

OMV_2026069892

Openbaar onderzoek herinrichting N12 Turnhoutsebaan

Bezwaarschrift TreinTramBus

22 oktober 2026

1 INLEIDING

Dit bezwaarschrift gaat uit van reizigersorganisatie TreinTramBus. Het behandelt de plannen voor herinrichting van de N12, gekend als de Turnhoutsebaan, op het grondgebied van de gemeente Antwerpen, district Borgerhout. Centraal in die plannen staat de afbraak van de bovengrondse tramsporen op de N12 en de heraanleg van de keerlus in de driehoek Stenenbrug – Turnhoutsebaan – Engelselei.

TreinTramBus wenst bezwaar aan te tekenen vanwege de grote impact van de voorliggende plannen op de mobiliteit en meer in het bijzonder de bereikbaarheid van het district Borgerhout intra muros met het openbaar vervoer.

In het bezwaarschrift maken we een onderscheid tussen de herinrichting van de Turnhoutsebaan en de heraanleg van de keerlus.

2 HERAANLEG TURNHOUTSEBAAN

2.1 Overwegingen

2.1.1 Bevolkingssamenstelling district Borgerhout intra muros

Het district Borgerhout kent met 12 014 inwoners/km² bij uitstek de hoogste bevolkingsdichtheid van heel de stad Antwerpen. Dat is ruim vier keer zoveel als de gemiddelde bevolkingsdichtheid van 2 739 inwoners/km² voor de gehele stad Antwerpen. In een zone van ongeveer een halve kilometer ten noorden en ten zuiden van de Turnhoutsebaan wonen volgens de inwonersaantallen per statistische sector uit 2025 (bron: Statbel) bijna 27 500 mensen. Dat komt in die zone overeen met een extreem hoge bevolkingsdichtheid van 20 571 inwoners/km².

2.1.2 OV-lijnen op de Turnhoutsebaan

Nauwelijks anderhalve maand na de indienstneming van de eerste paardentramlijn in Antwerpen werd op 10 juli 1873 de exploitatie van een paardentram op de Turnhoutsebaan gestart. De elektrificatie volgde in 1903. Op de Turnhoutsebaan rijdt dus al 153 jaar een tram.

In 1983, 100 jaar na het begin van de paardentram, bedienden volgende OV-lijnen de Turnhoutsebaan:

Lijn	Route	Ritten per uur overdag	Ritten per uur spits
10	Deurne – Melkmarkt (tram)	8	10
24	Silzburg – Schoonselhof (tram)	8	10
18	Centraal Station – Collegelaan – Berchem Atheneum (stadsbus)	3	3
41	Antwerpen – Oostmalle – Turnhout (streekbus*)	4	17
42	Antwerpen – Broechem – Herentals/Lier (streekbus*)	4	9
6/34	Ringlijn Borgerhout – Berchem – Zuid - Borgerhout (stadsbus, enkel tussen Drink en Turnhoutsepoort)	3	3
<i>Totaal aantal ritten per uur per richting</i>		<i>27 + 3</i>	<i>49 + 3</i>

* inclusief sneldiensten

In 2015 werd de Reuzenpijp onder de Turnhoutsebaan geopend en ging er een nieuwe tramlijn 8 ondergronds rijden. Op hetzelfde moment verdween streekbuslijn 42, ondertussen omgevormd tot lijn 420, van de Turnhoutsebaan. In 2017 ging tramlijn 10 ondergronds als premetrolijn rijden. In 2018 werd ook buslijn 31, de opvolger van stadslijn 18, geschrapt.

Anno 2026 ziet de OV-bediening van de Turnhoutsebaan er zo uit:

Lijn	Route	Ritten per uur overdag	Ritten per uur spits
8	P+R Wommelgem – Astrid (tram ondergronds)	6	8
10	Wijnegem – Schoonselhof (tram ondergronds)	6	8
24	Silzburg – Havenhuis/MAS (tram bovengronds)	6	6
40	Antwerpen – Oostmalle (streekbus)	4	6
X41	Antwerpen – Turnhout (snelbus)	4	9
X42	Antwerpen – Herentals (snelbus)	2	4
30	Stuivenberg – Berchem – Zuid (stadsbus, enkel tussen Drink en Turnhoutsepoort)	4	4
<i>Totaal aantal ritten per uur per richting</i>		<i>12 + 16 + 4</i>	<i>16 + 25 + 4</i>

We stellen vast dat bv. aan de halte Drink het aantal vertrekken per uur richting stadscentrum op 40 jaar tijd overdag gedaald is van 27 naar 16. Tijdens de spits zijn het er zelfs de helft minder, nl. 25

vandaag i.p.v. 49 toen. Weliswaar reden er in 1983 nog geen vijfledige trams (32 meter lang) en gelede bussen, maar de verhoging van het aantal zit- en staanplaatsen per voertuig compenseert de daling van het aantal ritten geenszins.

2.1.3 Aanbodscapaciteit

Vandaag al stellen we vast dat tramlijn 24 niet volstaat om aan de vraag aan de bovengrondse haltes te voldoen: 10 minuten na de vorige tram is opnieuw een voertuig van lijn 24 in aantocht; nadat ca. 40 reizigers ingestapt zijn, is het perron bijna leeg (zie figuren 1 t/m 3). De foto's zijn op een doordeweekse namiddag voor de avondspits genomen. Als tram 24 verdwijnt, zullen die reizigers streekbuslijn 40 en snelbuslijnen X41 en X42 voor verplaatsingen met een op- én afstap tussen het Koningin Astridplein en de Turnhoutsepoort moeten gebruiken. Die lijnen behoren tot de zwaarste kernnetlijnen van de provincie Antwerpen en zijn in eerste instantie bedoeld voor verplaatsingen over langere afstand tussen Antwerpen, de Voorkempen en de regio rond Turnhout, deels over de E313 en E314. Dat zoveel reizigers net deze bussen gebruiken voor lokale verplaatsingen binnen Antwerpen en Borgerhout vormt een zware belasting voor deze lijnen.



Figuur 1: wachtende reizigers aan halte Kon. Astridplein richting Silsburg (22.10.2026, 14.39 uur)



Figuur 2: Tijdens het instappen (22.10.2026, 14.40 uur)

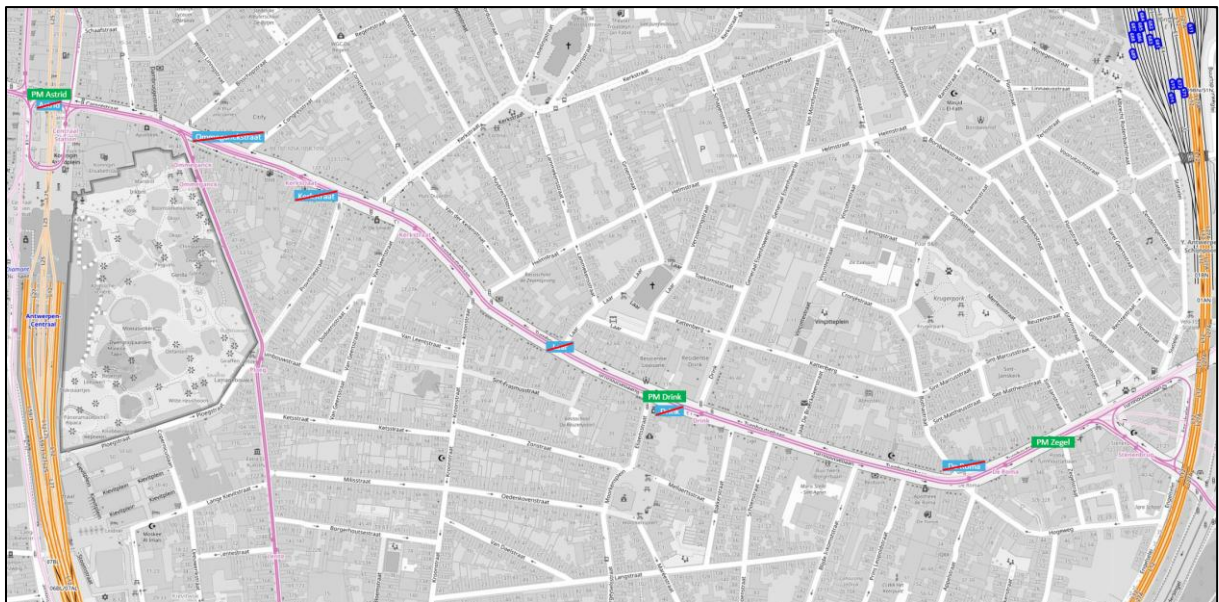


Figuur 3: Na het instappen (22.10.2026, 14.40 uur)

Als de tram bovengronds verdwijnt, zal slechts een deel van de reizigers op de ondergrondse tramlijnen overstappen. De druk op de streeklijnen 40, X41 en X42 zal nog toenemen en tot overbezetting leiden. De exploitatiekost voor De Lijn zal stijgen als ze om die reden bijkomend materieel en personeel moet inzetten.

2.1.4 Haltes

Tussen het Koningin Astridplein en de Turnhoutsepoort zijn in de loop van de jaren al haltes gesneuveld (zie kaart hieronder). In 1985 stopte de tram aan vijf haltes: Ommeganckstraat, Kerkstraat, Laar, Drink en Bothastraat. Haltes lagen mooi op een afstand van ongeveer 300 meter. Vandaag zijn het er nog drie: Ommeganckstraat (behalve voor lijn 11, maar die bedient de Turnhoutsebaan niet) en Laar zijn al lang verleden tijd. De halte Bothastraat heet nu De Roma en de andere twee zijn wat opgeschoven. Daardoor bedraagt de halteafstand nu ca. 500 meter. Dat lijkt weinig, maar in een dichtbebouwde grootstedelijke omgeving is dat redelijk veel. Dat leidt al gauw voor een deel van de reizigers tot loopafstanden van 700 meter en meer.



Figuur 4: Inplanting vroegere, huidige en toekomstige haltes op de Turnhoutsebaan in Borgerhout

Als de tram bovengronds verdwijnt, blijven er tussen het Astridplein en de Turnhoutsepoort (ca. 1,8 km) nog drie premetrostations over: Astrid, Drink en Zegel. Astrid en Drink liggen op een kilometer van mekaar, Drink en Zegel op 600 meter. Reizigers zullen dus veel verder moeten lopen naar een OV-halte dan vandaag en nadien nog via trappen en liften extra tijd nodig hebben om op het perron van het premetrostation te komen.

De trams zullen ondergronds sneller rijden, maar de reizigers gaan veel langer onderweg zijn. Voor korte verplaatsingen tussen de 1 en de 3 km, waarvoor mensen nu de tram of bus nemen, betekent dat vaak een verdrievoudiging van de verplaatsingstijd.

2.1.5 Nabijheid en functiediversificatie

De voorstanders van de afbraak van de bovengrondse sporen op de Turnhoutsebaan voeren aan dat er ondergronds toch al een tramlijn ligt. Dat klopt, maar de gebruiksmogelijkheden van een ondergrondse tramlijn met slechts een beperkt aantal stations zijn heel anders dan die van een bovengrondse tramlijn.

De ondergrondse lijn is perfect geschikt voor een verbindende functie, m.n. om reizigers vanuit de randgemeenten Deurne, Wommelgem en Wijnegem snel naar het stadscentrum te brengen. Op termijn kunnen tramlijnen 8 en 10, die nu ondergronds rijden, uitgebouwd worden tot regionale sneltramlijnen richting Ranst, resp. Schilde en zelfs Malle. Logischerwijze zijn de halteafstanden daar groter omdat snelheid het prioritaire doel is.

De bovengrondse lijn zorgt voor de fijnmazige ontsluiting van een dichtbevolkt stadsdeel. De grootste tijdswinst voor een reiziger zit hem hier, naast een zo optimaal mogelijke doorstroming van het voertuig, in een korte looproute naar de halte.

In dunbevolkte gebieden moet vanwege het lage reizigerspotentieel een compromis nagestreefd worden. In dichtbevolkte gebieden is dat niet zo en staat nabijheid en functiediversificatie ten dienste van zoveel mogelijk reizigers.

2.1.6 Afbouw buslijn 30

Buslijn 30 vormt de enige OV-verbinding die qua reizigersbewegingen dwars op de Turnhoutsebaan staat, ook al loopt ze tussen Drink en Turnhoutsepoort over die Turnhoutsebaan. In oorsprong ging het om een volledige ringlijn die Borgerhout intra muros overstapvrij in beide richtingen verbond met het Stuivenbergziekenhuis, het Sint-Jansplein, de Paardenmarkt, de kaaien, het Zuid, Berchem station en Zurenborg.

Vandaag is lijn 30 geen ringlijn meer. Ze is aan de noordzijde afgetopt en rijdt vanaf Stuivenberg enkel nog via Berchem station naar het Zuid. Het Sint-Jansplein, de Paardenmarkt en de kaaien zijn dus niet meer rechtstreeks bereikbaar. Wie die bestemmingen met het openbaar vervoer wil blijven bereiken, is nu aangewezen op de tram- en buslijnen over de Turnhoutsebaan. Dat verhoogt de druk op de tram- en buslijnen op die as. Op dit moment zorgt tramlijn 24 dan wel voor een verbinding met het Sint-Jansplein en de Paardenmarkt, maar als men die tramlijn schrapt, verdwijnen ook die rechtstreekse verbindingen.

Er bestaan plannen – die TreinTramBus expliciet afwijst – om lijn 30 aan Drink de Turnhoutsebaan quasi te laten oversteken en via de Generaal Eisenhowerlei richting Seefhoek te sturen. Daardoor verliest het noordoostelijke dichtbevolkte deel van Borgerhout intra muros (Gravinstraat, Gijselsstraat, Borsbeekstraat) alle openbaar vervoer. Opnieuw zal de druk op de lijnen over de Turnhoutsebaan toenemen.

2.1.7 Bereikbaarheid medische voorzieningen

Tot voor enkele jaren konden de bewoners van Borgerhout intra muros voor de meeste medische voorzieningen terecht in het Stuivenbergziekenhuis. Dat werd in 2023 gesloten. Nu moeten ze zich naar ZAS Cadix, het nieuwe ziekenhuis aan het Kempisch Dok in Antwerpen-Noord, verplaatsen. Tram 24 biedt vandaag ook hier de mogelijkheid om overstapvrij naar de Noorderplaats te rijden, op ca. 300 meter van ZAS Cadix. Veel inwoners van Borgerhout intra muros zijn van deze verbinding afhankelijk om het ziekenhuis te bereiken en beschikken niet over alternatieve verplaatsingsmogelijkheden.

2.1.8 Doorstroming en betrouwbaarheid

Vandaag beschikt het gewone autoverkeer op de Turnhoutsebaan in iedere richting over één rijstrook. Aan weerszijden is er een doorlopende parkeerstrook en zijn er voetpaden. In het midden van de weg bevindt zich voor het openbaar vervoer een vrije tram- en busbaan. Dat is geen overbodige luxe bij een passage van 20 (dal) à 30 (spits) voertuigen per uur en per richting, die telkens 50 à 150 mensen (kunnen) vervoeren. De tram -en busbaan is overrijdbaar. Door het veelvuldig dubbel parkeren en het gebrek aan discipline bij een deel van de weggebruikers gebeurt dat in de praktijk ook vaak, wat de doorstroming van het openbaar vervoer vandaag al belemmert.

Bij gebrek aan een afgescheiden fietspad doen zich voor fietsers vaak onveilige situaties voor. De oorzaak van die onveiligheid ligt evenwel niet bij de trams en de bussen, wel bij het allerm minst luwe en gedisciplineerde autoverkeer. Met de herinrichting wil men meer ruimte creëren voor de fietsers. In het voorliggende plan gaat dat ten koste van het openbaar vervoer. Op die manier wordt het STOP-principe geschonden. Het is niet het openbaar vervoer dat een stap terug moet zetten, wel de auto.

Als de Turnhoutsebaan heringericht wordt zoals de plannen voorzien, zal het resterende openbaar vervoer tussen de auto's in de file staan. Dat verlaagt niet alleen de commerciële snelheid van de buslijnen aanzienlijk, maar verlengt ook de reistijd van alle reizigers van en naar de Kempen. Bovendien kan De Lijn nog moeilijker dan nu de stiptheid van de bussen garanderen, wat negatieve gevolgen heeft voor aansluitingen verderop.

De herinrichting biedt geen oplossing voor dubbel parkeren, want uitwijken zal in dat geval over het tegenliggende rijvak moeten gebeuren. Dat heeft nog eens een bijkomende negatieve impact op stiptheid, doorstroming en veiligheid.

Als het openbaar vervoer geen vrije bedding meer heeft, keren we terug naar de toestand van de jaren '70 en '80 van vorige eeuw. Toen stonden trams en bussen vast in de autofiles. Een tram- of busrit van het Koningin Astridplein naar de Turnhoutsepoort kon toen in realiteit makkelijk 20 minuten duren.

We moeten lessen trekken uit de recente herinrichting van de zogenaamde Stadslus (Sint-Jacobsmarkt, Melkmarkt, Lange Nieuwstraat). Daar reed de tram tot voor enkele jaren over een vrije bedding. Na de herinrichting staan de trams van lijn 11 tussen het autoverkeer vast. Een doorgaande tramrit van de Rooseveltplaats via de Melkmarkt naar de Rooseveltplaats duurde voor de herinrichting 9 minuten. Op papier is dat vandaag nog steeds zo, maar in de praktijk is de onbetrouwbaarheid toegenomen omdat auto's de vlotte doorrit aan het kruispunt van de Sint-Jacobsmarkt met de Katelijnevest en aan het kruispunt van de Lange Nieuwstraat met de Kipdorpbrug hinderen en de tram het verkeerslicht meerdere keren op rood ziet springen.

2.1.9 Bediening Borgerhout extra muros

Als bovengronds tramverkeer op de Turnhoutsebaan niet meer mogelijk is, betekent dat zo goed als zeker de doodsteek voor tramlijn 24 Silsburg – Havenhuis. De kans dat er enkel tussen Silsburg en de Stenenbrug een tram blijft rijden, is erg klein. Netwerkgewijs zou het ook weinig steek houden: je laat een radiale tramlijn uit een randgemeente richting stadscentrum niet stoppen op 2 à 3 km van dat centrum en net daar waar het reizigerspotentieel nog fel toeneemt. Je zou bovendien een grote groep reizigers verplichten om uit te stappen op een plek waar ze niet moeten zijn en zonder een volwaardig alternatief om hun reis verder te zetten. Vooralsnog rijden er over het Ringspoor geen treinen en een station “Antwerpen-Stenenbrug” ontbreekt. Premetrostation Zegel ligt weliswaar maar 200 meter verder, maar inclusief de binnen het station af te leggen afstand om de perrons te bereiken betekent dat een overstaptijd van minstens 5 à 7 minuten. Tel daar nog enkele minuten wachttijd bij en een rit naar het Centraal Station duurt zo langer dan wanneer de tram bovengronds verder gereden was. Een substantiële verslechtering van het openbaar vervoer dus, wellicht met een omgekeerde en ongewenste *modal shift* tot gevolg.

In Borgerhout extra muros wonen in de kwadrant tussen de Kleine Ring, de Luitenant Lippenslaan, de Morckhovenlei en het Rivierenhof ongeveer 5 000 mensen. Bovendien bevindt het Xaveriuscollege zich in dit gebied, een lagere en secundaire school met 1 500 leerlingen.

In 1983 bedienden volgende OV-lijnen dit deel van Borgerhout extra muros:

Lijn	Route	Ritten per uur overdag	Ritten per uur spits
24	Silsburg – Schoonselhof (tram)	8	10
18	Centraal Station – Collegelaan – Berchem Atheneum (stadsbus)	3	3
42	Antwerpen – Broechem – Herentals/Lier (streekbus)	4	8
<i>Totaal aantal ritten per uur per richting</i>		<i>15</i>	<i>21</i>

In 2015 verdween streekbuslijn 42, ondertussen omgevormd tot lijn 420, van de Stenenbrug en bediende het gebied enkel nog zijdelings op de Luitenant Lippenslaan. Inmiddels is ook dat verleden tijd. In 2018 werd ook buslijn 31, de opvolger van stadslijn 18, geschrapt. De wijk van de Collegelaan (ruim 3 200 inwoners) kent sindsdien geen OV-bediening meer.

Anno 2026 ziet de OV-bediening op de Stenenbrug er zo uit:

Lijn	Route	Ritten per uur overdag	Ritten per uur spits
24	Silsburg – Havenhuis/MAS (tram bovengronds)	6	6
<i>Totaal aantal ritten per uur per richting</i>		<i>6</i>	<i>6</i>

Op 40 jaar tijd is de OV-bediening van een dichtbevolkt woongebied van 0,4 km² met 5 000 inwoners en een school met 1 500 leerlingen tijdens de daluren tot 40 % gereduceerd en tijdens de spits zelfs tot 28 %. Wanneer tram 24 verdwijnt, wordt dat een OV-woestijn, zelfs als premetrostation

Morckhoven zou geopend worden, want dat ligt maar aan de rand van dat gebied. Buslijn 33 op de Luitenant Lippenslaan biedt geen soelaas, omdat dat een randlijn is die niet richting centrum rijdt.

2.2 *Besluit*

Overwegende dat:

- Borgerhout intra muros met grote voorsprong het dichtstbevolkte district van Antwerpen is,
- het OV-aanbod op de Turnhoutsebaan in de loop der jaren al afgebouwd is,
- voldoende aanbodscapaciteit noodzakelijk is, vertaald in voldoende ritten en voldoende grote voertuigen,
- er voldoende haltes moeten zijn om de looproute en -tijd naar een halte aantrekkelijk te houden,
- nabijheid en functiediversificatie tussen boven- en ondergrondse sporen moet nagestreefd worden,
- de al uitgevoerde en verder nog dreigende afbouw van buslijn 30 de druk op de OV-as Turnhoutsebaan verhoogt,
- medische voorzieningen en meer in het bijzonder ZAS Cadix vanuit Borgerhout intra muros zo optimaal mogelijk bereikbaar moet zijn,
- het STOP-principe moet gerespecteerd worden,
- de doorstroming en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op de Turnhoutsebaan gegarandeerd moet kunnen worden,
- een vrije bedding voor het bovengrondse openbaar vervoer derhalve een conditio sine qua non is,
- het openbaar vervoer in Borgerhout extra muros, ten oosten en ten westen van de Stenenbrug, niet meer verder mag afgebouwd worden en zelfs opnieuw moet uitgebreid worden,

tekent TreinTramBus formeel bezwaar aan tegen de afbraak van de tramsporen én tegen het voorgestelde profiel van de Turnhoutsebaan. TreinTramBus eist dat het bovengrondse openbaar vervoer over een vrije bedding blijft beschikken, omdat bij gebrek daaraan de prestaties, efficiëntie, regelmaat en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer gedecimeerd worden.

3 *HERAANLEG KEERLUS*

Het plan voorziet de heraanleg van de bestaande tramkeerlus in de driehoek Stenenbrug – Turnhoutsebaan – Engelselei.

3.1 *Overweging*

Toen tramlijn 10 nog volledig bovengronds reed, konden trams deze keerlus van en naar alle richtingen gebruiken: van en naar Deurne-Noord, Deurne-Zuid en de Turnhoutsebaan stadinwaarts. Toen de Reuzenpijp en de toegangshelling tot de premetro aan Hof ter Lo in gebruik genomen werd, is de keerlus aangepast en was ze niet meer bereikbaar van en naar Deurne-Noord. Dat heeft twee nadelen:

- de in- en uitrij van stelplaats Deurne is via Deurne-Noord onmogelijk. Trams moeten ofwel via lijn 5 (Ruggeveldlaan en Antwerp Stadion) rijden of met een lange omweg via Deurne-Zuid (Herentalse Baan);
- bij calamiteiten in de Reuzenpijp is het voor trams op lijn 10 onmogelijk om in Deurne-Noord het baanvak tussen het kruispunt Ruggenveldlaan/Van de Wielelei en Hof ter Lo te bedienen.

Met deze heraanleg dreigt de gebruiksvriendelijkheid en exploitatieflexibiliteit van de keerlus bij calamiteiten nog verder beperkt te worden.

3.2 Besluit

Overwegende dat:

er bij calamiteiten in de Reuzenpijp nood is aan een uitweg om Deurne-Noord per tram te blijven bedienen,

beveelt TreinTramBus aan dat de tramkeerlus in de driehoek Stenenbrug – Turnhoutsebaan – Engelselei niet alleen verbonden blijft met Deurne-Zuid, maar ook opnieuw verbonden wordt met de bovengrondse tramsporen van lijn 10 richting Deurne-Noord.

4 ALGEMENE CONCLUSIE

TreinTramBus tekent formeel bezwaar aan tegen de afbraak van de tramsporen én tegen het voorgestelde profiel van de Turnhoutsebaan. TreinTramBus eist dat het bovengrondse openbaar vervoer over een vrije bedding blijft beschikken, omdat bij gebrek daaraan de prestaties, efficiëntie, regelmaat en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer gedecimeerd worden.

TreinTramBus vraagt om de tramkeerlus in de driehoek Stenenbrug – Turnhoutsebaan – Engelselei bij de heraanleg opnieuw aan te sluiten op de tramsporen richting Deurne-Noord en vanzelfsprekend ook met de Turnhoutsebaan stadinwaarts.

Contact:

Peter Meukens

Voorzitter TreinTramBus

peter.meukens@vzw.treintrambus.be