

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1012

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 11 maart 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tramnet Antwerpen - Cirkellijn

De Lijn ziet een cirkellijn in het Antwerpse tramnet (naar analogie met Londen) niet zitten. De reden voor deze afwijzing is echter onduidelijk. Op 16 februari jl. vond er een infosessie plaats waarbij men onder meer een toelichting gaf over de nieuwe tramlijn M5. Die tramlijn zou van P+R Olympiade (Kiel) naar Deurne gaan en draaien aan de keerlus Boekenberg (die nog heraangelegd moet worden en waar zowat alle inwoners tegen zijn).

Uit de plannen zou echter blijken dat het gemakkelijker is om deze tramlijn gewoon verder te laten gaan over de bestaande trambedding van de Cruyslei, Gitschotellei, Borsbeekse brug, Guldenvliesstraat, Stanleystraat, Cuperusstraat, Mercatorstraat enzovoort, daarna de premetro in naar Astrid en van daar naar Deurne-Noord en vervolgens Deurne-Zuid. Op die manier kan men zowat overal overstappen, wat een groot voordeel voor de inwoners van Deurne is: ze kunnen eindelijk met de tram van Deurne-Noord naar Deurne-Zuid en omgekeerd.

Volgens De Lijn zou een dergelijke cirkellijn repercussies hebben en dient men dit voorstel te bestuderen. Als men de kaart van De Lijn echter bekijkt, dan zijn er niet zoveel repercussies. De lijn die van P+R Olympiade komt, kan men naar Linkeroever (LO) sturen. Het voordeel bestaat er dan in dat er meer trams naar LO rijden. Het enige stukje waar de trams dan veel rijden, is het stukje onder de Simonsstraat-Pelikaanstraat met haltes Plantijn en Diamant.

1. Waarom is deze denkpiste volgens De Lijn niet haalbaar?
2. Bekijkt De Lijn effectief de hierboven beschreven optie?

ANTWOORD

op vraag nr. 1012 van 11 maart 2022

van **WIM VERHEYDEN**

1. Zo'n cirkellijn komt niet tegemoet aan de reële verplaatsingsnoden:

- De cirkellijn zou de verbinding tussen Berchem Station – dat dé overstapknoop voor Antwerpen lijkt te worden voor zowat het hele streeknet – en het centrum van de stad verbreken. Daardoor wordt de kernstad vrijwel onbereikbaar voor busgebruikers.
- De cirkellijn zou ook de verbinding tussen de omgeving van Harmonie en de omgeving van Schijnpoort verbreken. Net op dat stuk zijn de huidige tramlijnen 2 en 6 al drukbezet. Het is juist de bedoeling dat De Lijn daar in het nieuwe tramnet extra capaciteit aan toevoegt.
- Op een ringlijn moet ook een 'eindpunt' geselecteerd worden. Gebeurt dat niet en ontstaat er tijdens de rit een onregelmaat, dan wordt die bij elke omloop verder versterkt. Zonder eindpunt is het niet mogelijk om die onregelmaat te herstellen door verkorte ritten (de trams rijden immers in een lus). De enige plek waar dat fysiek mogelijk is, is halte Parkweg: daardoor zou er tussen Deurne-Noord en Deurne-Zuid de facto nog altijd geen echt rechtstreekse verbinding ontstaan.
- Als die cirkellijn een extra lijn wordt, dan zouden er meer dan dertig trams per uur door de koker rijden. Dat kan niet op een voldoende vlotte manier, waardoor de commerciële snelheid van de lijnen zou dalen. Om die daling tegen te gaan, zouden er:
 - minder lijnen door de tunnelkoker moeten;
 - of lagere frequenties per lijn gehanteerd moeten worden.Aangezien het net de bedoeling is om met hoge frequenties de wachttijden te verkorten en de overstappen te vergemakkelijken, rest er geen andere keuze dan het aantal lijnen te beperken.

2. De Lijn heeft deze optie al bestudeerd. In het aangepaste tramplan heeft De Lijn uitgelegd waarom een ringlijn geen geschikt antwoord is op de problematiek: een ringlijn stemt niet overeen met de verplaatsingsnoden en is bovendien niet praktisch in dienstuitvoering.