

Een tram op de steenweg?

Op 30 maart deelde de Lijn aan de Klankbordgroep de resultaten mee van de milieustudies over het bijgewerkte vertrammingstracé van lijn 7 tussen Driesleutels en Dampoort. Men wil bussen van lijn 7 zoveel mogelijk door een tram vervangen. Dit kadert in het ambitieuze Pegasus Vervoersplan voor Groot Gent.

De "Deelruimte 1" situeert zich op de Konrijcksesteenweg (de N43) in Sint-Denijs-Westrem. Tram 7 zou via de Voskenslaan en de Maaltebruggestraat naar "halte Maalte" rijden, waar die niet zou afslaan naar The Loop en waar deze tramlijn zou worden doorgetrokken tot ofwel "eindhalte Carrefour" ofwel "eindhalte Parkbos" op de Konrijcksesteenweg. Comfortabele trams die rijden op eigen bedding met grote capaciteit en hoge bedieningsfrequentie zijn een uitgelezen middel om de toestroom van auto's naar de stad tegen te gaan.

Vier varianten in deelruimte 1

In de 4 voorgelegde varianten werd een dubbelspoor midden over de N43 getekend. De huidige

WMV

Een tram op de steenweg?

Op 30 maart deelde de Lijn aan de Klankbordgroep de resultaten mee van de milieustudies over het bijgewerkte vertrammingstracé van lijn 7 tussen Driesleutels en Dampoort. Men wil bussen van lijn 7 zoveel mogelijk door een tram vervangen. Dit kadert in het ambitieuze Pegasus Vervoersplan voor Groot Gent.

De "Deelruimte 1" situeert zich op de Konrijcksesteenweg (de N43) in Sint-Denijs-Westrem. Tram 7 zou via de Voskenslaan en de Maaltebruggestraat naar "halte Maalte" rijden, waar die niet zou afslaan naar The Loop en waar deze tramlijn zou worden doorgetrokken tot ofwel "eindhalte Carrefour" ofwel "eindhalte Parkbos" op de Konrijcksesteenweg. Comfortabele trams die rijden op eigen bedding met grote capaciteit en hoge bedieningsfrequentie zijn een uitgelezen middel om de toestroom van auto's naar de stad tegen te gaan.

Vier varianten in deelruimte 1:

In de 4 voorgelegde varianten werd een dubbelspoor midden over de N43 getekend. De huidige breedte van 27 m biedt echter amper ruimte voor gelijktijdig transporen, voetgangers en fietsers, voor plantstroken (bomen), parkeerstroken en autoverkeer.

- variëte d: 2 x 2 rijstroken verdeeld over de beide rijvakken met midden op deze drukke baan een trambedding met 2 sporen, zonder bomen maar op elke wegwak een behoorlijk voetpad en een fietspad.

- In de profielvarianten a en c worden 2 rijstroken herleid tot één en zijn 2 sporen voorzien op een centrale berm.

- In de varianten b en c is gedacht aan U-turns en dwarsend verkeer.

In drie gevallen zou plaatselijk kunnen worden geparkeerd tussen de bomen.

WMV heeft geen goed oog in het autoverkeer dat in de varianten a, b en zelfs c tot slechts één rijvak in beide richtingen wordt teruggebracht, terwijl in deze stadsregio de activiteiten maar blijven toenemen. Men mag lange files traag aanschuivende voertuigen verwachten wat het milieu zeker niet ten goede komt (fijnstof).

WMV stelt zich vragen over de rendabiliteit van zo'n dure traminfrastructuur. Nauwelijks 14 % van de bevolking van SDW woont in de lineaire bedieningszone. De meeste tewerkgestelden en bezoekers aan bedrijven en kantoren zullen zich nog een hele tijd met de wagen verplaatsen, vaak in de hand gewerkt door de bedrijven zelf.

Problemen

In dit hele tracé vormt de spoorwegtunnel (onderdoorvoer) een obstakel. Voor de Lijn werd ook daar een dubbel tramspoor uitgekend op een trambedding en dit in 3 profielvarianten.

- Bij variëte a blijft de huidige constructie. Dit leidt zeker tot een bottleneck voor het gemotoriseerd verkeer, met slechts één rijstrook in elke richting.

- Bij varianten b en c wordt het tunnelprofiel fors verbreed, dit ten koste van wegen aan de zijkant van de tunnel (bovengrondse wegen).

Deze tunnelvarianten zijn irrealistisch en zorgwekkend voor SDW, Latem en verdere omgeving. Deze wegen vervullen hun rol in het lokale verkeer.

- WMV is al lang vragende partij om doorgaand vrachtoverkeer

buiten de dorpskom van SDW te houden. Dit kan enkel worden omgeleid via de de Ghellincklaan (met de hogere doorgang bij de E 40-brug) en mits het behoud van die bovengrondse wegen. De geplande werken in variant b en c komen in conflict met het station en de omgeving als dorpsgezicht (bescherm monument).

De uitbreidingswerken zouden in beide varianten niet enkel zorgen voor aanzienlijk ruimtebeslag doch ook voor ecotoevlies en bodemstabiliteitsproblemen door bemalingswerken.

- Een derde heikel punt is het knooppunt op de N43 bekend als "Driesleutels". Als de (te kleine) rotonde behouden blijft dan dwars de dubbele tramlijn de rotonde middendoor wat amper tijdsduur zou betekenen ten opzichte van de vroegere knooppuntoplossing. Ook de bomen die WMV er destijds deed planten, gaan dan verloren. WMV vrees er bovendien voor chaotische toestanden en is geen van beide voorgestelde "wensbeelden" genegen. Ook voor fietsers wordt het er nog gevaarlijker.

- Vierde knelpunt: Don Bosco / Maalte. Als de tramoplossing met middenberm er ooit zou komen dan kunnen bestaande transporen overgaan naar de nieuwe sporen op drie manieren. In een variëte wordt het tankstation en het plaatselijke relif aangepakt, bij een andere variëte verdwijnt wellicht de boom op de straathoek. In elk geval betekent elke oplossing zeker verkeersgevaar op de N43 en in de Derbystraat.

Een centrale berm voor bussen over de hele lengte van deze gewestweg N43 is ook uit den boze want dan duiken veelal dezelfde bezwaren op als met de tram. WMV is dus ook daarvoor niet te vinden.

Bevolking tevreden over huidige busvervoer

WMV deelde mee dat de lokale bevolking algemeen tevreden is over de soepele busbediening in de regio en dat dit ook de beste oplossing zou betekenen bij deze onderdoorvoer. Dan moeten ook daar de lijnbussen zich blijven vermengen met het gemotoriseerd verkeer en dit op de te behouden 2 x 2 rijstroken. Bestendinging van de huidige regeling heeft nog nooit in die korte onderdoorvoer voor problemen gezorgd.

Besluit: Laat, zoals al hoger benadrukt, het openbaar vervoer verlopen zoals het nu is georganiseerd, tot tevredenheid van velen, zeker tussen Driesleutels en The Loop en/of tot Don Bosco. Maar dan gaag met bussen die meer comfort bieden. En met een steenweg die voorzien is van veilige fiets- en voetpaden en met meer groen (zoals het ooit was).

Twee bijzondere WMV-initiatieven voor het brede publiek:

Zaterdag 6 juni: jaarlijkse groepsbezoek aan inspirerende private tuinen in de regio. Vertrek tegenover het Borluutkasteel om 14 uur. Carpooling. Gratis deelname. Duur: 4 tot 5 uren met koffiepaauze. Graag aanmelden op onderstaand adres.

Woensdag 17 juni om 20 uur in het Ontmoetingscentrum De Graet van Afsnee: Babelavond voor leden en belangstellenden: vragen, suggesties, meldingen, enz. Toegang gratis.

wmv@telenet.be; Lauwstraat 73, SDW en Kleine Goedingenstraat 30, Afsnee

breedte van 27 m biedt echter amper ruimte voor gelijktijdig transporen, voetgangers en fietsers, voor plantstroken (bomen), parkeerstroken en autoverkeer.

- variëte d: 2 x 2 rijstroken verdeeld over de beide rijvakken met midden op deze drukke baan een trambedding met 2 sporen, zonder bomen maar op elke wegwak een behoorlijk voetpad en een fietspad.

- In de profielvarianten a en c worden 2 rijstroken herleid tot één en zijn 2 sporen voorzien op een centrale berm.

- In de varianten b en c is gedacht aan U-turns en dwarsend verkeer.

In drie gevallen zou plaatselijk kunnen worden geparkeerd tussen de bomen.

WMV heeft geen goed oog in het autoverkeer dat in de varianten a, b en zelfs c tot slechts één rijvak in beide richtingen wordt teruggebracht, terwijl in deze stadsregio de activiteiten maar blijven toenemen. Men mag lange files traag aanschuivende voertuigen verwachten wat het milieu zeker niet ten goede komt (fijnstof).

WMV stelt zich vragen over de rendabiliteit van zo'n dure traminfrastructuur. Nauwelijks 14 % van de bevolking van SDW woont in de lineaire bedieningszone. De meeste tewerkgestelden en bezoekers aan bedrijven en kantoren zullen zich nog een hele tijd met de wagen verplaatsen, vaak in de hand gewerkt door de bedrijven zelf.

Problemen

In dit hele tracé vormt de spoorwegtunnel (onderdoorvoer) een obstakel. Voor De Lijn werd ook daar een dubbel tramspoor uitgetekend op een trambedding en dit in 3 profielvarianten. Bij variante a blijft de huidige constructie. Dit leidt zeker tot een bottleneck voor het gemotoriseerde verkeer, met slechts één rijstrook in elke richting.

Bij varianten b en c wordt het tunnelprofiel fors verbreed, dit ten koste van wegen aan de zijkant van de tunnel (bovengrondse wegen).

Deze tunnelvarianten zijn irrealistisch en zorgwekkend voor SDW, Latem en verdere omgeving. Deze wegen vervullen hun rol in het lokale verkeer.

- WMV is al lang vragende partij om doorgaand vrachtverkeer buiten de dorpskom van SDW te houden. Dit kan enkel worden omgeleid via de de Ghellincklaan (met de hogere doorgang bij de E 40-brug) en mits het behoud van die bovengrondse wegen. De geplande werken in variant b en c komen in conflict met het station en de omgeving als dorpsgezicht (beschermd monument).
De uitbreidingswerken zouden in beide varianten niet enkel zorgen voor aanzienlijk ruimtebeslag doch ook voor ecotoopverlies en bodemstabiliteitsproblemen door bemalingswerken.
- Een derde heikel punt is het knooppunt op de N43 bekend als "Driesleutels". Als de (te kleine) rotonde behouden blijft dan dwarst de dubbele tramlijn de rotonde middendoor wat amper tijdswinst zou betekenen ten opzichte van de vroegere knooppuntoplossing. Ook de bomen die WMV er destijds deed planten, gaan dan verloren. WMV vreest er bovendien voor chaotische toestanden en is geen van beide voorgestelde "wensbeelden" genegen. Ook voor fietsers wordt het er nog gevaarlijker.
- Vierde knelpunt: Don Bosco / Maalte. Als de tramoplossing met middenberm er ooit zou komen dan kunnen bestaande tramsporen overgaan naar de nieuwe sporen op drie manieren. In een variatie wordt het tankstation en het plaatselijke reliëf aangepakt, bij een andere variatie verdwijnt wellicht de boom op de straathoek. In elk geval betekent elke oplossing zeker verkeersgevaar op de N43 en in de Derbystraat.

Een centrale berm voor bussen over de hele lengte van deze gewestweg N43 is ook uit den boze want dan duiken veelal dezelfde bezwaren op als met de tram. WMV is dus ook daarvoor niet te vinden.

Bevolking tevreden over huidig busvervoer

WMV deelde mee dat de lokale bevolking algemeen tevreden is over de soepele busbediening in de regio en dat dit ook de beste oplossing zou betekenen bij deze onderdoorvoer. Dan moeten ook daar de lijnbussen zich blijven vermengen met het gemotoriseerd verkeer en dit op de te behouden 2 x 2 rijstroken. Bestending van de huidige regeling heeft nog nooit in die korte onderdoorvoer voor problemen gezorgd.

<p>Besluit: Laat, zoals al hoger benadrukt, het openbaar vervoer verlopen zoals het nu is georganiseerd, tot tevredenheid van velen, zeker tussen Driesleutels en The Loop en/ of tot Don Bosco. Maar dan graag met bussen die meer comfort bieden. En met een steenweg die voorzien is van veilige fiets- en voetpaden en met meer groen (zoals het ooit was).</p>
--

Twee bijzondere WMV-initiatieven voor het brede publiek:

Zaterdag 6 juni: jaarlijkse groepsbezoek aan inspirerende private tuinen in de regio. Vertrek tegenover het Borluutkasteel om 14 uur. Carpooling. Gratis deelname. Duur: 4 tot 5 uren met koffiepauze. Graag aanmelden op onderstaand adres.

Woensdag 17 juni om 20 uur in het Ontmoetingscentrum De Graet van Afsnee: Babbelavond voor leden en belangstellenden: vragen, suggesties, meldingen, enz. Toegang gratis.

wmv@telenet.be: Lauwstraat 73, SDW en Kleine Goedingenstraat 30, Afsnee