

THEMAWERKGROEP TOEKOMSTFORUM MOBILITEIT

Datum: 8/03/2016

Uur: 12:00u

Plaats: Haviland

Aanwezig:

Luc Deconinck, Dirk Pieters, Paul Hermans, Katty Wouters, Ief Janssens, Cil Cuypers

Verontschuldigd:

Tim Lonneux, Annelies Janssens, Jaak Boon, Innes Venneman, Jozef De Borger, Kris Poulaert,

1. Agendapunten:

- Verwelkoming en voorstelling
- Toelichting bij Brussels beleid en projecten
- Afspraken en varia

2. Bespreking agendapunten:

- De voorzitter verwelkomt Ief Janssens van het Kabinet Smet. Ief behandelt vooral 'grensoverschrijdende' mobiliteitsdossiers en heeft contacten met deputatie, gemeenten, Vlaams Gewest, federale regering... De minister en het BHG zijn voorstander van meer overleg, want mobiliteitsproblemen stoppen niet aan de grens.
- Ief overloopt de ppt (in bijlage): Cities for people. Brussel is van oudsher een autostad maar men wil het belang van de auto terugdringen maar niet de auto helemaal verbannen. Vooral de pendel zorgt voor problemen. Elke dag zijn er meer dan 225.000 pendelaars, 2,25 mio à 2,4 mio autobewegingen, 750.000 auto's. En dit terwijl 40% van de Brusselaars geen wagen ter beschikking heeft. Samenwerking tussen verschillende bestuursniveaus is nodig, ook qua fietsinfrastructuur en RO. Vooral de vele bedrijfswagens versterken of veroorzaken dit fenomeen. Vandaar dat de minister voorstander is van een breder mobiliteitsbudget voor werknemers.
- Cities for people gaat voor meer levenskwaliteit, meer luchtkwaliteit en betere RO, ontmoeting, en plaats voor alle modi.
- Voetgangers hebben behoefte aan meer voetgangerszones, stadsboulevards en pleinen. Het project in de Anspachlaan was voor verbetering mogelijk qua communicatie en participatie. Het ging om een initiatief van stad Brussel ism BHG.
- Ook Ninoofsepoort, Rogierplein en Elsensesteenweg gaan die richting uit, zonder auto's maar wel ruimte voor bussen. De aangelanden participeren en supporteren...
- Het Reyersviaduct wordt afgebroken om plaats te maken voor een stadsboulevard waar fietsers en voetgangers opnieuw meer plaats krijgen. Dit viaduct was overgedimensioneerd. Er zal in de toekomst nog plaats zijn voor de auto. De heraanleg van Meiser zal iets langer duren, er komt geen autotunnel, wat wel impact heeft op aanleg Meiserplein. De 120 mio euro investeringen voor tunnel wil men heroriënteren.
- Openbaar Vervoer: investeringen over de komende 10 jaar met 5,2 euro met nieuwe metrolijn Bordet-Albert, verlenging tramlijnen met connectie met Vlaanderen, uitbreiding busnet met aankoop groene vloot (onderhoudskost van trolleys is te hoog). 2 vervoersmaatschappijen gaan buslijnen op elkaar afstemmen zonder in te boeten op capaciteit.
- De nieuwe metrolijn op plan veronderstelt ook vernieuwen van de stations en rolstrappen.
- Tramprojecten Heizel en Brabantnet.
- Busplan: uitbreiding en optimalisaties

- Fietsnetwerk: 80 km nieuwe fietspaden in het Brussels Gewest, afgescheiden, beveiligd en verhoogd. Concrete projecten zijn: Kleine Ring, centrale lanen, lang het kanaal, aansluiting fiets-Gen in Vlaams-Brabant.
- Nieuwe overstapplaatsen P&R: uitbreiding van 1590 plaatsen naar 8000 plaatsen: Ceria, Stalle, Heizel (parking C), Kraainem, A12, Jette... dicht bij het Brusselse in het noorden
- Josaphat-tunnel heeft vertraging opgelopen, maar integratie met NMBS zit goed, ook intra Brussel verkeer is hierbij belangrijk!
- Eind 2017: 4 treinen per uur in 30 belangrijkste Brusselse treinstations; hele GEN infrastructureel gebruiken, 10 S-lijnen zijn gelanceerd, capaciteit kan hoger... Het aanbod en de communicatie zullen gebruik verhogen.
- Paul H. vraagt naar Paleis 12 maar dat depot zal pas later worden gerealiseerd in samenhang met het Neo-project (2000 plaatsen extra).
- Voor vele dossiers is samenwerking met Vlaanderen absoluut noodzakelijk! Bijvoorbeeld A12 met scheiding doorgaand en lokaal verkeer.
- Verbeterde doorstroming en verhoogde capaciteit moeten het sluipverkeer naar hoger verkeersnet te dwingen. Hier is ook samenwerking met de gemeenten nodig, zeker met de gemeenten op de grens. Die zouden beter geen woonstraten afsluiten die dan overlast in de buurgemeenten verhogen... Deze optimalisatie heeft niet de bedoeling nog extra autobewegingen te creëren. Door de enorme aantallen weefbewegingen zijn er meer incidenten in Brussel dan in Parijs. Rekeningrijden kan hier oplossing bieden. Het uitgedokterde rekeningrijden is bovendien mooi voorbeeld van samenwerking tussen gewesten en federale niveau.
- Dirk P. vraagt naar de Ceria-parking: van 200 naar 800 plaatsen? Ief kijkt na... Voorzitter vertelt dat verlengde opstelstrook ter hoogte van Ikea nodig is. Hier ligt de Ring op Brussels grondgebied.
- Detail van tramprojecten: a) Heizelvlakte en parking C met nieuwe mulimodale pool en Brabantnet en nieuwe stelplaats in 2019. De Lijn heeft nieuwe opties in MER voorzien... Dit is een haalbare en betaalbare mobiliteitsoplossing voor verschillende mogelijke ontwikkelingen! De capaciteit zit goed voor een heel pak jaren! Moet af zijn tegen 2019.
- Geïntegreerd plan GEN met nieuwe S-lijnen, chronolijnen van MIVB en nieuwe tramlijnen
- Ring 0
- Tarieven: geen verhoging voorlopig, zelf een verlaging voor school- en studentenabonnementen van 50 euro per jaar. Tariefintegratie is nog steeds een uitdrukkelijke vraag van de gebruikers! Er is een studie in de maak die keuzes aangeeft voor 4 overheden.
- Ief besluit: Het Brussels beleid is ambitieus maar ook realistisch! Zonder oorlogsverklaringen...
- Betreffende de tunnels: er zijn inspectierapporten lopende voor alle kunstwerken. Er zijn 5 tunnels met grote problemen en 3 met minder grote problemen... Herstellingswerken vanaf 1 mei... Preserveren om zo snel mogelijk terug open te stellen met alle nodige veiligheidsmaatregelen. Er zijn circulatieplannen in de maak om het autoverkeer aan te passen. Al bij al valt alles mee, mensen passen hun rijgedrag of rijroute aan. Montgomery terug open, Stefaniatunnel is bezig, Reyerscomplex wordt onderzocht, Leopold II kan open blijven. Brussel kan geen garanties geven, grote renovaties moeten gebeuren. Geld is niet het grote probleem, wel timing/fasering. Leopold II- plannen en onderzoeken worden versneld. Ook drastische minderhinderplannen zijn in de maak met bijvoorbeeld tijdelijke parkings. De minister wil de planning van de werken open en transparant. Er zijn zeker geen voornemens om definitieve sluitingen uit te voeren! De problemen zijn vooral het gevolg van waterinsijpeling in combinatie met zout én gebrekkig onderhoud. Als er geklaagd wordt over minder omzet en schade aan de de handel, dan moet vastgesteld worden dat ook de terreurdreiging weegt op Brussel en het Brussels imago...
- BHG plant ook communicatiecampagnes om het gebruik van alternatieven aan te moedigen. Maar natuurlijk moet men ook alternatieven aanbieden...

- Paul H. hamert nog op mogelijke combinaties en gestructureerd parkeerbeleid.
- Ief vertelt dat de parkeer-ordonnantie al jaren oud is, nu komt de uitvoering. Het is allemaal zeer ingewikkeld omwille van de vele betrokken overheden en instanties. Statische borden zijn gezet met goede bewegwijzering en dynamische borden zijn op komst.
- De voorzitter vraagt of er ook rekening is gehouden met de verwachte bevolkingsgroei? Ief zegt dat de demografische ontwikkelingen natuurlijk meespelen, maar als mobiliteitsbewegingen worden geëxtrapoleerd is de stad onleefbaar. De ruggengraten van de stad moeten worden versterkt en dan fijnmazig verder vertakken. Daarom wordt er ingezet op fietsen langs de Kleine Ring plus elektrische fietsen met Villo!-systeem, eventueel verder te gebruiken tot metrostations?
- Volgens Ief is Brussel niet de file-hoofdstad want de file-hoofdsteden op Europees niveau worden opgelijst in samenhang met de toegelaten snelheid. Als je de snelheid verlaagt tot 90 km per uur staat Brussel niet meer in de top 10. De situatie in Nederland is totaal anders omwille van hun totaal verschillende ruimtelijke ordening.
- Het aandeel van investeringen in Vlaanderen ligt ook te laag, zowel in openbare werken als in openbaar vervoer. BHG investeert 520 mio per jaar in Brussel, 200 mio voor 2 lijnen Brabantnet. 2 miljard voor Oosterweel is niet geschrap! 30.000 reizigers in Mechelen en geen roltrappen!
- Voorzitter vraagt naar plannen met Zeekanaal. Ief zegt dat het plan is om tegen 2025 5 resterende bruggen op 5,25m te brengen, de economische druk is niet hoog. Anderlecht is het grootste probleem. Kanaal behoort bij de Haven, wat andere bevoegdheid is! Het is wel een probleem om tot 7,20m te gaan zoals Europese richtlijn voorschrijft. Dit is technisch niet altijd mogelijk omwille van stadscontext, plus er zijn bruggen waarover trammen rijden. Er volgt enige discussie over de wenselijkheid van dergelijke investeringen.
- Belangrijk ook is dat een 'Memorandum of understanding' over mobiliteit wordt opgemaakt tussen minister Weyts en minister Smet.
- Voor het rekeningrijden wordt 1,6 miljard uitgegeven voor 12 jaar aan private partner omdat het systeem duur en ingewikkeld zijn. Maar deze kilometerheffing op het hele wegennet in een afgebakend gebied is uniek en is zelfs een wereldprimeur. Het systeem is technisch uitbreidbaar tot personenwagens. Vlaanderen is voor, Wallonië is tegen, Brussel is niet tegen... We moeten zeker naar een andere verkeersfiscaliteit!

3. Besluiten

- Het voorstel is om een grotere sessie met het Toekomstforum te organiseren over het Brussels beleid met alle burgemeesters en schepenen van regio Halle-Vilvoorde die geïnteresseerd zijn.
- De voorzitter is van oordeel dat de uitwisseling bijzonder interessant en nuttig is en dat de violen toch erg gelijk zijn gestemd.

Cil Cuypers
Secretaris

Luc Deconinck
Voorzitter