

Opiniestuk:

MOBILITEITSPROBLEEM BRUSSEL VAN KWAAD NAAR ERGER TOTAAL AANPAK MEER DAN OOI T ZOEK

In Brussel heeft men nog altijd geen volwaardig alternatief voor de auto.

Het openbaar vervoer van Brussel heeft heel wat aanbod, maar het is een echte **chaos**, een lappendeken van te veel systemen. Men wil er nu nog een tram op bredere wielbasis aan toevoegen.

Het vele overstappen maakt het openbaar vervoer in Brussel ongeschikt. (brede tram + smalle tram + bus + metro + GEN-trein)

Volgens de meest recente enquêtes (bureau Inrix 2012-2013) zou het intern autoverkeer gedaald zijn MAAR zou ook het aandeel van de openbaar vervoer gedaald zijn van 30 % tot 26 % - wat toch weer wijst op de toenemende ontoereikendheid van het openbaar vervoer.

FOUTE KEUZES

1..Verkeersvrije eilanden zijn een goede aanzet, maar de autodruk op de stad in zijn geheel kan dit niet verminderen. Die druk kan pas verminderen door het creëren van een volwaardig alternatief. En dat alternatief hebben ze nog steeds niet in hun planning.

2..Het Brussels regeerakkoord opteert voor het uitbouwen van de metro maar dit is geen oplossing voor de verregaande versnippering en heel erg duur.

DE METRO KOST EEN FORTUIN: 160 miljoen per km tegenover een tram op eigen bedding slechts 10 miljoen euro/km. Men opteert voor het doortrekken van de Noord Zuid metrolijn met zo'n 12 km, dit kost ca 1,9 miljard euro. Hiervoor kan men 200 km fijnmazig vrije trambanen aanleggen wat voor Brussel de perfecte oplossing is voor de huidige versnippering aan systemen.

Drie tramlijnen in een decentraal netwerk geven een hogere capaciteit, meer comfort en zijn samen 5 X goedkoper dan één metrolijn.

3..De regionale tramlijnen van de Lijn: contraproductief en nadelig voor de groene rand in

4..De belangrijkste misvatting is echter het 'GEN'

Wat is het GEN?

Het GEN (gewestelijk expressnet) is een forse capaciteitsverhoging van vooral het treinverkeer, met om het kwartier een trein. Het GEN-gebied bestrijkt een gebied van 30 km rond Brussel.

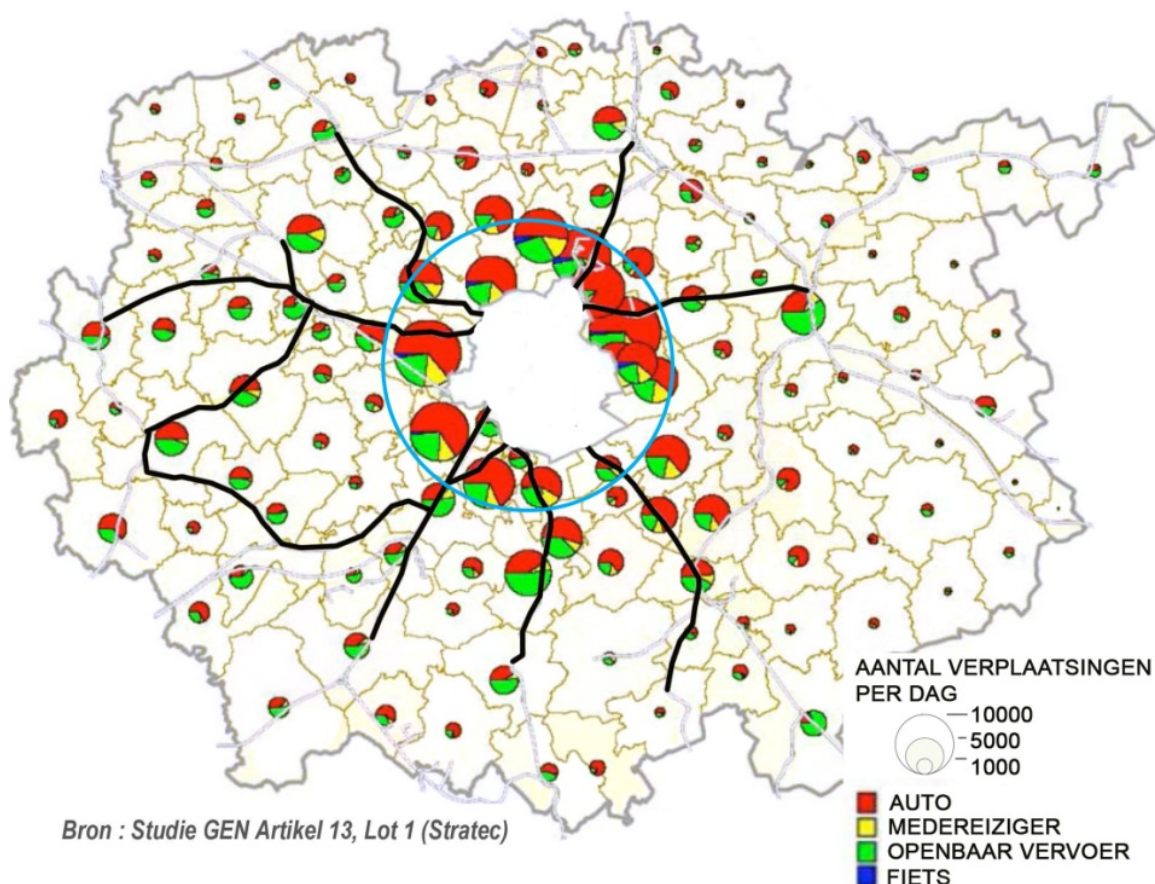
De suburbane gebieden rond de hoofdstad zijn de hoofdoorzaak van de files omdat men zich in deze verspreide gebieden bijna uitsluitend met de auto kan verplaatsen. De verspreide bebouwing veroorzaakt immers een te groot voortransport naar het openbaar vervoer.

In het 'pendelplan' zie je de suburbane gebieden, de meeste auto's komen uit een gebied met een **straal van 15 km**.

Op dit pendelplan zie je duidelijk dat het GEN de meeste autogebruikers niet bereikt in de villaverkavelingen rond de stad.

De hamvraag is of een hogere capaciteit zal volstaan om de mensen te doen overstappen op het openbaar vervoer?

Het antwoord is neen omdat er geen treinen rijden in het verkaveld landschap, het is een te grofmazig systeem. Dit is een super dure aanpak die de files niet zal oplossen.



Bron : Studie GEN Artikel 13, Lot 1 (Stratec)

Verstedelijking van de groene gordel rond Brussel:

*Nu zien we dat de stad Brussel **overloopt en uit zijn voegen barst** vanwege de huidige acute woningnood. De grootschalige transportvoorzieningen zullen die bewoners naar de **satellietsteden** nog meer laten overlopen vanwege de tekorten aan betaalbare woningen in de stad.*

Op deze wijze zien we dat harde OV lijnen met hun massatransport, geen oplossing bieden aan de files en dat het integendeel nog meer pendelverkeer genereert.

DE OPLOSSING

De ware oorzaak van de files ligt **buiten de stad** met name de suburbane villawijken. De versnipperde bebouwing is de grootste verwekker van autoverkeer. De langparkeerplaatsen dienen verplaatst te worden naar buiten de stad en liefst zo kort mogelijk bij de villa's. Uit vroegere studies bleek duidelijk dat transitparkings te kort bij de stad niet werken en dat het openbaar vervoer een heel efficiënt en fijnmazig netwerk moet zijn, zonder overstappen.

Een fijnmazig tramnet is goedkoper en efficiënter. Als men dit fijnmazig netwerk doortrekt tot in de villawijken, dan kan men de meeste auto's opvangen in kleinschalige PATERNOSTERPARKINGS langs de haltes. Zo heb je de grootste verwekker van autoverkeer opgelost.

COMFORTABEL VOORTRANSPORT IS VAN CRUCIAAL BELANG in het buitengebied. Dit hoeft echter niet met de auto te gebeuren, het kan ook met kleine



elektrische voertuigen zoals bvb. met de VELOMOBIEL. Dit zijn eenpersoonsvoertuigen die de voordelen van de auto combineren met deze van de fiets: bescherming tegen weer en wind, maar ook milieuvriendelijk en goedkoop: aangedreven door zonne-energie en pedaalkracht en dus geen energiekosten. De haltes van de sneltrams zouden dus best hier op voorzien worden en liefst met zonnepanelen zodat de voertuigen kunnen opgeladen worden tijdens de kantooruren.

Brussel kan een leefbare 'woonstad' worden in plaats van een 'pendelstad'

De ware oorzaak van het hoge autogebruik door de stadsbewoners in Brussel is het versnipperde netwerk van bussen en trams.

Brussel heeft een doortastend samenhangend fijnmazig tramplan nodig om de verkeersproblemen op te lossen. Een ondubbelzinnige beleidskeuze om te ontbussen en te vertrammen is noodzakelijk. Brussel bevat zowat 350 km buslijnen. Alleen al met de kosten van één metrolijn kan men 200 km vertrammen.

Op deze wijze bekomen we een stad waarin men goed en comfortabel kan wonen zonder de dure last van de auto. Een samenhangende stadsplanning maken het leven zonder de auto niet alleen goed mogelijk, het leven wordt er ook aangener door, met veel minder stress.

Een acuut bestuursprobleem is de versnippering van de bevoegdheden tussen de 19 gemeenten onderling en ook de slechte communicatie met Vlaanderen. Zolang één burgemeester een gans tramnetwerk kan blokkeren is er geen hoop op beterschap. Alleen een gecentraliseerd mobiliteitsbeleid voor het Brussels Gewest en intense samenwerking met Vlaanderen en Wallonië kunnen een oplossing bieden.