



**GEPLAND : NIEUWE SNELTRAM
BREENDONK – HEIZEL – BRUSSEL
MAAR GEEN AANSLUITING
TE WILLEBROEK
VAN/NAAR HET WAASLAND**

Het openbaar onderzoek is nu lopend voor een sneltramlijn vanaf het Fort van Breendonk naar de Heizel en Brussel-Noord. Er zijn nu twee ontbrekende schakels in dit sneltramdossier (zie schema):

1. van het Fort van Breendonk tot station Willebroek;
2. van station Willebroek tot station Boom.

Deze sneltramlijn is volgens De Lijn een ontbrekende raillijn in de Vlaamse Rand aan de noordzijde van de hoofdstad. De Lijn selecteerde het voorkeurstracé van de eerste fase langs de A12 tot bij het Fort van Breendonk. Naast de A12 zal de vrije spoorbaan een ontwerpnelheid van 90 km/u hebben. In een latere fase kan de lijn verlengd worden tot Boom. Maar er is een groot probleem om de Rupel en het Zeekanaal over te steken : er zijn geen vaste bruggen.

In fase 1 van het sneltramproject is **geen aansluiting voorzien bij station Willebroek met de trein uit Sint-Niklaas (lijn 54)**. Noch is er aansluiting voorzien met de trein komend van de Antwerpse Scheldedorpen en Boom (lijn 52). Vandaag is de auto het ordenend beginsel van de tramterminus Fort van Breendonk, aan het knooppunt van A12, N15, N17 en N183. Het is een toplocatie van de auto-cultuur. **Indien de sneltram 1,5 km verder zou eindigen bij station Willebroek dan zou er ook aansluiting kunnen zijn met de trein.**

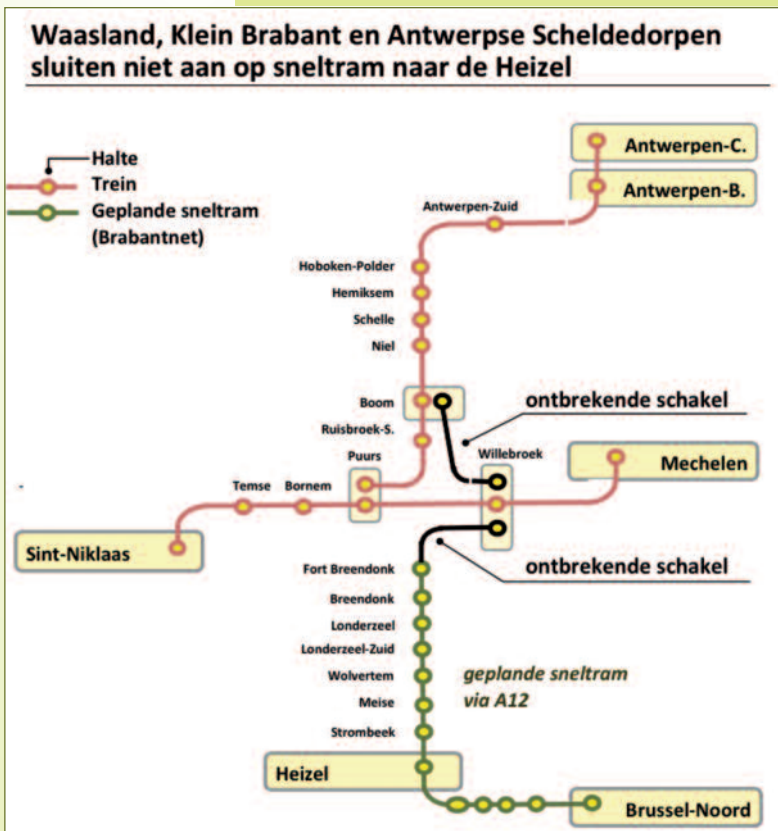
De Lijn staat niet open voor samenwerking met de NMBS-

groep. Dit is te begrijpen. Want het spoorbedrijf weigert om beide spoorlijnen op een wervende wijze uit te baten. Indien die aansluiting te Willebroek was voorzien, **dan zou een overstapverbinding van Sint-Niklaas naar de Heizel ongeveer 50 minuten duren, uit Temse 42 minuten, uit Bornem 38 minuten, Puurs 34 minuten.** De sneltramlijn kan zeker een meerwaarde hebben voor het Waasland en Klein Brabant.

In het dossier Spoorstrategie Waasland (zie volgend extra nummer van 't Groene Waasland, verschijnt in december) wordt voorgesteld om de spoorlijn Sint-Niklaas - Mechelen te moderniseren voor een perfecte toegankelijkheid en een hogere gemiddelde snelheid, terwijl de dienst toch betrouwbaar is. Daarenboven wordt voorgesteld om lijn 52 ook naar Mechelen door te koppelen. Beide spoorlijnen zijn een bestaand vervoerssysteem dat veel meer capaciteit heeft dan de voorgestelde sneltram. En de door De Lijn voorgestelde gemiddelde snelheden zijn enkel haalbaar op het zware spoorwegnet.

Station Willebroek kan in dit concept als over-

Netwerkschema trein en sneltram en twee ontbrekende schakels (1.). Voorkeurstracé (bron De Lijn) fase 1 (donkergroen) en fase 2 (lichtgroen)



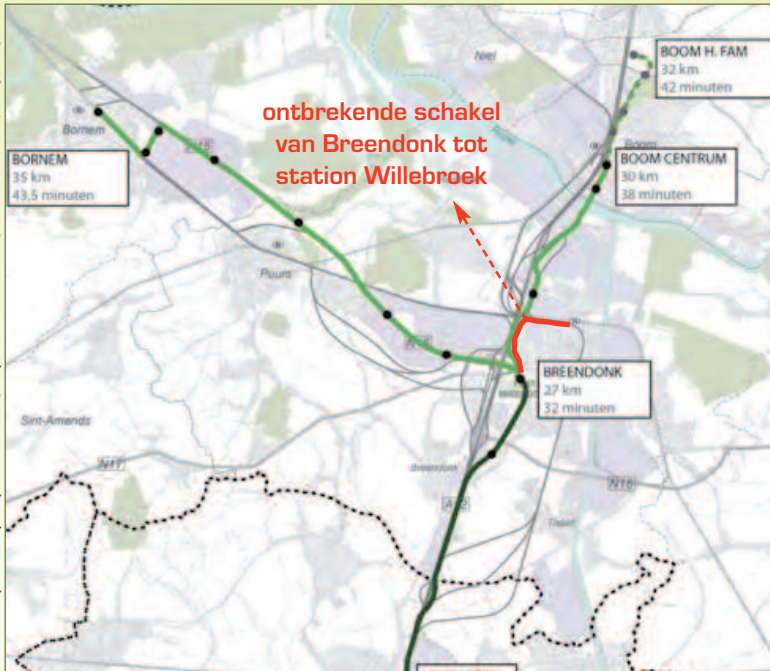
lijnen verknopen



stappunt met de tram naar de Heizel een sterke rol spelen. Enkel wanneer de sneltram 'gevoed' wordt vanuit beide spoorlijnen kan op het baanvak Willebroek-Heizel een goede bezetting opgetekend worden. Een aansluiting vanuit de autocultuur is weinig zinvol bij Breendonk. Automobilisten rijden liever verder tot in de stadsrand van Brussel, waar overvloedige parkings voorzien zijn. En een peperduur tramsysteem bouwen om automobilisten te verleiden, **enkel** wanneer het wegverkeer echt vast zit, is morsen met schaarse openbaar vervoer centen.

Geef ons een toegankelijk, betrouwbaar en wervend openbaar-voersysteem met goede aansluitknoten. Liever dan weer een fragment, dat afgestemd is op de auto.

ABLLO vzw



foto's onder:

Voorbeeld van een sneltram in Den Haag.

Impressie van sneltram naast A12 te Meise.

