

Aan het college van burgemeester en schepenen van de stad Vilvoorde  
Aan de leden van de gemeenteraad  
Aan de stadssecretaris

NB: een kopie van dit bericht wordt overgemaakt aan de pers.

Het Actiecomité Vilvoorde Ontspoort is van oordeel dat een **verbetering van het openbaar vervoer** een belangrijk onderdeel vormt van de oplossing van de verkeerscongestie in onze regio, naast vele andere elementen. De keuze voor een sneltram kan in een aantal gevallen inderdaad de beste oplossing zijn om een modale verandering te realiseren. De **geplande ringtram** door Vilvoorde daarentegen **grijpt te zwaar in op de leefomgeving van de plaatselijke bevolking** en biedt daarenboven **geen enkele meerwaarde** tegenover een geoptimaliseerd milieuvriendelijk busnetwerk.

Telkens het actiecomité de voorbije maanden haar terechte bemerkingen en bedenkingen over de geplande ringtram ter sprake bracht, klonk het antwoord van het bestuur: “er is nog geen dossier, het tracé ligt nog niet vast, we kunnen nog geen standpunt innemen”.

Sinds vrijdag 6 december 2013 is deze situatie veranderd: de Vlaamse regering heeft tijdens de Ministerraad de beslissing genomen waarbij het **tracé werd vastgelegd** en de verdere **procedure voor de realisatie opgestart**. Het actiecomité betreurt deze beslissing en stelt vast dat onze argumentatie volledig genegeerd werd. Nu alle gegevens openlijk op tafel liggen, **wijst het actiecomité hieronder op een aantal grove tekortkomingen, contradicties en fouten in dit dossier**.

1.

De Lijn maakt een **kapitale fout** door de effecten van de trage ringtram, kronkelend doorheen residentiële woonwijken en door het centrum van een kleine stad, op eenzelfde manier te behandelen als die van een sneltram rechtdoor langs de A12. De Lijn geeft zelf toe dat de ringtram door Vilvoorde traag zal rijden, veel haltes zal aandoen en dat **de inkorting van de reistijd dus veel bescheidener zal zijn** dan bij de sneltrams naar Willebroek en Zaventem.

Dankzij deze kapitale fout kan De Lijn in haar retoriek beweren dat de investering van bijna een half miljard euro “rendabel” is. Immers, zo lezen we in de kosten-baten analyse: *“De reistijd met het openbaar vervoer neemt zeer sterk af, waardoor een modale verschuiving verwacht kan worden. Daardoor kan bij de uitvoering een daling verwacht worden van geluidshinder, ongevalkosten en luchtmissies. De verbeterde bereikbaarheid verhoogt de aantrekkingskracht van deze regio, met een verhoging van de werkgelegenheid en de belastinginkomsten van de verschillende overheden tot gevolg.”* **De kosten zijn dus reëel, de baten zijn “te verwachten” maar onwaarschijnlijk** omdat ze zijn berekend op foutieve uitgangspunten zoals de reistijd.

2.

**De Lijn minimaliseert systematisch het loutere feit dat een tram zwaar ingrijpt in de leefomgeving** van de plaatselijke bevolking. Nochtans staat dit onder andere in het MER (Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 : tramverbinding Jette-Tervuren – niet-technische

samenvatting voor het MER dd 23.08.2013 p 27, Punt 4.3.20 C2 - via Belgiëlaan en Drie Fonteinen):

- *Het effect op verkeersveiligheid wordt negatief beoordeeld*
- *Het doorsnijden van woonfuncties heeft een negatief effect op de oversteekbaarheid, verkeers-leefbaarheid en barrièrewerking*
- *Lokaal een lichte verhoging van de geluids-en trillingsniveaus verwacht worden*
- *Het tracé doorsnijdt enkele waardevolle ecotopen*
- *Er worden beperkt negatieve effecten verwacht voor overstroming en afstroming van hemelwater*

Al deze effecten worden in de eenzijdige retoriek van De Lijn genegeerd of zelfs ontkend, wat onverantwoordelijk is:

- ernstige ingreep in het uitzicht van landschap en wijken door de **opvallende infrastructuur** (sporen, bovenleiding, eigen vaste bedding)
- toename van **verkeersonveiligheid**, o.a. door een langere remafstand en een gebrek aan uitwijkmogelijkheden, zeker in de omgeving van de vele scholen op het tracé (jonge fietsers!).
- toename van **trillingen en geluidsoverlast** (metaal op metaal, gewicht van de tram, verplaatsingsvolume, zeer hoge frequentie...)
- **beschadiging van woningen** ingevolge trillingen en de aanleg van de infrastructuur, bijvoorbeeld in de Stationlei. Dit ernstig knelpunt werd zelfs niet onderzocht binnen het plan MER.
- **parkeerproblemen** in de wijken door het verdwijnen van honderden parkeerplaatsen
- **aantasting van de natuur**: laanbomen, parken, groengebieden, beschermd natuurgebied, holle wegen,...
- onteigeningen
- verstoring van de nachtrust

4.

Vanuit het oogpunt van goed bestuur valt het niet te verantwoorden dat De Lijn noch haar opdrachtgever weigeren om alternatieven, zoals een milieuvriendelijke, elektrische bus, te onderzoeken. Dit is des te meer het geval rekening houdend met de grote belangen die ermee gemoeid zijn en de honderden miljoenen belastinggeld die besteed worden aan dit project. **Een elektrische bus**, op een vrije busbaan waar nodig en met flankerende maatregelen, zoals beïnvloeding van verkeerslichten, biedt uitsluitend voordelen t.o.v. het plan van De Lijn: **veel minder kosten, veel snellere uitvoering, veel sneller resultaat, veel minder impact op de vrije ruimte en de leefomgeving en gelijkaardige resultaten inzake reistijd, capaciteit en milieuvriendelijkheid.**

Als alles goed zou gaan, zouden de eerste gunstige resultaten, als die er al zouden zijn, te merken zijn vanaf 2020, dat is pas binnen 6 jaar! De mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, opgesteld in 2009, kon trouwens onmogelijk rekening houden met recente ontwikkelingen zoals Docks en Neo in Brussel, het nieuwe voetbalstadium aan de ring en Uplace. Wellicht is de visie van 5 jaar geleden al door de feiten achterhaald.

4.

De rigide en ruimte-verslindende infrastructuur van de trage ringtram, legt een **zware hypotheek op de rest van het openbaar vervoer** en het verkeer in Vilvoorde. Het verdwijnen van de vrije busbaan en de *tidal flow* op de brug over het kanaal betekent zware hinder voor de buslijnen en het verkeer in de omgeving, zowel vanuit Vlaams-Brabant als vanuit Brussel. De ringtram zal dus een ernstige verstoring van het andere openbare vervoer veroorzaken, een erg pervers effect dus.

5.

De keuze voor een rigide ringtram boven een modern busnet is **in tegenspraak met de beleidsplannen van het stadsbestuur van Vilvoorde**, zoals die afgelopen week nog aan bod kwamen in een bijlage van 16 pagina's in De Streekkrant. Enkele voorbeelden:

Enerzijds zal de bedding van de ringtram het lokale verkeer in Vilvoorde ernstig verstoren, anderzijds wenst het stadsbestuur de aanleg van een **ondergrondse parking** onder de Grote Markt, als *“een essentiële stap in het aantrekkelijk maken van ons winkelcentrum (sic)”*. Hopelijk beseft het stadsbestuur tijdig dat beide projecten onverzoenbaar zijn: men kan niet tegelijk de auto uit de stad weren met een tram en de auto aantrekken met een ondergrondse parking. Dit getuigt van een ondoordacht mobiliteitsbeleid.

**De wijk Kassei** wordt in de Streekkrant omschreven als *“een woonwijk die dankzij de laanbomen een groen karakter heeft weten te bewaren (sic)”*. Dat groene karakter zal een stevige deuk krijgen als er een brede gordel van staal en beton uitgerold wordt over het drukbezochte Milleniumpark, de karakteristieke bomen tussen de Belgiëlaan en de Koningslosteenweg, de historische Blaesenbergweg (die al terug te vinden is op de oudste kaarten van dit gebied) en de groene rand van het Domein 3 Fonteynen aan de achtertuin van de bewoners van de Jacob Smitsstraat.

Wist u trouwens dat in het persbericht van Minister Crevits sprake is van de **“bedding (sic)”** tussen de Belgiëlaan en de Koningslosteenweg? Een “bedding”? Dit is een geplande en bedoelde open ruimte die het residentiële karakter van deze woonwijk uit de jaren zestig moet benadrukken. En die wordt door De Lijn zomaar, met één pennetrek, weggevaagd op grond van loze verwachtingen. Wat is het antwoord van het stadsbestuur van Vilvoorde hierop?

Volgens De Streekkrant wil Vilvoorde **“een leefbare, moderne en innoverende stad”** worden. *“Als we **niet opgeslokt willen worden door Brussel**, moeten we aan **hoge snelheid** onze stad ontwikkelen. Daarbij is belangrijk dat we in **alle wijken** inspanningen doen om **aantrekkelijke woongebieden** te creëren”* aldus burgemeester Bonte. **Deze visie staat haaks op het aanleggen van een tram**: een stad vol rails, elektrische bovenleidingen en lawaaierige trams is niet bepaald een voorbeeld van een innoverende stad. Dat zou het wel zijn met moderne elektrische bussen en innoverende technologie zoals snelle oplaadplaatsen voor de batterijen. Een verbeterd busnet kan bovendien zonder aanslepende procedures ingevoerd worden en voldoet aan de ambitie om met hoge snelheid de stad te ontwikkelen. Niet vanaf 2020 na 3 jaar van ingrijpende werken die de hele stad zullen verlammen. Zoals hierboven aangetoond komt de tram ook zeker de leefbaarheid in de getroffen wijken niet ten goede. Tenslotte zal een tram de gevreesde verstedelijking juist wel in de hand werken zodat Vilvoorde versneld zal opgeslokt worden door Brussel.

We kunnen zo nog even doorgaan. Wij verwachten dat het stadsbestuur van Vilvoorde op grond van deze duidelijke argumenten haar positie in verband met de tram doorheen de stad en de wijken grondig evalueert. De **eezijdige retoriek van De Lijn klinkt veelbelovend maar is in feite erg broos en ondoorzichtbaar**. Zo werd de rentabiliteit van de Spartacutram in Limburg de voorbije week al ingrijpend naar beneden bijgesteld, net na de beslissing om de bouw aan te vatten. De ringtram **zal de leefbaarheid en de mobiliteit in onze stad niet verbeteren** zoals De Lijn vooropstelt, het is eigenlijk een bijkomend probleem boven op de vele andere.

De argumentatie van het Actiecomité Vilvoorde Ontspoort wint dag na dag aan **draagkracht bij de bevolking**. Dat is te merken aan onze contacten in de wijken, op onze drukbezochte website [www.vilvoordeontspoort.be](http://www.vilvoordeontspoort.be) en op onze levendige facebook community.

Wij betreuren dat de Vilvoordse bevolking een jaar geleden de facto geen enkele inspraak kreeg in de procedure van het plan MER. We rekenen erop dat het stadsbestuur ons **actiecomité en de inwoners van Vilvoorde erkent als volwaardige gesprekspartners** tijdens het overleg in het kader van het RUP de komende weken en maanden en de belangen van haar burgers ter harte zal nemen tijdens overleg met De Lijn en/of andere beslissingsnemers.

We rekenen erop dat het stadsbestuur zal **aandringen bij de Vlaamse overheid om het door ons voorgestelde alternatief ernstig in overweging te nemen**.

**Wij kijken alvast uit naar uw positieve reactie. Het is nog niet te laat om te kiezen voor een moderne, flexibele, milieuvriendelijke en betaalbare buslijn boven een rigide, dure en onleefbare tram om de mobiliteit en de leefbaarheid van Vilvoorde te verbeteren.**

Met vriendelijke groeten,

Het Actiecomité Vilvoorde Ontspoort.

[info@vilvoordeontspoort.be](mailto:info@vilvoordeontspoort.be)

[www.vilvoordeontspoort.be](http://www.vilvoordeontspoort.be)

Bijlage: Persbericht minister Crevits 6/12/2013