

TRAMILJN BOOM-BRUSSEL

EINDRAPPORT TRACÉSTUDIE

JUNI 2013



0 SAMENVATTING

0.1 KADER VOOR DE TRACÉSTUDIE

a Uitgangspunten

De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn heeft BUUR | bureau voor urbanisme cvba en Royal Haskoning DHV aangesteld voor de opmaak van een tracé- en plan-MER-studie voor vier nieuwe tramlijnen in Vlaams-Brabant:

- Een radiale lijn van Boom naar Brussel (P1)
- Een radiale lijn van Ninove naar Brussel (P2)
- Een radiale lijn van Heist-op-den-Berg naar Brussel (P3)
- Een tangentiële lijn rond Brussel van Jette naar Tervuren (P4).

Deze vier lijnen kwamen als prioritair te realiseren verbindingen uit de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Ze zijn complementair aan het GEN dat door de NMBS rond Brussel wordt uitgebouwd. De keuze voor een tram is een uitgangspunt, gezien de nood aan voldoende snelheid, capaciteit, reiscomfort, stiptheid en attractiviteit.

Als leidraad voor de tracéstudie werd volgende strategische doelstelling vooropgesteld: “Een hoogwaardige (inter-)regionale tramlijn uitwerken die zoveel mogelijk nieuwe reizigers vervoert als deeloplossing voor de congestie in het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel die haalbaar is op korte tot middellange termijn en die een ruimtelijk structurerende rol kan vervullen.”

De tramlijn beschikt bij voorkeur over een eigen bedding. De tram kan snelheden tot 70 of 90 km per uur halen, mits de infrastructuur voldoende is afgeschermd en de afstand tussen de opeenvolgende

haltes voldoende groot is. In de praktijk zal de tram zijn snelheid aanpassen aan de context. Zo zal de tram in stedelijke gebieden 50 of zelfs 30 km per uur rijden. In het Brussels Gewest maakt de regionale tramlijn waar mogelijk gebruik van bestaande of geplande traminfrastructuur.

b Context: een snelle tram binnen een dynamische omgeving

De Rupelstreek, Klein Brabant en het noordelijk deel van de Vlaamse Rand rond Brussel worden gekenmerkt door een hoge dynamiek, dankzij de strategische ligging in Vlaanderen. De afwezigheid van dominante steden heeft geleid tot een eerder diffuus ruimtelijk patroon, vaak getypeerd als “nevelstad”, met verschillende ongeveer gelijkwaardige kernen en een versnipperd landschap. Het gebied ligt in het hart van de Vlaamse Ruit, de regio waarbinnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een belangrijk deel van de toekomstige economische en demografische ontwikkelingen wil concentreren.

De A12, en in mindere mate de N16, vormen onmiskenbaar een katalysator van deze dynamiek. De congestie, zelfs naar Brussel, is relatief beperkt. De geplande opwaardering van de A12 tot hoofdweg zal de bereikbaarheid van de regio verder verbeteren en tegelijk de diffuse toegankelijkheid beter structureren. Het leidt geen twijfel dat de omgeving van de A12 tussen Boom en Brussel zich verder zal blijven ontwikkelen tot een dynamische corridor.

Het ontbreken van performant openbaar vervoer op deze noord-zuid as creëerde een grote auto-afhankelijkheid en vormt een belangrijke belemmering voor de nagestreefde ontwikkeling op lange termijn. Een OV-lijn van noord naar zuid moet niet alleen de kernen en de bedrijventerreinen direct langs de A12 bedienen, maar vormt idealiter ook de ruggengraat van

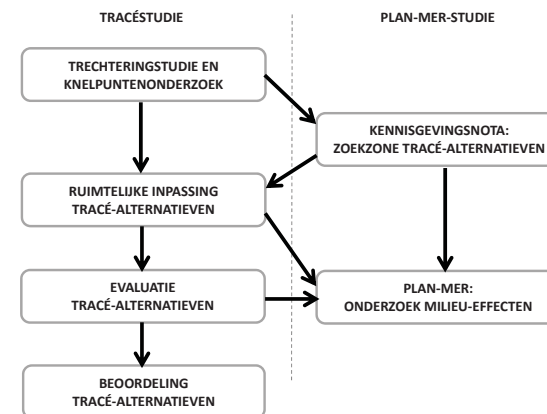
een netwerk met voor- en natransport (OV, fiets, auto) vanaf afgelegen clusters via oost-west infrastructuur.

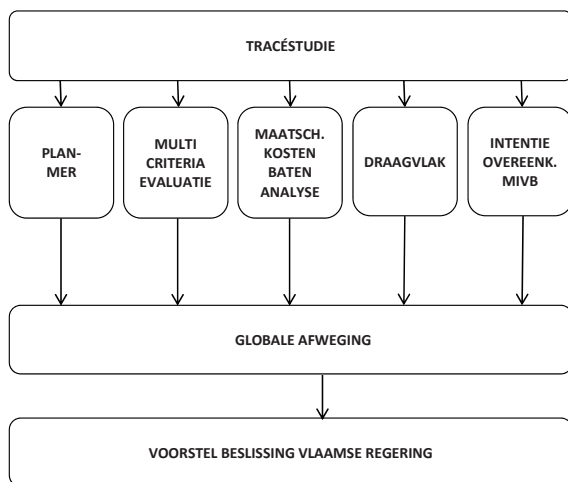
De geplande opwaardering van de A12 vereist belangrijke investeringen in de infrastructuur (vooral aan de knopen), wat een mooie opportuniteit creëert voor de inpassing van een tramlijn.

c Verloop van de tracéstudie

Een trechteringstudie, gebaseerd op een analyse van de bestaande ruimtelijke structuur en van de vervoerstromen, bepaalde de grote opties die voor de tracéstudie in aanmerking genomen moesten worden. Aangevuld met een knelpuntenonderzoek, leidde dit tot de afbakening van een zoekzone waarbinnen de ruimtelijke inpasbaarheid van verschillende tracémogelijkheden verder werd bestudeerd. De zoekzone werd voorgesteld in de kennisgevingsnota van de plan-MER, die aan een openbaar onderzoek werd onderworpen.

Het ontwerpend onderzoek naar de ruimtelijke inpasbaarheid leidde tot de definitie van verschillende tracé-alternatieven. Om het aantal verschillende mogelijkheden overzichtelijk te houden, werd de volledige tramlijn opgedeeld in verschillende deeltracés.





Voor elk deeltracé werden verschillende alternatieven tegen elkaar afgewogen. Voor één alternatief dienden zich bovendien verschillende varianten aan.

Alle onderzochte alternatieven werden onderworpen aan een multi-criteria evaluatie. Alle alternatieven die redelijkerwijze in overweging moesten genomen worden, werden opgenomen in de plan-MER. In de tracéstudie werden alle tracé-alternatieven verder beoordeeld op basis van deze evaluatie. Dit leidde tot de selectie van de meest beloftevolle tracés.

Rond de tracé- en plan-MER-studie werd een intensief overlegproces opgebouwd. De studie werd intensief begeleid door experts van De Lijn. De betrokken publieke actoren konden de studie opvolgen via een ambtelijke begeleidingsgroep. Het middenveld werd betrokken in een klankbordgroep. Een stuurgroep valideerde de resultaten van de studie. Met de betrokken gemeentebesturen werd een gezamenlijk intergemeentelijk overleg opgestart.

Om het uiteindelijke voorkeurtracé te kunnen bepalen, zullen de tracéstudie en de plan-MER-studie met een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) worden aangevuld. Parallel zal met de MIVB een intentie-overeenkomst worden afgesloten en zal nagegaan worden of bij de betrokken actoren (waaronder de lokale besturen) voldoende draagvlak aanwezig is voor de tramlijn. Deze vijf sporen monden uit in een globale afweging van de meest beloftevolle tracé-alternatieven. Uiteindelijk zal één voorkeurtracé ter validatie aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd.



figuur 0.1 trechteringstudie: weerhouden tracé-alternatieven na de trechteringstudie

d Multi-criteria evaluatiemethode

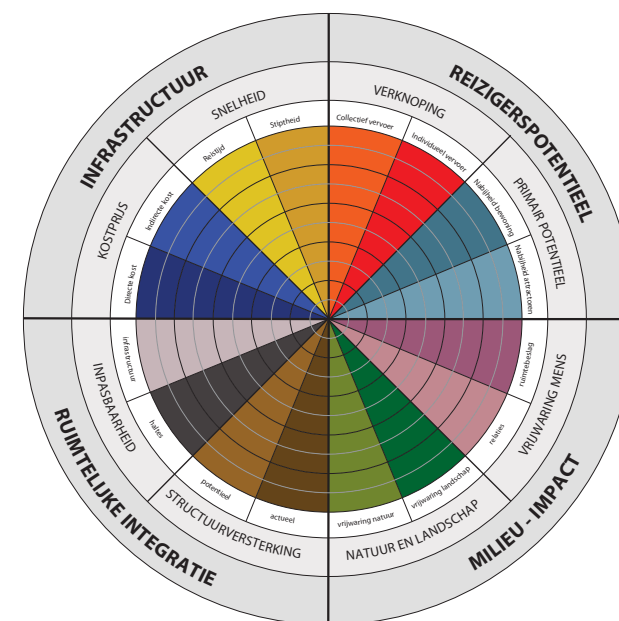
De multi-criteria evaluatie heeft tot doel om aan het eind van de tracéstudie een globaal beeld te krijgen van de performantie van de verschillende tracé-alternatieven. Daarbij wordt zowel gekeken naar de interne kwaliteiten (intrinsieke infrastruktureigenschappen en contextgebonden gebruikswaarde) als naar de externe kwaliteiten (impact op milieu en effecten inzake ruimtelijke organisatie) van de tramlijn. Binnen elk van deze vier velden worden verschillende hoofd- en subcriteria onderscheiden:

1. De infrastructuur:
 - a Kostprijs: de directe en de indirecte kost
 - b Snelheid: de relatieve reistijd en de stiptheid
2. Het reizigerspotentieel:
 - a het primair bedieningspotentieel: de nabijheid van bewoning en van attractoren
 - b verknopingsmogelijkheden: uitwisseling met collectief vervoer en met individueel vervoer
3. De milieu-impacta vrijwaring van de mens:
 - a direct ruimtebeslag en verstoring van relaties
 - b vrijwaring van natuur en landschap
4. De ruimtelijke integratie:
 - a de inpasbaarheid van trambeddingen en haltes
 - b de structuurversterking, bestaand en toekomstig

De evaluatiemethode is zodanig opgesteld dat ze objectief en verifieerbaar is. Ze moet ook toelaten de tracés te beoordelen zonder dat deze volledig ontworpen zijn. De evaluatiemethode moet tenslotte toelaten om verschillende tracés, binnen een soms sterk uiteenlopende context, toch met elkaar te vergelijken.

Voor elk tracé-alternatief wordt voor de zestien criteria een waarde berekend volgens een vaste methode. Deze waarde wordt voor elk criterium omgezet in een score van 0 tot 5. Alle alternatieven worden geëvalueerd op basis van de zelfde waardenschaal, zodat de resultaten onderling vergelijkbaar zijn. De bekomen scores voor één tracé worden samengebracht in een evaluatieroos. Die geeft een globaal beeld van de performantie overheen de onderscheiden criteria.

Om deze evaluatiemethode praktisch te kunnen uitvoeren en de resultaten van het ontwerpend onderzoek te kunnen verwerken, werd een GIS model opgebouwd. Dat bestaat uit een groot aantal bouwstenen, waaraan alle onderzochte parameters gekoppeld worden. Aan de hand van deze bouwstenen worden de verschillende tracé-alternatieven opgebouwd.



figuur 0.2 evaluatieroos



figuur 0.4 kennisgevingsnota: uitbreiding plan-MER zoekzone op basis van inspraakreacties

e Definitie van deeltracés

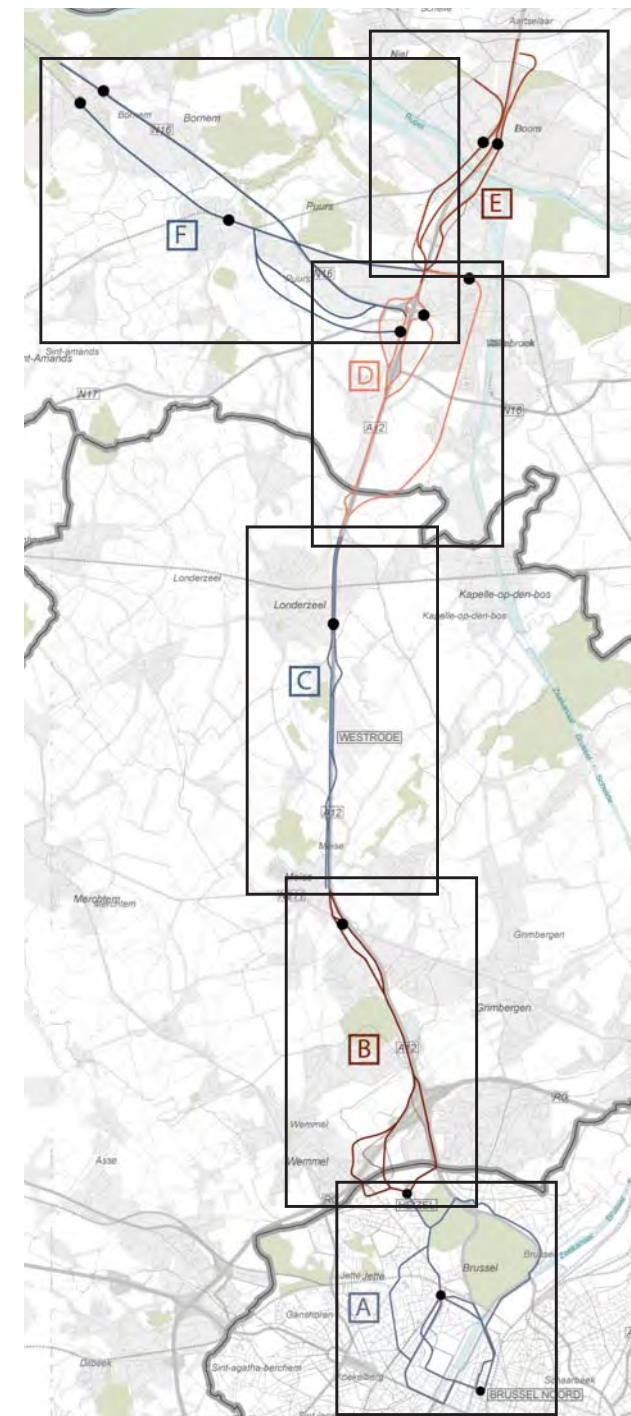
Uit de trechteringstudie bleek dat enkel tracés die bundelen met de A12 én die verknopen met de metro aan de Heizel interessant waren. Tracés langs het kanaal Brussel-Willebroek of doorheen de open ruimte ten westen en ten oosten van de A12, werden om uiteenlopende redenen terzijde geschoven. Een tracé dat gebruikt maakt van een oude trambedding door het centrum van Willebroek, werd wel nog weerhouden.

De trechteringstudie toonde daarnaast aan dat een vertakking in Breendonk richting Bornem mogelijk interessant zou zijn, gezien het groot vervoerpotentieel in Puurs en Bornem. Ook een verlenging van de tramlijn naar Boom tot het knooppunt N171-N177 in Rumst werd reeds verkend.

De tramlijn wordt als sneltram geconcipeerd (maximum snelheid 100 km/u), zodat de reistijd met de tram concurrentieel is t.o.v. de auto. Dit impliceert de installatie van een seinbeveiliging, grote bochtstralen, een afgeschermd bedding en een voldoende grote afstand tussen opeenvolgende haltes. Vanzelfsprekend past de tram in bewoonde omgevingen zijn snelheid aan tot 50 en zelfs 30 km/u.

De volledige tramlijn werd in functie van het verder onderzoek opgesplitst in volgende deeltracés:

- Van Brussel – Noord naar Heizel (A), waar de tramlijn verknoot met de metro en met de tangentiële tramlijn Jette – Luchthaven – Tervuren.
- Van Heizel tot Meise (B)
- Van Meise tot Londerzeel-Noord (C),
- Van Londerzeel-Noord tot Fort Breendonk (D), waar de tramlijn verknoot met de N16,
- Van Fort Breendonk tot Boom (E),
- Van Fort Breendonk tot Bornem (F).



figuur 0.3 definitie van deeltracés

0.2 RESULTATEN VAN DE TRACÉSTUDIE

a Deeltracé A: Brussel-Noord – Heizel

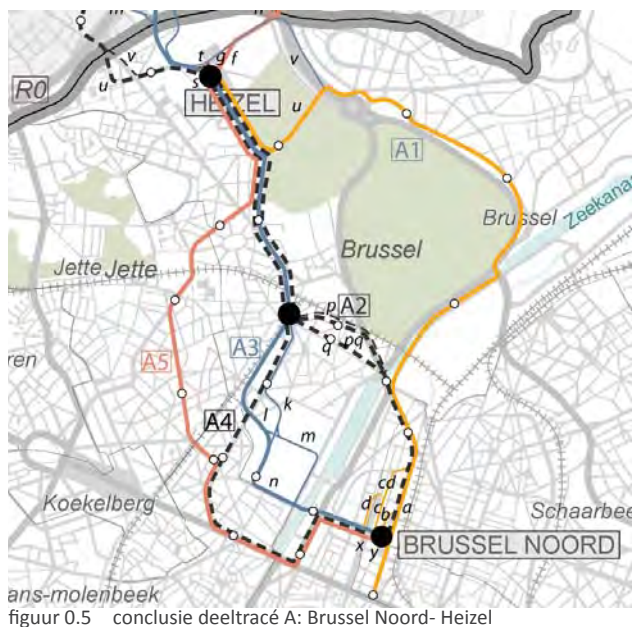
Voor dit deeltracé werden vijf alternatieven onderzocht. Uiteindelijk werden er drie geselecteerd.

Een tracé via Tour&Taxis en Bockstael tot Heizel (A3) is het meest beloftevol, onder meer omwille van de korte reistijd en het groot vervoerpotentieel. Het tracé is als te realiseren opgenomen in de beheersovereenkomst tussen de MIVB en het Brussels Gewest. De Lijn zou de nieuwe bedding met de MIVB kunnen delen.

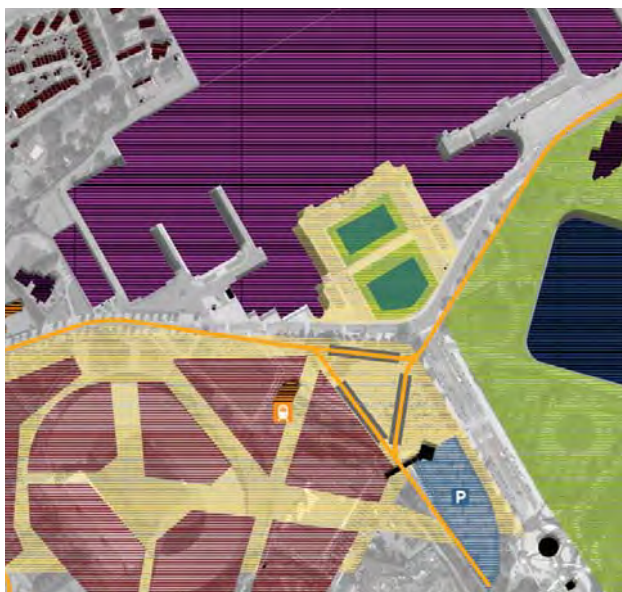
Een tracé via de huidige bedding van tramlijnen 3 en 7 (A1), via Van Praet, heeft het voordeel dat deze trambedding vandaag reeds bestaat en dus weinig investeringen vraagt. Het aantal haltes zou enigszins gereduceerd kunnen worden om de reistijd in te korten. Dan nog is dit tracé veel trager dan de andere. Dit tracé zou toelaten om de tramkoker onder Brussel-Noord te benutten en tot Rogier te rijden. Om voor de tramlijn van De Lijn capaciteit vrij te maken, kan het nodig zijn om de bestaande exploitatie van de MIVB aan te passen.

Het derde tracé dat werd geselecteerd, gebruikt de bestaande tramlijn via de Woestelaan en de Leopold II-laan (A5). Een nieuwe trambedding is nodig om de tram tot aan het Noordstation te brengen. Op deze lijn is nog voldoende capaciteit beschikbaar.

De tracés over de bestaande beddingen kunnen een voorlopige optie zijn, in afwachting van de realisatie van het tracé via Tour&Taxis.



figuur 0.5 conclusie deeltracé A: Brussel Noord- Heizel



figuur 0.6 onderzoek: varianten voor aansluiting in Heizel

f Deeltracé B: Heizel – Meise

Voor dit deeltracé werden vier alternatieven onderzocht. Twee alternatieven werden terzijde geschoven: een tracé over de middenberm van de A12 (wegens ruimtegebrek, moeilijk inpasbaar en bijgevolg te duur + onaangename wachtvervaling reizigers) en een tracé via Wemmel (wegens te traag en moeilijk inpasbaar).

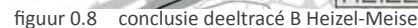
Eén mogelijk tracé (B1) leidt via Esplanade en het knooppunt A12-R0 (B1), en heeft als voordeel dat de infrastructuur zoveel mogelijk gebundeld wordt. Dit tracé zou gebruik kunnen maken van een bestaande brug over de RO, mits die hiervoor geschikt is. Het tracé is zeker interessant als ook tramlijn P4 via Esplanade de Heizel verlaat.

Een andere optie (B2) leidt via parking C. Dit tracé is vooral interessant als parking C ontwikkeld wordt, maar vereist een passage door of langs de wijk Verregat. Deze



figuur 0.7 varianten in Meise: halte ter hoogte van Wilgenlaan

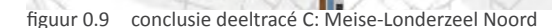
Voorbij de R0 rijdt de tram in ieder geval langs de westzijde van de A12 , omwille van het gebrek aan ruimte langs de oostzijde (in het bijzonder t.h.v. afrit Meise) en het groter potentieel langs de westzijde (kernen Meise en Wolvertem).. In Meise zijn drie opties mogelijk: langs A12, langs A12 en N211, langs N277. Aangezien snelheid zeer belangrijk is voor deze tramlijn, is een tracé langs de A12 interessanter dan één langs de N277. Dit laatste vereist evenwel minder onteigeningen. De tram stopt zowel in Meise-centrum als in Wolvertem.

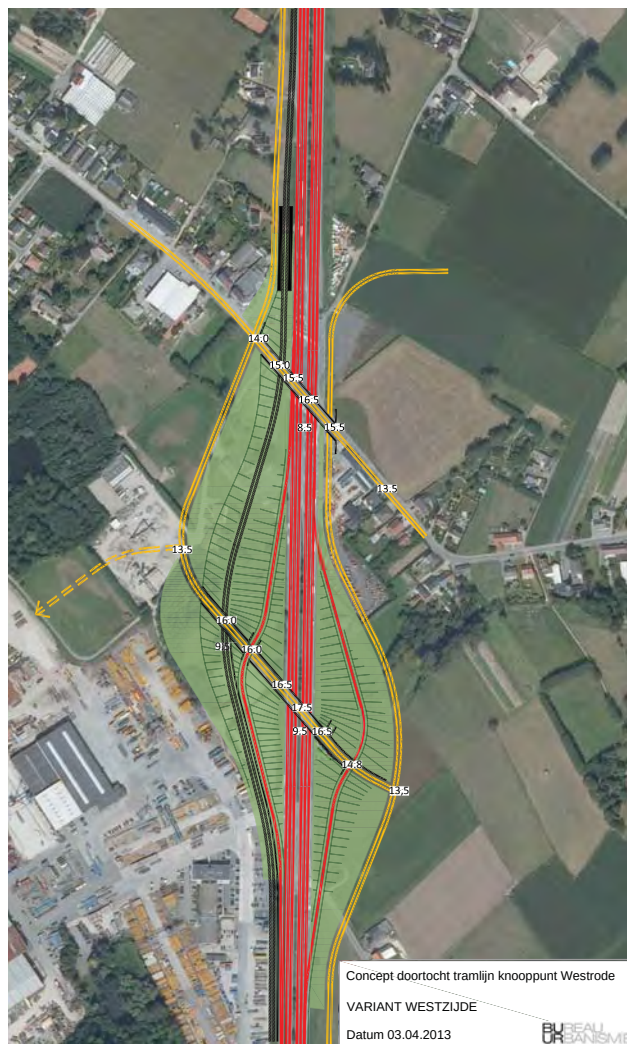


b Deeltracé C en D: Meise – Fort Breendonk

Ter hoogte van Willebroek / Fort Breendonk werden zes tracés onderzocht. Een tracé door het centrum van Willebroek (via de oude trambedding) wordt ter zijde geschoven omwille van het reistijdverlies en de grote impact op het centrum. Een tracé via de middenberm van de A12 (moeilijke inpasbaarheid en hoge kostprijs) en een tracé via het knooppunt N16-N17 (parking minder optimaal) worden eveneens terzijde geschoven.

Een tracé langs de oostzijde van de A12 stopt éénmaal aan het Fort van Breendonk om het centrum van Willebroek te bedienen, en éénmaal achter de Breendonkstraat om een pendelparking, Tisselt en Breendonk te bedienen. Dergelijk tracé is het meest interessant omdat zowel de lokale bediening als de verknoping met het wegverkeer goed zijn. Ofwel ligt het trace net naast de A12 (D3), ofwel volgt het de rand van de woonkern (D2). De definitieve keuze tussen deze drie opties moet onder meer afgestemd worden op het ontwerp voor het knooppunt A12-N16.

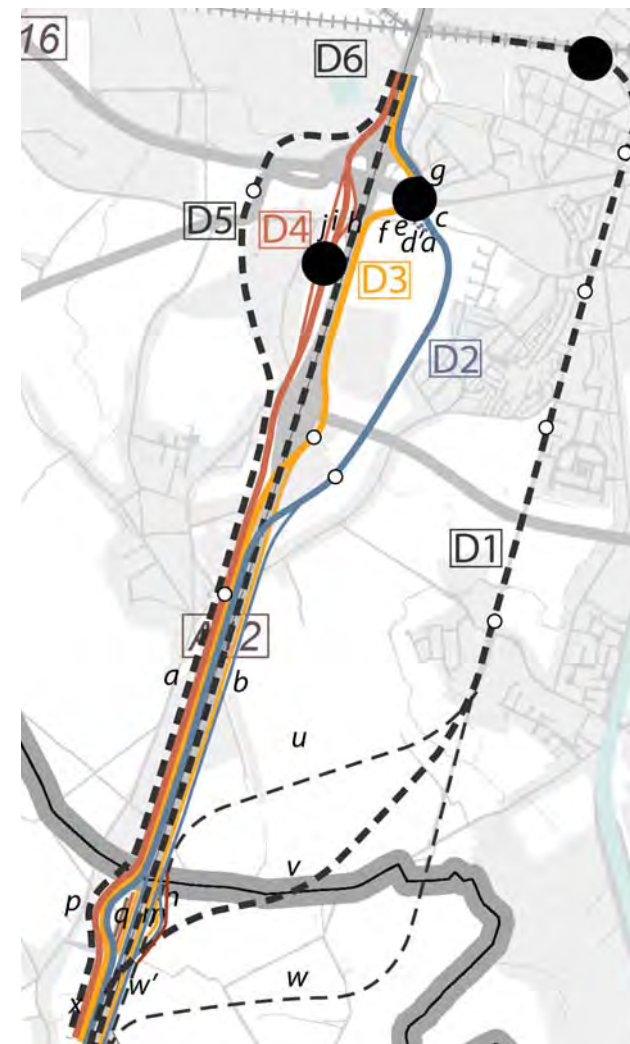




figuur 0.10 tram ter hoogte van knooppunt Westrode



figuur 0.12 voorkeursracé ter hoogte van Londerzeel-Noord



figuur 0.11 conclusie deelracé D: Londerzeel Noord-Breendonk N16

c Deeltracé E: Breendonk – Boom

De tracé-alternatieven naar Boom worden bepaald door de mogelijkheden om het Zeekanaal en de Rupel over te steken. Een tracé via een brug moet steeds rekening houden met de mogelijkheid tot oponthoud.

Een tracé via de Rupeltunnel (E2) wordt terzijde geschoven, omdat dit de capaciteit voor het wegverkeer reduceert en leidt tot de inplanting van haltes op minder geschikte locaties in een onaangename verkeersomgeving.

Een tracé via de spoorbruggen (E3) is een mogelijke optie mits deze spoorbruggen worden verhoogd, waardoor de spoorlijn ten zuiden van Boom niet meer bruikbaar is voor zwaar spoorverkeer. Een exploitatie als tramlijn moet kaderen binnen een globale strategie voor de bestaande spoorlijnen in de Rupelstreek en Klein-Brabant. Aan het station van Boom is ruimte voor een pendelparking. Deze halte-locatie is voor de bediening van Boom minder interessant, gezien de barrièrewerking van de A12.

Een tracé via de Boulevardbrug (E1) laat toe om het centrum van Boom optimaal te bedienen en de gemeente te versterken, maar is ter hoogte van Willebroek Noord moeilijker inpasbaar. Ter hoogte van de Klamp kan een multimodaal knooppunt worden gerealiseerd. In het centrum van Boom is er geen goede mogelijkheid om een pendelparking te voorzien. Daarom is het aangewezen de tramlijn te verlengen tot het toekomstige knooppunt N177-N171 aan het ziekenhuis van Rumst. Als een reductie van de N177 tot 2x1 rijstroken niet mogelijk is, kan gekozen worden voor een tracé via de Spoorweglaan (z).



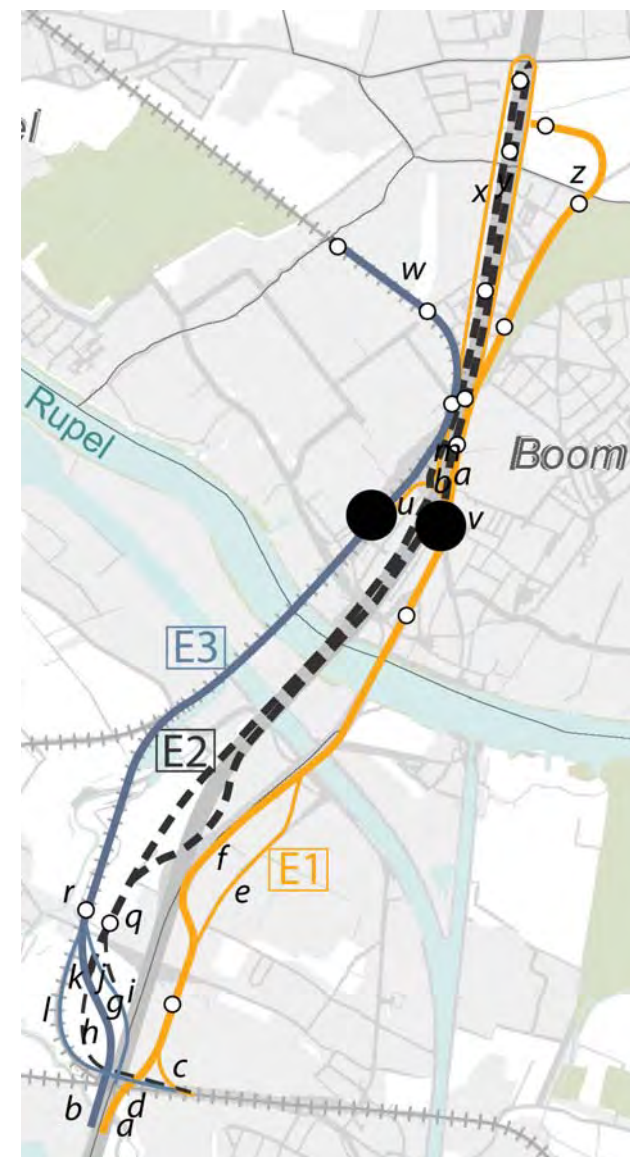
figuur 0.13 ontwikkelingsvoorstel halte fort van Breendonk



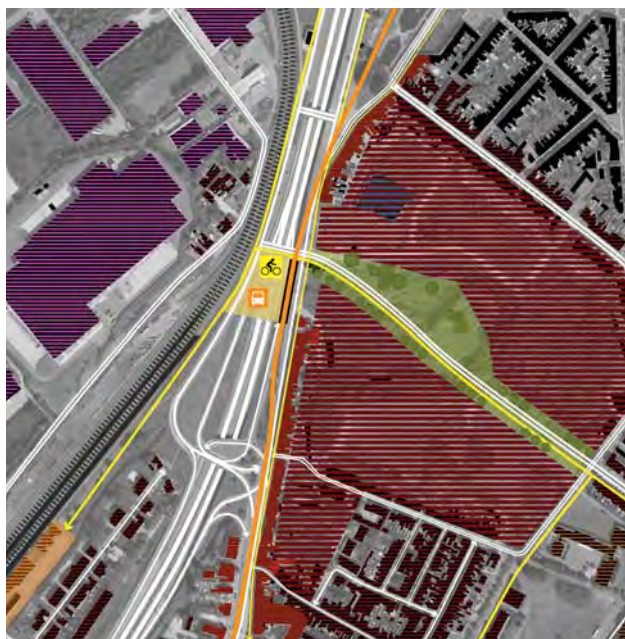
figuur 0.14 ontwikkelingsvoorstel halte Breendonk Schaafstraat



figuur 0.15 ontwikkelingsvoorstel halte Breendonk zuid



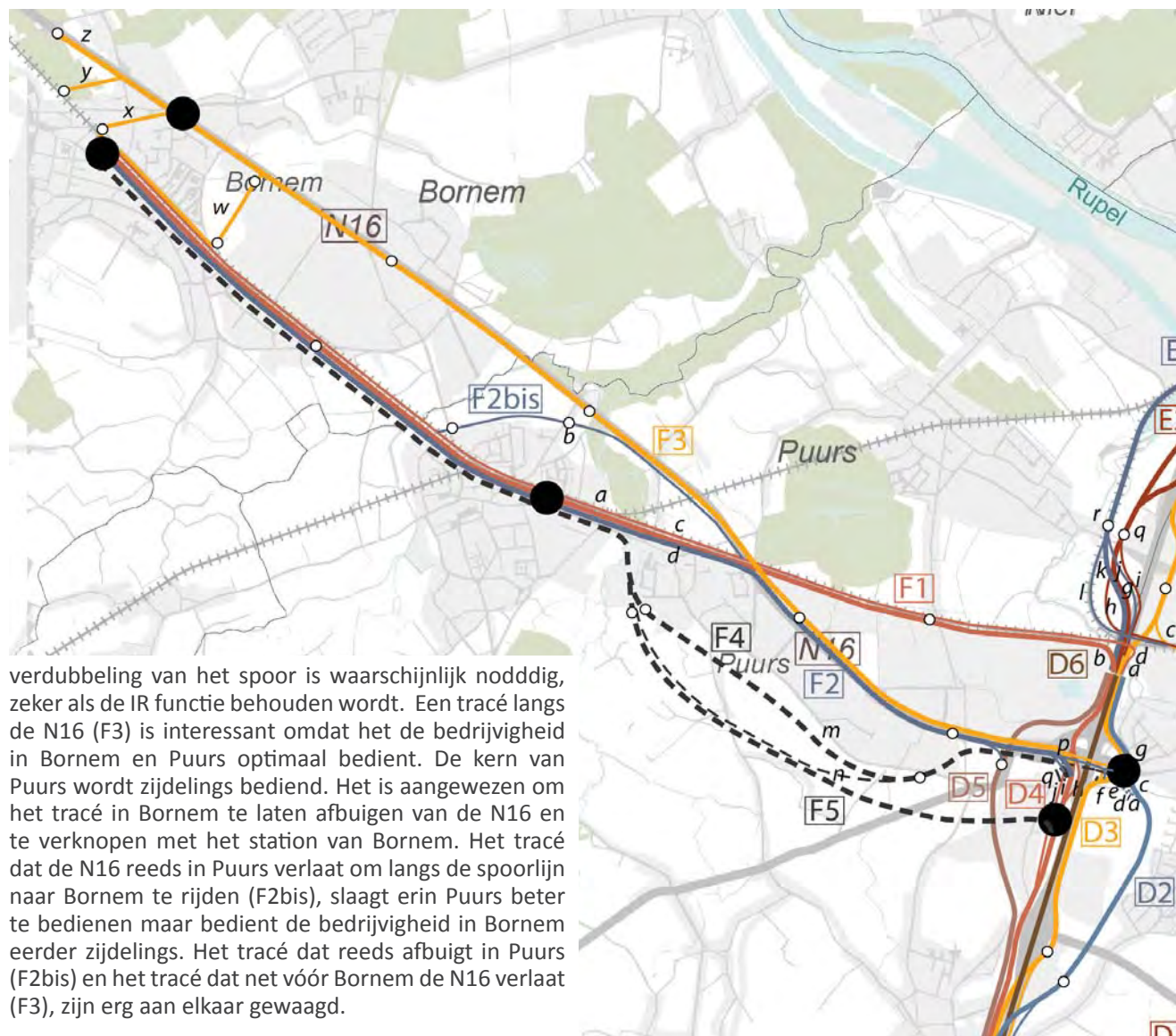
figuur 0.16 conclusie deeltracé E: Breendonk-Boom



figuur 0.17 inrichtingsvoorstel halte De Klamp in Boom

d Deeltracé F: Breendonk – Bornem

De corridor Willebroek – Puurs – Bornem wordt vandaag reeds bediend door een spoorlijn. De bestaande, enkelsporige infrastructuur in Puurs en Bornem laat een substantiële uitbreiding van een spoorbediening niet toe. De haalbaarheid van de uitbreiding tot een dubbelsporige lijn is, gezien de beperkte beschikbare ruimte, twijfelachtig. Een tram kan de spoorlijn Mechelen – Sint-Niklaas (F1) dus enkel maar benutten als ze in de plaats komt van de bestaande spoorexploitatie. Dit moet kaderen binnen een globale strategie voor de spoorlijnen in de Rupelstreek en Klein-Brabant. Een tramtracé via de spoorlijn slaagt er niet alleen in de bedrijvigheid langs de N16 in Puurs te bedienen indien de haltedichtheid opgedreven wordt, maar dit heeft uiteraard consequenties voor de prestatie en mogelijkheden van de (IC-)IR verbinding. Ook



figuur 0.18 conclusie deeltracé F: Breendonk N16 - Bornem

verdubbeling van het spoor is waarschijnlijk nooddig, zeker als de IR functie behouden wordt. Een tracé langs de N16 (F3) is interessant omdat het de bedrijvigheid in Bornem en Puurs optimaal bedient. De kern van Puurs wordt zijdelings bediend. Het is aangewezen om het tracé in Bornem te laten afbuigen van de N16 en te verknopen met het station van Bornem. Het tracé dat de N16 reeds in Puurs verlaat om langs de spoorlijn naar Bornem te rijden (F2bis), slaagt erin Puurs beter te bedienen maar bedient de bedrijvigheid in Bornem eerder zijdelings. Het tracé dat reeds afbuigt in Puurs (F2bis) en het tracé dat net vóór Bornem de N16 verlaat (F3), zijn erg aan elkaar gewaagd.

Tracés naar Puurs en Bornem doorheen de open ruimte (F4, F5) werden terzijde geschoven omwille van hun beperkt vervoerpotentieel.

0.3 BESLUIT

a Globale beoordeling

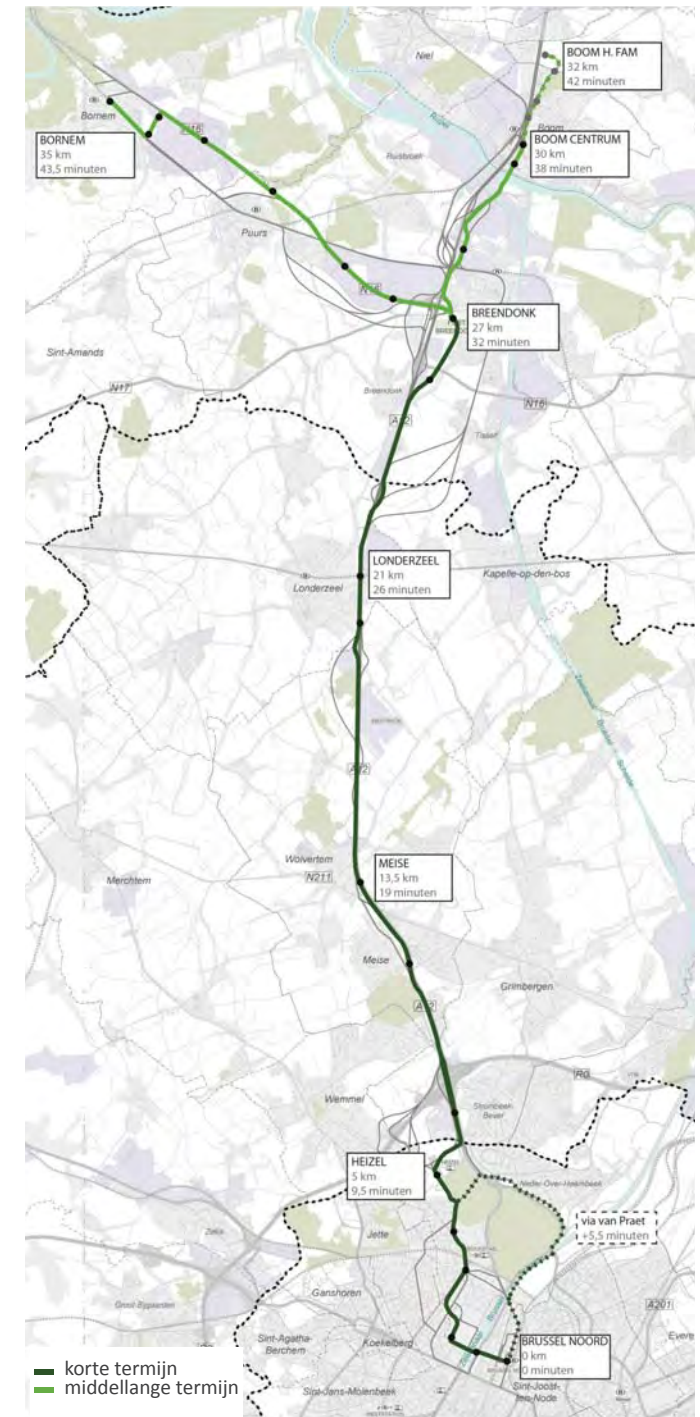
De tracéstudie toont aan een sneltramlijn van Boom en Bornem tot Brussel goed inpasbaar is. De snelheid is concurrentieel met het wegverkeer: tot het noordstation in Brussel in 19 minuten vanuit Meise, in 26 minuten vanuit Londerzeel, 32 minuten vanuit Breendonk, 38 minuten vanuit Boom en 43 minuten vanuit Bornem. Als de tram in Brussel via een bestaande bedding moet rijden, komen hier minstens 5 minuten bij (afhankelijk van het aantal haltes). De doorstroming is overal gegarandeerd, met uitzondering van een mogelijk oponthoud bij de kruising van het Zeekanaal en de Rupel. De tram kan met een beperkt aantal haltes alle woonkernen en de meeste bedrijvigheid langs de A12 en de N16 bedienen zonder veel aan reistijd te moeten inboeten. De verknoping met andere netwerken (openbaar vervoer, wegverkeer, fietsnetwerken) is potentieel goed, en wordt een belangrijke factor bij de inplanting en de uitrusting van de haltes.

De tramlijn kan tussen Meise en Breendonk zowel langs de westzijde als langs de oostzijde van de A12 liggen. In Breendonk wordt een belangrijke halte voorzien, die zowel Willebroek bedient als met het wegverkeer op de A12 en de N16 verknoopt. De halte kan langs beide zijden van de A12 worden voorzien. Een halte langs de westzijde laat toe een zeer zichtbare pendelparking naast de A12 aan te leggen. Een tracé langs de oostzijde biedt, naast een pendelparking, een betere bediening van Willebroek.

Een vertakking naar Bornem en Puurs genereert een behoorlijk vervoerpotentieel en creëert voor dit gebied een nieuwe, hoogwaardige OV relatie met de omgeving van de A12 en Brussel. Een tracé langs de N16 lijkt het meest interessant omwille van de bediening van de tewerkstelling en de beperkte impact op mens, natuur

en landschap. Deze vertakking impliceert evenwel een hogere infrastructuur- en exploitatiekost en een reductie van de tramfrequentie tussen Boom en Breendonk. De keuze voor de vertakking naar Bornem en Puurs kan niet losgekoppeld worden van een reflectie over de toekomst van de spoorlijn Mechelen - St. Niklaas. Als de spoorlijn in de toekomst op dezelfde wijze geëxploiteerd zal worden als vandaag, dan kan een tramlijn een complementaire rol blijven vervullen.

Voor het tracé tot Boom komen de Boulevardbrug en de spoorbruggen in aanmerking voor de oversteek van de waterwegen. De spoorbruggen zijn slechts bruikbaar mits de inkorting van de spoorverbinding Antwerpen-Puurs tot Boom en een substantiële verhoging van de bruggen. De A12 vormt een ernstige barrière tussen het station en het centrum van Boom, wat de bediening en de kernversterking van deze gemeente bemoeilijkt. De keuze voor de Boulevardbrug biedt de mogelijkheid om Boom-Centrum rechtstreeks te bedienen, maar laat niet toe om een pendelparking aan de eindhalte te voorzien. De verlenging van de tramlijn tot het toekomstige knooppunt N171-N177 kan een belangrijke meerwaarde bieden.



figuur 0.19 voorkeurtacé tramlijn Boom-Brussel: fasering en reistijden

b Mogelijke fasering

In Brussel zou de tramlijn aanvankelijk kunnen gebruik maken van het bestaande tramtracé tussen Heizel en Brussel-Noord / Rogier via Van Praet (tram 3 MIVB). Door op dit tracé een selectie te maken van de te bedienen haltes (onder meer in functie van de lengte van de perrons), kan de reistijd worden geoptimaliseerd. Het gebruik van de tramkoker onder het Noordstation laat toe om met een tramlijn richting Luchthaven te verknopen. Op langere termijn, na realisatie van een tramlijn via Tour&Taxis, zou de tramlijn Boom-Brussel kunnen overschakelen naar een sneller tracé met een hoger vervoerpotentieel.

In Vlaanderen is het aangewezen om de tram in eerste fase vanaf Heizel meteen tot Willebroek aan te leggen, gezien de relatieve eenvoud van dit tracé en de preferentiële inplanting van een pendelparking in Bornem. In afwachting van verlengingen naar tramlijnen naar Boom/Rumst en Puurs/Bornem, kan het voortransport met OV, fiets en wegverkeer geoptimaliseerd worden.

Op korte termijn is het aangewezen om bij alle infrastructuurwerken langs de A12 en de N16 (knooppunten Westrode en Londerzeel-Noord, afschaffing kruispunten, realisatie ventwegen, ...) rekening te houden met de toekomstige aanleg van een tramlijn.

c Afstemming van de tramlijn op andere projecten

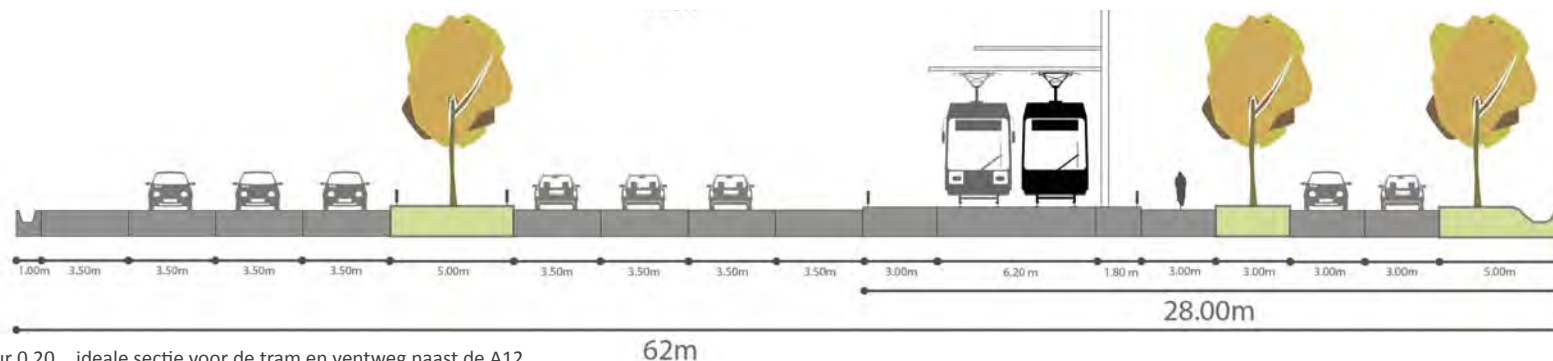
De tramlijn Boom-Brussel zal interfereren met een groot aantal andere projecten binnen de regio.

Voor verschillende projecten vormt de komst van de tramlijn een bijkomende, dwingende randvoorwaarde. Het is noodzakelijk om deze projecten af te stemmen op de komst van de tramlijn Boom-Brussel. Het betreft onder meer de aanpassingen van de A12 en de N16, maar ook de uitbouw van het tramnetwerk van de MIVB in Brussel, waar de regionale tramlijn moet op aansluiten.

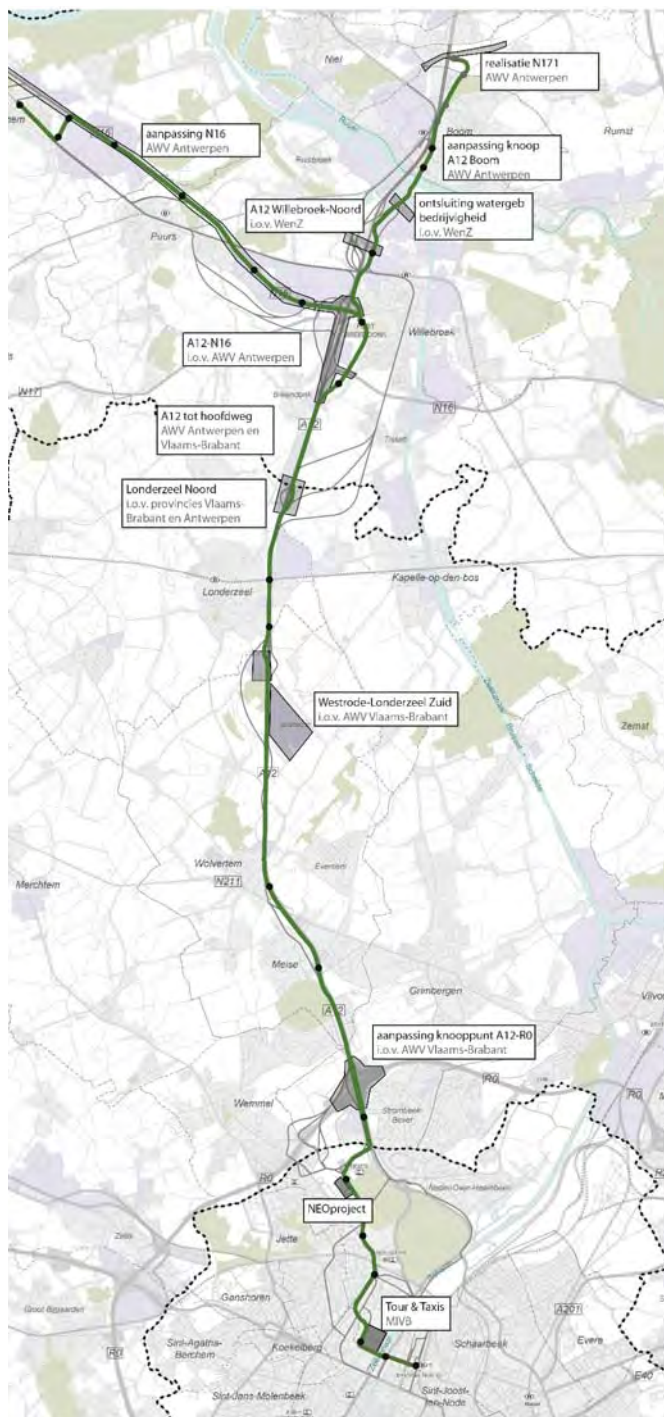
Daarnaast kan de tramlijn als katalysator een meerwaarde bieden voor diverse andere projecten. Dit gaat enerzijds om de synchronisatie van andere vervoernetwerken, zodat de tram er optimaal mee kan verknopen. Anderzijds kunnen diverse ruimtelijke ontwikkelingen geoptimaliseerd worden, vanuit een win-win perspectief: de tram biedt de projecten een betere bereikbaarheid, terwijl deze projecten het vervoerpotentieel voor de tram kunnen versterken. In het algemeen wijzigt de komst van de tram het bereikbaarheidsprofiel binnen de regio, wat zich logischerwijze vertaalt in een aanpassing van het plannings- en beleidskader.

Samen met de aanpassing van de A12 vormt de realisatie van de tramlijn een unieke opportuniteit om de omgeving van de A12, die vandaag inzake beeld- en belevingswaarde zwaar onder druk staat, op te waarderen. Voorwaarde is dat de verschillende infrastructuren goed op elkaar worden afgestemd en zij samen een hoogwaardige landschappelijke inpassing krijgen. Een aangepaste ontsluiting voor de aangrenzende gebieden kan een hefboom zijn om deze gebieden beter te structureren.

In ieder geval is een integrale aanpak van de verschillende projecten, in samenwerking tussen de betrokken stakeholders, aangewezen.



figuur 0.20 ideale sectie voor de tram en ventweg naast de A12



figuur 0.21 afstemming van de tram op gerelateerde projecten
 TRAMLIJN BOOM-BRUSSEL RAPPORT TRACÉSTUDIE

d Mogelijk vervolgtraject

In de tracéstudie werd tenslotte een mogelijk vervolgtraject uitgewerkt, vanuit de hypothese dat de tramlijn via een DBFM-procedure gerealiseerd zou kunnen worden.

Aan de Vlaamse Regering kan gevraagd worden om een beslissing te nemen over het voorkeurtacé, de opmaak van een RUP en de reservatie van budgetten. Na deze beslissing, kan een ontwerpopdracht voor de verdere verfijning van de tramlijn worden opgestart. Die opdracht omvat vier luiken:

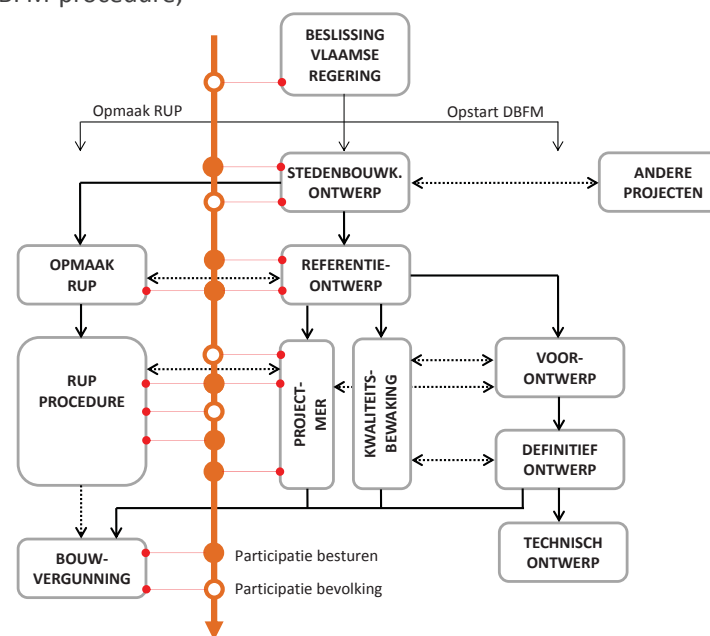
de opmaak van een stedenbouwkundig ontwerp, als basis voor een RUP en als integrerend kader voor gerelateerde projecten;

de opmaak van een referentie-ontwerp, als uitgangspunt voor de DBFM-procedure;

- de opmaak van een project-MER;
- de stedenbouwkundige begeleiding, om de kwaliteit van het technisch ontwerp en de afstemming met andere projecten te verzekeren.

Rekening houdend met een realisatietermijn van 2 jaar, zouden de eerste delen van de tramlijn tegen de zomer van 2019 gerealiseerd kunnen worden.

Zelfs als een (volledige) realisatie van de tramlijn op korte termijn niet in het vooruitzicht wordt gesteld, is het toch aangewezen om het stedenbouwkundig ontwerp, het referentie-ontwerp en het RUP voor het volledige tramtracé op te stellen. Deze plannen vrijwaren immers de mogelijkheid om op langere termijn de tramlijn te realiseren, en bieden een referentiekader dat andere projecten (infrastructuurwerken, nieuwe ontwikkelingen, beleidsplannen) toelaat om met de latere komst van de tram rekening te houden.



figuur 0.22 vervolgtraject

