



De Ringtram: belangrijke hefboom of onhaalbaar prestigeproject?

Standpunt stadsbestuur Vilvoorde t.o.v. voorkeurtracé Ringtram

8-7-2014

De Ringtram: belangrijke hefboom of onhaalbaar prestigeproject?

Op 6 december 2013 besliste de Vlaamse Regering een voorkeurtracé voor de Ringtram. Dit tracé kadert in een globale aanpak van de mobiliteitsproblematiek in de rand rond Brussel. Met de goedkeuring van het voorkeurtracé voor de Ringtram kwam er voorlopig een einde aan een brede informele informatie- en concertatieprocedure die gedurende de voorbije jaren werd georganiseerd door De Lijn. Het Vilvoords stadsbestuur heeft steeds in volle transparantie en in samenwerking met De Lijn maximaal inzage gegeven in de voorbereiding van dit tracé o.m. door de organisatie van een tentoonstelling in het stadhuis van Vilvoorde van 27 tot en met 29 mei 2014 en de organisatie van een open gemeenteraadszitting op 21 oktober 2013 waarbij ook de Vilvoordse actiegroepen werden betrokken.

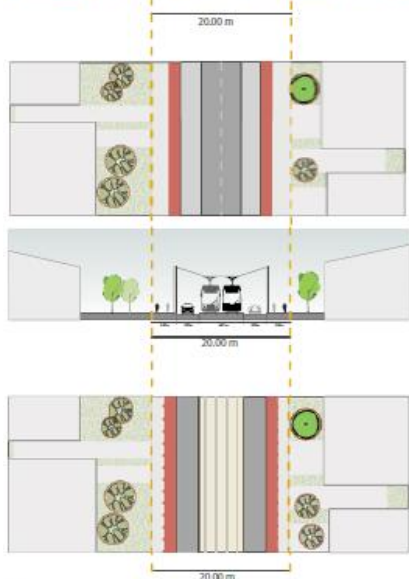
Het Vilvoords stadsbestuur heeft in reactie op de regeringsbeslissing van 6 december 2013 meegedeeld dat de komst van de Ringtram slechts haalbaar is op voorwaarde dat het (mee) een oplossing biedt voor het mobiliteitsprobleem in Vilvoorde (en de regio) en de leefbaarheid van de stad ten goede komt. Er werd tevens aangekondigd dat het stadsbestuur een grondige analyse zou maken van het Vlaamse voorkeurtracé.

Het college van burgemeester en schepenen heeft tijdens verschillende zittingen (13 januari 2014, 10 februari 2014, 10 maart 2014, 29 april, 23 juni 2014) het voorkeurtracé van de Ringtram geanalyseerd en kritieken en alternatieven geformuleerd. Het Vilvoords stadsbestuur is van mening dat gepaste antwoorden op de kritieken en suggesties noodzakelijk zijn. Daarbij wordt eveneens gevraagd een alternatief tracé te onderzoeken evenals een communicatie- en overlegtraject te ontwikkelen waarbij alle stake-holders worden betrokken. In dat verband is het belangrijk dat ook de Vilvoordse adviesraden en de actiegroepen "Zo Mobiel Lef" en "Vilvoorde ontspoot" systematisch worden geïnformeerd.

Hierna vindt u de knelpunten en problemen opgelijst per wijk die wordt aangesneden door het voorkeurtracé. Deze inventaris van knelpunten voegt zich bij de algemene vraag naar verduidelijking omtrent de timing en de financiering van dit openbaar vervoersproject.

Knelpunten in de wijk Koningslo

De Lijn stelt het B2 tracé als voorkeur voor. Dit tracé loopt via de Sint-Annalaan, de Meeuwenlaan, splitst bij de Vinkenlaan en de Opperveldlaan, komt samen op de Warandelaan en gaat dan via Klein Hoogveld in de bedding van de R0 om ter hoogte van het op- en afrittencomplex onder de R0 door te gaan.



Jur 0.9 detail sectie Sint - Annalaan

De Lijn voorziet in haar schetsen voor de **Sint-Annalaan** een vrije trambaan. Hierdoor zouden de huidige rijbanen verschuiven naar de huidige parkeerstrook. Het voetpad en fietspad zou behouden blijven.

Dit houdt in dat er een wijziging is in het aantal parkeerplaatsen op openbaar domein en het aantal bomen dat is ingeplant in deze bestaande parkeerstrook. Ook de verlichtingspalen dienen anders ingeplant te worden.

De Vilvoordse wijken kennen een bijzonder hoge (residentiële) parkeerdruk. Dit is het directe gevolg van de snelle toename van de Vilvoordse bevolking, de 'normale' toename van het autobezit en het relatief oude woningbestand in de aangesneden wijken (met te weinig parkeerfaciliteiten en garages). Daarom is het verminderen van het totaal aantal parkeerplaatsen in deze wijken voor de stad Vilvoorde onaanvaardbaar. Er zal moeten worden voorzien in parkeeralternatieven zoals gebundelde parkings op maximaal 100 m voor bewoners en maximaal 250 m voor bezoekers. De parkeerdruk mag niet afgewenteld worden op de zijstraten. De compensatie voor de bestaande parkeerplaatsen dient hier te gebeuren in overleg met de gemeente Grimbergen. Ook de veiligheid dient te worden gewaarborgd door bij voorbeeld de oversteekbaarheid van deze vrije tram- en busbaan te beperken tot de kruispunten. Ook de afscherming van de vrije tram- en busbaan dient ruimtelijk kwalitatief te worden ingepast.

Ook in de **Meeuwenlaan** dient De Lijn maatregelen te treffen zodat de parkeerbalans neutraal blijft. Ook hier moeten gebundelde parkings voorzien worden.

Indien de tram door de **Vinkenlaan** rijdt, zou deze in enkele richting op dezelfde rijbaan als het autoverkeer moeten rijden. De parkeerplaatsen aan beide zijden van de straat moeten breder worden voorzien zodat er voldoende ruimte is om uit te stappen.



Indien de tram door de **Opperveldlaan** rijdt, dient deze in enkele richting op een groene berm te rijden. Er dient voldoende afstand te zijn tussen voetpad en tram zodat de veiligheid van de zachte weggebruiker niet in het gedrang komt.

De doorgang aan het **op- en afrittencomplex** ter hoogte van de **Medialaan** lijkt een onrealistische piste tengevolge het drukke bezoekersverkeer in deze bedrijfszone.

Het op- en afrittencomplex zal in elk geval in zijn geheel herbekeken moeten worden zodat de doorstroming en de verkeersveiligheid wordt verhoogd voor de verschillende vervoersmodi. Er dient een grondige studie gemaakt te worden van het effect van een tram(bedding) op de doorstroming van het op- en afrittencomplex. Het bestuur maakt zich zorgen over de bijkomende verkeersdruk en files die het gevolg zullen zijn van de doortocht van de tram ter hoogte van de flessenhals aan het rondpunt bij het begin van de Medialaan.

Gelet op het feit dat dit gedeelte bovendien een onderdeel is van een bovenlokaal fietsroutenetwerk dient tevens de veiligheid van fietsers worden gewaarborgd.

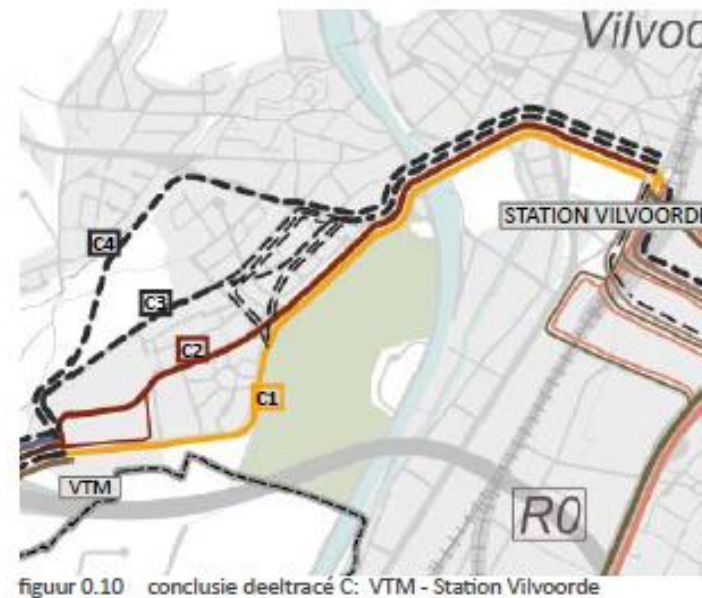


Bovendien dient er een duidelijke afstemming te zijn van de plannen van enerzijds de tramverbinding die langsheen de bedding van de R0 zou rijden en de werken in functie van de optimalisering van de R0. Komt een eventuele verbreding van de R0 niet supplementair aan de plannen van de aanleg van een tramverbinding en dus ten nadele van het aanwezige groen?

Knelpunten in de wijk Kassei

Het voorkeustracé van De Lijn gaat via de Medialaan, doorheen het Milleniumpark, over de groene berm van de Belgiëlaan en via de achterzijde van de Smitsstraat (Jacob).

De Lijn voorziet het doortrekken van de tram doorheen het **Milleniumpark** en dit ondanks de vroeger gemaakte opmerkingen van het college van burgemeester en schepenen Het Milleniumpark werd in 2012 naar aanleiding van de dag van het park opgewaardeerd. De tram mag dit buurtparkje, noch de groene berm in de **Beneluxlaan** met de waardevolle bomencollectie niet aantasten.



Het college vraagt daarom aan De Lijn om het tracé via de Medialaan, de Beneluxlaan en de Blaesenberghweg (tracé C1) verder te onderzoeken. Daarbij moet worden rekening gehouden met het beschermd statuut van het (bijzonder) waardevolle park 3 Fontainen en de aanliggende holle wegen.

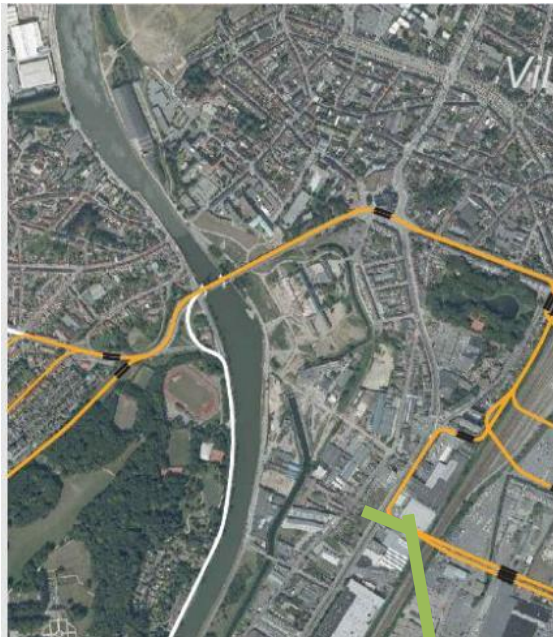
Knelpunten in het Centrum

Het voorkeustracé van De Lijn gaat via de Vuurkruisenlaan, over de Stationlei en een nieuwe onderdoorgang aan het station naar “de CAT-site”. Daarbij wordt het nieuw geplande ziekenhuis bediend.

Door de aanleg van een dubbele vrije tram- en busbaan zou de **tidal flow** verdwijnen. Het college vraagt om de impact hiervan op de doorstroming te onderzoeken alsook de kruising van de tram met het verkeer ter hoogte van de **Rubensstraat**. Afhankelijk van de impact en het tracé zou de tram asymmetrisch over de brug kunnen rijden.



Ook de kruising van het verkeer ter hoogte van **Portaelsplein** dient ernstig onderzocht te worden. De stad plant immers een ondergrondse parking onder de Grote Markt en heeft het globale parkeerbeleid in de stad in herziening gezet.



De doorgang via de **Stationlei** lijkt, gezien de impact op de parkeerbalans gecombineerd met de eenzijdige afsluiting van de Stationslei, niet haalbaar. Het college vraagt dan ook om het tracé via de Schaarbeeklei en een onderdoorgang ter hoogte van het terrein van Buizen Van Leeuwen te onderzoeken. Hierdoor zou de nieuwe woonontwikkelingen van Watersite mee bediend kunnen worden wat een absolute hefboom zou betekenen voor de stadsvernieuwingsprojecten in de Kanaalzone. De bediening van het nieuwe ziekenhuis op de CAT-site zou een meerwaarde betekenen voor de site en voor het ziekenhuis in het bijzonder. Tengevolge de problematiek ruimtelijke ordening en de saneringsproblemen is een precieze localisatie van het nieuwe ziekenhuis evenwel onzeker. Het stadsbestuur dringt bij de Vlaamse Regering aan op snelle duidelijkheid i.v.m. de ruimtelijke planning van de CAT-site.

Algemene Opmerkingen

Naast de mobiliteitseffecten en parkeerproblemen vreest de stad belangrijke **milieu- en omgevingsproblemen** die voortvloeien uit het tramverkeer. Deze kunnen wellicht worden beperkt door de inzet van de meest geavanceerde toestellen, mogelijks met gelijkgrondse leidingen om de geluidshinder te beperken. Bij de aanleg van de fundering dienen hoogwaardige materialen gebruikt te worden die trillingen tot een minimum beperken. De **verkeersveiligheid** moet steeds primeren op de doorstromingsnelheid. Daar waar mogelijk wordt de tram in een groene bedding aangelegd. **Bomen** die verwijnen dienen in de directe omgeving te worden gecompenseerd.

De aanleg van een tramverbinding vraagt een grote investeringskost, niet alleen voor de aanleg van de sporen, maar ook voor de herinrichting van de directe omgeving, zoals het aanpassen van straatprofielen, voetpaden, parkeerstroken, boomvakken, openbare verlichting. De stad wil niet het kind van de rekening zijn en verwacht van de Vlaamse Overheid dat deze instaat voor alle kosten die betrekking hebben op de herinrichting van het openbaar domein door de aanleg van een tramverbinding.

Tot slot vraagt de stad duidelijkheid omtrent de komende administratieve en beslissingsprocedures en vraagt ze de structurele betrokkenheid van alle stakeholders bij deze procedures.