

BESPREKING RINGTRAM

VERKEERSKUNDIGE EN PLANOLOGISCHE ARGUMENTEN:

Auteur: Hugo Vanderstadt - architect/stedenbouwkundig ontwerper en verkeerskundige

1.. DE VERVOERSVRAAG

	Capaciteit in personen per uur bij gelijke frequentie
gelede bus	900
tram	2.120

Het is niet bewezen dat de ringtram een zo grote vervoersvraag heeft dat een tram verantwoord is.

Er bestaat reeds een bus richting Jette; neem de proef: ga op de bus in de piekuren en neem een foute van het aantal reizigers.

Ja kan ook het aantal reizigers tellen op de bus tussen 7 u en 9 u s'morgens

Zo zal je kunnen bewijzen dat een bus en zeker een gelede bus die capaciteit aankan

2..GEEN EFFECT OP DE FILES

De investeringen in nieuwe tramlijnen hebben de bedoeling om de files op te lossen.

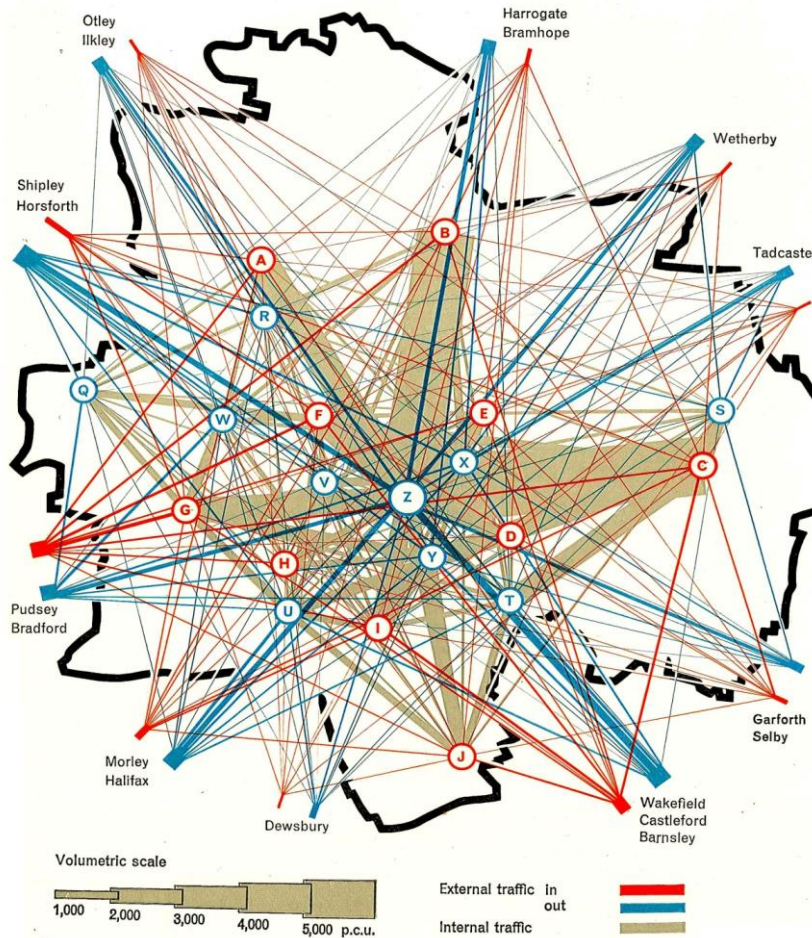
Nochtans, de ringtram zal op de files bijna geen effect hebben.

De vervoersbewegingen van de files zijn immers centrumgericht en de ringtram staat daar haaks op.

De files van de ring zijn voornamelijk doorgaand verkeer en hebben bijna niets te maken met de plaatselijke vervoersvraag van Vilvoorde naar Jette. Dit kan je nagaan met een 'herkomst bestemmingsonderzoek'.

Hieronder een voorbeeld van dergelijk onderzoek te Leeds.

Bron: 'Buchanan Rapport'



3.. ALTERNATIEVEN VOOR DE TRAM OP EIGEN BEDDING ZIJN NIET BESTUDEERD.

Gezien de ringram niet in de centrumgerichte filestream zit; zullen er minder probleem zijn het zich vastrijden in die files.

Daarom is een gelede elektrische bus of trolleybus ideaal; deze kan zich goed inpassen in het wegennet en met goed afgestelde lichten kan een vlotte doorstroming bekomen worden.

Voordelen:

geen geluidhinder

geen trillingen

veel goedkoper

bepaalde wegeniswerken nodig; alleen op de kruispunten, enz

4.. GEEN EFFICIENT NETWERK: TE VEEL OVERSTAPPEN

De ringram is zonder twijfel de meest inefficiënte lijn van alle voorstellen: het is een duur project dat relatief weinig mensen zal vervoeren en geen enkele bijdrage zal vormen voor het fileprobleem. Tevens is het



verkeerskundig en planologisch niet te verantwoorden: de pendelaars moeten te veel overstappen. Komende met de bus uit de randgemeenten moet men eerste keer overstappen op de ringtram, daarna nog eens vanuit de ringtram overstappen in Jette.

5.. TE BREDE TRAMSPOREN!!!

Men wil een bredere tram dan de huidige Brusselse tram.

Dit heeft tot gevolg dat de ringtram nooit zal kunnen aansluiten aan het stedelijk net en dat een steeds zal moeten overstappen.

Gevolg: het ganse Brusselse OV net versnipperd steeds meer tot een onsamenhangend en onbruikbaar lappendeken.

Het is ook een heel foute keuze om bredere trams te voorzien omdat deze veel moeilijker in het woonweefsel kunnen ingevoegd worden.

Bredere tramsporen verhinderen een goede integratie in het woonweefsel in de smalle straten. Met de huidige tram (2,3 m) is een spoorbreedte van 6 m voldoende (=gangbare straatbreedte), maar met de 'brede tram' (2,65 m.) is dat ca 6,75 m. in het wegdek.

In de stad is de voetganger het slachtoffer met te smalle trottoirs.

5.. FOUTE VISIE

De meeste nieuwe sneltramlijnen zijn eigenlijk een soort metrosysteem die vanuit de stad worden doorgetrokken, ze hebben een grote capaciteit en snelheid; het is massatransport. Het is zeker geen 'boerentram' met vele haltes zoals dat vroeger was. Er worden geen parkings voorzien, men wil het voortransport per bus. Het zijn allemaal **'harde lijnen'** en zeker geen fijnmazig netwerk dat zich kort bij de woningen bevindt.

De overloop van de stad (=stadsvlucht van gezinnen met kinderen) wordt gestimuleerd.

Er is grote woningnood in Brussel en de prijzen swingen de pan uit. De inwoners van Brussel zoekt goedkope appartementen en die kan men vinden in de landelijke gemeenten.

In plaats van de pendel te verminderen zal deze vermeederen en zullen landelijke dorpen veranderen in voorsteden met alle sociale conflicten van dien.

Het verkeersstructuur is altijd bepalend geweest voor de wijze waarop de stad zich zal uitbreiden. Dat was vroeger ook zo, toen heeft het tramnetwerk gezorgd voor de vele 19^o eeuwse uitbreidingen. De sneltram en het GEN zullen voor de tweede golf van uitbreiding zorgen tot diep in de groene gordel en zelfs veel verder: tot in Boom en Puurs.

Deze foute investeringen zullen leiden naar geldgebrek voor de juiste investeringen.

Immers ; er is behoefte aan een fijnmazig OV-netwerk te Brussel, dat met centrumgerichte lijnen goed aansluit aan het voorstadsnet met kleinschalige parkings. *Een illustratie van die doelstelling, zie onderstaande plan.*

