



Dienst milieu  
Secretariaat milieuraad  
Tel : 02 255 47 31

**STEDELIJKE ADVIESRAAD VOOR MILIEU EN NATUUR**  
**VERGADERING VAN 9 oktober 2014**  
Stadhuis Vilvoorde – vergaderzaal 1 – 20.00 uur

---

**VERSLAG**

---

Aanwezig: Willy Van Lokeren, Koen De Vil, Kerstin Ringler, Bernadette Christiaens, Luc Daineffe, Michèle Libeer, Machteld Bosmans, Jean Van Steenwinkel, Ivo Janssens, Pascale Fraipont.

Verontschuldigd: Stefan Valk, Linda Verschueren, Eddy Lermytte, Sylvie Mariën, Bart Billen, Henri Vande Werf, Jan Buysse, Johan Claus, Andy De Baerdemaeker.

Afwezig: Harry Van Driessen.

---

**AGENDA:**

- **Goedkeuring van het verslag van de vergadering van 5 juni 2014.**
- **Tramverbinding Jette-Zaventem – advies na toelichting stand van zaken door De Lijn op 30 september 2014.**
- **Varia.**

De voorzitter opent de vergadering en verwelkomt de aanwezigen.

- **Punt 1: goedkeuring van het verslag van de vergadering van 5 juni 2014.**

Er worden geen opmerkingen geformuleerd. Het verslag wordt goedgekeurd.

- **Punt 2: Tramverbinding Jette-Zaventem – advies na toelichting stand van zaken door De Lijn op 30 september 2014.**

Op 30 september 2014 vond in het cc Bolwerk een toelichting plaats over de geplande tramlijn Jette-Zaventem door de heer Joost Swinnen van De Lijn. De Lijn wil hiermee het inspraakproces rond deze tramverbinding opstarten en biedt de adviesorganen de mogelijkheid om op deze toelichting te reageren.

De milieuraad wenst in dit stadium van het dossier een duidelijk standpunt in te nemen met betrekking tot

- de behoefte / wenselijkheid van
- de alternatieven voor
- de MKBA van
- de trajecten voor
- de impact op de ruimtelijke ordening van
- en de inrichting van

deze tramverbinding.

### **Behoeft / Wenselijkheid.**

Dat er in Vilvoorde een mobiliteitsprobleem is en we te kampen hebben met sluipverkeer waarvoor oplossingen dienen gezocht, staat buiten discussie. De vraag is evenwel om deze tramlijn dit mobiliteitsvraagstuk kan oplossen.

Fundamentele bedenking is dat De Lijn in geen enkel opzicht de reële behoefte van de tramverbinding onderbouwt. Er wordt, o.a. tijdens de toelichting, in vage formulering verwezen naar het fileprobleem op de Brusselse Ring en vertraging op bestaande verbindingen. Hiermee is allerm minst aangetoond dat de voorgestelde tramverbinding een oplossing zal bieden voor de veralgemeende verkeersproblemen, in tegendeel. Voor personen die in Brussel moeten zijn, biedt het voorgestelde traject geen oplossing. Voor personen die zich rond Brussel verplaatsen, is het voorgestelde traject te kort, en dus ook geen alternatief. Hiervoor is het vereist een volwaardige herkomst-bestemmingsstudie uit te voeren en voor te leggen, die de noodzaak van deze tram kan aantonen. Hierbij zijn o.a. volgende vragen aan de orde: Wat is het doelpubliek?, Van waar komen ze?, Waar gaan ze naartoe?, Zullen zij moeten overstappen?, Hoe bereiken zij de haltes?, wat met de fietsen en auto's ter plaatse? ... Al deze vragen blijven onbeantwoord.

De Lijn schuift de tram naar voor als een middel om het sluipverkeer te verminderen. Het is echter weinig waarschijnlijk dat één tramverbinding de verkeersdrukke door de stad significant zal verminderen. De aanleg van een tramverbinding in eigen bedding verplicht de andere weggebruikers om alternatieve wegen op te zoeken. Er kan, op basis van de ontvangen informatie, niet getoond worden dat de aanleg van een tramverbinding hier tot verbetering leidt.

Het gebruik van de tramverbinding, en in omgekeerde zin de behoefte van de potentiële gebruikers, wordt mee bepaald door de frequentie waarmee en het tijdsvenster waarbinnen de trams zullen rijden, bv. naar Zaventem. Hierover wordt evenwel geen richtinggevend antwoord gegeven. Het engagement is vrijblijvend, en laat bijgevolg niet toe de gebruikersvoordelen in kaart te brengen.

De milieuraad treedt volgende positieve punten van een tramlijn bij:

- de tram is, vnl. doordat ze in een eigen bedding rijdt, een sneller alternatief. Deze snelheidswinst is alleszins noodzakelijk indien het project wil slagen in haar opzet om de mensen te overtuigen hun wagen aan de kant te laten. Realiseert dit project een sneltramlijn of een klassieke tramlijn?
- Potentieel kan de tram meer mensen van Koningslo naar het stadscentrum brengen
- De tram kan een antwoord zijn op de vraag van bedrijven binnen Mediapark voor een snelle verbinding met het station
- voldoende aandacht voor bijhorende fietsparkings kan mensen meer overtuigen voor het openbaar vervoer

## **Vervoersalternatieven.**

Elektrische bussen kunnen niet zondermeer beschouwd worden als een volwaardig alternatief voor de trams. De studies hieromtrent zijn niet eenduidig.

Er is voor de aanleg van de voorgestelde verbinding, geen vergelijking opgesteld tussen de voordelen en nadelen van de verschillende vervoerstypes (sneltram, stadtram, trambus, elektrische bus, ...) Deze vergelijking kan, o.a. met betrekking tot trillingen, verkeersveiligheid (remweg), vervoerscapaciteit, ingenomen breedte, stabiliteit & doordringbaarheid van de ondergrond, ... aantonen welk vervoerstype zowel op economisch als ecologisch vlak het beste scoort, en hierdoor het best geschikt is voor het te volgend traject.

Ten tijde van de opstart van het project was het aanbod aan alternatieven nog beperkt.

Er wordt gevraagd deze vergelijking vooralsnog op te stellen, en verderop te gebruiken bij de selectie van het te weerhouden vervoerstype.

Het gebruik van bovenleidingen vormt een nadeel voor tramverbinding binnen de stadkern en dicht bebouwde omgeving. Er bestaan alternatieven waarbij de trams via ondergrondse aansluitingen gevoed kunnen worden, of een combinatie van beide. Het biedt zeker voordeel dit alternatief mee te onderzoeken, aangezien dit invloed zal hebben op de bomen, ... langsheen het traject.

## **Maatschappelijke kosten-baten analyse.**

Rond de kosten/baten analyse rijzen nog veel vragen.

Belangrijk bezwaar is toch wel dat de ecologische impact (kostprijs) van de te realiseren verbinding in geen enkel opzicht in rekening wordt gebracht. Dit is ook het geval voor het ruimtebeslag.

Er wordt gesteld dat De Lijn streeft naar een maximaal gebruik van de huidige infrastructuur. In realiteit doorsnijden de vooropgestelde tracés natuurgebieden, ligt de bedding langs significante natuurgebieden.

De verschillende rapporten die werden opgesteld, zijn niet met elkaar uitgelijnd. Zo wordt het gros van de milieu-effecten die in de MER-studie wordt aangebracht, niet verder in rekening gebracht in de MKBA. In de MKBA wordt ruim 40% van de baten gerealiseerd door milieuvordelen, wat beduidend lager zal zijn indien ook de milieunadelen mee in rekening worden gebracht (inname vrije ruimte, natuurgebieden, ...)

Voor de milieubaten die gebruikt werden (CO<sub>2</sub>-reductie, ...) is onvoldoende duidelijk welke referentie (normering, studies, ...) gehanteerd werd om de eenheidskost hiervan te becijferen. Ook aan kostenzijde valt op dat de eenheidskost tussen de afzonderlijke tramlijnen weinig verschilt, rekening houdend dat het traject van de Ringtram door dichtbevolkte wijken zal gaan, meerdere complexe kruisingen en ondertunnelingen bevat, ...

De Lijn heeft voor het gehele project een kostprijs vooropgesteld, maar deze wordt nu reeds door de Inspectie van Financiën in vraag gesteld.

## **Trajecten.**

De milieuraad is van oordeel dat het Park 3 Fonteynen maximaal moet gevrijwaard blijven. Ook het aansnijden van natuurgebieden is geen optie.

De inpassing van een tramlijn naast het natuurgebied van de Afdeling Natuur en Bos ter hoogte van Hoogveld wordt dan ook sterk in vraag gesteld.

Een alternatief voor een ondertunneling van het bestaande spoorwegennet bestaat erin om aanpassingen uit te voeren aan de brug in de Hanssenslaan. Een aanpassing van de brug zodat een onderkruising van de tram wel mogelijk wordt, impliceert zeker een belangrijk kostenplaatje.

In ieder geval moeten alle alternatieven grondig onderbouwd worden ivm een MBKA.

### **Impact op de ruimtelijke ordening.**

De realisatie van de tramverbinding zal ontegensprekelijk een invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkeling langsheen het traject.

In de presentatie wordt, o.a. voor het realiseren van de doorgang in de Stationslei, gepleit voor de creatie van stadsrandparkings die het verkeer in de stad sterk moeten reduceren, om de doorstroming te kunnen behouden. Hierdoor stelt zich de vraag of deze stadrandparkings wel combineerbaar zijn met de geplande bouw van een ondergrondse parking op de Grote Markt, of met het verkeersarm maken van andere straten in het stadcentrum. Betekent dit niet dat deze autobestuurders geen gebruik zullen maken van de tramverbinding om het stadscentrum te bereiken? Of dat ze de geplande parking zeer moeilijk zullen kunnen bereiken?

Een uitlijning en afstemming van het mobiliteitsbeleid dringt zich op.

### **Inrichting.**

Er worden enkele suggesties geformuleerd met betrekking tot de inrichting van de haltes en trams:

- voldoende en degelijke plaatsen voor fietsstalling (meer dan metalen beugels waartegen enkele fietsen geplaatst kunnen worden)
- inrichting van rijtuigen waarin de fiets een volwaardige plaats heeft, zodat men niet beperkt wordt op het aantal / tijdstip van fietsenvervoer, of verplicht wordt tot het gebruik van plooi-fietsen om de mobiliteit te verzekeren
- modern computercomfort voor de reiziger (stopcontacten, internetverbinding, ...)

Deze items maken onderdeel uit van het detailontwerp van het project.

#### **• Punt 3: Varia.**

1. Feedback behandelde dossiers in de GECORO (Luc Daineffe):

- Vilvoorde wenst tegen 2016 het label "kindvriendelijke stad" te halen en zal hiertoe derhalve initiatieven ondernemen.
- Het RUP "Stationsomgeving" werd behandeld.
- De nieuwe geplande duurzame wijk op de KODAK site werd toegelicht.
- Rond de Ringtram werd een standpunt bepaald.
- De herziening van het ruimtelijk structuurplan werd aangekondigd. Dit zal gebeuren in samenhang met het mobiliteitsplan

2. Op 20 november 2014 zal in het cc Bolwerk het boek 'Leven zonder Auto' worden voorgesteld.  
Aanvang 20.00 uur.

De voorzitter bedankt de aanwezigen en sluit de vergadering omstreeks 22:30 uur.

De secretaris  
Pascale Fraipont

De voorzitter  
Koen De Vil