



Persbericht Ringland en TreinTramBus, 5.3.2024

Doorstroming trams verder achteruitgegaan

Tramvinken brengt verantwoordelijken rond de tafel om knelpunten aan te pakken

Tramvinken, het onderzoek door burgers naar de doorstroming van het tramverkeer in Antwerpen, toont met gedetailleerde metingen aan dat de gemiddelde snelheid van de trams in 2023 verder achteruitgegaan is. Initiatiefnemers Ringland en TreinTramBus formuleren aanbevelingen. De Lijn en andere betrokken instanties beloofden in overleg met Tramvinken alvast een aantal knelpunten aan te pakken.

Tramvinken werd in 2022 gelanceerd door de Antwerpse burgerbeweging Ringland in samenwerking met de reizigersorganisatie TreinTramBus. Het initiatief bouwt voort op de beslissing van de Vlaamse overheid om de modal shift waar te maken. In de vervoerregio Antwerpen moet tegen 2030 de helft van de verplaatsingen op een duurzame manier gebeuren. Concreet wil dat zeggen dat het aandeel van het autoverkeer fors moet dalen ten voordele van meer fietsverplaatsingen en – vooral – meer openbaar vervoer. Want terwijl het fietsverkeer al in de lift zit, hinkt het openbaar vervoer nog steeds zwaar achterop.

In het bijzonder de tram is vandaag onvoldoende betrouwbaar. Trams rijden te traag en zijn niet stipt genoeg. Soms worden ritten zelfs gewoon afgeschaft.

Jan Vos, een van de trekkers van Tramvinken: 'Voor betrouwbaarder openbaar vervoer moet de doorstroming drastisch verbeteren, in eerste instantie voor mensen die de tram nu al gebruiken, maar ook voor wie een duurzaam alternatief wil voor de auto.'

Onderzoek van 7 tramlijnen

In 2022 vond een eerste [globaal doorstromingsonderzoek](#) naar alle tramlijnen in Antwerpen plaats. Het gehanteerde onderzoeksconcept vertaalden Ringland en TreinTramBus in het burgeronderzoek 'Tramvinken', waarbij vrijwilligers met de secundewijzer in de hand nauwkeurige doorstromingsmetingen uitvoeren. In 2023 focusten 15 vrijwilligers in detail op de doorstroming van 7 tramlijnen. Ze noteerden tot op de seconde elke vertraging en gingen desgevallend de oorzaak na.

In totaal werden 90 volledige tramritten gemeten. In het voorjaar van 2023 werden de tramlijnen 1, 8 en 10 gemeten, in het najaar volgden de lijnen 3, 5, 9 en 24. Met uitzondering van lijn 24 worden die in het *Routeplan 2030* van de Vervoerregio Antwerpen beschouwd als zogenaamde 'sneltrams'. Dat zijn trams die grotendeels in eigen bedding rijden en, met uitzondering van lijn 1, door de premetro.

Vaststellingen en voorstellen

De metingen resulteerden niet alleen in een lijst van gedetailleerde knelpunten, Ringland en TreinTramBus koppelden er ook deze keer globale vaststellingen én beleidsvoorstellen aan.

- De **gemiddelde snelheid** van de trams is er sinds het eerste doorstromingsonderzoek van 2022 nog verder op achteruitgegaan (*zie tabel 1*). De streefsnelheid die in het *Routeplan 2030* is vastgelegd op 25 km/u, is dus nog lang niet gerealiseerd.

Tabel 1. *Vergelijking snelheid in 2022 en 2023*

Tramlijn	Rijtijd		Gemiddelde snelheid	
	2022	2023	2022	2023
3	40' 52"	45' 11"	21,49 km/u	19,41 km/u
5	43' 04"	45' 35"	19,55 km/u	17,15 km/u
9	38' 02"	38' 24"	18,22 km/u	18,22 km/u
24	36' 02"	37' 16"	12,94 km/u	12,95 km/u

- Globaal bekeken zijn er op het tramnet nog **te veel verkeerslichten** die de tram onnodig ophouden, soms zelfs op rustige kruispunten. Er gaat dan ook nog te veel tijd verloren wanneer het licht op rood staat (*zie tabel 2*). Toch zijn er ook al voorbeelden van lichtsturing die goed werken. Op de Leien bijvoorbeeld, meer specifiek aan het kruispunt aan de Nationale Bank, rijden de trams 1 en 10 sinds de aanpassing van de lichtenregeling zeer vlot. Dat toont aan dat er op dat vlak nog veel winst geboekt kan worden. De uitdaging bestaat er dan ook in om dat voorbeeld te veralgemenen. De betrokken instanties kondigden intussen alvast aan dat een gelijkaardige verbetering verwacht mag worden voor de Grotesteenweg tussen Mortsel en Berchem.

Tabel 2. Globale resultaten van de getelde tramlijnen in 2023
(percentage = vertraging in verhouding tot de totale gemiddelde rijtijd)

Tramlijn	1	3	5	8	9	10	24
Snelheid	15,82	19,08	18,00	21,74	16,91	15,89	12,82
Haltes	17,5%	16%	18,5%	9,5%	21,5%	23,5%	17%
Rood licht	16,5%	8%	5,5%	18,5%	6,5%	14%	22%
Totale stoptijd	34%	24%	24%	28%	28%	37,5%	39%

- De **premetro werkt niet of nauwelijks versnellend**. De tram rijdt er niet sneller dan wanneer hij bovengronds rijdt op eigen bedding.

Peter Vermeulen van Ringland: 'Naast de tegen 2026 geplande afwerking van de kokers Kerkstraat-Pothoekstraat moeten ook de kokers onder de Meir en naar Linkeroever grondig gerenoveerd worden. Daarbij moet ook de hele exploitatie van de metro grondig herbekeken en bijgestuurd worden, om de commerciële snelheid ook daar structureel te verhogen.'

Tabel 3. Gemiddelde snelheid naargelang soort bedding

Tramlijn	3		5		9	
	%	km/u	%	km/u	%	km/u
Metro	40%	19,15	39,5%	17,59	38%	18,11
Eigen bedding	51,5%	18,99	55,5%	17,35	46%	15,17
Gemengd verkeer	8,5%	19,75	5%	14,00	16%	16,68

- De Lijn slaagt er te weinig in om trams stipt te laten rijden, waardoor de **frequentie** in de praktijk (de 'nuttige frequentie') in het gedrang komt. Op trajecten waarop meerdere lijnen rijden, brengen vertraagde trams ook de andere lijnen in de problemen. Daarnaast moet in de metro een tram vaak wachten op het doorrijden van de voorgaande om het perron te kunnen bereiken.

Luc Deckers, medetrekker van Tramvinken: 'Het onderscheid dat gemaakt wordt in het Routeplan 2030 tussen 'sneltrams' en 'stadstrams' is qua ambitieniveau weinig zinvol. Geeft men de tram voorrang of niet? Moet hij in de file blijven staan tussen de auto's?'

- De Lijn heeft te weinig personeel en te weinig financiële middelen om acute **exploitatieproblemen** snel op te lossen. Denk aan sporen die dringend vervangen moeten worden en waar, in afwachting van herstelling, trager gereden moet worden. Of wissels die kapot zijn en manueel moeten worden bediend. De tramchauffeur moet dan uitstappen en aan de slag gaan met een zware staaf. Daarnaast vermelden we – hoewel het niet rechtstreeks te maken heeft met de doorstroming van de trams zelf – ook het probleem van de defecte roltrappen (bv. halte Diamant). Die leiden geregeld tot klachten van reizigers.

- Op een aantal **kruispunten** zouden belangrijke verkeerstechnische ingrepen moeten gebeuren. Bv. aan de Zwaantjes, Groenendaallaan/Noorderlaan, Operaplein/Italiëlei, Herentalsebaan/Florent Pauwelslei/ Dascottalei (AZ Monica), Turnhoutsebaan/ Hoofdvranderlei enz.
Ruimtelijk planner en Tramvinker Paul Wuillaume: 'De visie op verkeerscirculatie zal cruciaal zijn om op die kruispunten de doorstroming te verbeteren. Wil het bestuur ingrijpen op het autoverkeer of niet?'
- In het concrete gebruik en de **interne organisatie van de tram** kan ook nog een en ander verbeteren.
 - Omdat de deuren vooraan vaak gesloten blijven, zijn er aan drukke haltes minder deuren om in en uit te stappen, wat leidt tot tijdverlies.
 - Reizigers moeten zelf de deur openen. Waarom kunnen de deuren niet centraal en allemaal tegelijk geopend worden?
 - De plaats van de ontwaardingsmachines kan beter. Die staan te dicht bij de deuren, waardoor bij de opstappers vaak een file ontstaat, tot buiten de tram.
 - Tijdwinst valt voorts te boeken op de plaats waar de chauffeurswissel gebeurt. Soms vindt die om historische redenen ergens onderweg plaats (bv. Eksterlaar), wat onnodige vertraging veroorzaakt. Chauffeurswissels gebeuren het best aan een terminus (bv. Silsburg).
- Hoewel Antwerpen al beschikt over grote en aantrekkelijke **Park and Rides** (bv. Linkeroever, Luchtbal, Merksem), worden die nog te weinig gebruikt. De aantrekkingskracht van parkings in de binnenstad is nog te groot. De gps leidt bezoekers wellicht onvermijdelijk naar de binnenstad.
Tramvinker Dirk De Keyser: 'Hoe meer mensen hun auto achterlaten in de P+R, hoe meer ruimte en dus betere doorstroming van het openbaar vervoer in de stad.'
- Het **STOP-principe** wordt in het mobiliteitsbeleid als een belangrijk uitgangspunt beschouwd. Concreet betekent dat: prioriteit voor Stappers, dan de Trappers, dan het Openbaar Vervoer en ten slotte de Personenwagens. Het STOP-principe blijft perfect geldig in de planningslogica, maar bij de lichten aan zebrapaden durft Tramvinken na een jaar onderzoek toch bedenkingen te formuleren.
Paul Wuillaume: 'Op die plaatsen kan men voetgangers beter geen absolute prioriteit geven tegenover het openbaar vervoer. Het is niet logisch dat een enkele voetganger met een druk op de knop een tram 30 seconden kan doen wachten.'
In de praktijk blijken beleidsmakers dat wel begrepen te hebben. Zo zijn er al oversteeklichten waarvoor enkel de auto's moeten stoppen en niet de tram op de middenberm. Maar te vaak moet de tram nog stoppen aan dergelijke oversteekplaatsen.

Structureel overleg

Eind januari is Tramvinken erin geslaagd alle partners rond de tafel te krijgen. Er is structureel overleg opgestart tussen Ringland, De Lijn, de stad Antwerpen, het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de Vervoerregio Antwerpen. De partners hebben beloofd een aantal van de knelpunten systematisch aan te pakken.

Het onderzoek van Tramvinken gaat ook voort. Dit voorjaar staan alvast tramlijnen 6, 7, 12 en 15 op het programma.