



November 2021

Quick wins om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken in de regio Antwerpen, onderdeel De Lijn

Nota Ivan Derycke namens de Zorro-werkgroep openbaar vervoer

De start van de Oosterweelwerken op rechteroever gaat in het noorden en het oosten van Antwerpen voor aanzienlijke verkeershinder zorgen met impact op de hele Ring en de toegangswegen. Het is absoluut noodzakelijk dat het openbaar vervoer een deel van het huidige autoverkeer gaat afvangen en uitgroeit tot een ernstig alternatief, naast (deel)fietsen enz.

Dat de spoorwegen daarbij een cruciale rol spelen, moge duidelijk zijn, zowel in het opvangen van mensen die naar en van de stad moeten, als voor wie de stad moet passeren. Naast IC-verbindingen zijn frequente voorstadstreinen van belang. Tevens moeten ook de verbindingen met het nabije Nederland kwantitatief worden opgetrokken.

Maar ook Vlaanderen, en in het bijzonder dus De Lijn, moet een tand bijsteken.

Niet alle maatregelen hoeven veel geld te kosten. In een aantal gevallen kunnen ze snel gerealiseerd worden.

1. Structurele maatregelen

- 1) De doorstroming van het openbaar vervoer door een perfecte afstelling van de verkeerslichten verbeteren is een *no-brainer*. De winsten zijn duidelijk: met hetzelfde personeel en materieel kunnen meer ritten georganiseerd worden, en de stiptheid en het daaruit voortvloeiende reizigerscomfort maken van trams en bussen echt een alternatief voor de zich vastrijdende personenwagens.
- 2) Verhoog de capaciteit van de tramvloot met 2.000 extra plaatsen door het ombouwen van de Flexity 5-trams tot Flexity 7-trams. Dat is zelfs goedkoper dan het koppelbaar maken van Hermelijnen, wat wel langere trams oplevert maar geen extra plaatsen. Het nog eens moderniseren van de sterk verouderde PCC's lijkt helemaal onzinnig. Dat tramtype is rijp voor de folklore en past helemaal niet meer in een strategie die een inclusief beleid wil voeren, ook voor reizigers met een beperking, door de treden. Door die tramstellen af te voeren komt er ruimte voor modern hoogwaardig materieel in de loodsen. Wenst men ze toch te behouden, dan ziet Zorro ze enkel, wegens de losse draaistellen, bruikbaar in sneltramlijnen (die er nog niet zijn) met verhoogde perrons, wat in stedelijke context vaak niet mogelijk is.

2. Specifieke voorstellen tot aanpassing van het net

- 1) Algemeen moet ingezet worden op meer tangentiële verbindingen tussen wijken en districten evenals in de rand met sterke overstapplaatsen tussen bussen die rond de stad rijden en treinen en trams die meestal van en naar de stad rijden.
- 2) Absoluut priorotair is het opnieuw laten rijden van tram 8 tot het Zuid in twin-line-verband met lijn 10. Daardoor wordt lijn 10, die overbelast is, ontlast. Tevens is die verbinding interessant voor wie parkeert in Wommelgem, wegens het passeren van hotspots zoals premetrohalte Opera en halte Nationale Bank. Wenst men dat ongeveer budgetneutraal te doen – al is dat niet nodig wanneer de doorstroming beter is – dan kan men lijn 11 naar het Havenhuis en 24 naar de Melkmarkt laten rijden zoals De Lijn dat oorspronkelijk gepland had. Merk op dat lijn 12 momenteel en lijn 11 binnenkort tijdelijk buiten gebruik zijn, waardoor trambestuurders vrijkomen voor een iets langere lijn 8. Lijn 1 zou kunnen beperkt worden tot de Bolivarplaats, waardoor Nieuw Zuid een tram richting stad voor de deur heeft, dit ook omwille van het gebrek van een tram in die wijk. Op die manier beschikt dan zowel lijn 1 als 8 over voldoende keermogelijkheden op het Zuid, aangezien op de twee keerlussen Zuid telkens maar plaats is voor één lagevloertram, wat voor exploitatie van twee tramlijnen onvoldoende is en bij storingen geen kans geeft aan lijn 10 om eventueel snel te keren. Dat kan natuurlijk ondervangen worden door een derde lus te leggen, maar de vraag is dan weer of er daar nog plaats voor is. Indien de geplande verlenging naar de Emiel Vloerstraat er komt, kan de situatie later herbekeken worden.
- 3) Als voorafname op de districtentramlijn kan lijn 9 vanaf Eksterlaar verlengd worden tot de Luchtbal of het MAS. Dat kan via het traject van lijn 4, de LIVAN-kruising aan het Ruggenveld, lijn 5 tot Deurne-Noord, via de Ten Eeckhovelei en de Van der Delfstraat naar het Sportpaleis, via de Theunisbrug en lijn 6 naar Luchtbal. Het kan ook interessant zijn om naar het MAS te rijden om bij problemen in de metro een alternatief richting stad aan te bieden. Tevens wordt dan de Noorderlijn volledig gebruikt. De voordelen zijn duidelijk: er is een bijkomende verbinding met Antwerp-Stadion, het Sportpaleis en de Lotto Arena bij evenementen en dit is ook een bypass voorbij de plaats waar de zwaarste impact van de Oosterweelwerken verwacht kan worden. Deurne heeft dan ook eindelijk een volwaardige Noord-Zuidverbinding. Tevens moet in vraag gesteld worden of de geplande bouw van een keerlus aan de Cruyslei echt wel een goed idee is. Het zijn dure werken, er is geen meerwaarde voor het openbaar vervoer en nogal wat buurtbewoners zijn ertegen, onder wie ook intense gebruikers van het openbaar vervoer. Wel moet de bestaande keerlus Eksterlaar behouden blijven als noodlus bij storingen.
- 4) Een frequente busverbinding tussen Petroleum-Zuid, station Zuid en dan via de Singel naar de wijk Dam, en de IJzerlaan naar de P&R op de Luchtbal kan ook een belangrijke rol spelen, mits de doorstroming op de Singel aanzienlijk verbetert. Dat is dan ook eerder een tijdelijke oplossing in afwachting van het Ringspoor.

Contact

i.derycke@skynet.be