

# een twee-sporen-aanpak voor het openbaar vervoer in Antwerpen

**H**et Antwerpse tramnet is er slecht aan toe. Het biedt geen aantrekkelijk aanbod voor de verplaatsingen in en naar de stad. De trams rijden traag, ze bieden onvoldoende capaciteit, betrouwbaarheid en comfort, en meerdere delen van het net zijn voor lange tijd onbruikbaar, omdat er straatwerken worden uitgevoerd — of zullen-worden-uitgevoerd — en/of omdat de sporen versleten zijn. De oudste tramtunnel (of "*pre-metro*"), van Linkeroever via Groenplaats, Meir en Centraal Station tot aan de Belgiëlei en de Mercatorstraat, is dringend aan zware werken toe, en zal daarom gedurende meerdere maanden gesloten worden, zonder dat er een volwaardig alternatief bestaat. Onderwijl heeft de Vervoerregio een vervoerplan goedgekeurd, waarin gepleit wordt voor bijkomende tramtunnels onder de stad.

De reizigersvereniging TreinTramBus pleit voor een drastische verhoging van de investeringsmiddelen, zodat achterstallig onderhoud snel kan worden uitgevoerd, en bijkomende tramlijnen (verlengingen en nieuwe lijnen) kunnen worden gebouwd, én voor weinig kostende maatregelen (doorstroming, informatie...) die de exploitatiekosten kunnen verlagen en de tram weer aantrekkelijk maken.

Dat is nodig, meer dan nodig, maar onvoldoende. De huidige discussie draait teveel rond de vraag hoe ver de cursor moet worden geduwd, van weinig naar veel investeringen, waarbij het bestaande tramnet onvoldoende in vraag wordt gesteld. Dat is minder erg wanneer het over beperkte verlengingen, betere doorstroming of betere overstapmogelijkheden gaat — de *goedkopere*, maar wel noodzakelijke verbeteringen van het tramnet — maar bijzonder jammer wanneer zware investeringen worden voorgesteld — wat de Vervoerregio doet —, bestudeerd — wat De Lijn doet — en vervolgens misschien worden uitgevoerd, wanneer die investeringen voortbouwen op de kenmerken en vooral gebreken van het vijftig jaar oude ondergrondse tramnet van Antwerpen.

**B**ij het ontwerp en de bouw van het Antwerpse pre-metronet (vanaf 1970) heeft men meer aan beton en staal dan aan trams of metro's en reizigers gedacht. Men heeft het toen bestaande tramnet met enkele wijzigingen 10 tot 20 meter de Antwerpse ondergrond in geduwd, de wissels behouden en de kruispunten door hellingen vervangen, waarbij de ene lijn boven de andere gaat, het aantal haltes gehalveerd, en smalle en (al bij al korte) trams door brede tunnels naar lange perrons in diepe stations laten rijden. Zodra er "veel" reizigers zijn loopt alles vast. Dan geraakt wie in de tram zit of staat staat nauwelijks naar buiten, en wie op het perron staat niet naar binnen. Dan kan de halterende tram niet tijdig vertrekken, en moet een aankomende tram wachten eer hij aan de beurt is. Zodat die grote tunnel met die kleine trams snel *verzadigd* is... En men overweegt met dezelfde kenmerken nog een tunnel te bouwen.

In dat slecht lopende ondergrondse tramnet:

- hebben we twee halve west-oost-verbindingen: van Linkeroever naar "Centraal station" en van "Centraal station" naar Deurne.
- hebben we weldra twee concurrerende verbindingen tussen Astrid en Schijnpoort, op relatief korte afstand tot elkaar. Langs de straat gemeten is de afstand tussen het toekomstige station Stuivenberg en het bestaande station Handel korter dan de afstand tussen de stations Meir en Opera (550 m i.v.t. 670 m). En ook het toekomstige station Sint-Willibrordus ligt op gelijkaardige afstand (620 m).
- wordt de capaciteit van de oostelijke halve as (Reuzenpijp) beperkt door de aansluiting op de Frankrijklei en op de keerlus Astrid. Wat samen met de zogezegde verzadiging van de Meiras en het autoverkeer in de Nationalestraat als argument wordt gebruikt om een nieuwe tunnel te maken.

**E**r mag echter wel eens bekeken worden op welke manier we de bestaande infrastructuur beter kunnen gebruiken, daarbij niet aarzelend sommige bestaande stukken tunnel buiten gebruik te stellen (of zelfs af te breken), en andere stukken aan te passen of uit te breiden.

Er zijn heel veel mogelijkheden. Ik geef er enkele:

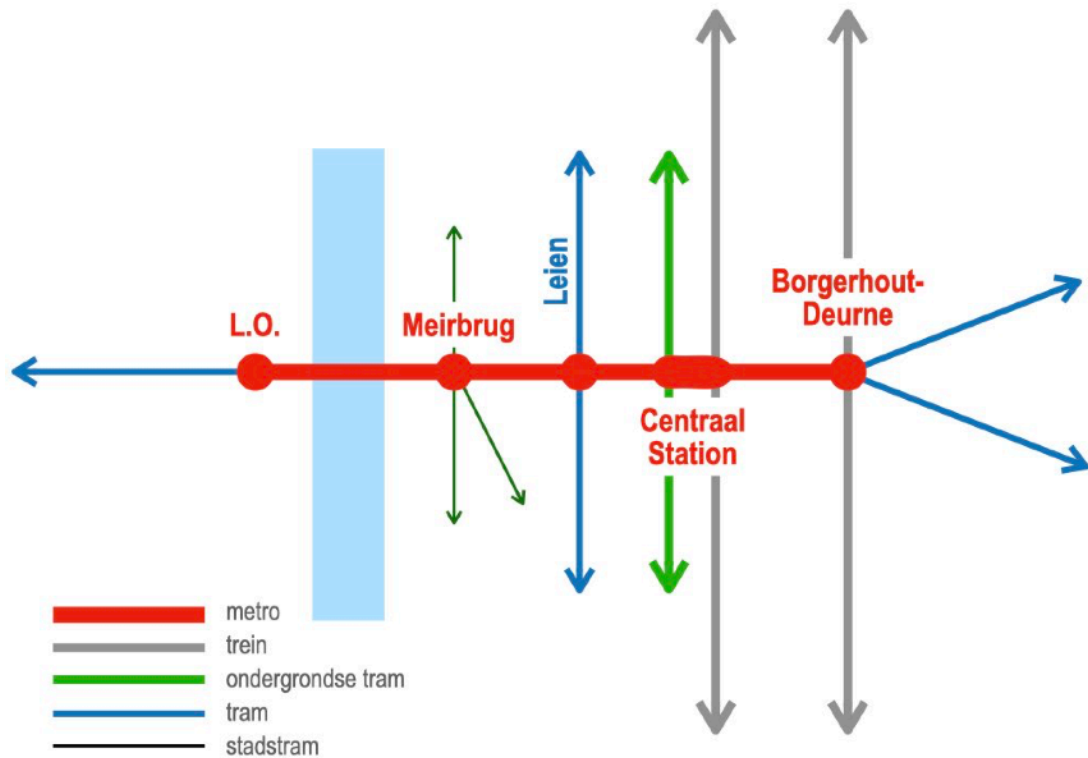
#### **mogelijkheid 1:**

De twee halve oost-west-assen worden afgekoppeld van de rest van het tramnet en met elkaar verbonden. (Dat vergt inderdaad ook zware infrastructuurwerken.) Daarin komt een volwaardige metrolijn van Linkeroever tot ergens tussen Borgerhout en Deurne. Aan beide terminussen komen er hoogwaardige overstapstations tussen metro en tram en bus (en trein, met het ringspoor). Deze echte metrolijn kan worden gebruikt door brede en tot 60 (of zelfs 90) meter lange metrostellen met brede deuren, die met korte stoptijden op normaalspoor rijden.

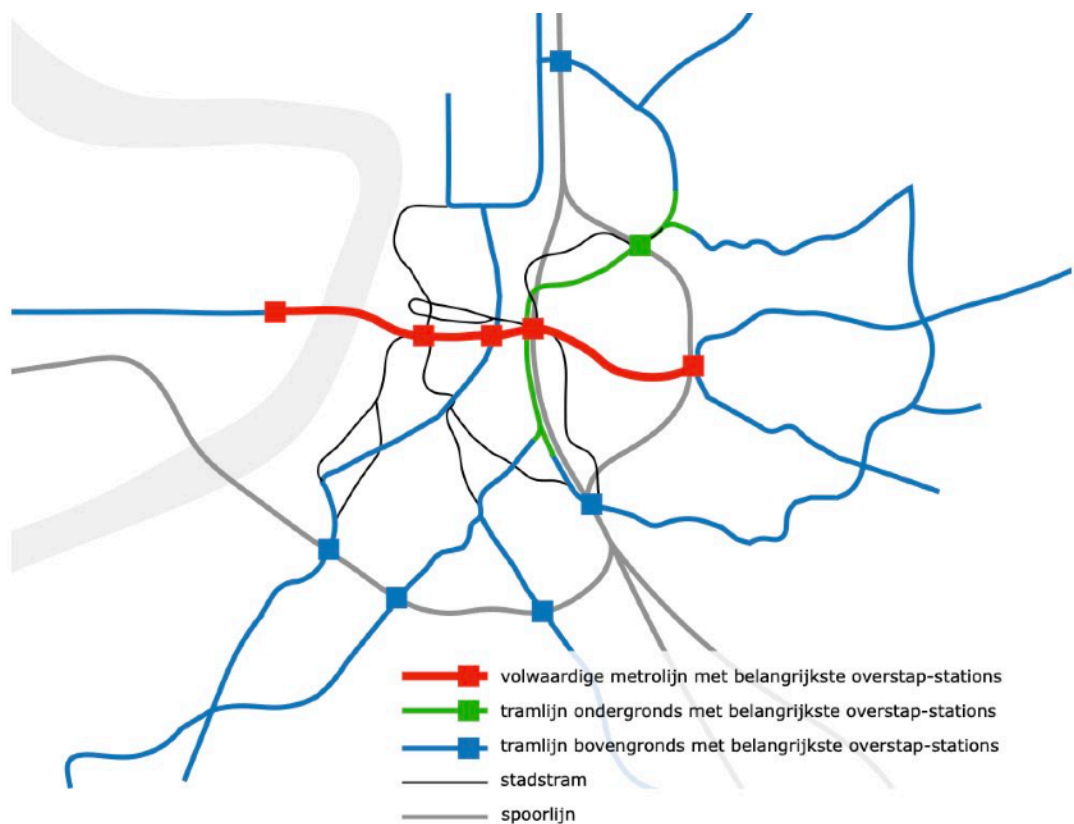
Een andere optie voor die centrale lijn van Linkeroever naar Borgerhout/Deurne kan een volautomatische metro zijn, met een zeer hoge frequentie. [Op de belangrijkste lijn van de volautomatische metro van Rijsel/Lille is er op het spitsuur elke 66 seconden een metro van klein formaat, die een gemiddelde commerciële snelheid van 34km/u haalt.] In dat geval is het niet nodig zeer lange metrostellen te bouwen. Ook overstappen wordt makkelijker aanvaard wanneer één van de twee vervoersmiddelen zeer hoogfrequent en bedrijfszeker is. De wachttijd is nauwelijks langer dan voor een lift of een verkeerslicht.

Zowel de oplossing met brede, lange en makkelijk toegankelijke "traditionele" metrostellen als die met kleine, volautomatische metro's als in Rijsel kan capaciteiten bieden die vele malen hoger zijn dan de bestaande ondergrondse trams. Ook het comfort en de betrouwbaarheid kunnen er heel veel bij winnen.

Aansluitend op die sterke oost-west-metro zijn er dan in "noord-zuid-richting": (1) de "stadstram"; (2) de tram op de Leien; (3) de traditionele ondergrondse tram of zogenaamde pre-metro (van Plantin naar Schijnpoort); (4) het ringspoor. De oost-westverbindingen gebeuren vooral door één zware metro-lijn, de noord-zuidverbindingen door "pre-metro", tram en trein.



*Principe-schema van een volwaardige oost-west metro-as met knooppunten*



*Mogelijke uitwerking van het principe-schema.*

*Let wel: Uiteraard kunnen in dit kader ook de bovengrondse tramlijnen hertekend worden.*

## **mogelijkheid 2:**

Er komt een scheiding in exploitatie tussen *enerzijds* de ondergrondse lijnen en de brede vrije trambanen, en *anderzijds* de smalle trambanen (al dan niet "vrij"). Op de eerste reeks komen bredere trams met bredere deuren (allicht, maar niet noodzakelijk, op bredere sporen). Denk bv. aan de trams die in Straatsburg rijden. Dit veronderstelt wel dat de exploitatie en soms het sporennet hertekend wordt, en brede versus smalle tramlijnen zoveel mogelijk ont-weven worden. Is het niet voor de sporen, dan wel voor de perrons. De toegangshellingen tot de tunnels moeten verbreed worden, en sommige straten (bv. Belgiëlei en Jan Van Rijswijcklaan) vragen wellicht creatieve oplossingen.

[Ter vergelijking: De Franse middelgrote stad Caen heeft in *anderhalf jaar tijd* (januari 2018 - juli 2019) haar volledige tramnet vernieuwd. Gedurende vijftien jaar, van november 2002 tot december 2017, reden er geleide bussen met een centrale rail en bovenleiding. Omdat het systeem niet voldeed werden die rails opgebroken en door normaalspoor vervangen.]

## **mogelijkheden 3 etc.:**

*Er zijn zeker nog talrijke andere mogelijkheden.*

## **mogelijkheid 4:**

Het kan echter ook zijn dat uit het noodzakelijk onderzoekswerk blijkt (vervoersvraag + ambitie + capaciteit) dat de prioriteiten elders liggen, en dat voorrang moet gaan naar een sterke districtenlijn, met:

- een tramtunnel onder de treinsporen naar Lier en naar Mechelen,
- een tramverbinding, boven of onder het Albertkanaal, tussen het noorden van Deurne en het noorden van Merksem.

**B**egrijp me wel. Dit is geen pleidooi voor de ene of de andere voorgestelde oplossing. Daar gaat het hier niet om. **Wat wel belangrijk is, is dat een proces wordt opgestart dat, vertrekkend van de vervoersvraag en van de openbaar-vervoer-ambitie het bestaande netwerk en de onderliggende technische keuzes in vraag stelt, en vernieuwende projecten onderzoekt en ter discussie stelt.**

Tezelfdertijd aandacht hebben voor oplossingen op korte termijn én nadenken over ingrijpende aanpassingen en investeringen op middellange termijn is een **tweesporenbeleid** voor een beter openbaar vervoer in Antwerpen. Maar je kan het ook het **verzetten van een belangrijk wissel** noemen.

Jef Van Staeyen, februari 2024, aangepast juli 2024