

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1462
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 19 juni 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tramplan Antwerpen - Uitrol

Om tot een performant en kwalitatief openbaar vervoer te komen in Antwerpen, dringt een hertekening van het tramnetwerk zich al geruime tijd op. De Antwerpse trams moeten toegankelijker zijn en sneller, stipter en frequenter rijden.

De voorbije jaren ging de Antwerpse vervoerregioraad aan de slag om tot een nieuw tramplan te komen. Meermaals werd een voorstel voor nieuw tramplan echter niet geaccepteerd in de vervoerregio. In de beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn staat opgetekend dat het tramnetwerk tot het kernnet hoort en bijgevolg goedgekeurd moet worden door de Vlaamse Regering. Het advies van de vervoerregio is daarin wel van belang. In Antwerpen bleek de Vervoerregio dus niet te moeten adviseren, maar werd de regierol overgemaakt tot het opmaken van voorstellen voor het tramnetwerk. Zoals gesteld werd echter geen consensus gevonden, waardoor de trams nog steeds op hetzelfde traject blijven rijden. Een hertekening mag geen doel op zich zijn, maar een harmonisatie van de lijnen op het tramnetwerk is zeker aan de orde.

In het verslag van de vervoerregioraad van 13 februari 2023 staat Antwerps schepen Koen Kennis gequoteerd: "Het kernnet rond trams is door de minister uit onze handen gerukt, daar heeft ze zelf over beslist. Wat het tramnet betreft, zullen de volgende wijzigingen aan tramnet worden geïnitieerd na de opening van de nieuwe Pothoek tunnel eind 2026".

1. Wat is de stand van zaken van de uitrol van een nieuw tramplan in Antwerpen?
2. Wordt er nog werk gemaakt van een aangepast tramplan, of klopt de uitspraak van schepen Kennis dat geen nieuwe plannen aan de orde zijn tot de Pothoekkoker klaar is (met uitzondering van wijzigingen op basis van infrastructuurwerken)?
3. Om welke redenen werd het voorstel voor een nieuw tramplan "uit de handen gerukt" van de vervoerregioraad Antwerpen?
4. Om welke reden lag het voorstel hiertoe bij de vervoerregio Antwerpen, terwijl het tramnetwerk tot het kernnet van De Lijn behoort?
5. Als er geopteerd wordt om de huidige dienstverlening voort te zetten en geen nieuw tramplan uit te werken, op welke manier zal er dan werk van worden gemaakt om de huidige verzadigingsgraad, vertragingen en stilstand en bijgevolg frustraties van de reiziger aan te pakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1462 van 19 juni 2023

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Alle tramlijnen in Antwerpen behoren tot het kernnet. Dat betekent dat er in de vervoerregioraad op zoek wordt gegaan naar een voorstel dat op voldoende draagvlak kan rekenen om een positief advies te krijgen. Er zijn al verschillende ideeën uitgewerkt, maar er is momenteel nog geen plan dat op (redelijk) korte termijn ingevoerd zal worden.
2. Zolang er vanuit de vervoerregio geen nieuw tramnet is opgemaakt, blijft het huidige tramnet functioneren.

Het in gebruik nemen van de koker Pothoekstraat-Kerkstraat biedt op dat vlak inderdaad opportuniteiten, maar ik kan niet vooruitlopen op keuzes die gemaakt moeten worden binnen de vervoerregio.

3. Ik kan mij niet uitspreken over gesprekken die binnen de vervoerregioraad worden gevoerd. De beslissing van de Vlaamse Regering kadert in het feit dat het tramnet van Antwerpen een erg druk gebruikt netwerk is. Aangezien er heel wat protest was bij de bevolking en diverse leden van de vervoerregioraad, werd er beslist om op dit moment het tramnet in haar huidige vorm te behouden. Het blijft de betrachting om samen met de vervoerregioraad tot een nieuw en beter tramplan te komen.
4. Zie deelvraag 1: Voordat de Vlaamse Regering het kernnet bekrachtigt, wacht ze op de adviezen van de vervoerregio. Een verandering aan het kernnet doorvoeren waar geen of onvoldoende draagvlak voor is, is niet wenselijk en druist in tegen de filosofie van het decreet basisbereikbaarheid, dat steden en gemeenten via de vervoerregio een rol en dus medezeggenschap toekent in het OV-plan van hun vervoerregio.
5. Het is niet omdat er geen nieuw tramnet werd goedgekeurd dat er ondertussen niet geïnvesteerd wordt in een beter tramnet.

Zo zijn sinds januari van dit jaar nieuwe CAF-trams in gebruik genomen, die de oude, niet toegankelijke trams van de jaren '60 en begin jaren '70 vervangen. Ze zorgen niet alleen voor toegankelijkheid, een beter comfort en een aangename reiservaring, maar ze zijn ook veel betrouwbaarder om in te zetten dan de zeer oude trams.

Tevens wordt er ook werk gemaakt van een betere verkeerslichtenbeïnvloeding, waardoor de Antwerpse trams vlotter en sneller hun rit kunnen afleggen. Op die manier verbetert de commerciële snelheid en ook de regelmaat.

Daarnaast voorzien we in het ODC extra financiering om de historische achterstand van de tramsporen weg te werken. De stukken in slechte staat worden aangepakt om opnieuw te zorgen voor vlotte en betere ritten.

Verder keurde de Vlaamse Regering recent de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedure goed voor de afwerking van de laatste ongebruikte Antwerpse premetrokokers en voor de vier onafgewerkte premetrostations. Na meer dan 50 jaar

zal zo het resterende stukje Antwerpse premetro worden ontsloten, wat zal bijdragen tot een vlottere ontsluiting van de stad en wat een belangrijke meerwaarde zal betekenen in de realisatie van de modal shift. We blijven m.a.w. investeren in het openbaar vervoer.