

# Tramnetwerk: gelijkgronds in Basel versus ondergronds in Antwerpen

## Zware Antwerpse ‘ondergrondse’ investeringen verhogen tramgebruik niet

MARC BROECKAERT, DIRK CLAES, LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND)  
EN JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND) - MET DANK AAN OV-JOURNALIST HERMAN WELTER

De doelstelling van de overheid is een daadwerkelijke verandering in de vervoerwijzekeuze (modal shift) ten voordele van tram, bus en de actieve verplaatsingswijzen<sup>1</sup>. De vergelijking tussen de ontwikkeling van het (voor)stedelijke openbaar vervoer (OV) in Basel en in Antwerpen in de voorbije halve eeuw kan de Vlaamse overheid alvast inspireren om in de komende jaren doeltreffend in de Antwerpse tramlijnen te investeren.

### STADSTRAM VERSUS PREMETRO

In dezelfde periode waarin Basel de bouw van tramtunnels afwees (zie pagina 20 in dit nummer), werd in Antwerpen de traminfrastructuur tussen Groenplaats en Centraal Station ondergronds gebracht (tussen 1970 en 1975). Korte tijd na de inwijding van die tramtunnel werd de Meir autovrij: de tram had eigenlijk gewoon gelijkgronds door de winkelpromenade kunnen blijven rijden<sup>2</sup>. Denk aan de Bahnhofstrasse in Zürich.

### ‘TEGEN METRONET’

Toenmalig Antwerps schepen Bob Cools verklaarde in 1974: “Op een mooie dag kwamen de premetrokredieten en begon men met de uitvoering van de in de jaren zestig getekende plannen. Zonder dat het stadsbestuur ook maar enige vorm van inspraak had gekregen. Wij stellen voor na 1980 te stoppen met de premetro en de trams gewoon bovengronds te laten. Antwerpen wenst geen metronet maar een aangepast tramnet<sup>3</sup>.”

### GEEN BETON, MÉÉR REIZIGERS

In Basel steeg het aantal tram- en busreizigers van 108 miljoen in 1969 naar 129 miljoen in 1973 (registratie door telapparaat). In Antwerpen daalde het aantal stadsbus- en tramreizigers van 50 miljoen in 1969 naar 43 miljoen in 1973 (ontwaardingen en ramingen).

In de periode 1963-1984 gaf de toenmalige (nationale) dienst Bevordering Stedelijk Vervoer alleen al in Antwerpen 23 miljard BEF uit aan betonnen constructies, ontegeningen en herstel van

de wegen (niet aan rollend materieel). Voor die prijs beschikte Antwerpen in 1984 over een kleine 3 km ondergrondse traminfrastructuur en verscheidene kilometers tunnel die nog niet op het gelijkgrondse tramnet konden worden aangesloten. Toen werd de opening van die ongebruikte tramtunnels nog in 1990 gepland. Het werd 1990 voor de Brabotunnel onder de Schelde naar Linkeroever; 1996 voor het baanvak Centraal Station–Sportpaleis en 2015 voor de Reuzenpijp onder de Turnhoutsebaan. Het zal ten vroegste 2026 worden voor de ondergrondse as Kerkstraat–Pothoekstraat en de opening van de premetrostations Morckhoven en Drink.

### AANBODSUITBREIDING ÉN VOORDELTARIEVEN LONEN

In de vijf grootste Belgische steden werd in de periode 1963-1984 112 miljard BEF (in courante prijzen) geïnvesteerd om tramlijnen ondergronds of op viaducten te laten verlopen (zie grafiek rechts). Een zo zware financiële inspanning zou op een bepaald ogenblik een wezenlijke sprong voorwaarts van het OV-gebruik moeten te zien geven. Dat is niet het geval. Tussen 1963 en 1984 is het OV-gebruik in België met een kwart teruggelopen, ook in Brussel en Antwerpen. De in Antwerpen ondergronds geïnvesteerde 23 miljard BEF hebben hun waarde dus hoofdzakelijk ten aanzien van de bouwsector gehad, met uitzon-



De regiotram Boom-Antwerpen begin jaren 1960 langs de A12 in Aartselaar.

dering van de onmisbare tramtunnel naar Linkeroever<sup>4</sup>. Pas twee decennia geleden, na de keuze van de toenmalige Vlaamse regeringen voor lage OV-tarieven en voordelige abonnementen zonder tariefzonebeperkingen, evenals voor aanbodverbeteringen, nam het aantal reizigers zichtbaar toe.

<sup>1</sup> Johan De Mol, Dirk Lauwers e.a., *Staat het openbaar vervoer in de grootste stad van Vlaanderen op een kantelpunt?* In: *Knack* 24.11.2020.

<sup>2</sup> Roel de Jong & Filip Jundt, *Stadsvervoer: een strijd tussen beton en gezond verstand*, in: *Trends*, 01.04.1979.

<sup>3</sup> Herman Welter, *Antwerpen opteert voor een aangepast tramnet*, in: *Neerlandia*, 1974, nummer 1.

<sup>4</sup> Roel de Jong, *Reizigers houden onvoldoende van beton*, in: *Openbaar Vervoer*, december 1986.

### NIEUWE TRAMTUNNELS?

Huidig Antwerps schepen Koen Kennis pleit voor de aanleg van bijkomende tramtunnels, in het raam van het stadsregionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. De door de Antwerpse vervoerregioraad in oktober 2021 goedgekeurde doorstromingsnota vermeldt dat het A-netwerk in 2030-2035 gebruik zal maken van die nog te bouwen tunnels.

### TRAM ONDERGRONDS 25 KEER DUURDER DAN GELIJKGRONDS

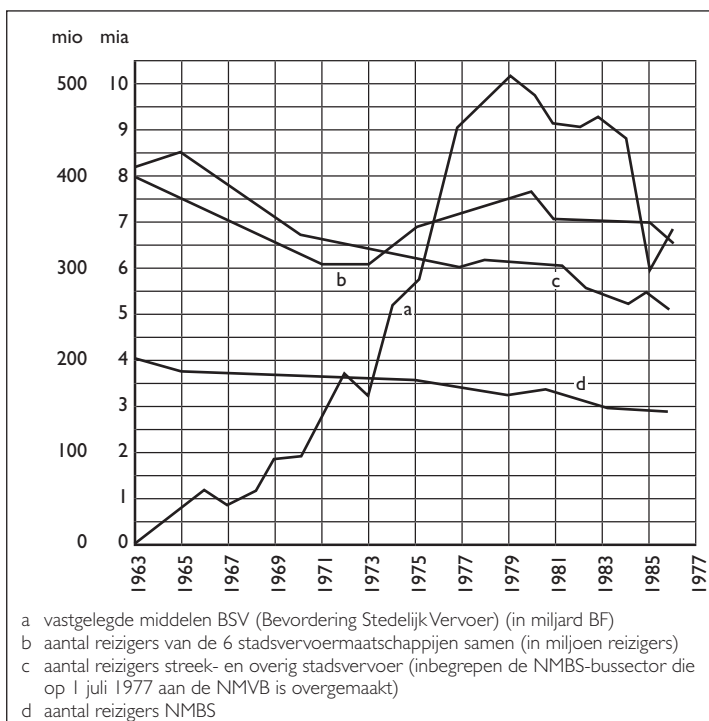
De Lijn liet de haalbaarheid onderzoeken van het A-tracé (ondergrondse keerlus Rooseveltplaats–Ossenmarkt–Sint-Andries–Bolivar–busbuffer en treinstation Zuid), onder meer ter vervanging van de gelijkgrondse tramlijn door de Nationalestraat en de Sint-Andrieswijk. Volgens adviesbureau Sweco moet, vanaf de start, met een bouwperiode van minimaal elf jaar worden gerekend. Het geraamde investeringsbudget (prijspeil 2020) zou de 700 miljoen euro overschrijden<sup>5</sup>. Dat is in de veronderstelling dat de investeringsmiddelen niet tijdens de bouwperiode opdrogen, zoals in het verleden, en dat er geen onvoorspelbare gebeurtenissen de planning in de war sturen, zoals de jarenlange vertraging bij de bouw van de noordzuidtramtunnel onder hartje Keulen, na de instorting van het archiefgebouw.

Ter herinnering: de start voor de bouw van de tramtunnel onder de Pothoekstraat en de Kerkstraat werd een halve eeuw geleden gegeven. Volgens de huidige planning komt dat ondergrondse baanvak pas ten vroegste in 2026 in exploitatie. In haar antwoord op een vraag van Vlaams volksvertegenwoordiger Imade Annouri gaf Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters aan dat de aanleg van een nieuwe ondergrondse spoor-



Foto: vzw Reizigersbond, 2022.

Regiotram Oude Antwerpse regiogram in museum Groenenhoek.



Grafiek investeringen tramtunnels 1963-1986 (Roel de Jong, in: Openbaar Vervoer, december 1986).

baan gemiddeld 166 miljoen euro per km zou kosten, tegenover 6,5 miljoen euro voor een gelijkgrondse trambaan.<sup>6</sup>

### VOORSTADSTRAM VERSUS VOORSTADSBUS

Tot 1968 beschikte Antwerpen over een uitgebreid voorstads-tramnet, uitgebaat door de toenmalige Buurtspoorwegen (NMVB). Er liepen tramlijnen op eigen bedding naar onder meer Aartselaar, Brasschaat, Ekeren, Hamme, Schilde, Schoten, Wommelgem en Wuustwezel. De NMVB-trams trokken tijdens de spits twee tot drie bijwagens.

In de euforie van de massamotorisering werden die voorstads-tramlijnen tussen 1958 en 1968 opgedoekt. Het gevolg van die kapitaalsvernietiging: de bussen, die niet op eigen banen reden, konden het comfort en de stiptheid van de streektrams niet doen vergeten. De productiviteit van het buspersoneel daalde: één tram kon immers vier keer zoveel reizigers vervoeren dan een minder comfortabele solobus.

### ‘ONVERGEEFLIJKE BELEIDSFOUT’

Antwerps schepen Bob Cools stelde in 1974: “Tot voor kort hadden wij een openbaar vervoer dat aan een gezond patroon beantwoordde: de buurtspoorweg. En nu hebben ze overal de buurtspoorweg opgebroken. De Buurtspoorwegen hebben met de opheffing van hun tramlijnen een onvergeeflijke beleidsfout gemaakt. Het reizigersverlies op de ‘verbuste’ tramlijnen spreekt duidelijke taal!”

<sup>5</sup> Haalbaarheidsstudie voor bijkomende tramtunnels premetro Antwerpen, tracé A. Sweco Belgium & De Lijn, 2021.

<sup>6</sup> Imade Annouri, parlementaire vraag nr. 1021 d.d. 15.03.2022.  
<sup>7</sup> Herman Welter, op.cit.

Trefwoorden: Antwerpen, Basel, De Lijn, doorstroming, modal shift, premetro, routeplan 2030.