

Jef Van Staeyen

omtrent het *Ontwerp van Routeplan van de Vervoerregio Antwerpen*

1. INLEIDING

Op de Ringlandvergadering van 17 juni werd het *Ontwerp van Routeplan van de Vervoerregio Antwerpen* voorgesteld. Het document werd meegegeven.

Ontwerpversie April 2020 (107 pagina's).

Ik weet niet welk proces nu volgt, en in welke mate dit document verder met de bevolking wordt doorgesproken. M.a.w. : zijn er formele overlegmomenten ?

Het is uiteraard uitstekend dat zo'n routeplan wordt opgemaakt, en er staan veel goede dingen in.

Toch geef ik hier graag enkele commentaren.

Die beogen niet het volledige plan, en staan vooral stil bij de aandacht voor de **voetgangers** en bij de aanpak van het **openbaar vervoer**, met name de tram in de agglomeratie.

Eén van mijn vertrekpunten daarbij is dat **verplaatsingen te voet tot een afstand van ongeveer 2 km een belangrijk bijdrage kunnen leveren aan de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk, en aan het verhogen van de leefbaarheid en de levenskwaliteit.**

Als die voetganger gedurende dat kleine halve uur veilig en comfortabel kan stappen, in een aangename omgeving, en daarbij de ene dag een brief kan posten, de andere een brood kan kopen, en weer een andere dag langs de droogkuis kan gaan, dan is die voetganger best "*competitief*", zoals dat heet, en bovendien de enige weggebruiker (sorry : *straatgebruiker* !) die echt voordeel haalt uit de kwaliteit van de aanwezige natuur en architectuur. Zijn interactie met de stad is het grootst.

2. OMTRENT VOETGANGERS

2.1 Er staan enkele mooie dingen in het rapport :

pagina 19 :

- *Voetgangersnetwerken behouden hun belang op louter lokaal niveau maar spelen ook een rol in het behalen van de modal shift.*

Al is de term "*behouden*" erg restrictief, in een strategie die vooruitgang beoogt. Beter zou zijn :

- *Voetgangersnetwerken zijn van groeiend belang op lokaal niveau en voor het behalen van de modal shift.*

pagina 27 :

- *Bestemmingen kunnen zich ook op wandelafstand van de knoop bevinden.*

pagina 29 :

- *Ook het verbeteren van de verblijfskwaliteit op en rond de knooppunten wordt meegenomen.*

pagina 52 :

- *Het veraangenamen van de publieke ruimte voor voetgangers en fietsers — al staat dat weliswaar onder de titel "(boven)lokaal fietsnetwerk" !*
- *Hoe aangenamer de publieke ruimte, hoe meer mensen geneigd zijn om ook langere afstanden te voet af te leggen.*
- *Waardoor fietsers en voetgangers de meest directe routes toegewezen krijgen.*

2.2 Maar wanneer we lezen dat (pagina 52) :

- *In het lokale beleid is het van belang juist die verplaatsingen te voet of per fiets vanzelfsprekend te maken. Zo krijgen voetgangers en fietsers zichtbaar een prominente rol in de kernen.*

Volgt er enkel :

- *Dat moet zich onder andere vertalen in de omvorming van tal van straten tot echte fietsstraten.*

... en worden de voetgangers vergeten.

2.3 Want in feite telt de voetganger niet echt mee. Voorbeelden.**pagina 10 :**

- *Dan betekent dit dat per dag ongeveer één op de vier autotrips moet veranderen in een rit per fiets, per openbaar vervoer of een combirit.*

Dus niet te voet ?!

pagina 14 :

- *Voor die korte verplaatsingen speelt, naast het te voet gaan, de fiets veruit de belangrijkste rol.*

Maar even verder volgt een titel :

- *Kwaliteitssprong voor fiets en openbaar vervoer.*

Dus geen kwaliteitssprong voor voetgangers ?!

Er is ook helemaal geen hoofdstuk over voetgangers, terwijl net zij de onmisbare schakel zijn in heel het vervoerssysteem, zowel als autonome oplossing, enkel te voet (bv. tot ongeveer 2 km), of als essentieel onderdeel van andere systemen of combinaties van systemen (multimodaliteit).

Pagina 11 staat dat *nabijheid de basis is*, maar zonder voetgangers is nagenoeg niks nabij.

Terloops moet er op gewezen, i.v.m. (pagina 29 : "*verdichting rond knopen is een belangrijke voorwaarde*") dat ook openbare parken en pleinen belangrijke elementen van kwaliteitsvolle verdichting zijn. **Verdichting gaat niet enkel om gebouwen.**

2.4 Enkele oriëntaties dreigen bovendien de voetgangers zuur op te breken :

pagina 15 :

- *Bij dat ontvlechten durven we consequente keuzes maken door de hiërarchie van de geïntegreerde netwerken te laten primeren : het interregionale netwerk krijgt prioriteit op het regionale netwerk, het regionale op het lokale, enz.*

Hoe mogen we die prioriteit concreet begrijpen wanneer de ruimte beperkt is (wat vaak voorkomt) ? Betekent dat dat plaats moet geruimd worden voor lange of middellange verbindingen, ten overstaan van lokale verbindingen in dezelfde straat ?

Er staat ook:

- *Gezien de ruimte beperkt is, leggen we meer nadruk op fiets en openbaar vervoer als eerste keuze. Bestaande beleidskaders, zoals deze rond de verkeerslichtenregeling (door AWW en de Stad Antwerpen), kunnen als basis dienen voor de prioritering.*

De voetganger wordt dus gewoon afgevoerd, hij is allesbehalve prioritair. De verwijzing naar bestaande beleidskaders, in uitvoering waarvan momenteel in Antwerpen smalle voetpaden met omwegen worden gerealiseerd, en smeecknoppen op oversteekplaatsen worden geplaatst, laat daarover geen twijfel bestaan.

2.5 Ook andere oriëntaties vergen (zeer) grote waakzaamheid.

pagina 25 :

- *In principe ligt de fietsenstalling zo dicht mogelijk bij de halte.*

Het begrip "*in principe*" is goed, en belangrijk. Want in praktijk moet zo'n halte eerst en vooral voor voetgangers goed en aangenaam zijn, eerder dan voor geparkeerde voertuigen, wat ook hun aantal wielen zij.

pagina 56 :

- *De Vervoerregio Antwerpen neemt de aanbevolen nieuwe standaardbreedtes over om zo de veiligheid te waarborgen op fietsinfrastructuur met steeds meer én meer diverse gebruikers.*

In zijn algemeenheid is dat een zeer gevaarlijke stelling, want infrastructuren worden *altijd* in een bepaalde context, in een bepaalde omgeving geplaatst, met eigen kenmerken en beperkingen, en waar ook andere straatgebruikers zijn.

De vraag stelt zich dan ten koste van wie of wat die standaardbreedtes (en bochtstralen) zullen worden gerealiseerd. (Voorbeeld : Hoe vertalen die aanbevelingen zich in straten als de Bredabaan, de Turnhoutsebaan, de Gitschotellei of de Sint-Bernardsesteenweg ? (schema pagina 58)).

Omdat het verbeteren van de fietsinfrastructuur tot doel heeft bij te dragen tot een verbetering van de *modal split* (minder auto's, en niet minder voetgangers !) **is het**

belangrijk dat de kwaliteit van de voetgangersinfrastructuur daarbij op zijn minst bewaard of, beter nog, eveneens (flink) verbeterd wordt. Maar daarover lezen we niets.

Een norm die slechts één soort straatgebruikers erkent en geen rekening houdt met de omgeving waarin projecten worden uitgevoerd is niet op zijn plaats in een stad.

Een bijkomende vraag moet zijn of ook in deze materie een aanbodgestuurd beleid niet wenselijker is.

pagina 59 :

- *Fietsverbindingen in het centrum van Antwerpen verbeteren met veilige fietsroutes van de rand van de stad tot in het centrum.*

Ook hier zou het nuttig zijn dat die (vlotheid en) veiligheid eveneens voor andere straatgebruikers geldt, en niet ten hunnen koste mag gaan.



(illustratie)

Het ontwerp Routeplan 2030 besteedt nauwelijks aandacht aan voetgangers.

Bij de presentatie op 17 juni werd gemeld dat dat iets voor lokale besturen en initiatieven is.

Op deze wijze dreigt voor de voetgangers te gebeuren wat enkele decennia geleden jammer genoeg voor fietsers geschiedde. Er werd niet over gesproken of geschreven, en dus werd ook heel weinig voor hen gedaan.

Het is zeer belangrijk :

- *dat de kwaliteit van het voetgangersdomein en van de stapverbindingen expliciet als één van de prioriteiten wordt aangeduid,*
- *dat er een hoofdstuk komt omtrent kwaliteitseisen voor het voetgangersdomein, net zoals dat bestaat voor de knooppunten, het openbaar vervoer, de fiets, het wegennet en het vervoer op maat,*
- *dat er bij de maatregelen op andere domeinen zo vaak als nodig gewezen wordt op de mogelijke positieve en negatieve interacties met het voetgangersverkeer, en hoe die eerste versterkt en die twee beheerst kunnen worden.*

3. OMTRENT OPENBAAR VERVOER, en met name TRAMS

3.1 Op pagina 36 (en elders) is er sprake van *stadstrams*... maar die zien we in het document niet meer terug. Ze zijn nochtans zeer belangrijk in een stad als Antwerpen (zie ook hieronder).

3.2 Het schema pagina 36 is niet conform aan het schema pagina 22.

3.3 Maar, veel belangrijker :

pagina 43 : doorstroming in de metrotunnels

- *Het werken op de doorstroming blijft de belangrijkste randvoorwaarde om deze kwaliteitseisen in praktijk om te zetten. Een aantal maatregelen, die in dit hoofdstuk beschreven staan (metro, eigen beddingen, busstroken) zijn daartoe hefbomen.*

Deze stelling gaat voorbij aan de huidige, slechte doorstroming in de metrotunnels zelf, waarvoor (op zijn minst) drie redenen bestaan :

- **Het ontwerp zelf van het metronet**, dat veeleer een ondergronds tramnet is, met talrijke wissels waar verschillende lijnen splitsen of samenkomen (plus enkele keerlussen). Een euvel dat wellicht moeilijk te verhelpen is. [Tenzij misschien door het schrappen van sommige korte verbindingen. Aan het Centraal Station nemen trams 3 en 5 de tunnel tussen noord en west, trams 2 en 6 tussen noord en zuid, en 9 en 15 tussen zuid en west...]
- **De instaprocedure**, waarbij de reizigers hun reiskaartje of abonnement aan de ingang van het tramstel "ontwaarden", wat het instappen aanzienlijk vertraagt.
- **De halteringsprocedure**, waarbij er aan het overigens (zeer) lange perron slechts één tramstel halteert, en het volgende pas aanrijdt wanneer het vorige goed en wel (en ver) vertrokken is. Het moet mogelijk zijn twee tramstellen terzelfdertijd aan eenzelfde perron te ontvangen, én de reizigers daarbij goed op tijd te melden welke tram op welke helft (*a* of *b*) gaat halteren (zodat er niet heen en weer wordt gelopen).

3.4 Vragen kunnen gesteld worden bij:

- **pagina 45 : metro-ondertunneling van Ring in Berchem? (punt E)**, met het risico dat de tram/metro erg diep komt te liggen, en grote stap-afstanden nodig zijn om van het tram/metro-perron het straatniveau of het treinperron te bereiken. (Zoals dat momenteel het geval is in station Diamant.)
- **nieuwe tunnel (Centraal Station-Groenplaats-Zuid) (punt A)**

Pagina 48 wordt dat laatste toegelicht :

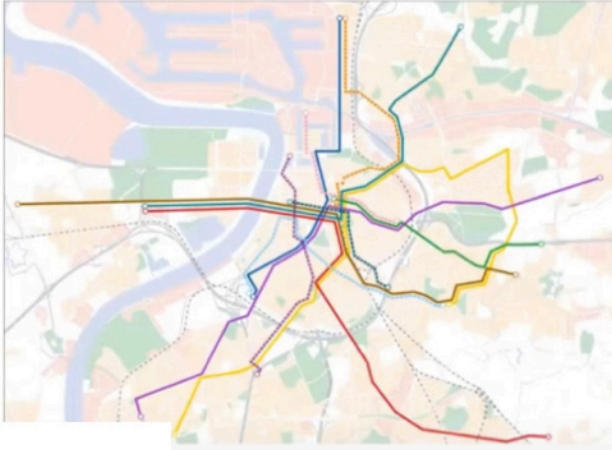
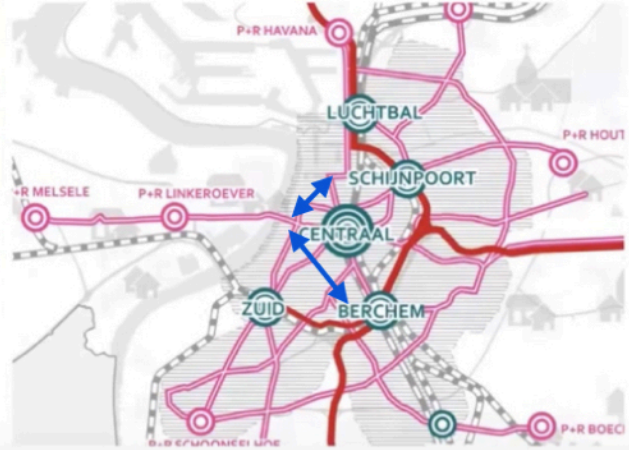
- *Daarnaast is bijkomend onderzoek nodig naar een nieuwe tunnelverbinding vanaf het huidige premetrostation "Astrid" via de binnenstad tot aan het interregionale knooppunt Zuid. De noodzaak voor een dergelijke verbinding is velerlei. De voornaamste daarvan zijn het wegwerken van de huidige capaciteitsproblemen op de enige tramverbinding tussen "Astrid" en "Groenplaats" en het beter verbinden van het zuidelijke deel van de Vervoerregio met het Antwerpse stadscentrum en de knoop Antwerpen-Centraal. Uit het oogpunt van de lijnvoering zijn meer doorgaande verbindingen mogelijk van het A-net. Het betreft dan veelal verbindingen die niet via de Leien kunnen worden getrokken omdat men ook daar de grens van het maximaal aantal trampassages bereikt heeft. De ingebruikname van de bestaande premetro tunnel onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat geeft hiervoor een belangrijke aanzet.*

De term *onderzoek* is voorzichtig, maar ook bij de begin-argumentatie rijzen vragen.

(1) In verband met *"de huidige capaciteitsproblemen op de enige tramverbinding tussen "Astrid" en "Groenplaats" "* werd reeds gewezen (zie hierboven, punt 3.3) op de huidige slechte benutting van de capaciteit. Enkele beheersmaatregelen kunnen wonderen doen om de capaciteit op te drijven.

(2) Als er meer vraag is naar capaciteit omwille van de plaatselijke bediening, kan de vraag niet ontweken worden of het niet nuttig en aangenaam is opnieuw een stadstram op De Keyserlei, Teniersplaats, Leysstraat, Meir, Meirbrug te laten rijden, met ook een bijkomende halte halverwege Opera en Meir (halverwege een afstand van 700 meter moet dat in dergelijke stedelijke omgeving mogelijk zijn). In de jaren '60 werd de tram ondergronds gebracht (en werden daarbij haltes afgeschaft) omdat de Meir toen vol auto's stond. Die auto's zijn er niet meer.

(3) Als het nodig is meer mogelijkheden te bieden voor de reizigers uit het zuiden en zuidoosten van de agglomeratie, is het merkwaardig, nee zelfs nefast, de huidige tramlijnen 4 en 7 af te schaffen, die voor de reizigers uit dat deel van de agglomeratie een toegang tot de Groenplaats en de Oude Stad bieden, zonder de as Centraal Station-Groenplaats te bezwaren (terwijl diezelfde reizigers de lijnen 2, 6, 9 en 15 kunnen kiezen als ze wél naar het station willen rijden). Zo lijkt het er op dat men een probleem creëert (meer reizigers via het Centraal Station) om het daarna met veel grotere middelen op te lossen. [Men zou er overigens beter aan doen óók de reizigers uit het noorden van de agglomeratie een directere toegang tot de Groenplaats en de Oude Stad te bieden, complementair met de verbinding met het Centraal Station waarover ze beschikken via trams 1, 2, 3 en 6.]

VERVOERSPLAN 2021 tramnet**ROUTEPLAN 2030** tramnet

missing links in het RoutePlan 2030 die de as van Centraal Station naar Groenplaats kunnen ontlasten, en die in de huidige lijnen-infrastructuur wel bestaan (trams 4 en 7; en "70")

illustratie

De tramlijnen 4 en 7 zorgen momenteel voor bereikbaarheid van de Groenplaats en de Oude Stad voor inwoners van het zuiden en het zuidoosten van de agglomeratie — en lijn 70 deed dat, samen met lijn 7 in zekere zin ook, voor het noorden, zonder de as Centraal Station - Groenplaats te belasten.

Door deze lijnen af te schaffen creëert (of op zijn minst versterkt) men het probleem van de verzadiging van de as Centraal Station - Groenplaats dat men met zware investeringen wil oplossen.

(4) Om diverse redenen zitten de Antwerpse "pre-metrolijnen" diep onder de grond, met lange looptijden in ongezellige stations tot gevolg. De eventuele tijds winst door een snellere tram (zie hoger) gaat snel verloren in de tijd die nodig is om van het perron het straatniveau te bereiken, of andersom.

Voor mensen die blijvend of tijdelijk moeilijk te been zijn — ouderen, mensen met een handicap, mensen met kinderen, of met een reiskoffer — is dat bovendien zéér penaliserend. (De toegang tot een moderne tram via een perron op straatniveau is kinderspel in vergelijking met het gebruik van roltrappen en liften.)

(5) Als men ook "aan de Leien de grens van het maximaal aantal trampassages bereikt heeft", ligt dat wellicht minder aan het aantal trams (er rijden momenteel, op het spitsuur, 14 trams per uur in elke richting : 7 tramstellen van lijn 1 en 7 tramstellen van lijn 10), dan aan de wachttijden ten overstaan van het overstekende autoverkeer (Mechelsesteenweg, Anselmostraat, Brederodestraat, etc.). Daarbij gaat men voorbij aan het feit dat een verhoging van het tramaanbod past in een plaatje met een verlaging van het autoverkeer. Die verlaging zal trouwens nodig zijn, wil men de fietsers en de voetgangers voldoende ruimte geven, bijvoorbeeld op de Mechelsesteenweg of op de Plantin en Moretuslei, waar dat vandaag (of zelfs morgen, na de nu in uitvoering zijnde werken) geenszins het geval is.

4. TOT SLOT dient eraan herinnerd :

- dat er terecht ook aandacht is voor de fietsinfrastructuur in de stad, maar dat diezelfde aandacht ontbreekt voor *voetgangers* "infrastructuur" en voor *stadstrams*.
- dat er weinig aandacht is voor het terugdringen van het autoverkeer in de stad, dat nodig en mogelijk is om voetgangers, fietsers en stads- en andere trams de nodige ruimte te geven.

Berchem, 23 juni 2020