



Persbericht Ademloos, Ringland, stRaten-generaal, 31.3.2021

Vereiste modal shift vergt dringend investeringen in openbaar vervoer

Antwerpse burgerbewegingen dringen aan op actieplan

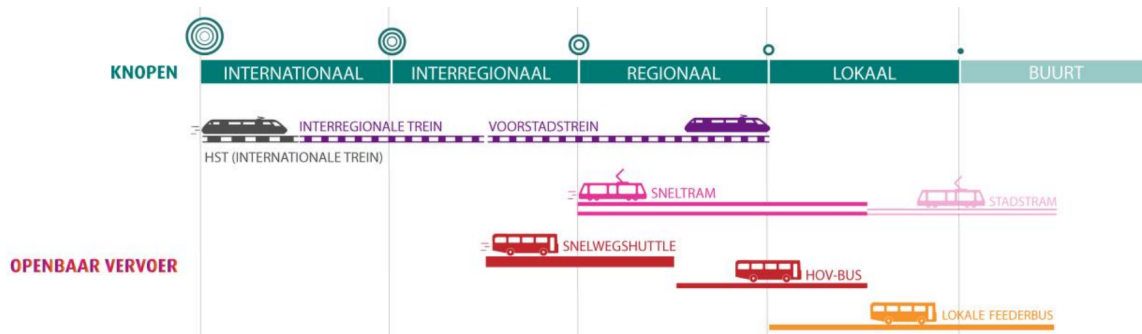
De modal shift 50/50 tegen 2030, een van de pijlers van het Toekomstverbond, is hoogstnoodzakelijk voor de realisatie van de overkapping van de Antwerpse Ring én in het licht van de grootse werkzaamheden voor de Oosterweelverbinding. Samen met andere partners van het Toekomstverbond dringen de Antwerpse burgerbewegingen aan op extra inspanningen en investeringen in de lopende regeerperiode (vóór 2024), vooral voor het openbaar vervoer. Ze lijsten op basis van de Plannota van de Vervoerregio Antwerpen drie investeringsscenario's op, waarvan het 'minimale scenario' het minimum minimorum is. Anders dreigt onoverkomelijke hinder voor het verkeer en de omwonenden.

Ademloos, Ringland en stRaten-generaal organiseren in deze tijden van corona 'webwoensdagen', online informatieavonden ter vervanging van de Horta-avonden. De bedoeling is iedereen te informeren over de stand van zaken van het Toekomstverbond, dat in maart precies vier jaar geleden werd afgesloten. De vierde [webwoensdag op 31 maart](#) belicht eerst de [vorderingen](#) in het kader van de overkappingsambities en focust vervolgens op het belang van het openbaar vervoer in de modal shift naar duurzamer verkeer. Daartoe nodigden de burgerbewegingen ook TreinTramBus mee uit. Samen lijsten ze op welke maatregelen geen uitstel verdragen.

Goede uitgangspunten in *Plan 2021* van De Lijn

De burgerbewegingen verwelkomen de recente beslissing (18 maart) van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters om het *Plan 2021* van De Lijn 'on hold' te zetten. Vooral rond de aangekondigde afschaffing van de tramlijnen 4 en 7 was veel commotie ontstaan. De burgerbewegingen vragen om deze periode van opschorting en geleidelijke invoering te gebruiken om dat plan te optimaliseren en verder uit te werken als eerste cruciale stap in de realisatie van de toekomstvisie in het *Routeplan 2030* (Plannota) van de Vervoerregio Antwerpen.

Het *Plan 2021* vertrekt terecht van het concept 'basisbereikbaarheid' (in de plaats van 'basismobiliteit'). Ook andere uitgangspunten kloppen en stemmen overeen met het *Routeplan 2030*: hiërarchie in de netwerken (trein - metro - streektram - streekbus - feederbus - stadstram), gekoppeld aan een helder overstapmodel met multimodale hubs (openbaar vervoer - fiets - (deel)auto's). Ook over de voorwaarden voor aanpassing van het huidige openbaar vervoer kan er weinig discussie zijn: méér capaciteit en veel betere doorstroming, heldere informatie rond goed op elkaar afgestemde dienstregelingen, meer comfort op de halteplaatsen en de overstappunten, met extra aandacht voor de kwaliteit van de publieke ruimte.



Pijnpunten in *Plan 2021*

Om die ambities inzake capaciteit waar te maken beschikt De Lijn vandaag over te weinig materieel. Eerder bestelde of nog te reviseren tramstellen zullen pas de komende jaren ingezet kunnen worden. Ook de richtlijn van de Vlaamse regering om het hele plan budgetneutraal te houden, is onhoudbaar om de modal shift waar te maken.

Die pijnpunten kwamen overduidelijk aan het licht in de aangekondigde afschaffing van de tramlijnen 7 en 4, respectievelijk naar Mortsel en Hoboken. Het vervangen van die tramlijnen door hoogwaardige M-tramlijnen is onhaalbaar zolang het overstapmodel niet op punt staat en er geen oplossing is voor de te lage capaciteit op beide routes naar Antwerpen.

Pleidooi voor een geleidelijke invoering

Ademloos, Ringland en stRaten-generaal hebben daarom samen met TreinTramBus een geleidelijke invoering van het nieuwe bus- en tramnetwerk bepleit, een voorstel dat op 18 maart dus werd overgenomen door de Vlaamse regering. De burgerbewegingen stellen voor om die invoering corridor per corridor aan te pakken, telkens gekoppeld aan een uitgekende optimalisatie van die vervoersassen. Daarbij dient eerst werk gemaakt te worden van:

- een betere doorstroming over de hele lengte van de corridor,
- een kwaliteitsvolle (her)aanleg van strategische overstappunten,
- een capaciteitsverhoging na levering van nieuwe trams en/of revisie van de oude.

Via nauwgezette monitoring moeten de getroffen maatregelen en de effecten qua tijds- en capaciteitswinst duidelijk in de verf gezet worden. Die inspanningen zullen opnieuw meer reizigers overtuigen.

Pilootproject tram M7

Dirk Wiesé (TreinTramBus): *'Vlaanderen heeft geen competitief openbaar vervoer. Omdat het te traag is in vergelijking met andere vervoermiddelen, kent het nauwelijks draagvlak. Om dat te keren stellen we voor om een 'voorbeeld-corridor' te realiseren. Tram M7 (Boechout - Mortsel - Harmonie - Antwerpen Centraal - Linkeroever) kan daarvoor een uitgelezen pilootproject zijn om van start te gaan met de vereiste verbeteringen (overstappunten, doorstroming, monitoring). Vervolgens kan het hele openbaar vervoernetwerk stelselmatig worden aangepakt. Het ultieme doel is een klokvaste doorstroming, heldere informatie en tariefintegratie voor het hele net.'*

Uitbouw en betere doorstroming op het M-sneltramnetwerk

Op de korte termijn zijn al snel winsten te boeken met een betere benutting en afwerking van de al bestaande infrastructuur.

- Doorstroming: het verkeerslicht voor het openbaar vervoer op de hoofdassen mag in de regel op rood staan – behalve wanneer de tram of bus eraan komt. Dat verhoogt de capaciteit rechtstreeks met 20% of meer, zonder noemenswaardige extra kosten.
- Opwaardering van de spitsfrequentie van lijn M1 (P&R Luchtbal - station Zuid).
- Afwerking van de stations Drink en Morkhoven op de premetrolijn onder de Turnhoutsebaan in Borgerhout en van de premetrokker Kerkstraat-Pothoekstraat. Voor die metrolijn zijn bijkomende exploitatiemiddelen nodig. Voorbij het Sportpaleis is ze bovengronds door te trekken via de Bisschoppenhoflaan tot aan een nieuwe P&R ter hoogte van de Houtlaan, of zelfs door Wijnegem, tot aan de rand van Schilde.

Optimalisering knooppunten in het M-netwerk

Voorafgaandelijk aan de geleidelijke herstructurering van het tramnetwerk moeten per corridor de belangrijkste overstappunten worden aangepakt, zoals bepaald en becijferd in de Plannota van de Vervoerregio Antwerpen. De noodzakelijke investering daarvoor bedraagt circa 10,5 miljoen euro:

- Regionale knooppunten (7,5 miljoen euro): Harmonie, Astrid, Oude Bareellei, Zwaantjes, Schoonselhof, Nationale Bank, P&R Kontich, Ranst, Rumst AZ Rivierenland, Mortsel Gemeenteplein, station Boom.
- Lokale knooppunten (3 miljoen euro): Hoevenen, Sint-Job, Zandvliet, Wijnegem, Borsbeek, Wilrijk, Edegem, Aartselaar + Antwerpen Noorderplaats, Olympiade en Brederodestraat.

Dirk Avonts (Ademloos): *‘Om het openbaar vervoer voor iedereen aantrekkelijker te maken moeten de knooppunten en haltes sterk verbeterd worden. Ouders met kinderwagens, mensen met een beperking, ouderen,... ook zij moeten vlot kunnen overstappen.’*

Extra tramlijnen en -verlengingen

Voor een performant multimodaal netwerk moeten niet alleen de knooppunten aangepakt worden, ook tramverlengingen moeten worden bestudeerd. Het *Routeplan 2030* lijst een aantal tramverlengingen op in corridors met hoge potentie. Belangrijk is dat het onderzoek en de besluitvormingsprocedures over die bijkomende infrastructuur al in deze regeerperiode (vóór 2024) opgestart worden, willen we tegen 2030 de beoogde modal shift 50/50 halen.

Het pilootproject Zorro, het burgerplatform binnen Ringland voor de modal shift, deed in zijn [rapport](#) ook al veel bruikbare voorstellen voor de verbetering van het openbaar vervoer in de zuidoostrand (Mortsel, Edegem, Hove, Boechout, Kontich, Lint, Borsbeek en Wommelgem). Zorro bespreekt zijn voorstellen (ook die voor fietsinfrastructuur en autoluwe buurten) momenteel met de betrokken gemeentebesturen. (Zie [persbericht 6.1.2021.](#))

Voorstadstreinen, ook op het Ringspoor

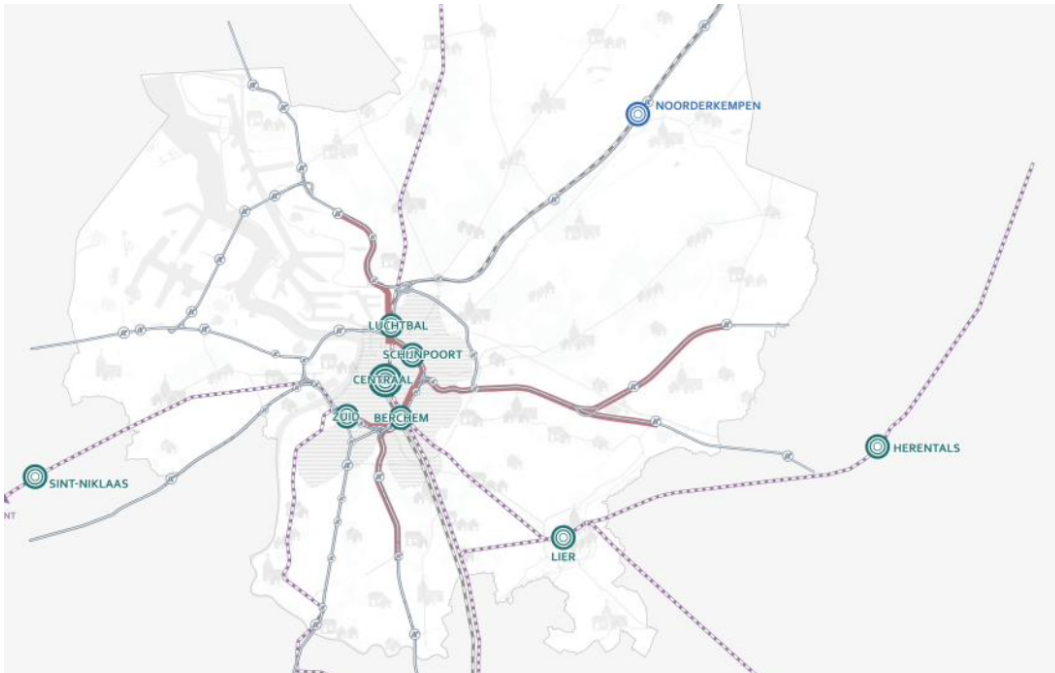
Op korte termijn kan ook een betere benutting van de bestaande treininfrastructuur al een flinke stap vooruit betekenen. Zo kunnen op het Ringspoor (gekoppeld aan de uitbouw van de stations Zuid, Berchem, Schijnpoort en Luchtbal) Desiro-stellen worden ingezet als voorstadstreinen met een frequentie van 15 minuten. Dergelijke (stop)treinen zijn tijdens de Oosterweelwerken in de spits dé minderhindermaatregel bij uitstek. Een rekensom:

- Een rijdende file omvat per rijstrook en per kilometer 50 voertuigen.
- Twee gekoppelde Desiro-stoptreinstellen tellen 500 zitplaatsen.
- Dat zou 10 km file minder betekenen = 5 km autoweg met 2 rijvakken.

De uitbouw van een voorstadsnetwerk moet alleszins opgenomen worden in de nieuwe beheersovereenkomst van de federale overheid met de NMBS en in het daaraan gekoppelde meerjareninvesteringsplan 2023-2027. Dat niet doen, zou een gemiste kans van formaat zijn.

Multimodale hub Berchem-station

Peter Vermeulen (Ringland): *‘Treinstations kunnen uitgebouwd worden tot multimodale hubs, met vlotte overstapmogelijkheden op tram, bus, (deel)fiets of deelauto. Zo stellen we aan Berchem-station bijvoorbeeld een beperkte doortrekking van de metro voor, met halte op het stationsplein. Het verdere traject naar Deurne verloopt dan bovengronds. Aan Berchem-station moet vlot overstappen mogelijk zijn op regionale buslijnen en op de nieuwe districtenlijn. Met de Singel op -2 eronderdoor wordt de hele stationsomgeving zo verkeersluw, net zoals de wijken Zurenborg en Groenenhoek (aansluitend bij het concept van de 15 minutenwijk, zoals uitgewerkt door het burgerplatform Zorro).’*



Finalisering Routeplan 2030

Het *Routeplan 2030* (Plannota) van de Vervoerregio Antwerpen voorziet onder meer al in:

- Hoppinpunten voor de multimodale overstap: goede afstemming van de diverse openbaar vervoerlijnen, stipte lijnvoering, heldere info, eenvormige tarieven.
- Knooppunten: comfortabele toegankelijke wachtaccommodatie, voldoende comfortabele en beveiligde fietsenstallingen, eventueel ook taxistandplaatsen en parkeerplaatsen voor deelauto's.

De maatregelen die de burgerbewegingen en TreinTramBus vragen, sluiten daar in grote lijnen bij aan. Het *Routeplan 2030* wordt momenteel gefinaliseerd. De burgerbewegingen, TreinTramBus en andere stakeholders werken samen met het team van de Vervoerregio aan de eindredactie van de Plannota.

Investerings: het minimum minimorum

Het federale engagement rond een volwaardig Antwerps voorstadsnet van treinen blijft nog onduidelijk, in afwachting van een nieuwe beheersovereenkomst tussen de federale overheid en de NMBS (*zie hoger*). Via bilaterale contacten hebben politiek en administratief Antwerpen, maar ook de burgerbewegingen, de urgentie van de uitbouw van zo'n stadsnet aangekaart bij de federale minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en bij de NMBS.

Het Vlaamse engagement aangaande de modal shift in Antwerpen kreeg wel al wat budgettaire vleugels. Voor 2021-2024 trekt de Vlaamse regering ca. 226 miljoen euro uit voor investeringen in o.m. fietspaden, tramhaltes, rollend materieel, een nieuwe stelplaats met bijkomende exploitatiekosten en een wachtdok voor de binnenvaart in Zandvliet.

Om een mobiliteitsinfarct bij de opstart van de Oosterweelwerken te vermijden en om al tegen 2025 een 'halve' modal shift te kunnen bereiken (= daling autoverkeer van 70% naar 60% in de hele Antwerpse vervoerregio) bepleiten de burgerbewegingen voor deze regeerperiode nog drie investeringsscenario's boven op de al voorziene 226 miljoen euro:

1. **een minimaal scenario:** 49,9 miljoen euro, ofwel 12,5 miljoen euro per jaar, voor een reeks van relatief 'beperkte' maar wezenlijke projecten en maatregelen. *Zie verder bijlage voor een gedetailleerd overzicht.*
2. **een prioritair scenario:** scenario 1 + 54 miljoen euro voor de afwerking en ingebruikname van de metrokoker onder de Kerkstraat en van de stations Drink en Morkhoven op de al operationele Borgerhoutse metrolijn onder de Turnhoutsebaan/Stenenbrug.
3. **een optimaal scenario:** scenario 2 + 164 miljoen euro voor investeringen in extra benodigde sneltrams voor het M-net (80 miljoen euro) en stel- en onderhoudsplaatsen (84 miljoen euro), die sowieso nodig zijn.

Manu Claeys: *'Er is nog een andere lectuur van deze drietrapsraket: snel, sneller, snelst. Voor de burgerbewegingen kan het niet snel genoeg gaan, gelet op de hoge nood aan omschakeling naar duurzamer verplaatsingsgedrag in de Antwerpse vervoerregio. Want anders staan we over vijf en tien jaar nog altijd vast in files, ook mét een Oosterweelverbinding.'*

De financiering kan gebeuren via o.a. het relanceplan van de regeringen, de Europese *Green Deal* en het budget voor de minderhindermaatregelen in het kader van de Oosterweelwerken.

Samengevat

De ambitie van een modal shift 50/50 tegen 2030 vergt investeringen – in studies, aanleg, materieel én exploitatie. Op het federale niveau mag alleszins de kans niet gemist worden om het Antwerpse voorstadsnet van treinen voluit mee te nemen in de nieuwe federale beheersovereenkomst met de NMBS en het daaruit voortvloeiende meerjareninvesteringsplan. Voorts moet de Vlaamse regering nog in deze regeerperiode minstens 49,9 miljoen euro en liever nog 103,9 miljoen euro toevoegen aan het al voorziene investeringspakket van 226 miljoen euro voor de modal shift. Dat is respectievelijk 12,5 miljoen of 26 miljoen euro extra per jaar (2021-2024), wat haalbaar moet zijn, gelet op het belang en het soortelijk gewicht van de Antwerpse vervoerregio (een op de vijf Vlamingen woont en werkt in deze regio). Het moet nu gebeuren, dit jaar nog, bij de huidige opmaak van de investeringsplannen. Het is *now or never*.



Bijlage bij persbericht Ademloos, Ringland, stRaten-generaal, 31.3.2021

Overzicht investeringspakketten Vervoerregio Antwerpen (Vlaamse regering)

Voor het jaar 2021 voorziet de Vlaamse overheid in een budget van ca. **106 miljoen euro** voor modal-shiftinvesteringen in de Antwerpse vervoerregio. Die omvatten onder andere:

- 50 miljoen voor nieuwe trams,
- 20 miljoen voor de tramstelplaats in Deurne (ter vervanging van de stelplaats Zurenborg),
- 11 miljoen voor de aanleg van het wachtdok Zandvliet (bundeling binnenvaart),
- 10 miljoen voor het fietsnetwerk.

Voor de periode 2022-2024 trekt de Vlaamse overheid nog eens ca. **110 miljoen euro** uit, onder andere:

- 45 miljoen euro (3x15 miljoen/jaar) voor initiatieven rond het Vervoer op Maat,
- 30 miljoen euro voor fietspaden,
- 13,5 miljoen euro voor de aanleg van de tramhalte Groenplaats,
- een tweede schijf van 11 miljoen euro voor de aanleg van het wachtdok Zandvliet,
- 5 miljoen euro voor de revisie van de PCC-tramstellen,
- 3 miljoen euro voor de uitrol van KAR-systemen (korte-afstandsradio) in de Antwerpse trams.

Samen gaat het om ca. **226 miljoen euro voor de periode 2021-2024**.

Dat is een mooi bedrag, maar om op schema te blijven richting de vereiste AMS100 (ambitieuze modal shift) in 2030 en om een mobiliteitsinfarct te vermijden bij de Oosterweelwerken en de eerste overkappingswerken (Ringparken) moeten volgens de Antwerpse burgerbewegingen bijkomende, essentiële projecten uit de Plannota van de Vervoerregio Antwerpen nog tijdens deze regeerperiode gebudgetteerd en uitgevoerd worden. Hieronder bundelen we die projecten in drie clusters.

1. Minimaal scenario: 49,9 miljoen euro

- **4,2 miljoen euro:** optimalisatie verkeerslichten & linksafslaande verkeersbewegingen langs M-sneltramlijnen (in het verlengde van het premetronetwerk)
- **10,5 miljoen euro:** uitbouw van knooppunten in het M-netwerk van sneltrams en HOV-bussen (HOV = hoogwaardig openbaar vervoer)
 - Regionale knooppunten: 7,5 miljoen euro: Harmonie, Astrid, Oude Bareellei, Zwaantjes, Schoonselhof, Nationale Bank, P+R Kontich, Ranst, Rumst AZ Rivierenland, Mortsel Gemeenteplein, station Boom
 - Lokale knooppunten: 3,0 miljoen euro: Hoevenen, Sint-Job, Zandvliet, Wijnegem, Borsbeek, Wilrijk, Edegem, Aartselaar + Antwerpen Noorderplaats, Olympiade en Brederodestraat
- **33,6 miljoen euro:** bouw park-and-ride-gebouwen en bijbehorend exploitatiebudget
 - 7,7 miljoen euro: Stabroek, Sint-Job, Zoersel, Oelegem
 - 19,5 miljoen euro: verhogen aanbod snelbussen (6,5 miljoen euro/jaar exploitatie)
 - 5,4 miljoen euro: exploitatie P&R Linkeroever, Merksem en Luchtbal (1,8 miljoen euro/jaar)
 - 1,0 miljoen euro: signalisatie P&R
- **1,6 miljoen euro:** studiekosten onderzoek tramlijnverlengingen Boterlaarbaan, Cogelsplein, Emiel Vloorstraat, Oude Bareel, UZA, metro centrum, districtentram

2. Prioritair scenario: scenario 1 + 54 miljoen euro = 103,9 miljoen euro

- **54 miljoen euro:** afwerking en ingebruikname van de premetrokoker onder de Kerkstraat + van de stations Drink en Morkhoven op de al operationele premetrolijn onder Borgerhout (Turnhoutsebaan/Stenenbrug), al dan niet in pps-formule

3. Optimaal scenario: scenario 2 + 164 miljoen euro

- **80 miljoen euro:** bestelling extra tramstellen voor het M-tramnetwerk
- **84 miljoen euro:** bouw nieuwe stelplaats + onderhoudskosten

Kan deels voorzien worden in de volgende legislatuur, afhankelijk van de snelheid van oplevering.