

Brussels openbaar vervoer

HET PLAN VAN DE BURGEMEESTERS

Zoals u de jongste maanden in de kranten en in MILIEUTELEX hebt kunnen vaststellen staat in Brussel het openbaar vervoer voor een beslissende keuze inzake de oriëntering van zijn infrastructuur voor morgen. De keuze zal grotendeels de ontwikkeling van de stedelijke leefomstandigheden bepalen. We hebben al kunnen merken dat het graven van metrotunnels een andere invloed op het stads-milieu heeft dan de aanleg van het bovengronds vervoersnet. Maar ook de wijze van verplaatsing zelf zal daardoor beïnvloed worden: de loopafstanden tot aan de halte of het metro-perron, de wachttijd, het aantal keren dat u overstapt en ... de prijs: de uithating van een metronet NA de bouw ervan, blijft een dure zaak en zoals u weet staan de beleidsver-

antwoordelijken klaar om u als gebruiker een groter aandeel in de werkelijke vervoerskosten te laten betalen!

Brussels overleg

Bij de aankondiging van de opening op 19 augustus 85 van het Metrostation Louisa ging de aandacht naar het wegvallen van de vertakking van de Kleine Ring naar de Louisalaan. Iedereen vreesde dat ook op andere plaatsen (Jubelfeestlaan, Hallepoort, Munthofstraat, ...) zo'n vertakkingmogelijkheid in de toekomst niet meer in de planning zou voorkomen. Meteen zou de Kleine Ring zijn functie van draaischijf verliezen, waar trams van verschillende richtingen aankomen en terug uitwaai-eren. Deze keuze zou de weg vrijmaken voor het volledig aanleggen van de Kleine Ring in zware metro, zoals lijn 1. Belangrijkste nadeel: heel wat rechtstreekse verbindingen tussen centrum en buitenwijken vallen weg.

Bij gebruikersgroepen en Brusselse beleidsinstanties werd het duidelijk dat een keuze voor een globaal plan voor een Brussels openbaar vervoersnet zich opdroeg: zware metro met bussen die vanuit de buitenwijken aantakken - lichte metro, gedeeltelijk in tunnels, gedeeltelijk bovengronds op eigen bedding ... - de huidige stadstram uitbreiden en de zware metro afbouwen ...

De keuze is nog mogelijk, maar het is vijf voor twaalf, gezien langzaam maar zeker voortschrijdende infrastructuurwerken. In november 84 werd op Brussels beleidsniveau besloten overlegorganen ter-

zake op te richten. Een principe dat op zich toe te juichen is, maar zoals later zou blijken, neutraliseerden de overlappingen daarin volledig het effect van het overleg en de eensgezindheid.

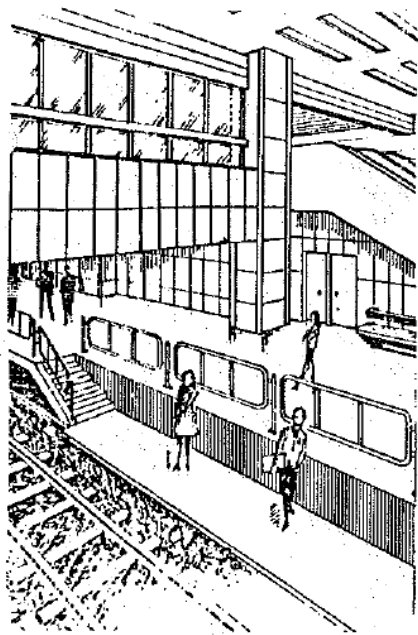
Naast de reeds lang bestaande "Ronde Tafel" van de Agglomeratie, waarin ondermeer afgevaardigden van gemeentebesturen, Verkeerswezen, de Gewestelijke Executieve en de MIVB zetelen, kondigde staatssecretaris Goor de oprichting aan van een Brusselse overlegstructuur voor het openbaar vervoer, met daarin de Agglomeratie, de gemeentebesturen, de MIVB, Verkeerswezen, en andere ...

In diezelfde periode richtte de Conferentie van Burgemeesters ook een werkgroep op met als doel: een globaal plan voor het Brussels openbaar vervoer, gebaseerd op de "lichte metro". De leden van de werkgroep zouden zijn: ... de Brusselse Gewestelijke Executieven, de Agglomeratie, de Dienst ter Bevordering van het Stedelijk Vervoer (van Verkeerswezen) en de MIVB ...

Nog steeds in november 84 leek het even of er een consensus bereikt was: Brussel, zowel op beleids-

niveau als aan de basis, wenste een openbaar vervoer met rechtstreekse verbindingen, gewaarborgd door een tramnet met vele vertakkingen en een vlotte doorstroming. En Brussel wou ook zelf beslissen over de uitbouw van zijn stadstram. Aan de basis werd dit geëist op de meeting van

de gebruikers en werknemers van de MIVB (zie Milieutelex van 7 februari 85, p. 3.2.8 e.v.). Op beleidsniveau stapten de Gewestelijke Executieve en de Conferentie van Burgemeesters naar De Croo, die wel oord had voor het fenomeen "lichte metro", maar die op geen enkel vlak ook maar iets beloofde.



Een kink in de kabel

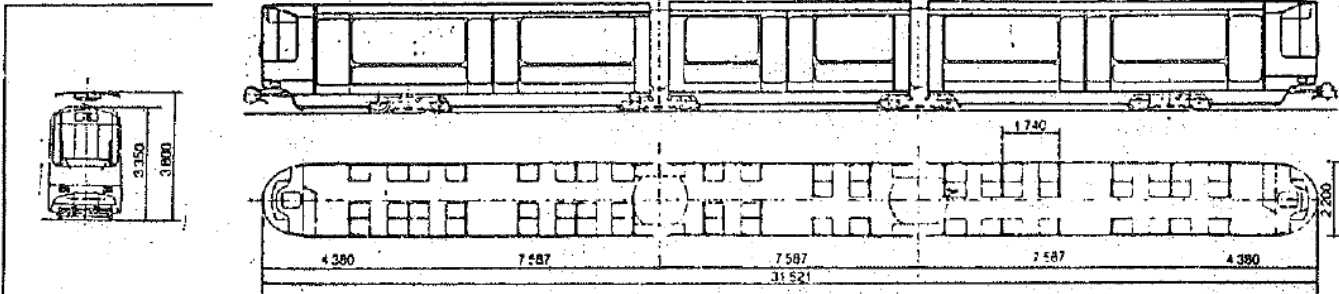
Een week na dat onderhoud vroeg De Croo aan de Brusselse burgemeesters een globaal plan op te maken voor het Brussels openbaar

brede lanen en kan hij niet zonder problemen in alle Brusselse wijken aangelegd worden.

Voor zijn snelheid en veiligheid is zijn rijstrook over lange afstanden, telkens tussen twee grote kruispunten, ononderbroken

van het Hoogtepunt 100 in Vorst via de Coghenaan tot de Heldensquare (Brugmannlaan) in Ukkel.

Het plan is echter nog helemaal niet definitief. Daarvoor is er nog te weinig eensgezindheid onder de burgemeesters : zo zou



de lichte metro: type 10.000 van de MIVB

vervoersnet.

Opmerkelijk daarbij is, dat hij de Gewestelijke Executieve, die daar eigenlijk voor bevoegd is, gewoon links liet liggen. Maar de burgemeesters, vooral Thijs (Jette) en Cudell (St. Joost) namen de handschoen op en startten met een werkgroep. Nu de besluitvorming over een Brusselse materie eindelijk in Brusselse handen bleek te zijn, wilden de burgemeesters de Brusselse rangen gesloten houden en nodigden ze afgevaardigden van de MIVB, de Agglomeratie en het Gewest uit als waarnemer in de werkgroep.

De lichte metro...

Begin januari was de werkgroep klaar met een voorlopig plan, met als basis : de lichte metro : een model tussen tram en metrorijtuig, met het comfort van de zware metro.

Hij rijdt soms onder de grond, soms boven, waar hij, in tegenstelling met de zware metro, het andere verkeer gelijkgronds kruist. Omdat hij daar in eigen bedding rijdt, gebruikt hij

afgeschermd. Ook voetgangers moeten een ommetje maken om het voetpad aan de overkant te bereiken.

Een tweede basis van het plan is het principe van de rechtstreekse verbindingen. Omdat de lichte metro vaak bovengronds rijdt, is het wat eenvoudiger aftakkingen in het net te voorzien.

Verder zijn in het plan de infrastructuurwerken en lijnen geschetst :

- op korte termijn (1985) wordt het Louisa-station uitgebouwd, zoals De Croo dat gewild heeft : zonder aftakking naar de Louisa-laan.
- op middellange termijn (1987) is de afwerking voorzien van de infrastructuurwerken voor de metro van de Hallepoort, Zuidstation, Slachthuizen (Anderlecht), Sint-Gillisvoorplein en Albertplein.

...en toch nog 16km tunnels!

Alhoewel het plan een lichte metro voorziet, bevat het toch 16 km tunnels :

ondermeer onder het Ier Kameron Bos, het Liedtsplein, de Helmetsesteenweg, het Meiserplein, de flessenhals van de Louisa-laan, de Ninoofsesteenweg,

de burgemeester van Molenbeek helemaal niet opgezet zijn met een aftakking-met-uitrit op de Jubelfeestlaan. Bovendien blijkt Anderlecht een zware metro tot Erasmus te willen.

Van naderbij bekeken zit er geen samenhang in het plan en heeft elke burgemeester zijn eigen prioriteiten in zijn gemeente laten doorwegen.

Alhoewel het plan van de Conferentie van Brusselse Burgemeesters voorlopig is, oogst het al heel wat kritiek van beleidsinstanties, zoals de Agglomeratie en vooral van groepen gebruikers.

De belangrijkste opmerkingen gaan over het groot aantal zware infrastructuurwerken, zoals tunnels en in- en uitritten in buurten, waar het doorstromingsprobleem ook eenvoudiger kan opgelost worden of waar dat verregaande gevolgen kan hebben voor het woon- en leefmilieu. Bovendien is het probleem van de Kleine Ring, dat we hier beschreven hebben, helemaal niet opgelost is : zie de oplossing voor de Louiza-poort en de onenigheid bij de burgemeesters.

Op de verdere evolutie van dat voorlopig plan en zijn gevolgen in de verschillende wijken komen we terug in de volgende MILIEUTELEX.