

Geacht lid van het Vlaams Parlement
Geacht lid van de Antwerpse gemeenteraad

Op donderdag 19 oktober 2023 stelde Vlaams mobiliteitsminister Lydia Peeters in de commissie mobiliteit van het Vlaams Parlement een plan van aanpak en een uitvoeringsplan voor, dat Lantis op haar vraag opgemaakt heeft voor de bereikbaarheid van Antwerpen de komende jaren. Het plan bevat onder meer minderhindermaatregelen en nieuwe openbaarvervoerlijnen die Antwerpen vanaf 2026 bereikbaar moeten houden tijdens de bouw van de Oosterweelverbinding. De directie van De Lijn, naast de reizigers toch de eerst betrokkene, was van deze 'aankondiging' simpelweg niet op de hoogte. Onbegrijpelijk! Voor zover we weten, is de organisatie van het stads- en streekvervoer een opdracht die uitsluitend toegewezen is aan De Lijn en de vervoersregio's. Waarom passeert de minister de Vlaamse Vervoersmaatschappij en geeft ze de opdracht voor de opmaak van een uitvoeringsplan aan Lantis?

TreinTramBus wil de puntjes op de i zetten.

De reizigersvereniging juicht elke verstandige en echte minderhindermaatregel toe. Maar minister Peeters neemt hier en daar een loopje met de werkelijkheid en misleidt met haar aankondigingspolitiek opnieuw de samenleving én het Vlaams Parlement. Doet de minister dat bewust of is het een gebrek aan dossierkennis?

- In **2026** zouden er twee tramlijnen in bedrijf moeten zijn: enerzijds naar het Universitair Ziekenhuis Antwerpen (UZA) in Edegem en anderzijds van Schijnpoort via de Bisschoppenhoflaan naar Wijnegem. Volgens experts en ingenieurs een onmogelijke missie. Het studiewerk daarvoor en de tracékeuze moeten immers nog beginnen. Nadien nemen procedures, inspraakrondes, mogelijk beroep, afleveren van vergunningen enz. veel tijd in beslag. Vervolgens volgt de aanbesteding en toewijzing. Pas dan kan de spade in de grond. Dat lukt nooit binnen drie jaar. Als alles vlot loopt én het geld voor de bouw en de exploitatie er is (!), zou 2030 haalbaar kunnen zijn.
- Dat geldt eveneens voor een volwaardige districtenlijn, een tangentiële lijn die de oostelijke districten van Antwerpen met elkaar moet verbinden. Alleen, het tracé dat de minister en Lantis voorstellen, beantwoordt niet aan die doelstelling omdat het voorgestelde tracé veel te dicht tegen het stadscentrum loopt en daardoor de beoogde functie niet kan vervullen.
- De afwerking van de tramtunnels onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat, inclusief twee stations, werd al enkele malen aangekondigd. In 2023/2024 wordt deze ov-infrastructuur in gebruik genomen, luidde tot voor kort het officiële discours. Quod non. De recentste 'aankondiging' spreekt van 2026. Kan Antwerpen daarop rekenen? Er is immers nog geen enkel contract aanbesteed of toegewezen.
- Zonder enige schroom zegt minister Peeters dat de 58 trams die bij het Spaanse CAF voor Antwerpen werden besteld en in aflevering zijn, bestemd zijn voor de uitbreiding van het tramnet. Correct is dat deze trams de meer dan 55 jaar oude, defectgevoelige en oncomfortabele PCC-trams vervangen. Het gaat dus niet om extra capaciteit.

- Minister Peeters en Lantis willen in 2026 weer reizigerstreinen op het oosterringspoor. Vlaanderen is daarvoor helemaal niet bevoegd. Vlaanderen zou zo'n project wel mee kunnen financieren. Personenvervoer op het oosterringspoor heeft maar zin met nieuwe treinstations Schijnpoort en Stenenbrug, die perfect op de passerende tram- en buslijnen aansluiten. Maar die stations staan (nog) niet in de plannen van de NMBS en Infrabel. TreinTramBus is wel voorstander van reizigersverkeer op het ringspoor, maar 2026 is totaal onrealistisch als startdatum.

De door minister Peeters voor 2026 aangekondigde minderhindermaatregelen zijn slechts op langere termijn realiseerbaar. Onder voorwaarde dat hiervoor geld voorzien is. Daar heeft Antwerpen in 2026 niks aan, de reizigers evenmin.

In 2026 zullen we wellicht met méér dan met minder hinder moeten rekenen. Dat jaar begint met twintig (!) jaar vertraging de renovatie van premetro-as Belgiëlei – Centraal Station – Groenplaats – Linkeroever. Die werken zijn hoogdringend nodig, maar vandaag is **geen eurocent** voor deze dringende renovatie beschikbaar. De volgende Vlaamse regering moet die middelen dus begroten. Zal ze dat ook daadwerkelijk doen? Om de kosten te beperken wil De Lijn de tramverbinding tussen beide Scheldeoevers vier maanden sluiten. Dat zal (te) veel extra hinder opleveren. TreinTramBus kan aantonen dat de trams, weliswaar met beperkingen, kunnen blijven rijden. Dat kost wel meer, maar het levert minder hinder op. Vergeleken met de factuur voor het autoproject Oosterweel, die inmiddels naar 14 miljard euro (!) klimt, zijn die hogere kosten verwaarloosbaar.

Wenst Vlaanderen nog steeds een modal split van 50/50? Zo ja, dan wordt het de hoogste tijd om fors te investeren in het jarenlang ondergefinancierde stads- en streekvervoer. In een interview met Gazet van Antwerpen (21 oktober 2023) sloeg directeur-generaal Ann Schoubs van De Lijn spijkers met koppen. Ze stelde onomwonden dat De Lijn al minstens twee legislaturen het slachtoffer van een verrottingsstrategie is. Het tij moet dringend gekeerd worden, want zonder De Lijn en zonder openbaar vervoer komt er in Antwerpen en bij uitbreiding in heel Vlaanderen geen modal shift. Het zou de minister in die context sieren een krachtadig beleid pro openbaar vervoer te voeren.

Met vriendelijke groeten

Peter Meukens
Voorzitter TreinTramBus