



foto Stefaan Van Hul

HOE LANG NOG, TRAM EN BUS NAAST ELKAAR TE ZWIJNDRECHT ?

Sinds de Antwerpse tram tot Melsele rijdt, is de Oost-Vlaamse bus er naast blijven rijden. Dit op een traject van precies **5,7 km**, tussen de tramterminus Melsele-Krijgsbaan en de premetrohalte Van Eeden nabij de Voetgangerstunnel. **Tram 3 rijdt er gewoon naast de buslijnengroep 81-85.** De bus heeft 8 tussenhaltes op dit traject, de tram heeft er 9. Er is dus geen verschil in het verbindend of ontsluitend karakter van beide systemen.

Waar is dat dan goed voor? Is er dan geen samenwerking tussen provinciale afdelingen van De Lijn Antwerpen en Oost-Vlaanderen?

Het is begrijpelijk dat De Lijn Oost-Vlaanderen één van haar sterkste buslijnen niet wil laten eindigen aan het onherbergzame overstappunt Melsele-Krijgsbaan. Het is een op de autocultuur afgestemde ruimte. Je zal er maar eens een bus missen en een uur extra moeten wachten. Dus blijven de bussen naast de tram rijden tot aan de Voetgangerstunnel. Maar is dit ook niet door een gebrek aan samenwerking tussen beide provinciale afdelingen van De Lijn? Oost-Vlaanderen zou immers ook een sterke buslijn kwijtraken ten nadele van 'concurrent' Antwerpen, indien de bussen minder ver zouden rijden.

Hiermee levert De Lijn in elk geen bijdrage inzake de reductie van uitstoot van schadelijke stoffen. Er wordt evenmin openbaar vervoer aangeboden op een economisch verantwoorde manier. Voor het jaar 2007 gaat het om precies **52.011 busritten** van de lijnengroep 81-85. Over het traject van 5,7km vertegenwoordigt dit **296.462 buskm op jaarbasis.** Gerekend aan 2€ per km kost dit bijna **600.000€ per jaar.** Al die bussen leveren de gecumuleerde verkeerdrukke op van één week in de doortocht van Zwijndrecht. Een volle week per jaar geen verkeer door het centrum, dat moet toch als een zegen zijn.

De tram nu tot Beveren!

De tram nu tot Beveren verlengen, kan een oplossing bieden aan meer dan een economisch probleem. En hoe eerder men dit doet, des te meer kan de gemeenschap besparen op overbodige busritten.

Wat te denken van volgend scenario? **Stel dat tramlijn 3 tot Beveren wordt verlengd.** Dan kan Beveren uitgroeien tot het nieuwe knooppunt van trein, bus, fiets en voetganger. De 52.011 busritten kunnen dan over heel het traject Beveren - Antwerpen vervangen worden door de tram. Het probleem van de overstap in het autocultuurlandschap bij Melsele-Krijgsbaan is tegelijk van de baan. Tot Beveren-Markt gaat het om een bijkomend traject van 3,5 km langs de N70. Dat kan dus ook van duizenden busritten verlost worden. Dit is



De onherbergzame overstaphalte Melsele-Krijtsbaan

goed voor nog eens **182.038 buskm** op jaarbasis. Samengevoegd betekent dit voor het hele traject 478.500 buskm minder. **Of 957.000€ minder op jaarbasis.**

Bijkomende voordelen :

Met een sneltram om de 10' zou al meer vervoerscapaciteit aangeboden kunnen worden, dan met de huidige bus, die er om de 5' rijdt tijdens de spits.

Minder busritten in de centra van Beveren, Melsele en Zwiendrecht, betekent ook dat er meer capaciteit vrij komt voor meer leefbaarheid, zoals schonere lucht, meer rust, betere oversteekbaarheid, toegenomen veiligheid.

De moderne tram met goede doorstroming, nodigt meer uit dan de bus, om nog duizenden auto's van de verzadigde doortochten te plukken. En er is minder behoeften voor Parkeer&Reis-parkings in het buitengebied.

De Beverse tram kan zelfs de tanende treinhalte Melsele vervangen, zodat er op de bestaande spoorlijn Antwerpen - Gent ruimte vrij blijft voor meer goederentreinen. Op lokaal vlak, wint het voren natransport te voet en met de fiets aan belang. De tram gaat door de centra. Meer mensen kunnen kiezen voor beter vervoer in die centra, die niet nog meer auto's kunnen verdragen.

Station Beveren kan doorgroeien tot een waarachtig IR-station met meer regionale treinen. Eén IR-trein, richting Lokeren - Gent of Brussel, strak om het half uur met een tramaansluiting om het half uur zou al mooi zijn.



Beveren-West kan doorgroeien tot tweede tramterminus, in afwachting dat de tram richting Sint-Niklaas gaat rijden. Het hart van het E-17netwerk, zoals het stedelijk netwerk van het Waasland ook genoemd wordt, kan in de op autocultuur gerichte geesten omgekeerd worden tot een T3-netwerk, met tram 3 als drager en denkpatroon.

Er kunnen op veel punten aansluitingen gerealiseerd worden met ontsluitende bussen, ondermeer naar de Waaslandhaven en Kruikeke.

Omdat de premetro in Antwerpen tijdens de spits verzadigd geraakt (lijn 2, 3, 5 en 15 rijden er samen) moet gedacht worden om de trams in langere samenstellingen te laten rijden, twee aan mekaar gekoppeld. Dit is een doorgroeiscenario. In dat geval zou de vervoerscapaciteit nogmaals verdubbelen.

Nog langer wachten heeft beslist geen zin. Elk jaar opnieuw worden honderduizenden Euro verspilt met nutteloze bussen op één traject naast de tram. En hoe sneller die tram tot Beveren komt, hoe groter de besparing wordt. Slotsom : de tram tot Beveren is een "missing-link" in het Oost-Vlaamse verkeersnet.

ABLLOvzw

Fragment uit het huidige netplan van De Lijn O.Vl. Te veel lijnen, één onoverzichtelijke warboel.

