



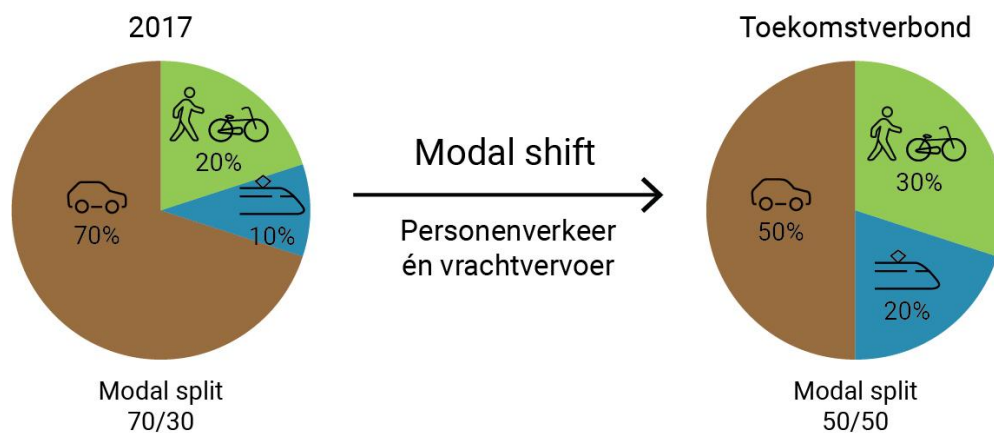
1-3-2022

Zorro's voorstellen voor het federale niveau

*Nota gericht aan federaal minister van Mobiliteit Georges Gilkinet
vanwege de werkgroep openbaar vervoer in de Antwerpse zuidostrand*

Inleiding

De Antwerpse omgeving is sterk verstedelijkt. De Vervoerregio Antwerpen telt meer dan 1 miljoen inwoners en zo'n 500.000 arbeidsplaatsen. Toch gebeurt 70% van de verplaatsingen nog met de auto. De Vervoerregio wil dat aandeel terugdringen tot 50%. Dat is ook noodzakelijk om een verkeersinfarct te voorkomen bij de aanleg van de Oosterweelverbinding en vooral bij de aansluiting daarvan op de bestaande Ring en de overkapping.



Het aandeel openbaar vervoer in de modal split moet volgens het Toekomstverbond tussen de overheid en de burgerbewegingen tegen 2030 verdubbelen. Dat kan enkel als dat openbaar vervoer meer capaciteit aanbiedt en snellere verplaatsingen mogelijk maakt van punt A naar punt B en in zijn geheel comfortabel is.

De mobiliteitsproblematiek gaat verder dan de CO₂-emissie. Elektrificatie alleen zal de problemen rond verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluidshinder niet oplossen. De files hebben ook een grote economische kostprijs. Auto's nemen veel meer plaats in dan andere vervoersmodi, en dat zowel tijdens de verplaatsing als bij stilstand. Wanneer door de elektrificatie de gebruikskosten van de auto dalen, valt een toename van het gebruik te vrezen. Er zullen dus sturende maatregelen nodig zijn om dat te vermijden.

De logische prioriteitsvolgorde wordt dan trein, tram, bus, vervoer op maat in onderlinge aansluiting en in aansluiting met de STOP-modi. Een belangrijke rol is dus weggelegd voor de trein, lees de stations. De regio heeft gelukkig ook een densespoornet. Dat kan nog meer de rol opnemen van ruggengraat voor het openbaar vervoer. Het totale concept moet duidelijk zijn en goed werken. Tariefintegratie en één kaart of app voor openbaar vervoer en deelmobiliteit zijn nodig.

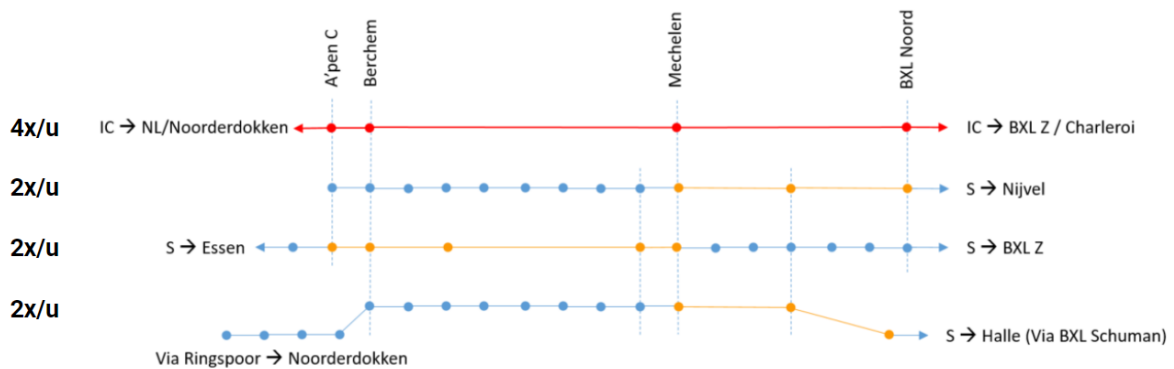
Zorro heeft ook voorstellen voor het Vlaams Gewest (*zie bijlage*). De splitsing tussen beide is niet eenduidig. Samenwerking tussen het federale niveau en de drie gewesten is cruciaal!

Voorstel 1: Een S-trein om het kwartier

- Zorro stelt voor om op de assen naar Antwerpen te voorzien in een S-trein om het kwartier. Dat kan op redelijk korte termijn. Het is ook dringend nodig omdat de werken voor de Oosterweelverbinding begonnen zijn. Als die ook op de rechteroever bezig zijn, moeten er alternatieven zijn voor het autoverkeer.
- Op korte termijn zal de capaciteit op de Ring verlaagd worden tussen Antwerpen-Oost en Antwerpen-Noord. Dat betekent dat er in de eerste plaats voorzien moet worden in meer treinen naar de haven, Roosendaal en Breda.
- De capaciteit kan het snelst verhoogd worden met treinen. De Lijn heeft immers niet genoeg materieel. Bovendien reiken de tramlijnen ook maar net tot aan de rand van de stad. De snelheid van de trein is ook veel hoger dan die van de tram.
- De NMBS heeft voldoende materieel. De levering van M7-dubbeldeksrijtuigen is lopende. Desiro's kunnen meer ingezet worden als voorstadstreinen (nu nog te vaak ingezet als IC's).
- De sporen liggen er. Enkel in Boechout is een kwartierfrequentie misschien moeilijk. Die lijn is ook een belangrijke goederenas. Tegen 2030 wil men ook het aandeel van het spoor in het goederenverkeer van/naar de haven verdubbelen.
- Dankzij de Liefkenshoekspoorverbinding rijden er amper goederentreinen door de Kennedytunnel. Daardoor is er nu meer capaciteit tussen Zwijndrecht en Berchem.
- Treinen uit Hamont maken sinds kort gebruik van elektrische tractie. Ze moeten dus niet langer versporen tussen Berchem en Antwerpen-Centraal om op +1 toe te komen.
- Ook op de belangrijkste IC-assen (Antwerpen-Brussel en Antwerpen-Gent) is een trein om het kwartier gewenst.

Voorstel 2: Verhoog de snelheid van de treinen

- De S-treinen bij de Zwitserse spoorwegen SBB halen een gelijkaardige snelheid als de IC-treinen van de NMBS.
- Tussen Antwerpen en Brussel rijden ook IC's die stoppen in Mortsel-Oude God, Mechelen-Nekkerspoel en Vilvoorde. Die zouden samengevoegd kunnen worden met de S-treinen.



- Daardoor ontstaan snellere verbindingen vanuit de Antwerpse zuidrand naar zowel de Brusselse Noord-Zuidverbinding als naar de oostelijke zone rond Evere, Meiser en de Europese wijk.
- Momenteel verliezen alle treinen 20 seconden op perrons met een bediend uitritsein. Een S1 verliest zo 4 minuten tussen Antwerpen en Brussel. De treinbegeleider vraagt om alle deuren van de trein te sluiten op één na. Vervolgens gaat hij op het perron naar een sleutelkastje. Na controle dat alle deuren goed gesloten zijn, draait hij aan de sleutel. Daarna stapt hij terug naar de openstaande deur en sluit die.
- Alle treinen van de laatste decennia hebben een automatische deursluiting, evenals detectie op een goede deursluiting. Gebruik die. De treinbegeleider vraagt 10 seconden voor het voorziene vertrek en mits er geen reizigers meer aan het in- of uitstappen zijn, de sluiting van alle deuren. De trein kan vertrekken wanneer de bestuurder detectie heeft dat alle deuren dicht zijn en het sein gesloten is.

Voorstel 3: Opwaardering van lijn 52

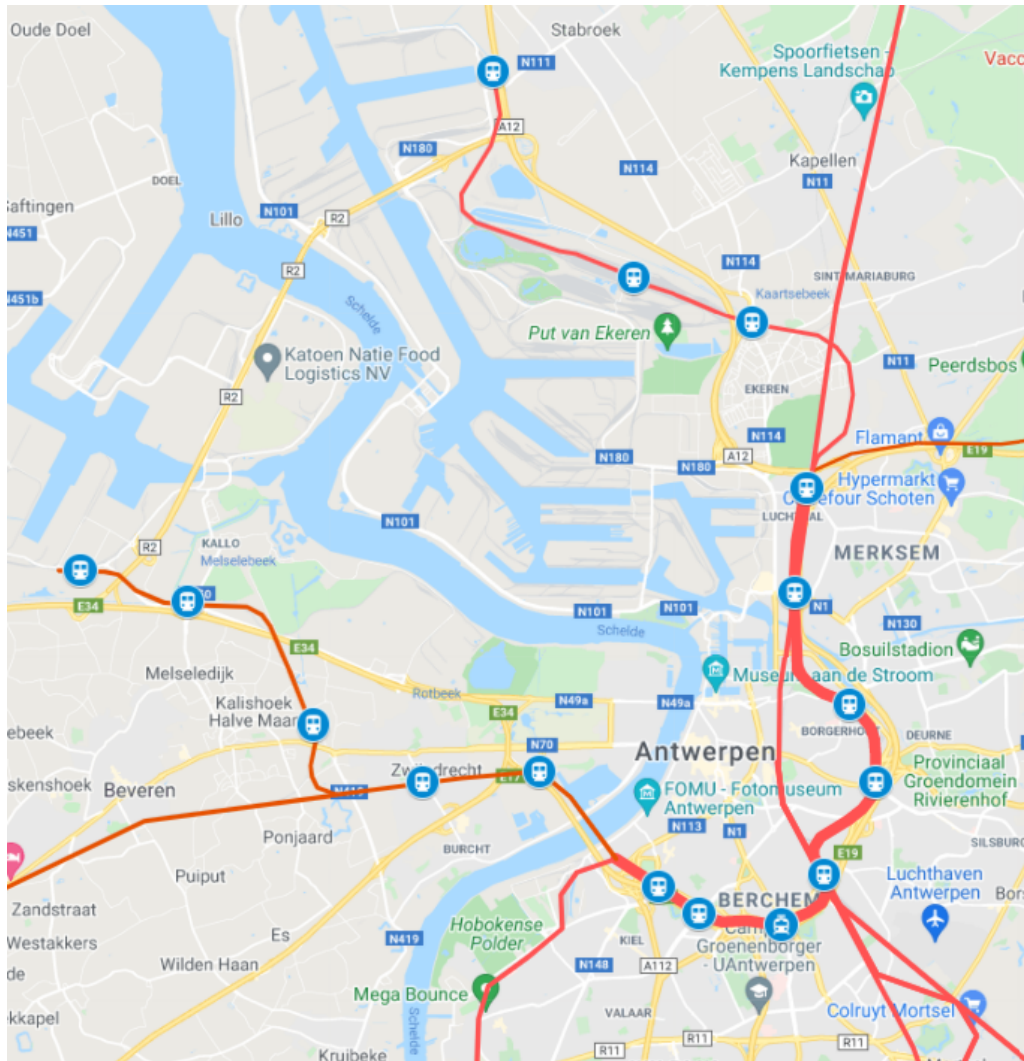
- Tussen Antwerpen-Zuid en Boom stelt Zorro de opening voor van twee bijkomende haltes: Petroleum-Zuid en Hemiksem-Noord (vroegere Hemiksem-Werkplaatsen). De radiale buslijn parallel met het spoor kan verdwijnen. Ontsluiting van de wijken kan via een concentrische of tangentiële buslijn.
- Het knooppunt Boom moet verbeterd worden. Buslijnen moeten vlot langs het station kunnen passeren (aansluiting voor bussen op N177 noordwaarts). De gewenste tramlijn langs A12 kan daar ook haar eindpunt hebben. Ook een betere wandelverbinding met Boom-Centrum is nodig.



Uit het masterplan voor de stationsomgeving in Boom.

- Verder zuidwaarts pleit Zorro voor een heropening van de lijn naar Willebroek. De brug over het Zeekanaal is een bottleneck. Mogelijk kan er opnieuw in een tweede spoor voorzien worden. Zo kunnen treinen elkaar in die zone kruisen. Momenteel zijn er per uur twee periodes waarop de spoorbrug bruikbaar is. Als die periodes elk 10 minuten mogen duren, is het zelfs haalbaar om per brugsluiting in beide richtingen tussen Boom en Puurs en tussen Boom en Willebroek treinen te laten rijden.
- Vermoedelijk moet in extra kruismogelijkheden voorzien worden op de spoorlijn tussen Mechelen en Sint-Niklaas. Idealiter rijden er twee treinen per uur op de volgende drie routes: Mechelen-Willebroek-Boom-Antwerpen, Mechelen-Willebroek-Puurs-Sint-Niklaas en Antwerpen-Boom-Puurs (te verlengen naar Sint-Niklaas of Dendermonde-Aalst).
- Een alternatief zou kunnen zijn om de sneltram vanuit Brussel ook te verlengen tot het station van Boom. De spoorbreedte verschilt van die van de Antwerpse trams. De bovenleidingspanning verschilt van die van Infrabel.

Voorstel 4: Ringspoor Antwerpen



- Zorro stelt frequente treinen voor over het ringspoor. Zij vormen dan een snelle concentrische verbinding tussen de vele radiale tramlijnen.
- Ter hoogte van de kruisende tramlijnen stelt Zorro extra haltes voor ter hoogte van Antwerpen-Linkeroever, Berchem-Kerk, Borgerhout (tussen Stenenbrug en Turnhoutsebaan) en Schijnpoort (op wandelafstand van het Sportpaleis).
- De haltes Oost en Dam kunnen verdwijnen. Daar zijn immers geen overstapmogelijkheden en de haltes Borgerhout en Schijnpoort liggen vlakbij.
- Voor de bereikbaarheid van kunstencentrum De Singel en Antwerp Expo vraagt Zorro een wandelroute tot aan een tweede, dichterbij gelegen stationstoegang voor Antwerpen-Zuid.
- Minstens om het kwartier een trein. Niet alle S-treinen moeten in elk station stoppen. Als niet alle S-treinen in elk station stoppen, dan moet dat goed op het perron en in de trein aangegeven worden.
- Ofwel wordt ervoor gekozen om bijvoorbeeld de treinen komende van Linkeroever te verlengen over het Ringspoor en rijden alle treinen uit Boom en Mechelen naar Antwerpen-Centraal. Ofwel wordt ervoor gekozen om vanuit elke as de helft van de treinen te laten rijden via het Ringspoor en de helft naar Antwerpen-Centraal.

Voorstel 5: Bediening van de Haven

- Te overwegen zijn reizigerstreinen tot in de haven. Dat kan langs een route die zowel het Ringspoor volledig bedient als de havens op de linker- en de rechteroever.
- Mogelijk haltes zijn op de linkeroever de P&R Melsele, de P&R Melsele-Noord (in de omgeving van Kallo) en Waaslandhaven-Zuid (in de omgeving van Bundel-Zuid). Op de rechteroever zijn haltes mogelijk aan Ekeren-Leugenberg, Antwerpen-Noord (vormingsstation) en de P&R Stabroek (nabij Stabroek en Berendrecht).
- Ter hoogte van de stations in de haven moeten deelfietsen gehuurd kunnen worden. Zeker op die verbinding lijkt het ons ook nuttig dat de eigen fiets mee kan op de trein. Bijvoorbeeld in Kopenhagen kan dat nu ook al.
- Bedrijfsvervoer kan geënt worden op die stations.
- De voorgestelde haltes zijn niet alleen nuttig voor werknemers in de haven, maar ook voor bewoners van de nabijgelegen dorpen en als P&R.
- Wanneer in de Liefkenshoekspoorverbinding ook reizigerstreinen mogelijk zijn, valt een lus te overwegen. Vermoedelijk zijn de nodige aanpassingen echter duur, zijn stations er moeilijk aan te leggen en is het potentieel beperkt.

Voorstel 6: Ondersteunen van fietsroutes langs en over/onder de spoorinfrastructuur

- Behalve voor een versterking van het openbaar vervoer pleit Zorro ook voor groei van het fietsverkeer.
- In de Antwerpse zuidostrand liggen er al fietssnelwegen langs alle spoorlijnen. Sommige raken intussen al verzadigd. Verbeteringswerken worden noodzakelijk. Bij verbredingen van fietssnelwegen moeten mogelijk steunmuren gebouwd worden.
- Daarnaast hebben fietsers bij bepaalde kruisingen van spoorlijnen nu te weinig plaats. Mogelijk moet daar gekozen worden voor een afzonderlijke brug voor fietsers. De Kapelstraat in Hove heeft wat dat betreft de hoogste prioriteit.

Contact

zorro@ringland.be