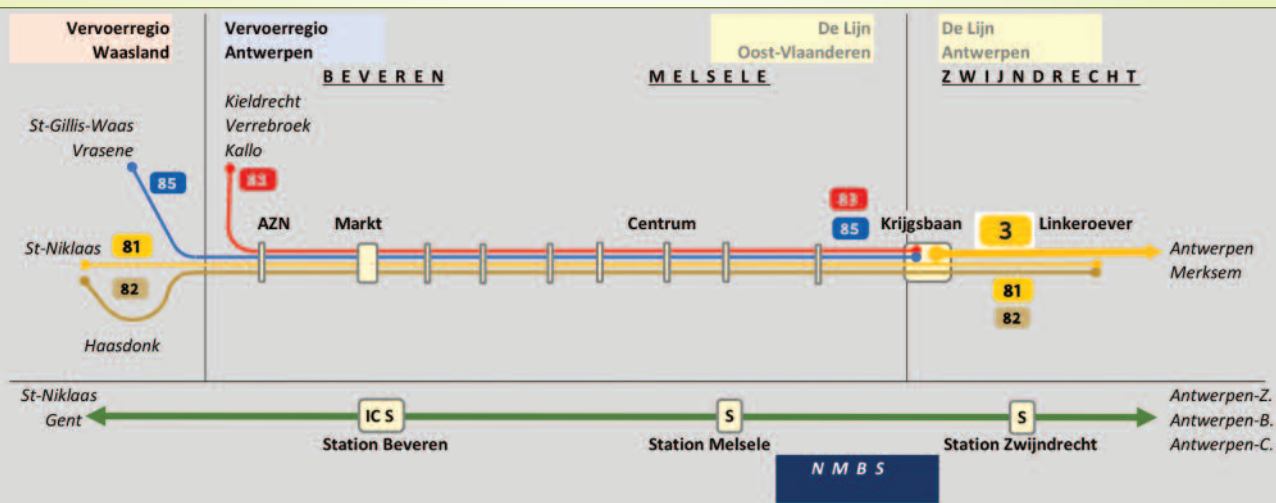




Herinrichting N70 doortocht Melsele en station Beveren

WAAROM NOG GEEN TRAM NAAR BEVEREN?

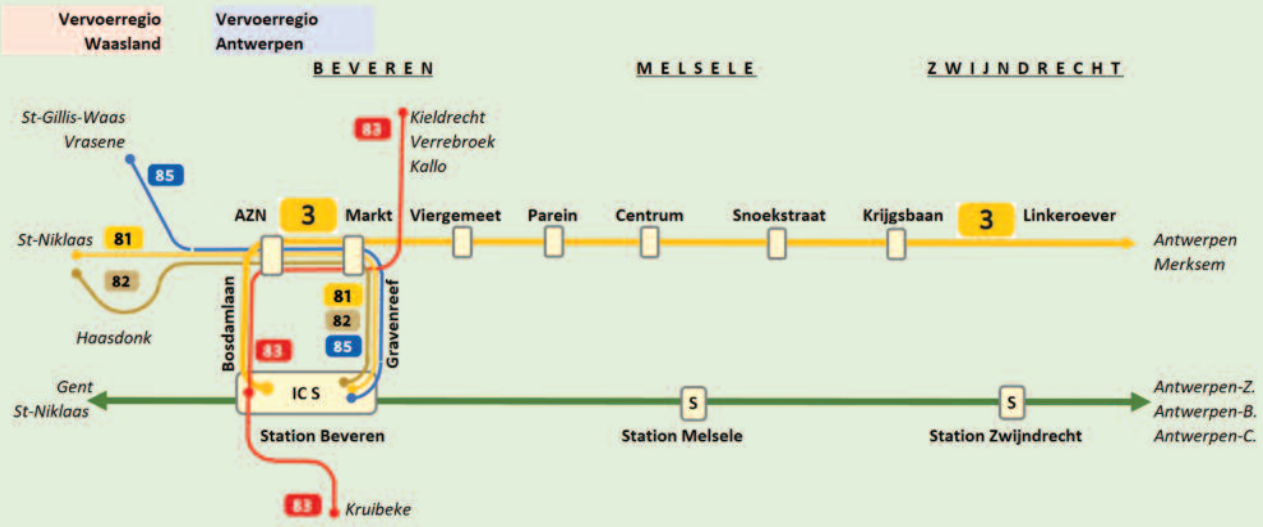
Vlaanderen legt vanaf 2021 de N70, doortocht Beveren – Melsele, opnieuw aan. De NMBS en Infrabel willen de perrons van het station van Beveren verhogen voor een naadloze overstap. Waarom wordt de N70 heringericht zonder tram naar Beveren? En hoe ontwerp je de ideale overstap?



Inderdaad, er verbetert wat voor voetgangers, fietsers en openbaar groen in de doortocht van Melsele. **Maar het openbaar vervoer wordt niet verbeterd.** Uitgerekend nu Beveren tot de vervoerregio Antwerpen behoort, blijft de overstap tussen bus en tram bestaan aan de halte Melsele-Krijgsbaan. Tegelijk blijft vooral bus 81 en 82 met ruim 100 busritten per werkdag over 6 km gewoon naast de tram rijden tot aan Van Eeden en terug. Hierdoor worden bijna 600 buskm per werkdag verspild. Slim naar de stad per bus en trein blijft een droom, ook door gebrek aan visie en samenwerking.

Door gebrek aan samenwerking blijft het openbaar vervoer in en rond Beveren in vieren verdeeld: twee vervoerregio's, twee entiteiten van De Lijn en de NMBS-trein. Zo blijft overstappen erg lastig. Zo blijft het openbaar vervoer gehandicapt.

Samenwerking ABLLLO vzw vraagt om samen te werken en om twee zaken ter harte te nemen. Eén, voorzie nu al de inpassing van de tram op de N70, vanaf Melsele-Krijgsbaan. En twee, start nu met de planning om een doorgroei van het openbaar vervoer-net in Beveren te realiseren. Dit is mogelijk door bus, tram én trein vlot op elkaar te laten aansluiten. De tram moet via de N70 verlengd worden tot aan de Bosdamlaan en verder tot aan het station. Het busnet kan worden herschikt zoals in volgend schema is weergegeven. Beveren-Markt en AZN worden dé overstaphaltes tussen bus en tram in het hart van de gemeente. Ze zijn vooral ook te voet en met de fiets vlot bereikbaar. Beveren station krijgt binnenkort hoge perrons. Door die te bouwen tussen de bestaande onderdoorgangen, (nl voetgangerstunnel Station en tun-



nel Bosdamlaan), past de puzzel mooi in elkaar. De huidige overstapknoop Melsele-Krijgsbaan is een autoverhaal. Het wordt hoog tijd, dat het verhaal meer evenwicht vertoont, met wat goed is voor de gemeenten en de bewoners. Een evenwicht zoeken in het ruimtegebruik voor huisvesting, economie en verkeersnetwerken enerzijds, en respectvol omspringen met open ruimte, natuur en landbouw anderzijds. De herinrichting van de N70 moet in die zin worden aangepakt en de geplande verhoging van de treinperrons ook.

Enkel door samenwerking aan een goede aansluiting van trein, tram, bus enerzijds, en aansluiting met fietser en stappen anderzijds, kan het overdreven autogebruik teruggedrongen worden.





We legden deze ideeën voor aan Lantis en kregen volgend antwoord.

Het doortrekken van de tramlijn werd **niet** weerhouden om drie redenen.

Lantis staat voor Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken. Lantis is de nieuwe naam voor de vroegere BAM Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv. lantis.be/

- **1.** De moeilijkheid om zo'n tramlijn te integreren in de vrije beschikbare ruimte van de N70 op het hele traject.
- **2.** De aanwezigheid van de spoorlijn net voorbij P+R Melsele zorgt voor een extra moeilijkheid... een 'ongelijkvloerse kruising' noodzakelijk zou zijn. Hiervoor zou dus een extra tunnel moeten voorzien worden. Ook dit zorgde ervoor dat er een extra moeilijkheid zou ontstaan, die grote bijkomende kosten zou vragen.
- **3.** In het decreet 'Basisbereikbaarheid' van de Vlaamse Overheid wordt uitgegaan om geen parallel infrastructuur te bouwen waar al een spoor-

lijn voorzien is. De aanwezigheid van treinstations in Beveren en Melsele, zorgen ervoor dat binnen hetzelfde gebruikerspotentieel al een valabel alternatief voorzien is. Een alternatief dat parallel zou lopen met een eventueel doorgetrokken tramlijn.

Dit antwoord is onvoldoende en roept volgende vragen op.

- 1.** De beschikbare ruimte op de N70 maakt inpassing tram moeilijk.
 - Hoe komt het dat de tram in de doortocht in Zwijndrecht wel past (< 16 m)?
- 2.** Infrabel wil alle overwegen vervangen, ook deze van de N70 met lijn 10. En het goederenvervoer van en naar de haven moet verdubbelen.
 - Hoe denkt u de betrouwbare aansluitingen tram/bus aan de halte Melsele-Krijgsbaan te realiseren met behoud van de overweg?
 - Er is nu 95 m open helling na de halte Halewijnlaan naar de premetro. Het moet toch ook lukken om vanaf de halte Melsele-Krijgsbaan om onderdoor de tramkeerlus te geraken die 120 m verder ligt.

*Tegelijk blijven bussen 81, 82 en 85 met ruim 100 busritten per werkdag over 6 km gewoon **naast de tram** rijden tot aan Van Eeden en terug. Hierdoor worden **circa 600 buskm per werkdag verspild.***

Deze problematiek werd trouwens al aangekaart binnen de vervoerregio Waasland. Slim naar de stad per bus en trein blijft een droom, ook door gebrek aan samenwerking tussen de vervoerregio's Antwerpen en Waasland.



Een bus op de N70 in Zwijndrecht



**N70 in Melsele en in Zwijndrecht
vergelijkbare wegbreedte...**

Melsele N70

3. Basisbereikbaarheid en geen parallelle lijnvoeringen.

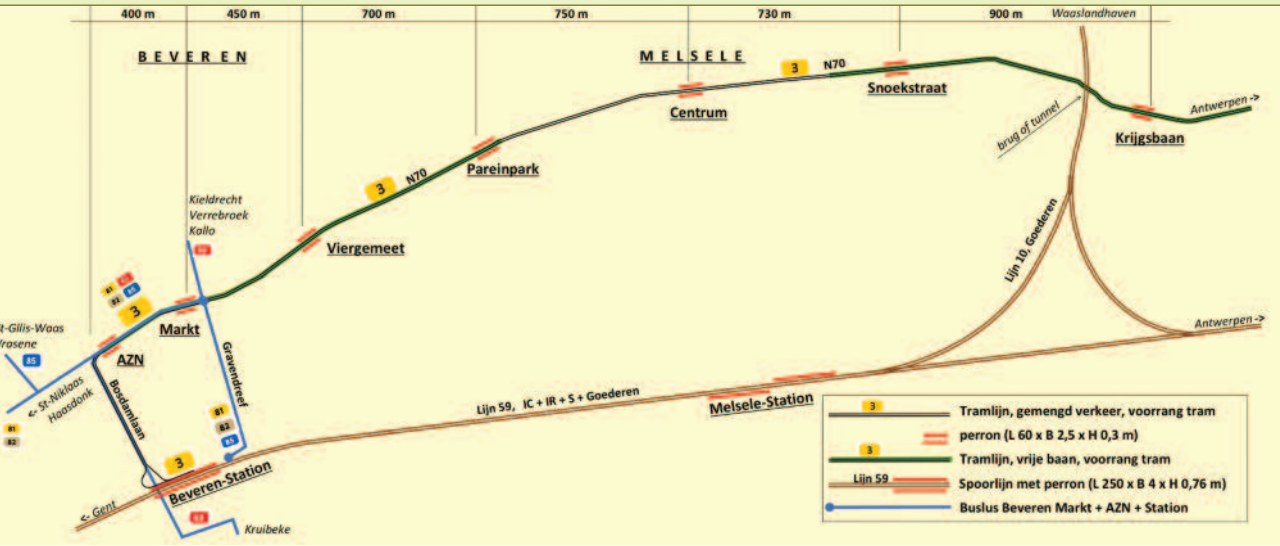
- Binnen welk artikel van betrokken decreet staat dat?
- Waarom rijdt tram 3 dan wel 'naast' station Zwijndrecht?

De breedte in Zwijndrecht-dorp OOST is meestal smaller dan in Melsele.



**600 buskm
kdag verspild...**

Een tram op de N70 in Zwijndrecht



Mogelijk tramtracé op de N70 doorheen Melsele en Beveren.

En slimme verknoping van bus, tram en trein in Beveren.

50/50 verhouding in de modal shift niets in huis.

Waar de duurzame logica begint

Een trambaan is veel duurder dan een busbaan. Vlaanderen plant daarom nog geen tram in de doortocht in Melsele. Toch is een tram veel voordeliger.

1. Een trambestuurder kan tot driemaal meer reizigers vervoeren dan een bus.
2. En een tram gaat drie keer zo lang mee.
3. Dus één tram vervangt zijn leven lang negen bussen.
4. En een tram verbruikt minder energie.
5. Dus een tram is veel economischer en slagkrachtiger.

Door de tram ook een centrale plaats te geven in Melsele en Beveren wordt dit tramverhaal ook een sociaal verhaal: gewoon, overstapvrij vanuit Beveren of Melsele tot in hartje stad. En door tram en bus bij het station Beveren te laten aansluiten op de trein kan station Beveren een overstappunt van regionaal belang worden. Zo werk je samen aan een 50/50 modale verdeling, waarmee een meer duurzame logica begint.

Kortom, de heraanleg van de doortocht van de N70 is geen multimodaal verhaal. Door gebrek aan visie en samenwerking komt er van een





Beveren station krijgt binnenkort hoge perrons. Door die te bouwen tussen de bestaande onderdoorgangen, (nl voetgangerstunnel Station en tunnel Bosdamlaan) past de puzzel mooi in elkaar. De trein en de (toekomstige) tram , maar ook de toekomstige bijslijn naar Kruibeke, kunnen gekoppeld worden via de perrons richting Bosdamlaan. Voor de nieuwe verhoogde perrons zijn er dan 2 toegangen :aan het stationgebouw zelf en aan de Bosdamlaan.

Boven : Verouderde perrons richting Melsele opbreken

Onder : Bouwen van nieuwe verhoogde perrons richting Bosdamlaan /Sint-Niklaas.



**Nieuwe
verhoogde
perrons**