



GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE



ADVIES OVER CITYVISION EN OVER DE ONTWIKKELING VAN HET OPENBAAR VERVOER IN BRUSSEL

1. De Commissie is samengekomen op 3 december 2009 en 7 januari 2010 en heeft dhr. Hubert en dhr. Lebrun gehoord, auteurs van de nota "Cityvision, een alternatief plan voor het stedelijk openbaar vervoer en de ontwikkeling van Brussel", evenals de reacties van dhr. Duquenne, Leidinggevend Ingenieur bij Mobiel Brussel en dhr. de Wilde, afgevaardigde van het departement Algemene en Strategische Studies van de MIVB.
2. Op 7 januari 2010 heeft de Commissie dhr. Périlleux gehoord, adviseur op het kabinet van Minister Picqué die belast is met het toekomstige Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).
3. Een advies van de Commissie over de nota "Cityvision" werd gevraagd door Minister Grouwels op 30 november 2009.
4. De Commissie Infrastructuren van het Parlement wenst het advies van de Commissie hierover te horen.
5. Enkele leden van de Commissie scharen zich achter de visietekst Cityvision, rechtstreeks of via het platform SMOB, terwijl andere leden duidelijk stellen er afstand van te nemen. Nog anderen gaven aan dat bepaalde opties interessante mogelijkheden bieden, zowel op het vlak van de optimalisering van de toekomstige ondergrondse infrastructuur als wat de ontwikkelingen van het bovengronds net betreft.
6. Cityvision is met name gebaseerd op het Regeerakkoord voor 2009-2014 dat voorziet dat "Het tram-busplan zal herzien worden om het aantal overstappen zoveel mogelijk te beperken en de bediening van de wijken te verbeteren." (pagina 52).
7. Na beraad heeft de Commissie eenstemmig het volgende advies gegeven. Het benadrukt de punten waarvoor er overeenstemming was tussen de leden, zowel over de maatregelen die op korte termijn moeten worden genomen als met betrekking tot de studies die moeten worden gevoerd om vooruit te lopen op de nood aan openbaar vervoer die verband houdt met de ontwikkeling van de hoofdstad op middellange en lange termijn.

ADVIES

8. De Commissie herhaalt haar vraag tot een ambitieuze kijk op het openbaar vervoer in Brussel¹.
9. De luchtkwaliteit verbeteren, de uitstoot van broeikasgassen verminderen, tegemoetkomen aan de bevolkingsaanwas², de werkgelegenheid van de Brusselaars verbeteren, de internationale stad ontwikkelen: dit zijn enkele van de grootste uitdagingen voor de toekomst van Brussel. De uitbreiding en de verbetering van het openbaarvervoeraanbod zijn sterke hefboomen die kunnen worden ingezet voor de duurzame ontwikkeling van Brussel.

¹ Advies van de Commissie over het ontwerp van Iris 2-plan (18/12/2008) en Memorandum ter attentie van de toekomstige Regering (28/05/2009)

² Het Planbureau voorziet 170 000 extra inwoners voor Brussel tegen 2020

10. De Commissie hamert op de noodzaak van de ontwikkeling van een geïntegreerde benadering van de stedelijke beleidslijnen: mobiliteit, ruimtelijke ordening en stedenbouw, leefmilieu maar ook economie, tewerkstelling en huisvesting.
11. De Commissie wijst op de moeilijke besluitvorming en coördinatie tussen het Gewest, de Gemeenten en de Politiezones, maar ook tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de naburige Gewesten en de Federale staat, en vraagt de gedeelde uitdagingen van de verschillende bevoegdheidsniveaus aan te gaan om tot een duurzame mobiliteit te komen in en rond de hoofdstad.

De ontwikkeling van het openbaar vervoer op middellange en lange termijn

12. Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling dat het Regeerakkoord voorziet, kadert in een tijdsperspectief 2020 en 2040.
13. Het algemene streefdoel – de verhoging van het marktaandeel van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het aanbod in termen van zowel bediening als capaciteit of kwaliteit – wordt zeker overgenomen. Het is dan ook essentieel dat vandaag al een denkoefening wordt gestart over de manier waarop het openbaarvervoersnet zal worden ontwikkeld, en over de concretere doelstellingen die moeten worden vastgelegd en in cijfers uitgedrukt.
14. Zoals het ontwerp van IRIS 2-plan stelt, veronderstelt de verbetering van de toegankelijkheid van de stad en van de levenskwaliteit naast de ontwikkeling van het openbaar vervoer ook een vermindering van het wegverkeer en van de plaats die de wagen opeist in de openbare ruimte. Dit zou in de ontwikkeling van de andere vervoerswijzen ten goede moeten komen, en vooral het wandelen en het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer, de enige vervoerswijzen die weinig of niet vervuilen en die weinig openbare ruimte innemen.
15. Sinds de voorbereidende studies is het ontwerp van IRIS 2-plan aanzienlijk gewijzigd, zowel aan de kant van de MIVB – sterke groei van het klantenbestand, reorganisatie van het net – als op het niveau van de stad in het algemeen – richtschema's, demografische groei. Meer in het algemeen heeft de financiële crisis een weerslag op het Brusselse budget.
16. Met betrekking tot het debat dat Cityvision opentrekt, merkt de Commissie op dat de discussies over het openbaar vervoer regelmatig betrekking hebben op de capaciteit van het aanbod (en de keuze van de meest aangewezen vervoerswijze), de kwaliteit van het aanbod en, met betrekking tot de herstructurering van de metro-, tram- en busnetten van de MIVB, de overstappen, de frequenties en de totale duur van de verplaatsingen.
17. Vanuit het perspectief van het toekomstige Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), en aansluitend op het debat over Cityvision, beveelt de Commissie gerichte studies aan om de opties voor ontwikkeling van het openbaar vervoer in Brussel voor te bereiden.
18. Deze studies zouden rekening moeten houden met de volgende elementen:
 - Een cartografie van de huidige kwaliteit van de Brusselse bediening met het openbaar vervoer (MIVB, maar ook NMBS, TEC en de Lijn) die duidelijkheid verstrekt over de noties totale reistijden³, aantal aansluitingen, comfort, toegankelijkheid, performante en betrouwbare verbindingen, zwarte punten (capaciteit, snelheid, aansluitingen) met betrekking tot de vraag (herkomst/bestemming en aantal betrokken personen);
 - Een analyse op basis van verschillende criteria van de reorganisatie van het MIVB-net die rekening houdt met zowel het standpunt van de exploitant als dat van de bestaande gebruikers en de potentiële gebruikers (automobilisten).

³ grondig te analyseren vanuit alle wijken naar een selectie van belangrijke punten van bestemming, tijdens piekuren en daluren, met inbegrip van de wandel- en wachttijden (waaronder die van eventuele aansluitingen).

- Een analyse van de behoeften aan toekomstige verplaatsingen die verband houden met de nieuwe tewerkstellingspolen, ook buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en met andere verplaatsingsredenen en andere perioden;
- Een actuele kijk op de aangeboden, gebruikte en te voorziene capaciteit om cijfergegevens aan te reiken voor de keuzes die moeten worden gemaakt en voor hun aangepaste fasering in de tijd;
- Een vergelijking met de prestatie-indicatoren van de buitenlandse netten van dezelfde omvang en de eventuele implementering van nieuwe indicatoren;
- Het onderzoek van goede praktijken op het vlak van aansluitingen, toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, dienstenaanbod en intermodaliteit;
- De buitenlandse ervaringen op het vlak van financiering van de ontwikkeling van het openbaar vervoer, met name met betrekking tot mechanismen die verband houden met het grondbeleid of publiek-private partnerschappen.

De Commissie vraagt het Gewest de nodige budgetten vrij te maken om deze studies tot een goed einde te brengen.

19. Deze verschillende nota's moeten de sterke en zwakke punten van het openbaar vervoer in Brussel en in haar hinterland naar voor schuiven, maar ook het potentieel van verbetering van zowel het net als de integratie ervan met andere verplaatsingswijzen.
20. Met betrekking tot de lichte metro met hoge vloer die Cityvision voorstelt, stelt de Commissie een aantal elementen vast die voor problemen kunnen zorgen op het vlak van exploitatie en toegankelijkheid:
 - > in het geval lichte metro's worden ingezet op de oost-westassen en de kleine ring van het bestaande net: "accordeoneffect" door de verschillende lengte van de rijtuigstellen van de metro en de lichte metro, en waarschijnlijk een vermindering van de capaciteit;
 - > bovengronds: perrons (van een meter hoog) die moeilijk toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit en moeilijke stedenbouwkundige integratie.
21. De Commissie meent niettemin dat oplossingen, die ook worden voorgesteld door Cityvision, van het type lichte metro, of meer bepaald semi-metro met lage vloer, van het type trams 3000 of 4000, moeten worden bestudeerd voor de noord-zuidas aangezien er geen verplichtende regels zijn voor de hoogte van de perrons met het oog op het gebruik van een homogene vloot met lage vloer.

De verbetering van het openbaar vervoer op korte termijn

22. Zonder deze studies af te wachten, vraagt de Commissie dat nu al haast wordt gezet achter een aantal – gekende – prioriteiten om het openbaarvervoeraanbod op korte termijn te verbeteren.
23. De Commissie vraagt met aandrang dat het bovengronds verkeer van het openbaar vervoer sterk zou worden verbeterd op het vlak van zowel de vlotte doorstroming en de regelmatigheid van de tram- en buslijnen als de toegang van de gebruikers tot de haltes. De zwarte punten van het net moeten het voorwerp zijn van investeringen die worden gepland binnen deze legislatuur.
24. De doeltreffendheid van de getroffen maatregelen voor verbetering van de reissnelheid (zoals eigen beddingen, op afstand bediende verkeerslichten, politiemaatregelen) moet worden geëvalueerd vanuit het standpunt van de exploitant en dat van de huidige gebruikers en de potentiële gebruikers (automobilisten).
25. De Commissie vraagt de nodige menselijke en financiële middelen toe te kennen, zowel aan het Gewest als aan de MIVB, om de voorziene maatregelen voor de verbetering van het collectieve vervoer (reissnelheid en regelmatigheid) sneller in te voeren, en ook om nieuwe instrumenten in gebruik te nemen om deze doelstellingen te bereiken.

26. Opdat het openbaar vervoer een alternatief zou kunnen vormen voor de wagen, vraagt de Commissie dat wordt onderzocht welke middelen beschikbaar zijn om de frequenties in de daluren, 's avonds en in het weekend te verbeteren. Tegelijk moet ook de duidelijkheid van de dienstroosters worden verbeterd (het feit dat er naast het dagnet ook een avondnet is, is verwarrend voor de gebruiker). Ook een verbetering van de frequenties is een van de middelen om de ongemakken van de aansluitingen te beperken.
27. De Commissie dringt erop aan dat de invoering van een net dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit wordt voortgezet. Rijtuigstellen met lage vloer, liften en een kortere tussenafstand tussen het perron en het rijtuig moeten prioriteiten blijven.
28. In dit opzicht moet, zoals het Regeerakkoord voorziet, het aantal overstappunten worden beperkt. De aansluitingen moeten systematisch worden geanalyseerd en indien nodig verbeterd, met name door betere realtime-informatie aan de haltes of in de voertuigen, performante verticale verbindingen en veilige en comfortabele bovengrondse oversteekplaatsen.
29. De Commissie wijst nogmaals op het belang van samenwerking van alle publieke actoren voor een succesvol openbaarvervoerproject en vraagt dat akkoorden worden geformaliseerd om de doelstellingen zo snel en doeltreffend als mogelijk te halen.
30. De Commissie vraagt dat een aanvang wordt genomen met de verwezenlijking van een openbaarvervoernet op schaal van het hoofdstedelijk gebied door werk te maken van de tariefintegratie en de integratie van informatie van de verschillende operatoren (MIVB, TEC, De Lijn en MIVB). Ook hier vraagt de Commissie dat meer middelen ter beschikking worden gesteld.
31. De Commissie verheugt zich over de vorderingen van de studies die voorzien zijn in het beheerscontract tussen de MIVB en het Gewest, met name degene die betrekking hebben op het Centraal Station en degene betreffende de omvorming van buslijn 71 tot tramlijn, met inbegrip van de verlenging ervan tot de Vijfhoek. Ze nodigt de MIVB en het Gewest uit om de denkoefening voort te zetten, zodat deze vorderingen ook kunnen worden opgenomen in een totaalvisie op het net.
32. De Commissie stelt ook voor dat de verbetering op korte termijn van de bediening van de Europese wijk opnieuw zou worden bestudeerd.
33. De Commissie wijst tot slot op de waaier van mogelijke oplossingen voor de bediening en de exploitatie van de noord-zuidtunnel en het verlengde ervan die bestudeerd zouden moeten worden door Beliris.
34. De Commissie moedigt het Gewest ertoe aan de nodige maatregelen te treffen, die soms moeilijk zijn maar noodzakelijk, om het openbaarvervoeraanbod binnen de legislatuur te verbeteren, en om de toekomst van Brussel te koppelen aan de ontwikkeling van een ambitieuze kijk op duurzame mobiliteit.

De Voorzitter,

Pr. Dr. C. Macharis

