



VZW  
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:  
Oude Keulseweg 354  
1933 Sterrebeek

Sterrebeek, 13 januari 2013

Departement LNE, Dienst Mer  
Mobiliteitsvisie De Lijn 2020:  
tramverbinding Jette - Tervuren  
Koning Albert II-laan 20, bus 8  
1000 Brussel

Betreft : Kennisgevingnota Mobiliteitsvisie De Lijn 2020 tramverbinding Jette - Tervuren

Geachte Dames, Heren,

Hieronder vindt u de opmerkingen en voorstellen van STERREBEEK 2000 vzw op de kennisgevingnota voor de vier tramverbindingen in Vlaams-Brabant. Na algemene opmerkingen ivm de doelstelling van het plan, richten we ons vooral op de tangentiële verbinding Jette-Tervuren.

### 2.3 Doelstelling van het plan

Het plan kadert in de mobiliteitsvisie 2020 van de Lijn. In deze visie is voor Vlaams-Brabant een eerste voorstudie uitgevoerd waarbij voor het openbaar vervoer verschillende mogelijkheden uitgewerkt zijn.

Nochtans is niet duidelijk hoe men in deze voorstudie tot het besluit gekomen is om enerzijds 3 stadsgerichte lijnen te ontwikkelen en anderzijds een tangentiële lijn Tervuren-Jette.

Zo lijkt er weinig **coördinatie met NMBS en MIVB** om tot een optimaal netwerk te komen.

De mogelijkheden om aan te sluiten op het trein- en metronet worden te weinig uitgediept of beschreven, indien die er al zijn.

De mogelijkheden van het treinnet en sporen zijn niet volledig benut. Waarom bijvoorbeeld geen "Lichte treinen" uitbaten op het bestaand treinnet zoals in andere Europese grote steden.

Voordelen:

- Eigen bedding tot in het centrum van de steden.  
Trams en bussen worden dikwijls gehinderd door wegverkeer.
- Comfort reizigers o.a. stiptheid
- Rendement NMBS
- Optimaal gebruik van reeds nieuw aangelegde infrastructuur
  - o station onder / op de luchthaven
  - o de nieuwe spoorwegdoorsteek in Brussel naar de Eurozone.

Het is ook niet duidelijk **waarom er niet meer geopteerd wordt om tram/buslijnen beter te laten aansluiten op bestaande spoorwegknooppunten van de steden** ipv. afzonderlijke tramlijnen te ontwikkelen tot in het hart van Brussel.

### 4.3 Doelstellingsalternatieven, blz 19

Het busalternatief wordt met verschillende argumenten te snel opzij geschoven.

Er zijn mogelijke busalternatieven waarbij bestaande buslijnen verder kunnen geoptimaliseerd worden. Zo zijn er reeds verschillende buslijnen die via Tervuren (830) en Sterrebeek (616) richting luchthaven rijden en zijn er andere buslijnen die aansluiting geven op het Brussels metronet vanuit Tervuren (315, 317) en over Sterrebeek (316). Vanuit de luchthaven zijn er dan weer verschillende aansluitingsmogelijkheden naar o.a het UZ-Brussel (bus 820), Dilbeek, Kapelle-o/d-Bos, Mechelen ea..

#### **Het MER moet daarom ook alternatieven onderzoeken hoe bestaande busverbindingen beter kunnen uitgebraat worden.**

De landschappelijke impact en milieu-impact van dergelijke verbeteringen is wellicht veel lager dan de aanleg van een nieuwe tramlijn.

Bovendien bestaan reeds MIVB-tramlijnen vanuit Tervuren en Wezembeek-Oppem die aansluiting geven op het Brussels metronet.

#### **Er kan bijvoorbeeld onderzocht worden in hoeverre deze kunnen aansluiten op een eventueel tramtracé langs de Woluwelaan.**

STERREBEEK 2000 vzw trekt in twijfel of er werkelijk behoefte is aan een nieuwe tramlijn.

Er moet een **grondige behoeftestudie** gebeuren naar de bestemmingsnoden van inwoners binnen de verschillende gemeenten. Zo heeft het geen zin om te proberen een tramverbinding te leggen van Tervuren naar Jette als deze bijvoorbeeld voorbijgaat aan de nood van vele inwoners in Sterrebeek om bv. het industriepark Keiberg te bereiken of om een betere verbinding te hebben met het centrum van Zaventem vanuit de verschillende wijken in Sterrebeek. Wat ook met een optimaal busnetwerk kan verwezenlijkt worden.

#### **STERREBEEK 2000 gaat daarom niet akkoord met het besluit op blz. 25: "Van de doelstellingsalternatieven wordt enkel het regionale-tram-regime onderzocht." Betere busalternatieven moeten ook onderzocht worden.**

#### **Bovendien kunnen de bestaande buslijnen nog geoptimaliseerd worden.**

##### **We denken hierbij oa. aan**

- Meer coördinatie tijdens de daluren voor de lijnen 410 en 318
- Behoefte naar frequentie voor lijnen 830/616
- Verbinding 830 of 410 met het Medisch Centrum te Wezembeek-Oppem en Zaventem.
- Busfrequentie die aansluit op laatavondaanbod van de Metro (nu zijn er vanaf metrostation Kraainem geen bussen meer naar Sterrebeek wanneer de Brusselse metro nog rijdt. Er is hier mogelijkheid om de nachtbussen vanuit Leuven door te trekken tot aan het metrostation.

### 4.5 Inrichtingsalternatieven, blz 24

Er wordt gewezen op aspecten die bij de inrichting van haltes meegenomen kunnen worden zoals o.a. Park and Ride plaatsen.

Nochtans wordt in de kennisgevingnota weinig of geen aandacht besteed aan de mogelijke **ruimtelijke inplanting van een degelijke Park and Ride infrastructuur** bij de keuze van locatiealternatieven (4.4). Hierbij denken we aan voldoende parkeermogelijkheid, gecombineerd met info-balie, toiletten, e.a. (als voorbeeld hiervan verwijzen we graag naar Utrecht).

### 5.5.5 Evaluatie structurerend vermogen

**STERREBEEK 2000 vzw gaat niet akkoord** met de paragraaf "Aangezien de meeste lokale juridische en beleidsplannen nog geen rekening houden met de aanleg van een nieuwe tramlijn, heeft het voorlopig weinig zin om de concordantie met het vigerende juridisch en beleidskader in kaart te brengen. In een volgende fase van het onderzoek zal worden nagegaan in welke mate beleidsmatig draagvlak kan worden gevonden bij de betrokken besturen voor de realisatie van de tramlijn".

**In het MER moet ook onderzocht en aangegeven worden in hoeverre de tracés overeenstemmen met of ingaan tegen de bestemmingen in het GRUP VSGB.** (zie ook 12.5.2 VSGB).

De begrippen structurend vermogen en ontwikkelingspotentieel worden al te dikwijls misbruikt als een positief gegeven, terwijl een nieuwe tramlijn ook een **negatief effect** heeft door een verdere verdichting en verstedelijking en daardoor een nieuwe aantasting van de open ruimte.

Voorbeeld van dergelijke vermelding vinden we op blz 62: "De tracés buiten de ring lijken enkel zinvol als de versterking van dit deel van de Vlaamse Rand een belangrijke beleidsdoelstelling is, en als de realisatie van dergelijke tramlijn gepaard gaat met een (selectieve) **verdichtingstrategie** rond de haltes."

### 5.5.7 Evaluatie vrijwaring natuur en landschap

Ook hier moet aangegeven worden in hoeverre de tracés overeenstemmen met of ingaan tegen de bestemmingen in het GRUP VSGB. (zie ook 12.5.2 VSGB).

Zoals hierboven reeds vermeld moeten de extra tramlijnen in eerste instantie een **beter mobiliteit brengen voor de bestaande woonkernen** en mogen ze geenszins een extra druk leggen op de schaarse open ruimte.

In het GRUP VSGB zijn inspanningen geleverd om de open ruimte in de Vlaamse Rand extra te beschermen. Deze doelstellingen mogen niet verloren gaan door gemakshalve zoekzones te evalueren doorheen kostbare open ruimte.

**STERREBEEK 2000 vzw stelt voor om een extra kost aan te rekenen voor tracés die de open ruimte aansnijden.** Onteigening van goedkope landbouwgrond zou anders te aantrekkelijk worden t.o.v. duurdere onteigening van ruimte langs bestaande wegeninfrastructuur.

#### **BESLUIT:**

STERREBEEK 2000 vzw hoopt dat vooral voor de verbinding Jette-Tervuren een degelijk behoefteonderzoek wordt uitgevoerd en dat een uitbreiding en **optimalisatie van bestaande buslijnen als alternatief** een kans krijgen. Wat niet uitsluit dat delen van het traject met tramlijnen kunnen worden uitgevoerd, daar waar de infrastructuur dit toelaat (zoals bijvoorbeeld langs de Woluwelaan).

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts  
Voorzitter

Hugo Leonard  
Ondervoorzitter

Hilde Gedopt  
Secretaris