

5.. HET ZELFREGULEREND VOORSTEDELIJK TRAMNETWERK

Opvang voorstedelijk autoverkeer met parc and ride.

Langparkeren (zo ver mogelijk) buiten de stad.

Grootschalige parkings dichtbij de stadsrand zijn inefficiënt

- geen antwoord op de files: het autoverkeer tot aan de ring blijft bestaan,
- niet efficiënt: veel tijdsverlies bij overstappen,
- geldverspilling: heel dure parkings,
- milieuaantasting groene rand; vooral gevoelig in de rand van Brussel
- massatransport per metro is heel duur en leidt tot cityvorming: monofunctionele kantoorzones.

Voorwaarden voor een efficiënt en werkzaam parc and ride systeem:

1. Minimaal voortransport: transitparking zo kort mogelijk bij de woning
2. Comfortabel netwerk: grote frequentie, snelle verbinding en geen overstappen
3. Minimaal natransport: rechtstreekse verbinding met de bestemming

Ideaal is de lage vloertram op eigen bedding: ze bieden een maximaal comfort en kunnen met grote snelheid de bewoners in de stad brengen.

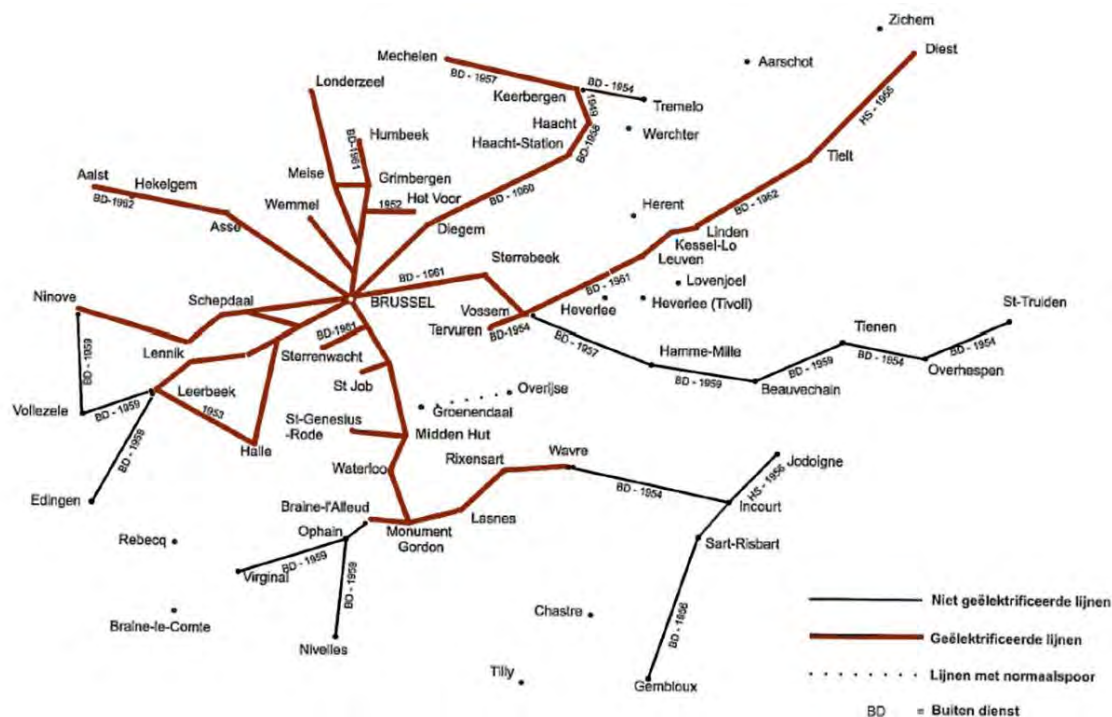
Het komt er op aan om het voortransport zo kort mogelijk te maken. Zodoende kan men met kleine elektrische wagens of elektrische fietsen naar de halte. Aan de halte kan men PV panelen aanbrengen zodat de vervoermiddelen met de zon kunnen opgeladen worden terwijl men op kantoor zit: weg met de dure benzine en goed voor het milieu.

Belangrijk:

De parkings zijn kleinschalig, vlot toegankelijk en gratis voor de gebruiker. Het voorstedelijk net loopt door tot in het centrum van de stad.

HET REGIONALE TRAMNET OP 1 JANUARI 1954

Het valt op dat de tramlijnen vroeger zeer centralistisch waren en daardoor kon men zonder overstappen naar het centrum vanuit de verste uithoeken.



ZELFREGULEREND NETWERK: beheersing van de pendel, de stadsvlucht en de cityvorming.

Een zelfregulerend openbaar vervoerssysteem dat de woon-werk afstand vermindert is mogelijk:

naarmate men verder van de stad woont is de prijs duurder en de frequentie lager. In de stad is er een zeer hoge frequentie en is de prijs bijna gratis.

Zodoende bekomt men een stimulans om korter bij het werk en de stad te gaan wonen.

Belangrijk is het voortransport!!!

Niet de snelheid of capaciteit zijn doorslaggevend voor de comfort wel het voortransport en het natransport en zo weinig mogelijk overstappen.

De juiste tracé

Zones aansnijden met veel autogebruik.

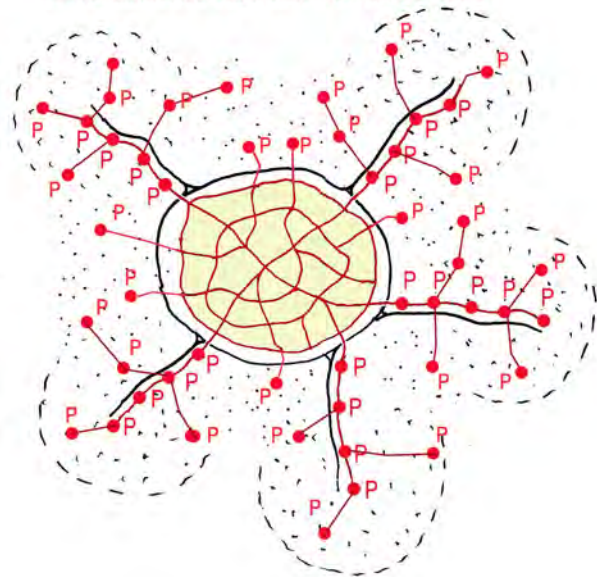
Rechtstreekse verbinding met de tewerkstelling, de winkels en de diensten van de binnenstad.

(Vroeger ging men vanuit de boerenbuiten winkelen in Brussel met de boerentram , nu niet meer omdat het stadscentrum minder goed bereikbaar is.)

Eenheid in het netwerk = MINIMAAL OVERSTAPPEN

Om de mensen op het openbaar vervoer te krijgen dien je een hoger comfort aan te bieden dan de auto en dat is zeer goed mogelijk, zelfs in gebieden waar geen openbaar vervoer te bespeuren is zoals in de doodlopende pijpekoppen.

LANGPARKEERPLAATSEN BUITEN DE STAD



Kostprijs en frequentie

De structuur is een boomstructuur: automatisch bekom je hierdoor een hogere frequentie als je de stad nadert.

1.. Periferie: lage frequentie (30 minuten)

Dure tarieven.

Gratis transitparking.

2.. Middengebeid en stadsrand: hogere frequentie (max. 15 minuten)

Matige tarieven.

Gratis transitparking.

3.. In de stad: hoogste frequentie (max. 5 minuten)

Super goedkope tarieven.

Geen langparkeren toegestaan.

Voorbeeld:

Alternatief voor de harde "zware" metrolijn van de Noordstation naar het Zuidstation.

Foto's: Brouckereplein vroeger met de tram (links) en met de metro nu (rechts)



Een nieuwe N-Z tramlijn bovengronds boven de bestaande pre-metro doortrekken ten noorden naar het buitengebied tot Londerzeel/Boom met aftakkingen naar Wemmel en Grimbergen

ten zuiden Waterloo en verder.

Frequentie in de regio: 30 minuten en in de stad: 5 à 10 minuten.

Voordelen

- Oplossing voor de overzadiging van de pre metro.
- Directe verbinding van de regio met het stadscentrum
- Goed voor het commerciële centrum van Brussel
- Goede bereikbaarheid van de kantoorzones via de metrotoegang op het Bouckereplein.
- **Grootste voordeel:** goed alternatief voor de autogebruikers van de villawijken: de snelle en directe verbinding met het stadhart is een supercomfort dat de auto niet kan aanbieden. Als men in het buitengebied massaal overstapt via de kleinschalige parc and ride parkings wordt de stad stilaan autovrij.

HET VOORSTADS TRAMNETWERK

Zonder dit netwerk is een autovrije stad onmogelijk.

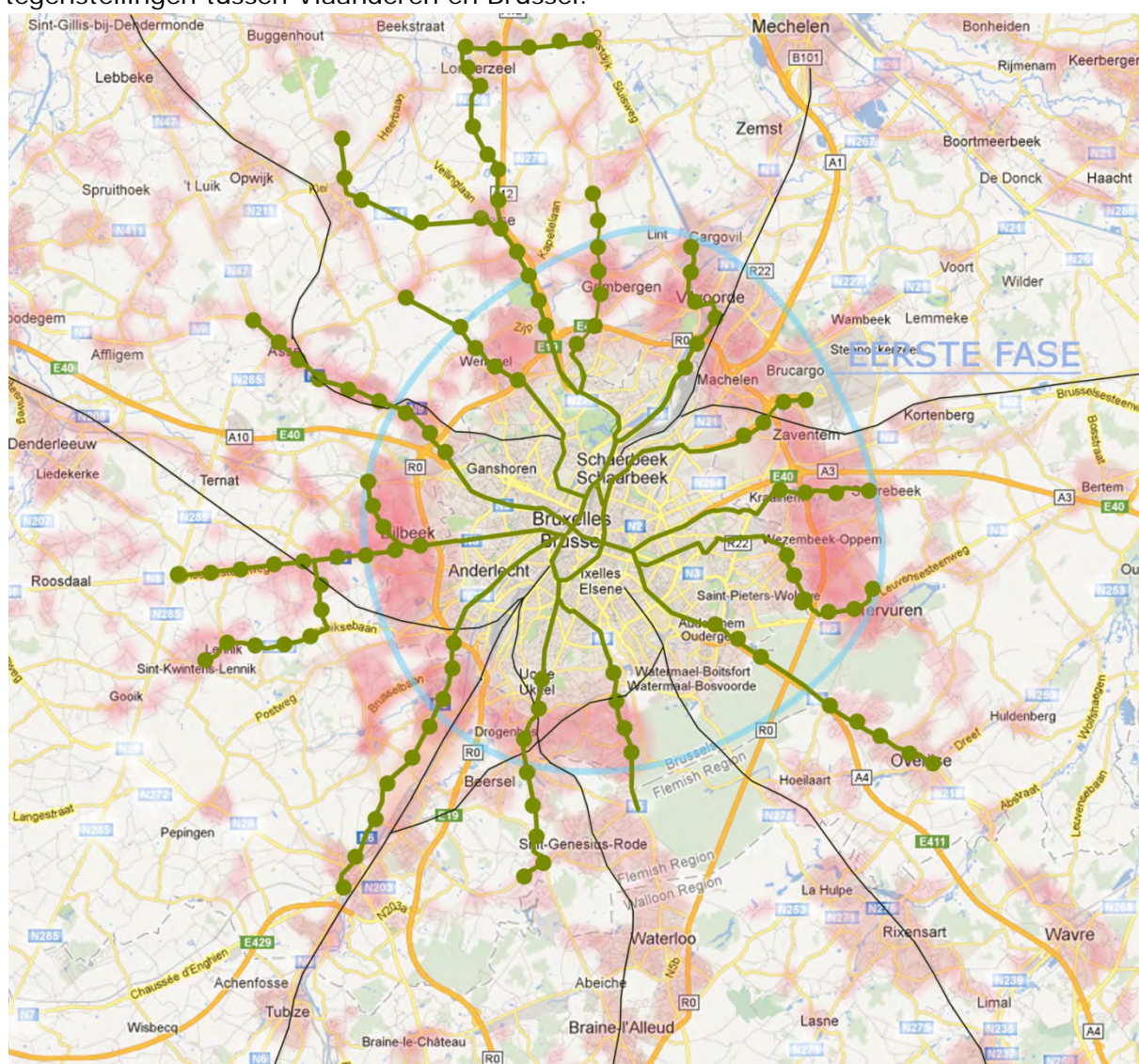
Hoofddoelstelling: de mensen uit hun auto halen in de villawijken.

Dit is mogelijk dank zij een uitgekiend netwerk dat de mensen met een minimaal voortransport tot bij de tram brengt en van waar men zonder overstappen tot kort bij de bestemming geraakt.

Met '**paternosterparkings**' om de 1 à 2 km, is dat mogelijk. Dit zijn kleinschalige parkings aan elke halte.

Kleine elektrische voertuigen kunnen er opladen terwijl men overdag op kantoor zit.

(Dit plan is een update van een plan (bureau Planning) dat reeds in 1979 werd opgemaakt met een beschikbaar uitvoeringsbudget van maar liefst 10 miljard fr = 2,5 miljard euro) Dit plan werd niet uitgevoerd vanwege de politieke versnippering en tegenstellingen tussen Vlaanderen en Brussel.



EERSTE FASE = zo spoedig mogelijk uit te voeren.

Een 12-tal lijnen doortrekken binnen een cirkel van 15 km rond Brussel.