

## ALTERNATIEF TRAMTRACE voor VILVOORDE (REGIOTRAM)



Een nieuw tramtracé moet afgestemd worden op toekomstige projecten alsook de aantrekkingskracht van regio's verbeteren. Dit zorgt voor een verhoging van de werkgelegenheid alsook van de belastinginkomsten. Dit is enkel mogelijk waar er nog voldoende potentieel is. Sommige wijken zijn immers meer dan verzadigd (Koningslo en Kassei). Een degelijk tracé moet zorgen voor een snelle verbinding, aantakken met grote bestaande en toekomstige woon- en activiteitenzones (Neder-Over-Heembeek (Bruynstraat), zone militair Hospitaal en Buda, Vilvoorde project Watersite (Broek), reconversiezone Vilvoorde-Machelen, retailproject gebouwen 'Renault', CAT-site, enz.), én moet ook afgestemd worden met andere verkeersmodi (stadsvernieuwing Vilvoorde Centrum(verkeersafwikkeling), NMBS netwerk (GEN)). Dit kan enkel in combinatie met de optimalisering en modernisering van het huidige aanbod.

Op basis van een afweging van de multi criteria wordt gekozen voor volgend tracé: Heizel via de bestaande tram(en) metrolijnen naar de Versailleslaan en Bruynstraat (in ontwikkelingsplannen aangestipt als slagaders) op het grondgebied van Neder-Over-Heembeek. Ter hoogte van het kruispunt met de Tyraslaan wordt gekozen voor een knooppunt (modal shift) met voldoende parkeerpotenties (met aansluiting op afit 6 van de R0). Via het verplaatsen van de geplande fietsersbrug over het kanaal en deze te combineren met een tram wordt aangetakt op de Schaarbeeklei, waar de vroegere trambedding een perfecte aansluiting biedt op bestaand en toekomstig aanbod. Op deze manier worden belangrijke toekomstprojecten ontsloten met voldoende potentieel, en wordt het tracé gebundeld met andere infrastructuurprojecten. Door te kiezen voor een snelle verbinding afstand welke niet door woonwijken moet slingeren worden mobiliteitsproblemen (herprofilering van straten & pleinen, parkeerbehoefte, enz) als conflicten met landschap en natuur vermeden.

Dit tramtracé biedt daarenboven voldoende mogelijkheden om een duidelijke ruimtelijke visie als regionale centrumstad te poneren.

## DEELTRACE VIADUCT



© 'Tramlijn JETTE-TERVUREN' Eindrapport tracéstudie juni 2013  
(<http://www.delijn.be/nl/mobiliteitsvisie2020/brabantnet/wat-is-brabantnet/jette-airport.html>)

Het voorgestelde tracé wordt voorzien van viaduct voorzien van een combinatie tramlijn en zacht verkeer (fietsers/voetgangers), met als referentie het aangegeven concept voor een viaduct nieuw tram-fietsviaduct over de R0 voorgesteld door De Lijn in hun eerder gepubliceerd eindrapport (juni 2013).

Er gelden een aantal randvoorwaarden: het viaduct moet zich minstens 9 meter boven de waterspiegel van het zeekanaal bevinden en moet opengand zijn (dit geldt evenzeer voor het voorliggende tracé die loopt over de Europabrug aan de Vuurkruisenlaan, als voor de geplande recreatieve fietsersbrug in het verlengde van de Broekstraat). De overbrugging sluit langs de kant van het Domein Drie Fonteinen perfect aan op het bestaand reliëf. Langs de kant van de Schaarbeeklei is er voldoende ruimte beschikbaar voor een aanlooproute (zie helling Vuurkruisenlaan). De ruimte onder het viaduct kan daarenboven benut worden voor parking (modal shift).

Het voorstel houdt in dat de geplande fietsersbrug wat opgeschoven wordt richting Brussel (juist voorbij het viaduct van de R0) en een gecombineerde functionele brug wordt: zowel fietsers, voetgangers als de tram kunnen er gebruik van maken. De functie wordt multifunctioneel en niet enkel recreatief en betekent een belangrijke hefboom voor een betere mobiliteit, aangezien deze perfect kan aansluiten op bestaande fietsnetwerken.

Wat kosten/baten betreft: er wordt een win-win gecreëerd door reeds beschikbare middelen (voor de geplande fietsersbrug) in te zetten en samen te voegen.