

SCHRAPPING VIER HALTEN WEGENS ALBATROS?

Vzw Reizigersbond (REBO)

Koningin Maria-Hendrikaplein 5 / 202

9000 Gent

reizigersbond@telenet.be

www.reizigersbond.be

07 juni 2017

Bijgewerkt 12 juni 2017

TRAMHALTEN L4 EN L2 VOOR ALBATROS – NAAR HET NODELOOS SCHRAPPEN VAN VIER HALTEN ?

Standpunt vzw Reizigersbond

Volgens DG 26.05.17 en HLN 27.05.17 wenst De Lijn vanaf juli a.s. ook op L4 Muide – UZ enkele Albatrossen in te zetten. De eindhalte UZ K12 van L4 is precies lang genoeg. De eindhalte L4 Moscou, enkele jaren geleden heringericht voor de Hermelijnlengte, is niet lang genoeg. Daar waar bij de bestelling en de levering De Lijn telkens stelde dat Albatrossen uitsluitend op lijn 1 (L1) zouden worden ingezet, verwijst De Lijn nu o.m. naar flexibele inzet en naar eventuele wegwerkzaamheden om ook inzet op L4 en L2 te plannen. Ook L2 wordt nu bekeken, alhoewel de meeste halten ervan nog maar recent werden heraangelegd in functie van de lengte van Hermelijntrams **en vele halten onvoldoende lang zijn**. Het eindpunt L2 Zwijnaarde werd geschikt gemaakt voor Albatrossen. Het eindpunt L2 Melle Leeuw (N9) is niet geschikt: aanleg in 1993 voor PCC-lengte, aangepast voor Bochumtrams 21m, daarna voor Hermelijn 30m (5 modules, deuren in deel 2 en 4).

Allicht speelt **de door de Vlaamse regering aan De Lijn opgelegde, recurrente vermindering van de exploitatiedotatie een essentiële rol in dit voorstel.**

Een aantal **van de bestelde** Albatrossen zijn 'overtallig' geworden wegens het schrappen van de geplande tramlus The Loop en het vervallen van de **3** spitstrams op L1 sinds 13 maart 2016, samen ca. 3 of 4 Albatrossen die niet echt nodig zijn na aflevering van de tweede reeks. Samen zijn er vanaf eind augustus 2017 in Gent $10 + 16 = 26$ Albatrossen. Hiervan zijn – sinds de geringere materieelinzet op L1 per 13 maart 2016 - nog 'slechts' 19 Albatrossen nodig in de drukste momenten van de schooldagdienst; plus 2 Albatrossen voor reserve/onderhoud en 1 leswagen/rijschool (2 leswagens tijdens o.m. het 'rij-examen') is 3 tot 4. Totaal: $19 + (3 \text{ tot } 4) = 22 \text{ tot } 23$ Albatrossen zijn echt nodig voor dienst op L1 en leswagen(s). Van de 26 Albatrossen in park eind augustus 2017 zijn er bijgevolg 3 tot 4 zijn 'overtallig'.

Met acute vervoersvraag heeft deze beslissing van De Lijn om een paar "diensten" van L4 en later L2 met Albatrossen te rijden, niets te maken.

HALTEN: **TERREINONDERZOEK**

ROZEMARIJNBRUG: HALTE IN BOCHT (STADINWAARTS) / IN RECHTE LIJN (STATIONWAARTS) VOOR L4 en L2

De Lijn wijst op het feit dat halteren (stadinwaarts) aan de Rozemarijnbrug met een Albatros niet veilig zou zijn daar de trambestuurder in de zijspiegel geen zicht heeft op de reizigersbewegingen in/uit de achterste (dit is de zesde) module met deuren 4 en 5, in de bocht. Op deze halte heeft de bestuurder van Hermelijn **en PCC2** via de zijspiegel hier wèl zicht op.

Het is een feit dat het exclusief gebruiken van de zijspiegel rechts tov de stuurcabine, in combinatie met de plaats van het schuilhuisje en van het echtijdinfobord van De Lijn, het de trambestuurder onmogelijk maakt de reizigersbewegingen uit de voorlaatste (zesde) module van de Albatros te observeren via de zijspiegel. Evenwel: de Albatrossen van De Lijn zijn zowat de enige trams in Europa die nog met zijspiegels werden afgeleverd. Gelijkaardige **Bombardier**trams, geleverd in Basel, zijn uitsluitend voorzien van zijcamera's. Zo kan de trambestuurder, ook in halten in bochten (bijv. centrumhalte Basel Barfüsserplatz), alle reizigersbewegingen observeren, ook uit de laatste ('verste') module met deuren. In Frankrijk geldt hetzelfde. In Den Haag werden de zijspiegels van ruim twintig jaar oude gelede trams onlangs nog vervangen door zijcamera's.

Aan de Rozemarijnbrug kan een Albatros richting Muide/Melle perfect halteren **aan de deels verhoogde halte** tussen het zebrapad, gemarkeerd net voor het kruispunt met de Coupure Links, en het zebrapad thv huisnummer 1 in de Bernard Spaelaan, en dit zonder dat er ingrijpende werkzaamheden nodig zouden zijn. Het **op middellange termijn** uitrusten van de Albatrostrams aan beide deurzijden met een camera 'achteraan', die de beide 'laatste' deuren zou bewaken, zou ideaal zijn. **Op korte termijn** kan de oplossing worden aangewend die al jaren aan halte Sint-Pietersstation (perron 1, richting Flanders Expo) met succes wordt toegepast: **twee** vaste camera's op het perron, twee **beeldschermen** ter hoogte van de plaats waar de stuurpost van de halterende Albatros of Hermelijn zich bevindt én een grote vaste spiegel. **Aan de halte Rozemarijnbrug stadinwaarts zouden o.i. één vaste camera en één beeldscherm volstaan.**

Een minder gunstig alternatief zou zijn om de halte Rozemarijnbrug (stadinwaarts) integraal naar de Bernard Spaelaan te verplaatsen. Er zijn aldaar immers **4** toegangen tot garages/**koer Walruskroeg** aanwezig (**verlaagde** boordstenen **thv inritten**, ongunstig voor toegankelijkheid tram, **in het bijzonder bij gebruik van rolstoel of rollator**). Er zouden **2** parkeerplaatsen, bestemd voor gehandicapten, **alsook 1 bewonersparkeerplaats in de Bernard Spaelaan** moeten worden geschrapt **en elders gecompenseerd, evenals een fietsenstalling thv residentie Ensor (huisnr. 11-39) verplaatst, om het mogelijk te maken dat de Albatros over 43 m volledig in rechte lijn stadinwaarts zou kunnen**

halteren, indien de trambestuurder uitsluitend de zijspiegel kan gebruiken. Om het illegaal stilstaan en stationeren op de 3 dan te schrappen parkeerplaatsen te vermijden, zouden aldaar meteen 'antiparkeerpalen' moeten worden aangebracht, in afwachting van een aanpassing/uitstulping van het bestaande trottoir tot een haltetrottoir van 43 m met vier verlaagde toegangen tot de garages. In verband met het vrijwaren van het uitzicht van de bestuurders van voertuigen die de garages/koer Walrus verlaten, is de plaatsing van een wachthuisje niet vanzelfsprekend. Mogelijk moeten ook een paar bomen worden verplaatst.

Ook zouden de hulpdiensten bezwaar kunnen maken ivm veiligheid (doorgang hulpdiensten onmogelijk bij gelijktijdig halteren van trams in beide rijrichtingen) en is de herkenbaarheid van de halte minder goed.

Ook de recente investeringen van de wegbeheerder om de bestaande halte stadinwaarts toegankelijk te maken door verhoging, zouden nutteloos worden, net zoals deze voor de aanleg van de uitstulpende halte in de Ledeganckstraat, na eenzijdige schrapping van de toenmalige autobusdienst lijn 8 enkele jaren geleden (ca. 12.500,00 euro, ex btw).

Richting Sint-Pietersstation kan de Albatros probleemloos in rechte lijn halteren (huidige haltelengte 30 m); de stuurpost stopt dan vlak voor de toegang tot de garage-inrit van huisnummer 16.

SINT-DENIJSLAAN: HALTE L4 EN L2 IN ROTONDE

Het halteperron is ca. 30 m lang (**richting Sint-Pietersstation: 31 m**) en dit volstaat ruimschoots voor het in- en uitstappen in de Hermelijntrams. Ook voor een Albatros (43 m) volstaat het over ca. **29 tot** 30 m perronlengte te beschikken om aan alle 5 dubbele deuren reizigers te laten in- en uitstappen. De eerste (enkelvoudige) **Albatros- en Hermelijnde**ur, vlakbij de stuurpost, is immers verboden voor de reizigers. Tussen de voorkant van de stuurpost (de 'neus') en de eerste dubbele deur (in de tweede module) is er een lengte van ca. 7 m, aan beide uiteinden van de Albatros. $43\text{ m} - (2 \times 7\text{ m}) = 29\text{ m}$ tussen de eerste en de laatste van de 5 dubbele deuren. Van het moeten uitstappen op de rijbaan, zoals De Lijn in DG **26.05.17** vermeldt, hoeft geen sprake te zijn. Tijdens het halteren **van de Albatros** zullen de **linksafslagstrook** richting Sint-Denijslaan **benoorden de halte** en de voetgangers- en fietsersoversteekplaats over de N414 bezuiden de halte max. ca. 15-20 seconden onbruikbaar zijn. Dit komt eigenlijk de verkeersveiligheid ten goede. Geen **door verkeerslichten beveiligde** doorgang**smogelijkheid** betekent dat er gewoonweg geen risico's kunnen worden genomen om, vlak voor een naderende tram – waarvan de overige weggebruikers niet kunnen inschatten of die al dan niet zal halteren – nog snel de Kortrijksesteenweg ter hoogte van de rotonde te dwarsen. Daarenboven gaat het om maximaal een paar Albatrosritten per uur.

Nu al komt het voor dat er een Hermelijn van L4 en een Hermelijn van L2 vlak achter elkaar opdagen richting Sint-Pietersaalststraat **en ook richting Sint-Pietersstation. Wanneer de eerste tram aan de halte stopt, belemmert de in tweede positie komende – en noodgedwongen dan ook buiten de haltezone stilstaande** - Hermelijn **richting Sint-Pietersaalststraat** dan ook **al in de huidige situatie** korte tijd de doorgang voor het dwarsende **en linksafslaande** verkeer **richting Sint-Denijslaan of richting N414 richting Sterre, althans indien de 'tweede' trambestuurder tot vlak achter de halterende voorgangertram rijdt, in plaats van deze doorgang voor het dwarsende en linksafslaand verkeer vrij te houden zolang de halte zelf niet is vrijgegeven.**

Voor het verkeer op de Kortrijksesteenweg zelf is er **richting stadINwaarts, bij een aan de halte stilstaande Albatros richting Sint-Pietersstation,** geen enkele hinder **te verwachten.** De trams bevinden zich immers op eigen baan.

Richting stadUITwaarts kan op de N414 kortstondig hinder ontstaan doordat het wegverkeer (behalve fietsers op de fietsstrook) richting Sterre even moet wachten doordat het laatste (deurloze) deel van de halterende Albatros de vrije doorgang op de ene rijstrook richting Sterre even belemmert. De genoteerde gemiddelde haltestilstandduur aldaar bedraagt slechts 15 seconden (het is vooral een afstaphalte).

Voor het LINKSafslaande verkeer van N414 richting Sint-Denijslaan is er een linksafslagstrook naast de tramhalte met opstelruimte voor 3 wachtende auto's, zodat het doorgaande wegverkeer stadinwaarts nu al en ook na 1 juli 2017 geen enkele hinder kan ondervinden van een halterende Albatros of Hermelijn, noch in eerste noch in tweede positie (deze tweede op eigen baan wachtend op vrijkomen van de halte door de eerste tram).

De bestaande beveiliging van het dwarsen van de tramrails is zwak: een waarschuwend knipperlicht TRAM, oplichtend bij een naderende tram, dat amper te zien is voor de (zich in eerste positie bevindende) automobilist die van N414 naar links richting Sint-Denijslaan wil afslaan of rechtsomkeer wenst te maken naar N414 richting Sterre. Alleen wie uit de Achilles Musschestraat komt, heeft een goed zicht op dit waarschuwend knipperlicht. Het wachthuisje op het halteperron richting Sint-Pietersstation ontnemt het zicht van de automobilisten op een vanuit het zuiden naderende tram. De automobilist die zich op de linksafslagstrook bevindt, kan deze tram niet goed zien naderen en evenmin correct inschatten of deze naderende tram aan de halte zal stoppen of niet.

Overigens komt deze situatie - **het kortstondig 'blokkeren van de rijweg'** -ook frequent voor ter hoogte van de halte Korte Meer (Kouter). Bij het halteren gebeurt het dat de laatste module van een Albatros de doorgang van het wegverkeer **en**

van het tramverkeer lijn 2 richting Zwijnaarde - van Kouter richting Zonnestraat - belemmert. Dit vormde geen reden om de halte Korte Meer te schrappen.

Sinds de werkzaamheden aan het gebouw hoek Kouter/Korte Meer/Universiteitstraat zijn begonnen en de toegang tot de ondergrondse parkeergarage in dit gebouw niet meer mogelijk is, hoeft de in- en uitrit ervan niet langer te worden vrijgehouden en stoppen de meeste trambestuurders van Albatrossen ver genoeg in de Korte Meer zodat dit 'blokkeren' zich niet meer voordoet. Na afloop van de werkzaamheden aan het gebouw en indien de in- en uitrit van deze parkeergarage weer functioneert, zullen de Albatrossen weer op de 'oude' plaats de halte Korte Meer bedienen en zal het kortstondig blokkeren van het wegverkeer (inclusief voetgangersverkeer op het zebrapad) van Kouter richting Zonnestraat zich allicht weer voordoen.

Indien het echt om verkeersveiligheid zou gaan. Bij zulke situaties (rotondes met **of zonder** tramhalte) wordt in Frankrijk alle gemotoriseerd verkeer vlakbij en op de rotonde door middel van rood licht, **ook voor dwarsende voetgangers en fietsers**, gedurende de gehele duur **van de tramdoortocht** tot stilstand verplicht, zodat geen enkele **al dan niet** gemotoriseerde beweging het tramverkeer kan hinderen bij het naderen en het verlaten van de halte. **Zie o.m.**

<https://www.youtube.com/watch?v=NAIuPX5xfBw> **over de beveiligde doorsteek van de tram door een rotonde (zonder halte) te Marseille.**

De discussie over het al dan niet schrappen van de halte Sint-Denijslaan biedt de kans om de verkeersveilige inrichting van deze halte-omgeving te herbekijken samen met AWW en De Lijn.

Een koppeling tussen de schrapping van de halte Sint-Denijslaan en de aanleg van de ontbrekende halte oude hoofdingang UZ zou onevenwichtig zijn (2 keer meer tramdoortochten aan Sint-Denijslaan) en zou de ene groep inwoners benadelen ten voordele van een andere groep. De aan de verkeerslichten nog haalbare tijdwinst op het vak UZ – Sint-Pietersstation volstaat ruimschoots om deze bijkomende halte UZ aan te leggen binnen de bestaande officiële dienstregeling en rittijdtoebedeling van lijn 4.

SINT-LIEVENSDOORGANG L4

Het halteperron richting Moscou is ca. 33 m lang, exclusief de (te steile) helling voor rolstoelers op het perroneinde kant Zuid. Het halteperron richting Zuid is ca. 35 m lang en kan probleemloos met minimum 5 m worden verlengd kant Zuid. Rekening houdende met de daadwerkelijk voor de reizigers benodigde lengte tussen de 5 dubbele deuren van een Albatros (29 m) volstaat de huidige perronlengte. Opheffing ivm "doorstroming" is ongewenst. Reeds in 1997, bij de heraanleg van de Hubert Frère-Orbanlaan, rees protest van de omwonenden toen bleek dat deze halte

onaangekondigd uit de plannen was geschrapt. Het toenmalige stadsbestuur besliste toen om deze halte te behouden. De Lijn liet deze halte dan bijkomend inrichten. Uit visuele tellingen blijkt dat deze halte frequenter wordt gebruikt dan deze aan de Sint-Lievenspoort. Dit is logisch want de halte Sint-Lievensdoorgang geeft toegang tot een dichtbevolkte woonbuurt en tot scholen, en is gemakkelijker bereikbaar – en ook psychologisch gunstiger gesitueerd – dan de halte Sint-Lievenspoort.

Doorstromingshinder – in de zin van hinder door het overige wegverkeer voor de tramreiziger – is er niet: de lijn verloopt immers op eigen baan. Sporadisch komt het tot kort onderling oponthoud wanneer tram 4 en een laagfrequente bus meteen na elkaar volgen. Deze situatie komt evenwel ook voor aan de halten Vijfwindgatenstaat (met aldaar een grotere onderlinge doorstromingshinder, wanneer een bus richting Sint-Pietersstation moet wachten op groen licht richting J. De Bruyckerdreef en daardoor achteropkomende trams L2 of L4 de doorgang verspert) en aan de Sint-Lievenspoort.

SPAARSTRAAT L4

De beide (lage) halteperrons zijn ca. 30 m lang. Desgewenst kan het halteperron worden verlengd kant halte Sint-Lucas Biervlietstraat. Rekening houdende met de daadwerkelijk benodigde perronlengte (29 m) tussen de 5 dubbele deuren van een Albatros kan de huidige haltelengte volstaan.

De verkeerslichten tussen de halten Spaarstraat en Sint-Lucas Biervlietstraat kunnen bij rood enig oponthoud opleveren, en dit minstens even lang als de tijd, nodig om – alleen indien gevraagd – te halteren. Er is een hoge bewonersdichtheid en er wordt nog gebouwd. Indien deze halte zou worden geschrapt, dan wordt de afstand tot een tramhalte – tussen de halten Tolpoort en Sint-Lucas Biervlietstraat – onaantrekkelijk lang. Ook de stadsbus 5 en voorstadsbussen hebben een halte Spaarstraat (Maria Gorettikerkerk). **Zouden deze bushaltes ook worden geschrapt? Indien niet, waarom niet?**

CONCLUSIES

Het gaat om een gering aantal ritten van Albatrossen op twee lijnen die in principe tot heden hoofdzakelijk met Hermelijnen (en L2 ook nog **op schooldagen** deels met PCC2, **in elk geval tot eind juni 2017**; L4 deel Moscou – Muide vooral PCC2) worden bediend. Het gaat niet op om, wegens zgn. onontkoombare *contraintes* eigen aan Albatrossen, vier goed gebruikte haltes te schrappen alwaar het halteren door de allermeeeste trams nu geen enkel veiligheidsprobleem oplevert en alwaar een nieuw veiligheidsrisico ofwel wordt overschat (halte Sint-Denijslaan) ofwel perfect beheersbaar en vermijdbaar is (**Rozemarijnbrug**), door De Lijn zelf.

Bij de reiziger zou het schrappen van deze vier goed gebruikte halten des te meer onbegrip veroorzaken daar de voor elke inzittende 'verloren' tijd aan rode verkeerslichten **in de onmiddellijke omgeving van deze vier halten en op de lijnen onderweg** veel groter is dan de 'nuttige' tijd, besteed aan het in- en uitstappen van reizigers aan halten **alwaar uitsluitend op verzoek wordt gestopt: elke haltestilstand dient immers reizigers.**

Ter indicatie **A.** Op 5 **en op 12** juni 2017 vastgestelde verliestijd op L4 en L2 op R40 Martelaarslaan richting Groot-Brittanniëlaan: tot 70 seconden, halteertijd aan de halte Bijlokehof gesitueerd voorbij kruispunt R40 ca. 15 seconden. **Verliestijd L2-L4 Bijlokehof richting R40, na bediening halte en na vergrendeling deuren(samen ca. 15 seconden): tot ca. 95 seconden vastgesteld op 12 juni.**

Idem aan uitmonding Bernard Spaelaan / Martelaarslaan / Bijlokevest (wachtijd voor rood verkeerslicht, ca. 50 seconden genoteerd, nog vooraleer de halte op de Martelarenlaan R40 te bedienen). **Richting Rozemarijnbrug, na bediening halte Bernard Spaelaan / Martelaarslaan op R40: op L2-4 tot 70 seconden verliestijd voor rood verkeerslicht vastgesteld op 12 juni. De totale ritduur (tussen vertrek halte Bernard Spaelaan en aankomst halte Rozemarijnbrug) bedraagt eveneens ca. 70 seconden. De verkoop van een "opleg" van enkele tientallen eurocenten (wegens ontoereikend saldo op een Lijnkaart; "opleg" is niet te bekomen aan biljettenautomaat) aan één reiziger vergde er 45 seconden, na ca. 13 seconden haltestilstand...**

Ter indicatie B. Onderlinge hinder. Bij het meteen achter elkaar naderen van de halte genereert de eerste tram hinder voor de tweede. Dit is o.m. het geval op de halte Krijgslaan (Sint-Pietersaalststraat, richting Sint-Pietersstation, alhoewel het haltetrotoir aan de rand van het plantsoen er probleemloos tot ca. 75 m kan worden verlengd; de tram komende van Galglaan en volgend in tweede positie blokkeert bij stilstand deels het fietspad zuidwaarts op de N60; bij inzet Albatros zal deze hinder ofwel toenemen ofwel zal de tweede tram, ondanks groen verkeerslicht, toch aan de verkeerslichten op de Galglaan blijven wachten totdat de eerste tram de halte Krijgslaan heeft verlaten, met als gevolg onduidelijkheid voor het linksafslaand wegverkeer uit Galglaan richting N60).

Ook op halte Sint-Pietersstation. Aan de sinds 21 mei gemeenschappelijke halte Prinses Clementinalaan van lijnen 4 en 2 moet de tram die in tweede positie nadert, altijd blijven wachten zonder de halte te kunnen bedienen, bij gebrek aan voldoende perronlengte. Daar de tram 4 komende van UZ frequent iets te vroeg aan genoemde halte aankomt, wordt aldaar de officiële vertrektijd afgewacht. Op 12 juni werd op tram 2 een 'verloren tijd' tot ca. 70 seconden volledige stilstand zonder mogelijke haltebediening genoteerd. Na vertrek van de voorafgaande tram 4 kon tram 2 aanzetten, tot de stop aan de halte vergde ca. 20 seconden, de eigenlijke haltestilstand vergde 20 seconden.

De onderlinge doorstromingshinder bij het meteen op elkaar volgen van twee trams aan een 'enkelvoudige' halte overtreft de door De Lijn verhoopte 'winst' door het schrappen van halten die alleen op verzoek, bij noodzaak, worden bediend.

Eigenlijk is er voor een Albatros geen 43 m halteperronlengte nodig maar slechts ca. **29 tot 30 m** (voor Hermelijn ca. 17 tot 18 m). Deze noodzakelijke perronlengte is nu reeds op elk van de vier halten beschikbaar. Voor de halte Rozemarijnbrug **richting stadinwaarts** bestaan er technisch **bewezen** oplossingen, **binnen de integrale bevoegdheid van De Lijn**, om het eventuele veiligheidsrisico uit te schakelen, analoog met de succesvolle aanpak van halte L1 in bocht onder VAC-gebouw. **Een vaste camera (infrarood) en een beeldscherm volstaan.**

Voor de halte Sint-Denijslaan zijn er geen onoverkomelijke problemen, noch voor de uitstappende reizigers, noch voor het overige verkeer. Feitelijk neemt de verkeersveiligheid bij haltestilstand van Albatros toe. Reizigers zullen vanop het verhoogde perrondeel, waarop ze logischerwijze wachten, kunnen blijven instappen.

Er is om de paar minuten een groter risico aan de halte Korenmarkt / Sint-Niklaasstraat (woonerf). Reizigers die aldaar uit de voorlaatste module (de twee 'laatste' deuren) van een Albatros wensen te stappen, komen meteen op het wegdek terecht, ca. 35 cm lager: er is immers geen trottoir, wegens het behoud van de toegang tot een ondergrondse garage in een gebouw ter hoogte van de halte (Snt-Niklaasstraat nr. 25). Verhoogd perrongedeelte ca. 24 m... Idem in Veldstraat.

In afwachting dat De Lijn een vaste camera en *tv-scherm*, eventueel ook spiegel voor de bestuurder, installeert aan halte Rozemarijnbrug, kan zij intussen **tijdelijk**

-ofwel via het halte-omroepsysteem (dat in Albatros de e.k. halte twee keer aankondigt al rijdend tussen twee halten, en herhaalt bij openen van de deuren) de boodschap geven de twee laatste deuren niet te gebruiken om uit te stappen, **net zoals er indertijd automatisch werd omgeroepen dat de haltestilstand aan halte Korenmarkt Sint-Niklaasstraat enige tijd kon duren, na deursluiting;**

-ofwel de bestuurders van de Albatros op dit traject opdragen om gebruik te maken van het *public address* systeem en de reizigers die aan boord zijn, verzoeken om geen gebruik te maken van de twee 'achterste' deuren bij het uitstappen op halte Rozemarijnbrug. Dit naar analogie met de dagelijkse omroeppraktijk in NMBS-treinen, bijv. *Reizigers kunnen in Melle geen gebruik maken van de vier laatste rijtuigen om uit te stappen (wanneer treinperron te kort is, door lange trein of door werkzaamheden).* Sowieso moet de visuele halte-aankondiging op de Albatrossen worden herzien, daar nog steeds **- ook nog op 12 juni -** de overstapmogelijkheden op lijn 21-22 visueel worden aangekondigd op halten waar deze lijnen al sinds **21 mei jl.** niet meer passeren, bijv. Verlorenkost, Veergrep, Van Nassaustraet, Van Monckhovenstraat.

-ofwel de halte tijdelijk verleggen voorbij de Rozemarijnbrug, op de Coupure Links (L4) en in de Papegaaistraat (L2), zoals reeds gebeurde bij wegwerkzaamheden.

Voor de halte Sint-Lievensdoorgang is er geen technische reden om deze te schrappen. Het gaat wel om een halte met grotere navraag dan halte Sint-Lievenspoort, en die het stadsbestuur in 1997 - op vraag van de bevolking - aan De Lijn heeft gevraagd te herstellen.

Voor de halte Spaarstraat is er geen technische reden tot schrapping. De halte wordt goed gebruikt en valt samen met stadsbushalte 5 en met voorstadsbuslijnen.

AANBEVELING AAN HET STADSBESTUUR: DOORSTROMING... VAN DE REIZIGER

Aan De Lijn vragen om, in het belang van de toegang tot het lijnennetwerk en bijgevolg van de doorstroming (= het vlot - en niet gehinderd door externe vertragende factoren zoals wachttijden voor rood licht e.d. - opschieten van halte tot halte) van de reiziger, deze vier halten te behouden.

Met het oog op het veilig bedienen van de halte Rozemarijnbrug (stadinwaarts) zou De Lijn bij voorkeur een stationaire camera kunnen plaatsen in de bocht, met een **beeldscherm** zichtbaar voor de trambestuurder, zoals op kop van het tramperron 1 (onder VAC-gebouw) aan het Sint-Pietersstation. Om comfortredenen (o.m. grotere remafstand nodig bij het vallen van de bladeren) kunnen de halteperrons Spaarstraat en Sint-Lievensdoorgang eventueel over 5 m probleemloos worden verlengd. Dit is evenwel geen conditio sine qua non voor het behoud ervan.

Voor de vier in dit document genoemde halten kan De Lijn aan de Albatrosbestuurders opdracht geven nauwkeurig te halteren. De STOPaanduiding op het haltetrottoir **naast de boordsteen** (dit is een blauwe 'knop' **voor Albatrossen, 'geel' voor Hermelijnen** en geeft de **ideale** plaats aan op het trottoir waar de stuurcabine moet blijven 'staan' bij halteren) en/of een witte streep tussen de beide sporen moet door De Lijn worden **(her)aangebracht** om de bestuurders hierbij te helpen. **Op o.a. halte Sint-Denijslaan is deze 'gele' knop correct aangebracht op de tweede boordsteen maar op de beide perrons weggesleten en bijna onzichtbaar. Gevolg is dat richting Sint-Pietersaalststraat door de Hermelijnen vaak ca. 5-6 m 'te vroeg' wordt gehalteerd, waardoor de doorgang voor het achteropkomende wegverkeer op N414 richting Sterre, alsook voor het linksafslaande verkeer, reeds in de huidige toestand nodeloos wordt geblokkeerd.**

In een latere fase kan De Lijn de Albatrossen (en nadien de Hermelijnen) uitrusten met bijkomende zijcamera's ter hoogte van de beide stuurposten (en van de modules met deuren), **zoals sinds de zomer 2014 het geval op Hermelijn 6324 (VAB-rijkschoolreclame). Deze zijcamera's zijn geen voorwaarde voor het behoud van de halte Rozemarijnbrug stadinwaarts op de huidige plaats.**

