

ANTWOORD

op vraag nr. 618 van 22 januari 2021

van **FILIP DEWINTER**

1. In het kader van het vorig jaar door de Vlaamse Regering besliste decreet 'Basisbereikbaarheid' nam De Lijn, met het oog op een implementatie op 1 januari 2022, haar gehele aanbod onder de loep en startte met het uitwerken van een nieuw netwerk, waarbij met hetzelfde (in euro's gelijke) exploitatiebudget meer reizigers moesten worden vervoerd. De vervoerregioraad ging samen met het team MOW daarmee aan de slag aan de hand van een methodiek, gebaseerd op verplaatsingspotentiëlen per traject. Ondertussen werd die methodiek ook verankerd in een uitvoeringsbesluit bij dat decreet 'Basisbereikbaarheid'.

Voor het nieuwe ontwerp werd verwacht dat meer middelen (trams, bussen, chauffeurs) zouden worden ingezet op die verbindingen waar de potentiëlen (verplaatsingsnoden) het hoogst zijn. Die middelen moeten dan bekomen worden door het verminderen of afschaffen van aanbod op die verbindingen die minder potentieel hebben. Daarbij is een van de uitgangspunten ook de complementariteit met de trein. Het is dus niet de bedoeling om met een bus dezelfde verbinding te leggen als de trein indien er daarin geen meerwaarde schuilt.

Bij de nauwgezette uitwerking van de opdracht bleek dat de reguliere bediening van de haltes Vogelkersstraat en K. De Wintstraat niet meer kon verantwoord worden ten aanzien van de door decreet en uitvoeringsbesluit opgelegde voorwaarden. Een van de elementen die hierin meespeelden was de nabije ligging van de wijk (t.o.v. de hoofassen OV), met andere woorden: de te korte afstand vanuit de wijk naar het treinstation Sint-Mariaburg, en naar de bushaltes op de Kapelsesteenweg.

2. Het decreet Basisbereikbaarheid bepaalt dat openbaar vervoer in de toekomst niet meer mag worden beschouwd als trein-tram-bus alleen. De vervoerregio's krijgen dan ook een budgettaire portefeuille om het 'Vervoer op Maat' (VoM) te financieren, dat voor de aangehaalde bekommernissen een antwoord zal zijn.

In het ontwerp van Vervoer op Maat voor de vervoerregio Antwerpen, dat ondertussen participatief werd afgetoetst, ook met de lokale besturen, werd voorgesteld dat:

- a. een vraagafhankelijk systeem 'A-flex' zal worden ingevoerd, waarvan het zgn. 'A-flex Plussysteem' voor mensen met een mobiliteitsbeperking (indicatiestelling), deel uitmaakt. Dit kan een oplossing bieden voor mensen met een mobiliteitsbeperking die bijvoorbeeld naar AZ Klina willen.
 - b. meer middelen beschikbaar zullen worden gemaakt voor deelsystemen: deelfietsen, elektrische deelfietsen, deelauto's, ... Belangrijk: deze systemen maken volgens het Decreet Basisbereikbaarheid in de toekomst een fundamenteel deel uit van het - door Vlaanderen gefinancierde - openbaar vervoer.
3. Zie antwoorden op vragen 1 en 2. Gezien de vooropgestelde VoM-alternatieven zal de reguliere bediening van de betrokken wijken, die een te laag gebruikerspotentieel hebben om zulk regulier vervoer decretaal te verantwoorden, worden stopgezet.

4. Zie antwoord op vraag 2. Het aanbod VoM zal tegemoetkomen aan deze bezorgdheid over de bereikbaarheid van ziekenhuizen en woonzorgcentra, zeker voor minder mobiele burgers (A-flex Plus). Voor mobiele burgers voorziet het VoM-aanbod in de mogelijkheid om aan te takken aan het ruime reguliere en frequentere aanbod dat in de regio aanwezig zal zijn (A-flex basis).
5. Zie het antwoord op vraag 2. De nodige initiatieven werden al genomen.