

Openbaarheid van vervoer, ook openbaarheid van bestuur?

De aanleiding voor de heropvoering van het schouwspel rond de keerlus van de tram, dat reeds dateert uit 2006, is het vervolledigen van de 'districtenroute'. Dit is de verzamelnaam voor veelgebruikte fietsverbindingen in en tussen de districten, extra muros. In het kader hiervan wordt de Boekenberglei, inclusief de infrastructuur voor fietsers en voetgangers, immers heraangelegd. De huidige keerlus aan Eksterlaar schijnt echter onoverkomelijk te zijn bij de inplanting van de nieuwe infrastructuur, omdat deze niet verenigbaar zou zijn met het nieuw aan te leggen fietspad. Financieel zou het voor De Lijn het meest voordelig zijn om van de heraanleg van de Boekenberglei gebruik te maken om de tram aldaar te doen keren. Als belangrijke partner in het ganse verhaal is De Lijn echter nooit erg communicatief geweest. Het is bijgevolg niet duidelijk welke argumenten De Lijn ertoe hebben gebracht om een keerlus aan de Sint-Jozefkerk te verkiezen. Een minder goed argument zou kunnen zijn dat de reeds bestaande keerlus aan het Wim Saerensplein niet gebruikt kan worden omdat de recent aangelegde tramsporen in de Ruggeveldlaan hiertoe niet zomaar gebruikt kunnen worden. Deze sporen zijn immers eigendom van de private partner in de publiek-private samenwerking, en niet van De Lijn zelf. Mogelijk doet de meerkost die zou aangerekend worden voor het bijkomende tramverkeer over deze sporen De Lijn kronkelen. Een langer traject, ook naar een mogelijks andere bestemming zoals het Wijnegem Shoppingcen-

ter, doet sowieso de operationele kosten voor De Lijn stijgen. Welke meeropbrengsten van de tramverbinding tussen Deurne Noord en Zuid daar tegenover zouden staan is een open vraag. Ook voor De Lijn?

Een beter argument zou kunnen zijn dat de tram naderhand wordt doorgetrokken naar Borsbeek via de Drakenhoflaan, en niet via het oude traject van de Boerentram



via Silsburg. Hierbij is het uiteraard relevant of Borsbeek überhaupt vragende partij is voor een rechtstreekse tramverbinding met de koekenstad.

U leest in het volgend nummer van 't Vliegerke zeker meer over de uitkomst van het overleg op 5 december tussen de Stad Ant-

werpen, de partij die uiteindelijk bepaalt wat er wél en niet gebeurt bij infrastructuurprojecten van deze omvang, en de handelaars/marktkramers. De bewoners en handelaars die in 2006 700 handtekeningen ophaalden tegen de tramlus in de Boekenberglei hopen ook nu op een gelijkaardige uitkomst als weleer.

De vrees voor een olopende parkeerdruk is een van de punten die

naar voor geschoven worden. De invoering van de lage emissiezone enerzijds en de komst van het velostation op de Boekenberglei anderzijds hebben op vandaag reeds een weerslag op de beschikbare parkeerplaatsen, zo luidt het.

Belangrijker dan het mogelijk overtal aan gestationeerde blikken dozen is het vraagstuk van de verkeersveiligheid. Verbeterd de pijnbeke situatie aan het drukbezette kruispunt van de Cruyslei met de Gitschotellei door de voorgestelde ingreep? En wat met de toegenomen complexiteit aan het kruispunt van de Boekenberglei met de Drakenhoflaan, zonder lichten zoals voorgesteld?

Dit zijn onze eindejaarsvragen voor de Stad en De Lijn, waar we u hopelijk vroeg in 2018 over mogen berichten. De openbaarheid van bestuur zou het openbaar vervoer en onze Stad immers niet

misstaan. Uw vragen, bedenkingen en consoorten zijn welkom op de redactie en bij het wijkoverleg van de respectievelijke districten (deurne@stad.antwerpen.be en borgerhout@stad.antwerpen.be).

Thomas