Minder hinder

In het kader van de Minderhinder maatregelen wordt de ingebruikname van de open helling Turnhoutsepoort voorgesteld. Deze open helling zou tegen 2018 operationeel kunnen zijn om bij te dragen aan de doelstelling om 28.000 auto’s uit de spits te houden tijdens de werken aan het Masterplan (o.a. Oosterweel).

In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering wordt gewezen op het belang van een aantrekkelijk openbaar vervoer met o.a. optimale frequenties en een concurrentiële snelheid (door o.a. betere tramlijnen). Ook de verknoping van netwerken wordt onder de aandacht gebracht. Wat de investeringen van De Lijn betreft is er aandacht voor een vlotte doorstroming en een stedelijk en voorstedelijk netwerk. Bijkomende investeringen in traminfrastructuur waar een meerwaarde aantoonbaar is zijn wenselijk (nieuwe tramlijnen en ingebruikname van premetrokokers).

In zijn beleidsverklaring werkt de minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn deze principes verder uit. Hij legt een bijkomende focus op woon-werk- en woon-school-verkeer en voert het begrip combimobiliteit in.

Het mobiliteitsplan van de stad Antwerpen borduurt hierop verder en wijst op het specifieke belang van een aantal grootstedelijke tramlijnen en sneltrams tussen de rand en de stad.

De ingebruikname van de openhelling aan het Foorplein wordt als een strategisch project naar voor geschoven.

Vervolgens is er de taakstelling “Antwerpen bereikbaar” om vanaf 2018 – 28.000 auto’s uit de spits te houden. Met het ondergronds brengen van tram 10 zal het gebruik ervan toenemen en een grote bijdrage leveren als minder hinder maatregel. De afgelopen twee decennia werd de grootste groei van het (stedelijk) openbaar vervoer gerealiseerd door de uitbouw van het metronetwerk. Ondergrondse exploitatie garandeert een vlotte doorstroming van de voertuigen en korte reistijden voor de klanten. Momenteel is de eerste as volledig in gebruik: in iedere vertakking rijden vandaag 24 tot 32 trams per uur (die steeds meer klanten vervoeren).

*Infrastructuur + verhogen aanbod*

Binnen het project Brabo 2 wordt de open helling Leien (naar het zuiden) in gebruik genomen op   
1 januari 2017. Het station Opera wordt vanaf 1 januari 2018 op alle niveaus operationeel.

Het hele traject (blauwe lijn op de figuur) is dus beschikbaar vanaf 1 januari 2017 incl. het kruisstations Astrid en later Opera (1 januari 2018).

De efficiëntie van bovenstaande investeringen (Reuzenpijp, open helling Leien en stations Astrid en Opera) kunnen sterk worden verhoogd door bijkomend te investeren in het ondergronds brengen van tramlijn 10 vanuit Wijnegem. De ruwbouw daartoe ligt klaar als een korte vertakking op de Reuzenpijp. De tunnel en de bestaande open helling aan de Turnhoutsepoort moeten hiervoor worden afgewerkt (rode lijn ‘project Turnhoutsebaan’ op de figuur). Deze maatregel verdubbelt het aanbod in de Reuzenpijp en op Leien Zuid.

Reizigers met bestemming kernstad kunnen in de kruisstation **Astrid** en later ook in **Opera** overstappen op de tram richting linkeroever. Aangenomen wordt dat met de reistijdwinst via de metro en de Leien er geen bijkomende reistijd moet voorzien worden voor tram 10 en bijgevolg geen bijkomende personeelskost (wel kilometerkost).

*Voordelen*

De effecten van deze bijkomende ingreep zijn legio:

* de reistijden vanuit Wijnegem worden gevoelig verkort
* de toevoeging van tram 10 verdubbelt de frequentie in de Reuzenpijp
* tram 10 wordt samen met tram 8 afgebogen richting Leien-Zuid om daar de broodnodige bijkomende capaciteit te bieden

*Verhogen aanbod:*

Het Masterplan Antwerpen voorzag in de aankoop van bijkomende trams voor het in gebruik nemen van de nieuwe spoorinfrastructuur. De levering van deze trams is gestart in mei 2015. In het voorjaar van 2016 zullen 10 xxl- trams (45m) en 28 xl- trams (30m) geleverd zijn. Met het inzetten van deze voertuigen, bij een ongewijzigde lijnvoering, geeft dat vanaf september 2016 een capaciteitsuitbreiding van +/- **1.900** plaatsen tijdens één spitsuur.

Vanaf begin 2017 worden ter vervanging van de PCC (15m) nogmaals 14 xxl- trams (45m) en 10 xl- trams (30m) geleverd. Met het inzetten van deze voertuigen, bij een ongewijzigde lijnvoering, geeft dat vanaf december 2017 een bijkomende capaciteitsuitbreiding van +/- **1.500** plaatsen tijdens één spitsuur of samen **3.400** plaatsen.

*Busaanbod Noord- Oostelijke corridor*

Met het in gebruik nemen van de traminfrastructuur Brabo 2 (Eilandje en Noorderlaan) en tijdens de werken OWV zal het busaanbod niet worden afgebouwd. Om voldoende capaciteit te kunnen bieden in het gebied waar de werken worden uitgevoerd zal tussen Schoten en het centrum van de stad A bus 640 worden versterkt. Belangrijke randvoorwaarde is het nemen van doorstromingsmaatregelen op de Ringlaan, Maantjessteenweg en Lambrechtshoekenlaan.

*Extra tramaanbod op hoofdstructuur*

Op dit ogenblik rijden in de metro 32 trams per uur. Om de capaciteit nog verhogen kan bv. de frequentie met (maximum) 8 ritten per uur worden verhoogd. Indien deze keuze gemaakt wordt zijn er ook extra chauffeurs en dus bijkomende personeelskosten. Een andere mogelijkheid is het inzetten van nog grotere trams.

Gekozen werd om de 30m trams te koppelen. De lijnen die hiervoor in aanmerking komen zijn:

* tram 3 = Merksem – Linkeroever
* tram 10 = Deurne – Bolivarplaats

bijkomend plaatsaanbod (aan huidige frequentie):

* tram 3 = Merksem – Linkeroever
  + per uur 8 X 175 = 1400 extra plaatsen (zonder verhogen personeelskost)
* tram 10 = Deurne – Bolivarplaats
  + per uur 8 X 175 = 1400 extra plaatsen (zonder verhogen personeelskost)

Voor de beide lijnen samen moeten 56 – 30m trams aangepast worden met een koppeling. Met het maken van deze keuze moet ook rekening gehouden worden met de dubbele kilometerkost.

Voor de duidelijkheid vermelden wij dat dit niet wil zeggen dat er opnieuw bijkomende trams geleverd worden maar dat het om het herschikken van het wagenpark zal gaan. Het inzetten van gekoppelde 30m trams zal stapsgewijs gebeuren en i.f.v. de vervoersvraag.

Noodzakelijk investeringen op korte termijn

Tramkoppelingen

* tram 3 = 30 koppelbare trams 12.000.000 €
* tram 10 = 26 koppelbare trams 10.400.000 €

Infrastructuur

* openhelling Turnhoutsepoort (raming systematiek Livan 1)
  + eindtotaal m.i.v. 5 % studies en 15% onvoorziene kosten 8.400.000 €
* Zwijndrecht aanpassen halten (in het wegdek) voor 60m-tram 15.000 €
* keerlus Zuid voor 60m-tram (raming systematiek BAM 26/02/2009)
  + eindhalte + dienstlokaal 675.000 €
* keerlus Merksem uitbreiden voor 60m-tram (raming systematiek linkeroever tram 9) 190.000 €
* vervangingsinvestering spoor + bovenleiding Reuzenpijp (raming systematiek Livan 1) 17.335.275 €

Bijkomende exploitatiekost (jaar)

* bus 640 als minder hinder aanbod 2.891.000 €
* busaanbod Noord- Oostelijke corridor niet afbouwen tijdens de werken 2.600.000 €

In gebruik nemen traminfrastructuur Brabo 2 (jaarlijks)

* tram 6 (Havana) 900.000 €
* tram 7 (Rijnkaai) 900.000 €
* tram 7 (Havana) 2.925.000 €

Totaal

* Investering 49.015.275 €
* Exploitatie\* 10.216.000 €

\*Na het beëindigen van de werken zal het exploitatieaanbod en de kost wijzigen.