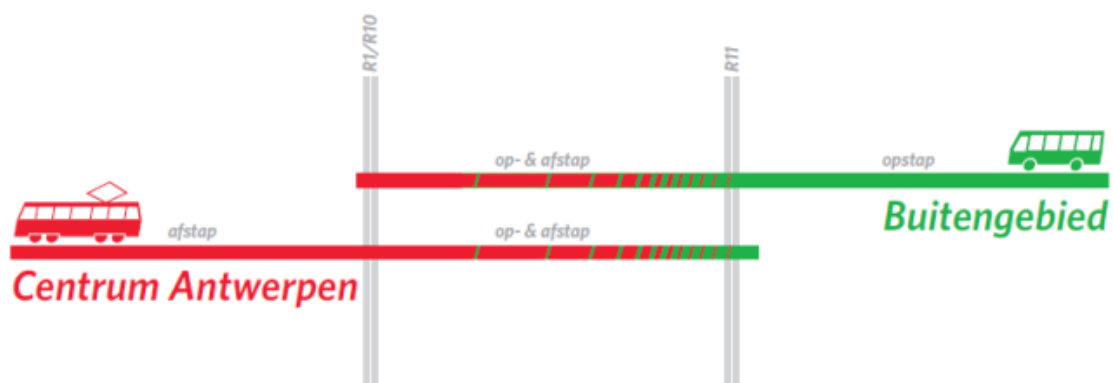
Vier succescriteria liggen daarvan aan de basis: reistijd, bereikbaarheid, betrouwbaarheid, capaciteit

In functie van het toekomstig robuust tramnet kunnen stapsgewijs de eindhaltes van de buslijnen opgeschoven worden richting R11 en kan het gedeelte van overlapping op de radiale assen (heden zowel tram- als busexploitatie), worden afgebouwd tot het strikte minimum.

1. Op dit ogenblik wordt door De Lijn – zie hierboven – het volledige exploitatieaanbod in het stedelijk- en randstedelijk gebied onderzocht.

Als minder-hindermaatregel zal op korte termijn een busbuffer in gebruik worden genomen ter hoogte van de Brederodestraat – Montignystraat, gelijktijdig met deopenhelling Leien. Voorziene datum van ingebruikname: 01/06/2017.

2. Het in gebruik nemen van een overstapplaats zal altijd gepaard gaan met het voorzien van de juiste OV-capaciteit. Aan de toekomstige busbuffer Zuid zal een extra tramlijn haar eindhalte krijgen. Er zal ook aangepaste halte-infrastructuur worden aangelegd.



3. Zoals hierboven vermeld, worden alle pistes onderzocht, dus ook het voorzien van bijkomende overstapplaatsen. Waar, hoeveel en welke tram- en buslijnen hierbij

zullen worden betrokken, zal afhangen van het resultaat van het onderzoek dat De Lijn samen met de stad Antwerpen uitvoert.