

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 654
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 12 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Buitencampussen Universiteit Antwerpen - Openbaar vervoer

De ontsluiting van de buitencampussen van de Universiteit Antwerpen (campus Groenenborger, campus Middelheim en campus Drie Eiken) speelt al jaar en dag binnen het studentenleven. Gedurende jaren wordt dit reeds aangekaart bij het universiteitsbestuur, De Lijn en de overheid. Reeds in 2014 werd hiervoor een grote actie op poten gezet ('Trap Het Af!'). Die werd georganiseerd door de studentenraden van de UA Antwerpen en Antwerpse hogescholen, en het Antwerps Studentenoverleg (ASO). Een van de eisenbundels binnen dit project was om het openbaar vervoer beter in te zetten op basis van de uurroosters van de 45.000 Antwerpse studenten. De reistijd van het stadscentrum tot campus Groenenborger en Middelheim overschrijdt soms een half uur en naar Drie Eiken is men vanuit het stadscentrum zelfs meer dan een uur onderweg. Dit ondanks het feit dat de buitencampussen binnen de stad Antwerpen liggen.

1. Welke initiatieven werden reeds genomen door De Lijn voor een betere ontsluiting van de buitencampussen van de Universiteit Antwerpen?
2. Welke buslijnen verbinden het stadscentrum met de buitencampussen? Hoe ziet de bezettingsgraad en de dienstverlening van deze lijnen eruit?
3. Is de minister van plan om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de Universiteit Antwerpen, het ASO en de studentenraden?
4. Op welke manier worden grote instellingen zoals universiteiten betrokken bij het openbaar vervoer in stedelijke gebieden? Is er een platform waar dergelijke instellingen en middenveldspelers inspraak hebben in het openbaar vervoersnetwerk? Zullen ze betrokken worden binnen de vervoerregio's?

ANTWOORD

op vraag nr. 654 van 12 maart 2019

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Het netwerk richting Wilrijk en de universitaire campussen Drie Eiken, Groenenborger en Middelheim is de voorbije jaren enkele keren aangepast met het oogmerk op een steeds betere en duidelijkere dienstverlening. Dit omvatte bijvoorbeeld volgende aspecten:

- Het bundelen van verschillende, verspreide verbindingen tot één hoofdas (lijn 17) die om de 10 minuten zowel de centrumcampus van de universiteit bedient en verbindt met het Centraal Station, alsook de campus Drie Eiken bedient met een rijtijd van slechts 25 minuten vanaf Centraal Station.

- Het sterk uitbouwen van de relatie met Berchem Station, eveneens in één duidelijke, gestrekte as voor de campussen Middelheim en Groenenborger zodat die op 14 minuten met dit belangrijke station verbonden worden. Deze lijn rijdt nu in de daluren nog om de 15 minuten, in de spits om de 10 minuten met nog enkele bijkomende versterkingsritten. Er zijn bovendien concrete plannen om de frequentie ook in de daluren op te trekken tot 10 minuten.

- Ook de relatie met de oude stadskern (omgeving Groenplaats) werd in 2010 behoorlijk versneld door de invoering van lijnbundel 18x die vanuit Aartselaar via Universiteitsplein en Bist rechtstreeks via Zuidstation naar Groenplaats rijdt (23 minuten reistijd) in plaats van de vroegere, omslachtigere reisweg via de Lange Lozanastraat.

2. Bezettingscijfers zijn momenteel niet voorhanden. Er zijn wel verscheidende keren ontdebbelingsritten toegevoegd aan lijn 21 omdat de 10 minuten-frequentie die deze in de spits heeft, ontoereikend bleek om het aantal reizigers te vervoeren. Daaruit kan men afleiden dat de bussen wel degelijk gebruikt worden.

Bovendien kan de reistijd vanuit de binnenstad naar campus Drie Eiken beperkt worden tot 25 minuten, bij het nemen van lijn 17 die om de 10 minuten rijdt vanaf bijvoorbeeld het Centraal Station.

- 3-4. Recent werd Vlaanderen ingedeeld in vervoersregio's, die ieder een mobiliteitsplan opmaken. In de vervoerregio Antwerpen wordt het mobiliteitsplan (het "Routeplan 2030") opgemaakt binnen het algemeen kader van het Toekomstverbond. Daarbij ligt de nadruk op samenwerking en co-creatie, niet alleen tussen De Lijn en de steden en gemeenten van de vervoerregio, maar ook met geëngageerde burgers en het middenveld. Dat moet uiteindelijk resulteren in een breed gedragen mobiliteitsplan waar zowel alle elementen van vraagsturing als alle netwerken ((deel)fiets, trein, tram, (water)bus, (deel)auto's, goederenvervoer, ...) aan bod komen.