

Prioriteiten van het ontwerp van IRIS 2-plan

Tot slot vraagt de Commissie rekening te houden met de zone van Kuregem, ten zuiden van metrolijn 2; daar is veel vraag naar openbaar vervoer maar is het aanbod te klein.

2.3. BUSSEN MET HOOG DIENSTNIVEAU INVOEREN

De Commissie vraagt het aanbod van De Lijn en de TEC en het geplande aanbod van het GEN te integreren in het plan en stelt voor:

- de lijnen met hoog dienstniveau te definiëren op basis van hun huidige en potentiële gebruik;
- maatregelen te treffen op de druk bereden assen zoals de Leuvensesteenweg, Haachtsesteenweg en Bergensesteenweg;
- het aanbod naar Wemmel en de stations van Diegem en Ruisbroek te verbeteren.

De Commissie vraagt dat de milieuonvriendelijkste bussen sneller vervangen zouden worden: daarmee geeft de overheid het goede voorbeeld én het is een argument om het gebruik van het openbaar vervoer te promoten.

De Commissie benadrukt echter dat het grootste verschil in vervuiling – berekend per passagier-kilometer – niet het verschil tussen een milieuvriendelijke en een gewone bus is, maar wel het verschil tussen het gebruik van bus, tram of trolleybus en het gebruik van de auto.

2.4. GEEF DE METRO MIDDELEN NAAR ZIJN MOGELIJKHEDEN

De Commissie ondersteunt de ontwikkeling van een goed openbaarvervoeraanbod (meer bepaald qua snelheid), van een openbaar vervoer met een grote capaciteit die is aangepast aan de groeiende vraag, van een openbaar vervoer dat een geloofwaardig alternatief voor de auto zal kunnen vormen.

De Commissie betreurt dat de projecten op een niet zo begrijpelijke manier verantwoord zijn en dat er fouten in de kaarten zitten (kaart op pagina 48).

De Commissie vraagt om recent cijfermateriaal toe te voegen, zodat duidelijk wordt waarom er voor de vervoerswijzen, tracés en stations in kwestie gekozen is.

Als de tracés en de stations niet definitief zijn, stelt de Commissie voor om ze weer te geven als gearceerde corridors in plaats van als lijnen en om enkel de 'onvermijdelijke' stations aan te duiden.

De bouwwerken van de metro- en premetro-infrastructuur waarin het IRIS 2-plan voorziet, moeten met 'goed bestuur' aangepakt worden: alle omwonenden en de niet-residente economische actoren moeten vooraf ingelicht worden, gedurende heel de duur van de werken moet er permanent overleg zijn, er moet een contactpersoon worden aangewezen, en de vooropgestelde duur van de werf moet worden nageleefd.

Er werden veel vragen gesteld over de metrovoorstellen en er zijn nieuwe ideeën gesuggereerd. De Commissie beveelt aan de volgende punten te onderzoeken.

Prioriteiten van het ontwerp van IRIS 2-plan

Metrolijnen 1, 2, 3 en 4

De Commissie vraagt dat de sociaal-economische evaluaties rekening houden met de volgende punten:

- de drempelwaarde voor de vraag naar openbaar vervoer die gehanteerd wordt om voorrang te geven aan de metro ten opzichte van de tram: (4.000 of 8.000 passagiers/uur) en de manier waarop die drempelwaarde berekend wordt in termen van infrastructuurkosten en/of exploitatiekosten;
- de omstandigheden van de (her)aanleg van Merode, Troon of Luxemburg in termen van aansluitingen;
- de exploitatie van één enkele lijn per metro-opening en de (on)mogelijkheid om splitsingen te behouden;
- de mogelijkheid van een metrosplitsing tussen Merode en de kleine ring, die moet worden afgewogen tegen een spoorwegalternatief Zuidstation-Schuman (in de plaats van een splitsing van de noord-zuidverbinding).

Metrolijn 1 Herrmann-Debroux - Erasmus

- De beperking van de metro tot aan het begin van de stad en zijn verlenging naar Jezus-Eik tot op een P+R-parkeerterrein

Metrolijn 2 Stockel – Koning Boudewijnstadion via de Europese wijk

- Wanneer die lijn werkelijk tot stand wordt gebracht, moet ze het station Brussel-Luxemburg en het Jourdanplein bedienen.
- Er moet in een grote technische-haalbaarheidsstudie worden onderzocht of de twee bochten van ongeveer 90° vlak bij het metrostation Troon mogelijk zijn.
- De mogelijkheid om onder het Europees Parlement te passeren

Metrolijn 3 Schaarbeek Rangeerstation – 'Noord-Zuid' - Albert - Kalevoet

- De leden van de Commissie zijn het er niet over eens of de metro daar het geschikte middel voor is en of het wel een goede oplossing is om de noord-zuidas van de metro te verlengen naar zowel het noorden (Schaarbeek) als naar het zuiden (Ukkel). Bepaalde leden zijn gelet op de grote bevolkingsdichtheid en het moeizame bovengrondse verkeer voorstander van een verlenging. In het IRIS 2-plan staat dat de belasting in het noorden groter is dan in het zuiden.
- De leden vragen wel unaniem om de analyse van de IRIS 2-modellering af te ronden met een sociaal-economische evaluatie van het noordelijke deel (gepland door Beliris) en het zuidelijke deel, om er de relevantie van te beoordelen en om te bepalen wat de optimale investering is.
- Indien dit project daadwerkelijk tot stand gebracht wordt, moet het noordelijke deel van deze nieuwe lijn langs het Verboeckhovenplein passeren want in het GewOP en het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) staat dat dat een GEN-station wordt en bovendien vormt het een aansluitingspunt met het bovengrondse net.
- Afhankelijk van de verwachte stadsontwikkeling zou de geplande metro op het Schaarbeek Rangeerstation moeten worden aangesloten met een nieuw treinstation en ook op een tram- of buslijn van hoog dienstniveau tussen dit station en de Heizel.

Metrolijn 4 Simonis – Luxemburg – Vanderkindere

- De Commissie beveelt aan na te denken over een tracé langs het Blyckaertplein (begin van de problemen voor de bussen van lijn 95), het Flageyplein (belangrijke kern van het bovengrondse net en begin van de problemen voor bus 71), vervolgens langs één van de kantoorgebouwen aan de Louizalaan en tot slot Ma Campagne (begin van de problemen voor tram 92).

Prioriteiten van het ontwerp van IRIS 2-plan

- Bepaalde leden vragen waarom er geen tracé voorgesteld kan worden dat meer naar het zuiden gaat, van Flagey naar de ULB of zelfs een traject via de Elsen-sesteenweg en de Buyllaan tot aan de ULB.
- Waarom zou men de metro maar tot aan het begin van de stad laten gaan en waarom zou de metro maar tot Simonis rijden en niet tot de E40?
- De omvorming van de metrolijn aan het Troon-station doorbreekt de continuïteit van de bestaande lijn van de kleine ring. Er is dan een aansluiting nodig om bijvoorbeeld van Louiza naar Kunst-Wet te gaan; er moet in aanvullende analyses op het model (studies, tellingen) worden nagegaan of dat geen heel groot ongemak vormt.

2.5. HET GEN EN ZIJN BEGELEIDENDE MAATREGELEN

De Commissie vraagt dat het GEN meer geïntegreerd zou worden in het openbaar vervoeraanbod binnen Brussel zelf.

Zij is van oordeel dat de **40 stations** waarin het GewOP voorziet, bediend moeten worden, met op alle lijnen een **minimumfrequentie van vier treinen per uur, met een goede regelmaat, op weekdagen, en minimum één trein om het half uur 's avonds en in het weekend.**

De Commissie wijst ook speciaal op het belang om de stations door middel van een goede aanleg te integreren in de stad.

De infrastructuurwerken zijn waarschijnlijk moeilijk te versnellen, maar het moet mogelijk zijn andere verkeersassen te verbeteren vóór 2016.

De Commissie dringt er op aan de informatie en de tarieven sneller te integreren. Zij dringt er eveneens op aan dat er een hogere frequentie zou komen op de lijnen² waar de infrastructuur dat mogelijk maakt.

De Commissie vraagt dat personen met beperkte mobiliteit overal toegang toe hebben, zowel tot de treinen als tot de stations en hun omgeving.

De Commissie is van oordeel dat mobiliteit niet de enige reden is waarom mensen uit de stad wegtrekken. Er zijn ook nog andere factoren die daar een rol in spelen: de stad zou aangenamer gemaakt kunnen worden, er zou iets gedaan kunnen worden aan de verdichting van de activiteiten rond de haltes van het GEN, aan de prijzen van de woningen of aan de netheid.

De Commissie verwijst naar haar advies over het GEN van 15 mei 2008 (zie bijlage).

De Commissie vindt het tram-treinconcept in theorie interessant. Maar zij heeft wel veel vragen over de projecten zoals die zijn ingeschreven in het ontwerp dat hier bestudeerd wordt, over hun integratie in het GEN en over hun relevantie.

Tram-Trein 1

Aalst - Bockstael - Noordstation - Meiser - Merode - Etterbeek

- Dat tracé zou belangrijke tewerkstellingszones kunnen verbinden (Groot-Bijgaarden, Tour & Taxis, de Noordwijk, Leopold III-laan, NAVO, de kantoorzone Diegem-Zaventem) en zou de verbinding tot stand kunnen brengen die de provincie Vlaams-Brabant voorstelt.
- Waarom zou dit tracé niet per spoor tot aan het Noordstation kunnen lopen?
- Ter vervanging van het GEN naar Aalst?

² Het gaat daarbij om de lijnen 50 (Brussel-Jette-Aalst), 60 (Brussel-Dendermonde), 28 (langs Simonis in het Weststation) en binnenkort ook de lijnen 36 (Brussel-Leuven) en 96 (Brussel-Halle).