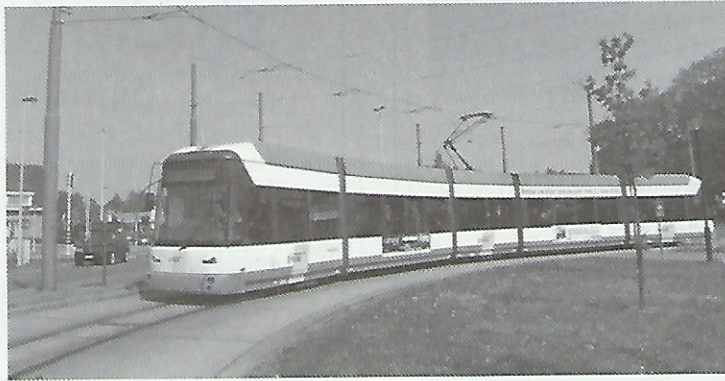


Punt, andere lijn



Op de vragen die 't Vliegerke in december vorig jaar stelde, geeft De Lijn bij monde van haar woordvoerder aan dat de tramlus kadert in het Masterplan Antwerpen dat zo'n 18 jaar geleden, anno 2000, werd goedgekeurd. Met name de tramuitbreiding naar Borsbeek over Gitschotellei, Drakenhoflaan en Borsbeeksteenweg, met eindhalte in het centrum van Borsbeek ligt dus ten grondslag van de tramlus door de Gitschotellei, Drakenhoflaan en Boekenberglei.

In 2007 werd beslist om dit project op te splitsen waarbij de verlenging van de tram naar Borsbeek in fase 2 zit. In de Sovjetunie werd met 5-jarenplannen gewerkt, geen idee welke termijnen gangbaar zijn bij De Lijn. Wij vragen bij het gemeentebestuur van Borsbeek alvast op iets kortere termijn na of zij (nog steeds) vragende partij zijn voor een tramverbinding met de stad.

Verder geeft de Lijn aan dat de bestaande keerlus aan Eksterlaar geen technisch probleem vormt voor de langere tramstellen, maar

dat de aanleg van het fietspad de eigenlijke aanleiding is om de keerlus te verplaatsen. Het vervolmaken van de districtenroute, een aaneensluitend fietspad dat door de verschillende districten loopt, is inderdaad een must voor het stadsbestuur. Nog steeds geen idee of de Lijn op dit vlak alternatieven, zoals de bestaande keerlus aan het Wim Saerensplein, bekeken heeft.

Voorts leest de reactie van De Lijn als volgt: "Om deze herinrichting tot een goed einde te brengen, worden de gebruikelijke processen en procedures doorlopen. In deze procedures zijn inspraakmomenten voorzien, die buurtbewoners en andere geïnteresseerden de kans geven om zich niet alleen te informeren over de plannen, maar ook om bezorgdheden en verbetervoorstellen te formuleren en over te maken.. Deze aanpak is efficiënter dan losse gesprekken en gedachtewisselingen."

De vragen die 't Vliegerke aan de Lijn stelde, hebben echter weinig te zien met de concrete

implementatie van dit project, we wilden echter 'het waarom' van de keuze achterhalen. Bijgevolg zit er niets anders op dan opnieuw de vraag te stellen of gegarandeerd wordt dat (één van) de bestaande tramlijn niet wordt ingekort door de komst van de keerlus? Of daarentegen een verlenging voor de bijkomende trafiek van en naar het nieuwe zwembad aan de Ruggeveldlaan vanuit Deurne-Zuid aan de orde is (tevens een vraag aan de Lijn vanwege het stadsbestuur)?

Of de publiek-private samenwerking waarbinnen de tramsporen ter hoogte van de Ruggeveldlaan werden aangelegd een invloed heeft op de keuze voor de keerlus zoals ze nu is ingetekend?

We hopen dat Kesteloot (hoofd van De Lijn) en de zijnen effectief – of het efficiënt is zal ons worst wezen – zullen antwoorden op onze vragen. Tot zover de bondige weergave van onze losse gedachten en bijbehorende wisselingen.

