

Opmerkingen Plannota 1.0 van vervoerregio Antwerpen

Algemene opmerkingen

1) De vervoersregio Antwerpen gaat met de plannota 1.0 er van uit dat al de voorstellen over infrastructuuruitbreidingen en overeenkomsten van het Toekomstverbond voldongen en besliste overeenkomsten zijn. Veel van deze aanpassingen aan de infrastructuur moeten nog getoetst worden op hun opportuniteit en noodzaak in de werkbank Haventracé. Ook moeten de uitvoeringsmodaliteiten nog besproken worden op dit platform. In deze plannota wordt in de verschillende tijdslijnen aangegeven, wanneer infrastructuurwerken uitgevoerd moeten worden. Lenora vraagt daar een duidelijk voorbehoud op. Volgens onze informatie heeft de vervoersregioraad niet het uiteindelijk beslissingsrecht over deze werken en planning.

2) De stad Antwerpen behandelt al zijn districten niet op evenwaardige wijze. Terwijl de frequentie en kwaliteit in de kernstad en de omliggende districten van het openbaar vervoer sterk wordt verbeterd wordt deze in het district Berendrecht-Zandvliet-Lillo afgebouwd door de afschaffing van de snelle (?) OV verbinding (buslijn 771) met de kernstad. Zeker in de spitsuren is dit een onmisbaar vervoersmiddel voor de vele inwoners uit het district die in de kernstad werken of een verdere verbinding nodig hebben en daarvoor hun wagen laten staan. Maar ook buiten de spits is deze sneldienst een zeer belangrijk vervoersmiddel. Bereikbaarheid van de stad voor winkel, gezondheid en recreatie is ook belangrijk. Daarom verwachten wij dat de frequentie en kwaliteit moet verbeteren t.o.v. de huidige situatie om de modal shift te bevorderen. Het streven van een vlotte en snelle verbinding naar de kernstad, met maximaal 1 overstap, zal voor de inwoners van Berendrecht-Zandvliet-Lillo in de toekomst een utopie worden. De nu bestaande OV sneldienst 771 vanuit het noorden wordt zo herleid tot een gewone pendelbus. Kan men niet beter tramlijn 1 (nu tot P&R Havana) doortrekken, parallel met de A12, tot aan de Noorderdistricten en de nieuwe P&R Zandvliet om alzo terug een snelle verbinding naar Antwerpen en de haven te verzekeren ipv een nieuwe spoorweg van Station Luchtbal tot aan P&R LPS.

Nu is er geen snelle verbinding met openbaar vervoer voorzien van uit het noorden naar P&R Schijns. Het voorstel om tramlijn 1 door te trekken is volgens ons een goedkoper, milieuvriendelijker en effectiever alternatief hiervoor dan een bijkomende spoorweg en buslijnen. Wij denken dat door een snelle tramverbinding te voorzien er heel wat minder personenwagens uit Nederland op de A12 zullen moeten doorrijden tot P&R Havana, dichtbij de kernstad Antwerpen en bovendien krijgen de inwoners uit het district en Stabroek een vlotte en betrouwbare verbinding met de stad.

3) Volgens de planning zou voor de inwoners van Stabroek de Sneldienst 776 volledig afgeschaft worden, wat is daar het alternatief om Antwerpen op een vlotte en efficiënte manier te bereiken?

4) Wat met plaatselijke overschrijdende verbindingen tussen verschillende vervoersregio's? Moeten deze opgelost worden op lokaal vlak of worden deze gecoördineerd op het niveau van de vervoersregio? Dit is wel aangehaald in de werkbank maar niet direct vertaald in de plannota 1.0.

5) Het logistiek park Schijn (LPS) met volgens de plannota 1.0 een P&R functie en toegang tot de haven is pas op de laatste werkbank op de plannen verschenen als specifiek knooppunt in plaats van P&R Stabroek en P&R Zandvliet die stilletjes naar de achtergrond verdwenen zijn. Dit nieuwe in te richten knooppunt is vooraf nooit besproken op de werkbank. De aansluiting van de NX op deze P&R kwam ook niet ter sprake. Dit voorstel wordt nu echter meermaals opgenomen in de besluitvorming en de uit te voeren werken binnen de vervoersregio.

Lenora is altijd voorstander geweest om een grote P&R aan te leggen meer noordelijker naar de Nederlandse grens toe (zoals op de eerste presentaties duidelijk te zien is) om van daaruit een snelle verbinding te maken naar Antwerpen.

Indien deze P&R LPS er toch moet komen (?) zal deze in zijn geheel op de gronden van het logistiek park zelf moeten uitgewerkt worden. Dit om de Ettenhovense Polder te Hoevenen te vrijwaren als landbouwgebied.

6) In de deelgebieden buiten de urbane zone rijden er nog heel wat federende buslijnen die toch wel heel specifieke functies hebben: oa: - dorpen met elkaar verbinden en vervoer naar scholen en ziekenhuizen.

Lenora: welke instantie gaat in de toekomst bepalen welke van deze OV-lijnen er nog blijven bestaan en wanneer en hoe en waar deze gaan rijden. Behoort dit tot de taak van De Lijn, de vervoersregio of de gemeenten?

Blz. 11 Nulmeting

Hoe en door wie word de nulmeting uitgevoerd in 2020?

Als Lenora vragen wij een telling op alle wegen binnen de regio, niet alleen op de hoofdwegen maar ook op de sluiptwegen. Dit om een duidelijk beeld te krijgen van de huidige verplaatsingen en noden om tot een modal shift te komen tegen 2030.

Deze mobiliteits telling moet gebeuren voor alle geledingen; vrachtwagens + en - 3,5 ton, bestelwagens, auto's en fietsers.

Bij deze nulmeting horen ook de reizigerscijfers van De Lijn en NMBS. Best gegroepeerd per streeklijn en opgesplitst tussen piek en daluren.

Blz. 13 Samen werken, samen vooruit

Duidelijker omschrijven dat er op lokaal beslissingsvlak ook een transparante samenwerking moet worden ingericht met de werkbanken om de transitie te realiseren.

Hoe wordt dit overleg gestructureerd op gemeentelijk en intergemeentelijk vlak?

Hoe wordt de participatie van de bevolking, burgerbeweging en middenveldorganisaties daarin meegenomen en gegarandeerd?

Dit is toch zeer essentieel omdat de modal-shift moet beginnen bij de gebruiker. Hoe beter en sneller die overtuigd kan worden is een stap in de goede richting om naar een andere manier van verplaatsen te evolueren. Dit mag niet gebeuren op een gedwongen manier anders haken de meeste mensen al op voorhand af.

Blz. 16 Exploitatie periode

Lenora blijft vragen achter een minimaal systeem van nachtbussen en treinen binnen de vervoersregio Antwerpen en zeker in de weekends.

Blz. 24 Districten tram

In de plannota wordt gesteld: "Tussen de districten worden directe tramverbindingen geboden met de nieuwe districtentram".

Wat met de districten Berendrecht-Zandvliet-Lillo en Ekeren-Rozemaai? Dat zijn toch ook al meer dan 50 jaar districten van Antwerpen? Zover we weten is hier geen directe tramverbinding voorzien maar enkel pendelbussen. Misschien dan toch beter tramlijn 1 doortrekken naar deze districten om hier ook zo'n vlotte verbinding te krijgen en de mensen aan te zetten om hun wagen niet te gebruiken.

Blz.55 Wegennetwerk

De logistieke hoofdroutes voor vrachtverkeer bevinden zich voornamelijk aan de noordzijde van Antwerpen waar doorstroming wordt gegarandeerd.

Deze logistieke hoofdroutes zijn eigenlijk doorvoerroutes. Minimaal 75% van al het verkeer rond Antwerpen is doorgaand verkeer. Dus de auto's en vrachtwagens die enkel deze wegen gaan gebruiken gaan de garantie krijgen dat ze op geen enkele manier zullen worden opgehouden. Hoeveel rijstroken gaan we daarvoor moeten voorzien.

Wat ons stoort in dit geheel is dan in heel de beschrijving van al de bijkomende werken om een betere mobiliteit en doorstroming in Antwerpen te realiseren met geen enkel woord beschreven wordt hoe dit alles in harmonie met mens en natuur moet gebeuren. Bijkomende infrastructuur die daarvoor in het noorden van de stad wordt voorzien zal de verkeersstroom nog extra doen toenemen zowel van vracht- als personenvervoer. Dit brengt extra geluidshinder en luchtvervuiling met zich mee in deze toch al zwaar belaste regio door vervoer en industrie. Bij geen enkele maatregel wordt beschreven hoe deze extra impact op de gezondheid van de inwoners zal beheerst worden.

Het kan niet de bedoeling zijn dat de ene regio (stad) ontlast wordt en dat de andere regio (Noorden) extra belast wordt (health-shift).

Citaten over het Openbaar Vervoer

Blz. 12 *Een performant openbaar vervoersysteem*

Blz. 14 *Het OV moet samen met de fiets de ruggengraat van het mobiliteitssysteem vormen.*

Blz. 15 Het A-netwerk:

Dat staat voor een hoogfrequent, snel, comfortabel en betrouwbaar vervoer binnen de vervoersregio Antwerpen

Blz.16 Kwaliteitseisen van het A-net

Betrouwbaarheid:

90% van de ritten vertrekt niet meer dan 2 minuten te laat van een beginhalte, knooppunt of halte. A-net lijnen vertrekken ook nooit eerder van een beginhalte, knooppunt of halte dan in de dienstregeling is aangegeven. Daarnaast zijn er minder dan 2% afgeschafte ritten. De nagestreefde gemiddelde snelheid is 25km per uur.

Lenora: Hoe rijmen we deze betrouwbaarheid met voorgaande uitspraken en doelstellingen. Wat we hier lezen is dat je als reiziger misschien zeker mag zijn dat maar 8% van de bussen en trams op tijd vertrekt of aankomt en dat je nooit zeker bent dat je bus of tram wel rijdt. Het moest er maar juist één van die 2% zijn die net afgeschaft is.

Een gebruiker van openbaar vervoer gaat door een ticket te kopen een contract aan en mag er dus op rekenen dat dit, buiten zeer uitzonderlijke omstandigheden, wordt uitgevoerd. Een gemiddelde snelheid van 25km per uur garandeert dus een reisduur van 1 uur om van uit Zandvliet of Berendrecht de kernstad te bereiken? Dat is dubbel zo lang als 30 jaar geleden.

Dit kunnen toch geen kwaliteitsvereisten zijn van een performant en betrouwbaar OV systeem.

Het OV moet ten alle tijden een gegarandeerde en vlotte aansluiting waarborgen.

Moet dit de trigger zijn om mensen hun verplaatsingen anders te gaan invullen dan nu en te kiezen voor het Openbaar Vervoer in plaats van de auto?

Een tram en bus moeten ten allen tijden voorrang krijgen op elk ander gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd vervoer, het liefst op een eigen rijstrook en vooral door de beïnvloeding van de verkeerslichten hierdoor kunnen we tot een performant en betrouwbaar OV komen.

Hoe wordt de aansluiting tussen de verschillende vervoersmodi, bus, tram en trein, gegarandeerd?

We kijken hier voornamelijk naar de samenwerking en communicatie tussen de NMBS en De Lijn. Dit zijn 2 autonome overheidsbedrijven die in de praktijk eerder tegen dan met elkaar werken.

Dit wordt in deze plannota niet 1.0 besproken terwijl dit belangrijke punt meermaals werd aangekaart op de werkbank.

Met leefbare groeten

Voor LENORA

Boud Jongenelen