

JETS LEEFMILIEU STELT "FIETSPADENPLAN 1984" VOOR

De Werkgroep Jets Leefmilieu heeft o.a. op basis van een enquête een "Fietspadenplan 1984" uitgewerkt en voorgelegd aan de "Consultatieve Commissie voor het Leefmilieu te Jette" - een advieswerkgroep voor de Schepen van Leefmilieu en van Stedebouw.

Jets Leefmilieu is ervan overtuigd dat met een fietspadennet, dat over heel de agglomeratie doorloopt, het aantal fietsers sterk zal toenemen. De fiets is trouwens ook een sociaal gegeven: niet iedereen kan zich de luxe permitteren een auto aan te schaffen en ermee te rijden.

Konkreet stellen zij voor Jette fietspaden voor op alle grote assen: twee Noord-Zuid (Tentoonstellingslaan enerzijds, anderzijds Woestelaan-Heilig Hartlaan - Crocqlaan - De Heynlaan - Dikke Beuklaan) en drie Oost-West (de Wiartlaan - Broustinlaan, de Smet de Naeyerlaan, Boudewijn-park).

Kan Jette zich, gezien haar financiële moeilijkheden, wel permitteren fietspaden aan te leggen? Standpunt van Jets Leefmilieu: de meeste grote lanen te Jette zijn provincie- of staatsbanen. De financiering moet dus komen van het Ministerie van Openbare Werken. De gemeente zelf dient hoogstens een tiental km fietspaden aan te leggen (weerszijden de Ontmijnerslaan, Heilig Hartlaan, De Heynlaan, Dikke Beuklaan), kostprijs per km 4 miljoen. Totale kost 40 miljoen, waarvan 65 tot 80 % subsidieerbaar door het Brussels Gewest. Reële kost bedraagt aldus voor de gemeente hooguit 10 miljoen fr. In een vijfjarenplan komt dat dus op een goede 2 (twee) miljoen per jaar. Als dat nog niet haalbaar is!

Een ander punt is de discussie of fietspaden nu wel veilig zijn. Immers een recente studie van de GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) zou uitgewezen hebben dat fietspaden gevaarlijker blijken te zijn dan de gewone weg.

Bedenking van Jets Leefmilieu: er moet een onderscheid gemaakt worden tussen snelle wegen en gewone wegen. Op gewone wegen heeft de fietser inderdaad een vertragend effect op het verkeer zonder dat hij zelf gevaar loopt. Scheiding van fietsers en automobilisten op zulke wegen verhoogt de snelheid en de kans op ongevallen neemt toe.

Daarentegen staat de fietser machteloos tegenover het snelle doorgaande verkeer op drukke lanen: het verschil in snelheid tussen fietsers en automobilisten is er te groot, de fietser kan zich niet verdedigen. Voeg daarbij nog het zware verkeer waarbij de fietser geheel in het niet verdwijnt.

Het is in deze optiek dat Jets Leefmilieu pleit voor de aanleg van fietspaden op DRUKKE lanen.

Jets Leefmilieu heeft op 11 januari haar plan uiteengezet en verdedigd voor de Consultatieve Commissie, die beslist heeft de studie voor de aanleg van fietspaden voort te zetten.

De voorstellen van Jets Leefmilieu worden tot hier toe goed ontvangen. Nu zal het er op aan komen dit plan in de aktualiteit te houden en het te blijven verdedigen zodat de gemeente er niet meer naast kan.

Ook voor groepen in andere gemeenten kan dit Fietspadenplan 1984 inspirerend werken. Immers de fietsers zelf kunnen het best oordelen wat er nodig is aan echte fietspaden of aan verkeersmaatregelen op kruispunten om veilig fietsen mogelijk te maken.

Ook door anderen worden initiatieven genomen om de veiligheid op de weg te verhogen, vb de campagne Verkeersveiligheid en Verkeersleefbaarheid van het Ministerie van Verkeerswezen en de activiteiten van ZONE 30, die op 14 april de Werkbeurs "Veilig Schoolomgeving" in Brugge organiseerde en dit jaar een verkeerscampagne voert rond verkeersleefbaarheid in stad en dorp.

nuttige adressen:

Jets Leefmilieu Leopold I straat 329 1090 Jette

Zone 30 Diestsestraat 283 3000 Leuven 016/23 94 65

KOMMUNIKATIE Zuidelijke Ring in Ukkel

1. SITUERING

Brussel is naast hoofdstad van Vlaanderen, België en Europa, ook een grootstad met een zeer belangrijke tertiäre sektor en een nog steeds belangrijke secundaire sektor. Dit brengt heel wat verkeer mee, niet alleen personenvervoer, ook goederenvervoer, vooral naar de internationale toegangswegen (E-wegen) stations en haven (Zaventem, Tours en Taxis). Sinds de autoboom van de jaren 60 heeft men de stad steeds aan de auto aangepast, zodat de andere stedelijke funkties (o.m. wonen en werken) en het andere verkeer (langzaam verkeer en openbaar vervoer) steeds meer in de verdrukking kwamen.

Nochtans heeft niet alleen de autogebruiker recht op ruimte. De andere stedelijke funkties zijn belangrijker, zeker voor de plaatselijke bewoners.

Om verkeersproblemen op te lossen werd de dikwijls de capaciteit van de bestaande wegen opgevoerd of werden er nieuwe aangelegd.

Zo werd de ring rond Brussel reeds 30 jaar geleden gepland om de problemen in de Brusselse binnenstad op te lossen.

Thans nadert deze ring zijn voltooiing, enkel het zuidelijke deel in Ukkel is nog niet "afgewerkt". Dit stuk is steeds het meest controversiële geweest: reeds in '68 en '69 werd het zuidelijke tracée gewijzigd.

Ook nu staat deze zuidelijke ring in het brandpunt der discussies.

Op het ontwerp-gewestplan was deze zuidelijke ring nog aangeduid als reservatie-zone. Op het definitieve gewestplan was de ring slechts aangeduid tot aan de Alsembergse Steenweg. Verderop liggen er wel enkele nog te ordenen gebieden.

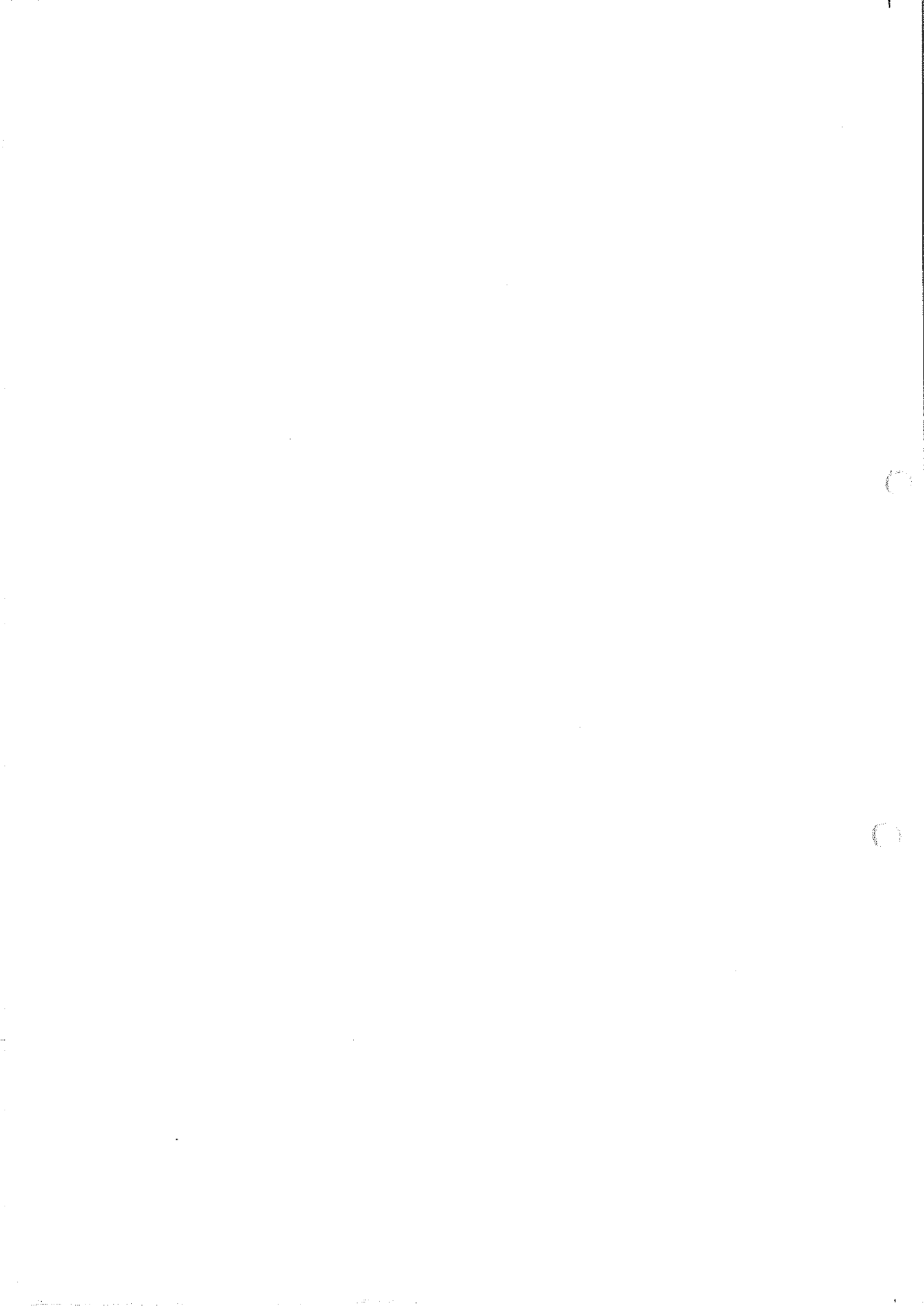
Hoewel men blijkbaar een duidelijke optie genomen had en o.m. door de huidige Minister van Openbare Werken herhaaldelijk verklaard werd dat de zuidelijke ring nooit uitgevoerd zou worden, wordt er toch nog steeds over de mogelijke aanleg gesproken.

Het valt niet te ontkennen dat de straten van Ukkel een duidelijke verkeersoverlast kennen. Vele denken dan ook dat deze verkeersoverlast door een ring opgelost zou kunnen worden. Zo ontstonden in Ukkel actiegroepen tegen en voor de ring.

2. EISEN.

Het probleem van de Ukkelse ring kan echter niet op zichzelf bekeken worden het is geen Ukkels en zelfs geen Brussels probleem.

Elke autoweg, elke weg dient in zijn globaal verkeerskader bekeken te worden. als onderdeel van een verkeersnet, niet alleen van privévervoer, maar met inbegrip van het openbaar vervoer. Zeker aan de rand van de agglomeratie dient dit openbaar vervoer een samenspel te zijn tussen spoorweg, stadstrams en -bussen en buurtspoorwegen.



Het aanleggen van een autoweg is een onomkeerbaar feit. Dit kan slechts gebeuren na een grondige studie (verkeersstudie, economische en ecologische studie) en na onderzoek van verschillende, liefst omkeerbare alternatieven. Tot nu toe werd deze studie niet uitgevoerd, of althans niet openbaar gemaakt. Uit een studie van 1965 blijkt dat 23% van het verkeer uit Mons de ring zou gebruiken en dit voornamelijk naar de autowegen naar Oostende en Antwerpen. In de kosten-baten analyse voor de verdere uitbouw van het Belgische wegennet wordt de zuidelijke ringlaan gerangschikt op de 145° plaats.

Officieuze tellingen in de Stallestraat tonen aan dat het grootste deel van het verkeer aldaar, penetratieverkeer is, en slechts een gering deel Oost-West verkeer zou kunnen zijn. Ook een analyse van de afstanden en van de vervoers-tijd langsheen de westelijke en zuidelijk ringlaan toont aan dat slechts een klein deel van dit verkeer werkelijk nuttig gebruik zou kunnen maken van de zuidelijke ringweg.

Maar een dergelijke alomvattende verkeersstudie ontbreekt : er blijven heel wat gissingen, vragen en gratuite beweringen. Een degelijke verkeersstudie die geografisch het volledige gebied Halle - Zenne en Zoniën moet omvatten zou ondermeer de volgende elementen moeten omvatten :

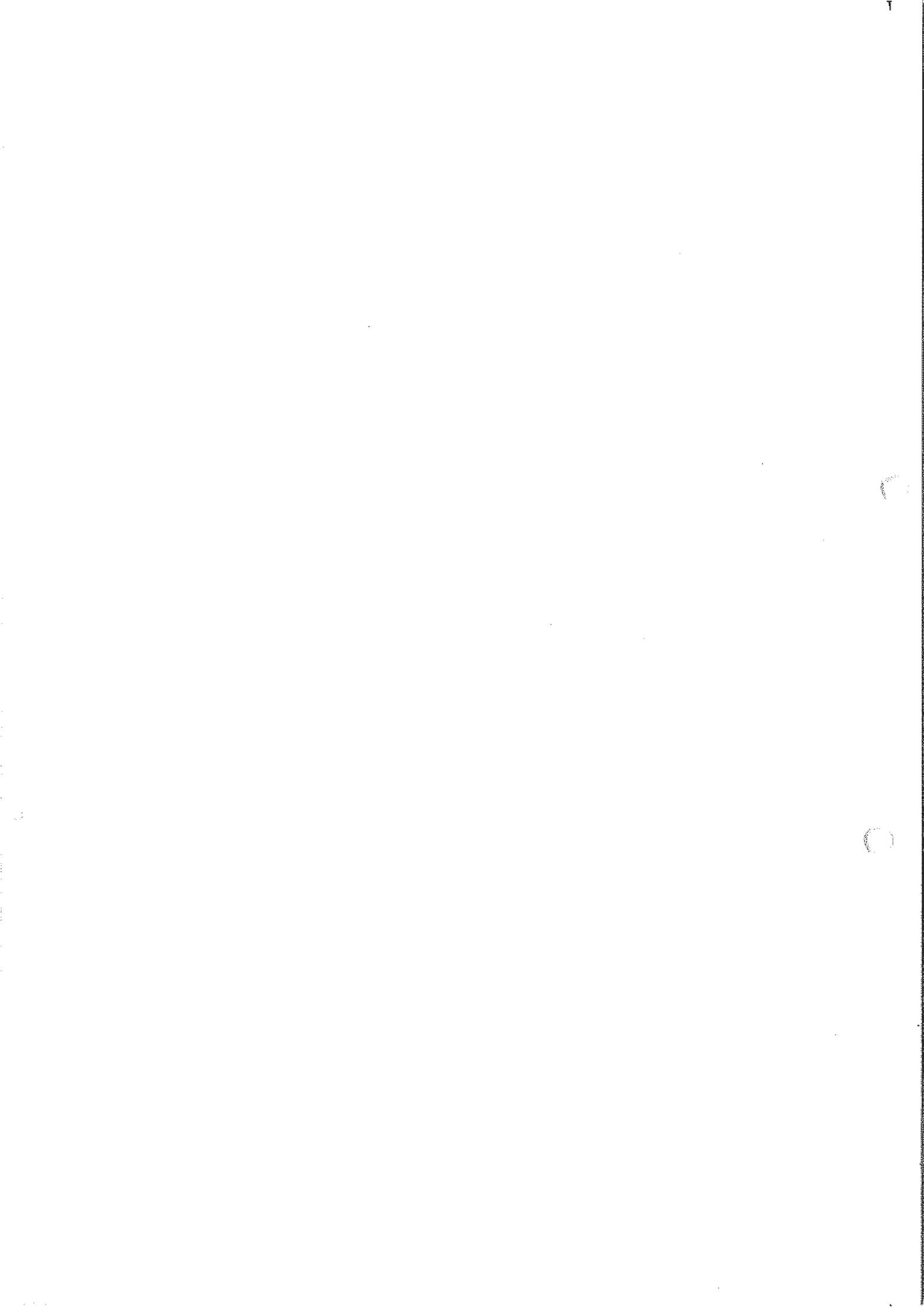
- * Oorsprong en bestemmingsstudie : Is het penetratie of Oost- Westverkeer, of m.a.w. kan de ring hier enige oplossing brengen voor het verkeer.
- * Wanneer en waarom is er verplaatsing, of kan een verbetering van het openbaar vervoer hier eventueel een oplossing brengen.
- * Hoe kunnen de huidige wegen beter gebruikt worden (vooral de reeds bestaande zuidelijke ring langs Haut-Ittre) door middel van ondermeer een betere signalisatie en informatie, eventueel aanpassen en verbeteren van deze wegen.
- * Er moet ook rekening gehouden worden met nieuwe wegen die nu aangelegd worden of alvast gepland zijn.

In de huidige economische crisis kan er niet meer lichtzinnig met gemeenschaps-gelden omgesprongen worden. Welke oplossing er ook uit de bus komt, deze zal steeds onderworpen moeten worden aan een strengen algemeen aanvaarde kosten-baten analyse, gedragen door een algemene konsensus en eventueel bijgestuurd bij wijzigende omstandigheden.

Met de huidige gegevens biedt een eenmalige onomkeerbare ingreep geen oplossing voor het complexe spel van de verkeersrelaties in het zuiden van de Brusselse agglomeratie.

3. PERSPEKTIEVEN.

Bral zal zich steeds verzetten tegen elke ingreep, waarvan de noodzaak niet door een grondige verkeersstudie bewezen is. Wij zullen onze eisen voor een dergelijke verkeersstudie verfijnen. Wij zullen door alle middelen (informatie en mobilisatie) het voorbarig realiseren van ring, of aanzet daartoe, tegen houden.



KOMMUNIKATIE - Gemeenschappelijk Vervoer

1. SITUERING

Het interessante aan de stad is o.m. een veelheid van functies die onderling vlot bereikbaar zijn.

Het stedelijk vervoer speelt hier een belangrijke rol in.

De uitbouw van zo'n instrument is gekonditioneerd door een globale visie op de stad. Voor ons betekent dit dat het verplaatsingsbeleid gekoppeld is aan de verbetering van de kwaliteit van het stedelijk leefmilieu: het stadsweefsel dient gerespecteerd te worden.

De mogelijkheid zich vlot te verplaatsen is een recht voor iedereen.

Daarom mag de kostprijs voor de gebruiker van het vervoer geen drempel zijn.

De financiële kost voor de gemeenschap dient beperkt te blijven.

Dure prestigieuze projecten zijn er dikwijls de oorzaak van dat andere delen van het vervoersnet verwaarloosd worden.

Deze visie leidt ons tot de keuze voor een voorrang voor het openbaar vervoer, dat voor de verbruiker een kleinere investering betekent, dat ook aan de gemeenschap minder kost en dat kleinschalig opgevat is.

Zowel het globale concept als de concrete realisaties zijn gekoppeld aan een globale stadsvisie en overleg.

In dat verband hebben in deze periode enkele belangrijke en typerende voorbeelden plaats :

In Sint-Gillis werd in het verleden beslist bij het verbinden van de Hallepoort met het Zuidstation een kant van de Engelandstraat af te breken voor de metrowerken.

Dit project, gesteund door het Ministerie van Verkeerswezen en de Bijzondere Studiedienst Premetro van de MIVB, bevat helemaal niets over de herinrichting van de bovengrond van de werken.

De houding van de bevoegde overheden is hier zeer verward en schept onzekerheid : Het gemeentebestuur van Sint-Gillis spreekt over renovatie van de betrokken woningen, maar neemt geen maatregelen daartoe.

Het Brussels Gewest opteert, na inschakeling van enkele studie bureau's, voor renovatie.

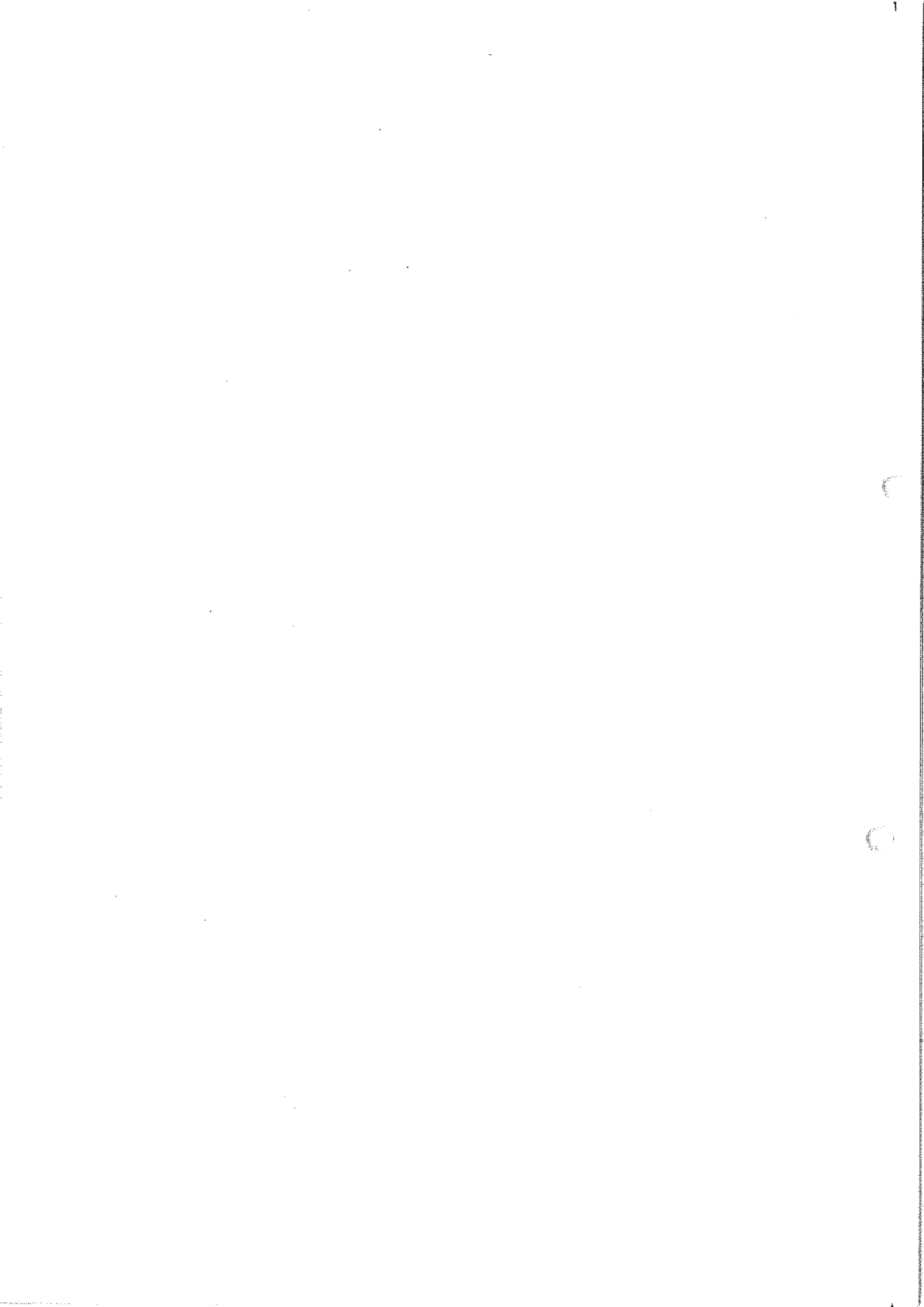
De dienst ter Bevordering van het Stedelijk Vervoer opteert voor een renovatie van de betrokken woningen binnen een beperkt budget.

De rest moet afgebroken.

Deze besluitvormingspuzzel is even chaotisch als het landschap en het samenlevingsverband dat uit de plannen dreigt voort te vloeien.

De plaatselijke bevolking, die zich georganiseerd heeft in een verweerkomitee, pleit voor meer genuanceerde en samenhangende oplossingen die hun gewenste sociaal en ruimtelijk stadsweefsel vrijwaren : ondermeer : het ondergronds uitvoeren van metrowerken, heropbouw na eventuele afbraak, het verplaatsen van een metrostation en de beperking van het bouwvolume ervan.

Tenslotte wordt ook meer en duidelijke informatie gevraagd en meer overleg.



In Anderlecht hebben we onlangs een gelijkaardig verschijnsel gezien van een onsamenhangende aanpak door naast elkaar werkende instanties.

Het gaat hier om de verlenging van metrolijn 1a door de wijk Het Rad. Dit plan werd voorgelegd door de Dienst ter Bevordering van het stedelijk Vervoer, zonder MIVB daarbij te betrekken.

Ook hier was informatie schaars : een lijn op een kaart.

De mensen van Molenbeek weten waar zo'n lijn voor staat.

De bewoners van het Rad wilden dergelijke katastrofe vermijden.

De continuïteit van de handelsactiviteiten komen in gevaar, de tuinwijk kan verminkt worden, er wordt gevreesd voor hindernissen door de werken, een aantal eigenaars-bewoners zouden hun woning kwijtraken.

Er wordt ook getwijfeld aan de noodzaak van de ingreep.

2. EISEN

Voortgaande op onze visie op het stedelijk vervoer, wijzen wij de metro af; om zijn grootschalig en destructief karakter, maar ook om zijn hoge investerings- en exploitatiekosten.

De aanleg kost meer dan 1 miljard per kilometer, het onderhoud van één metrostation kost tientallen miljoenen per jaar.

Het talrijke personeel voor kaartenverkoop en toezicht is niet beschikbaar voor een frekwenter vervoer.

Tegenover dat alles staat wat de gebruikers van het openbaar vervoer verwachten.

Dit hebben we kunnen nagaan in onze campagne "halte op verzoek".

In de eerste plaats is er een enorme behoefte aan informatie over de bestaande mogelijkheden om zijn bestemming te bereiken (reisweg, uurregeling, ...).

Aan de loopafstand, het veilig bereiken en de bescherming tegen weer en verkeer van de haltes werd zeer veel belang gehecht.

Noch een gevoelige plek is de duur van de verplaatsing, waarbij de wachttijd, de doorstroming in het stadsverkeer en het overstappen een belangrijke rol spelen.

Deze bevindingen leiden ons tot de keuze voor een fijnmazig net met vele comfortabele haltes, uitgerust met ruime informatie, een hoge frequentie, vele rechtstreekse verbindingen en een hoge commerciële snelheid.

Dat laatste veronderstelt dat er over heel het net maatregelen genomen worden waarbij de trams en bussen zo weinig mogelijk gehinderd worden in het stadsverkeer :

door beïnvloeding van verkeerslichten, door het aanleggen van eigen beddingen.

Deze materies behoren tot de bevoegdheden van de gemeentebesturen.

Hier valt nog heel wat werk te verrichten.

Maar ondertussen zijn reeds verschillende opties in gebruik, we hebben bussen, tramlijnen, premetrolijnen en zware metrolijnen.

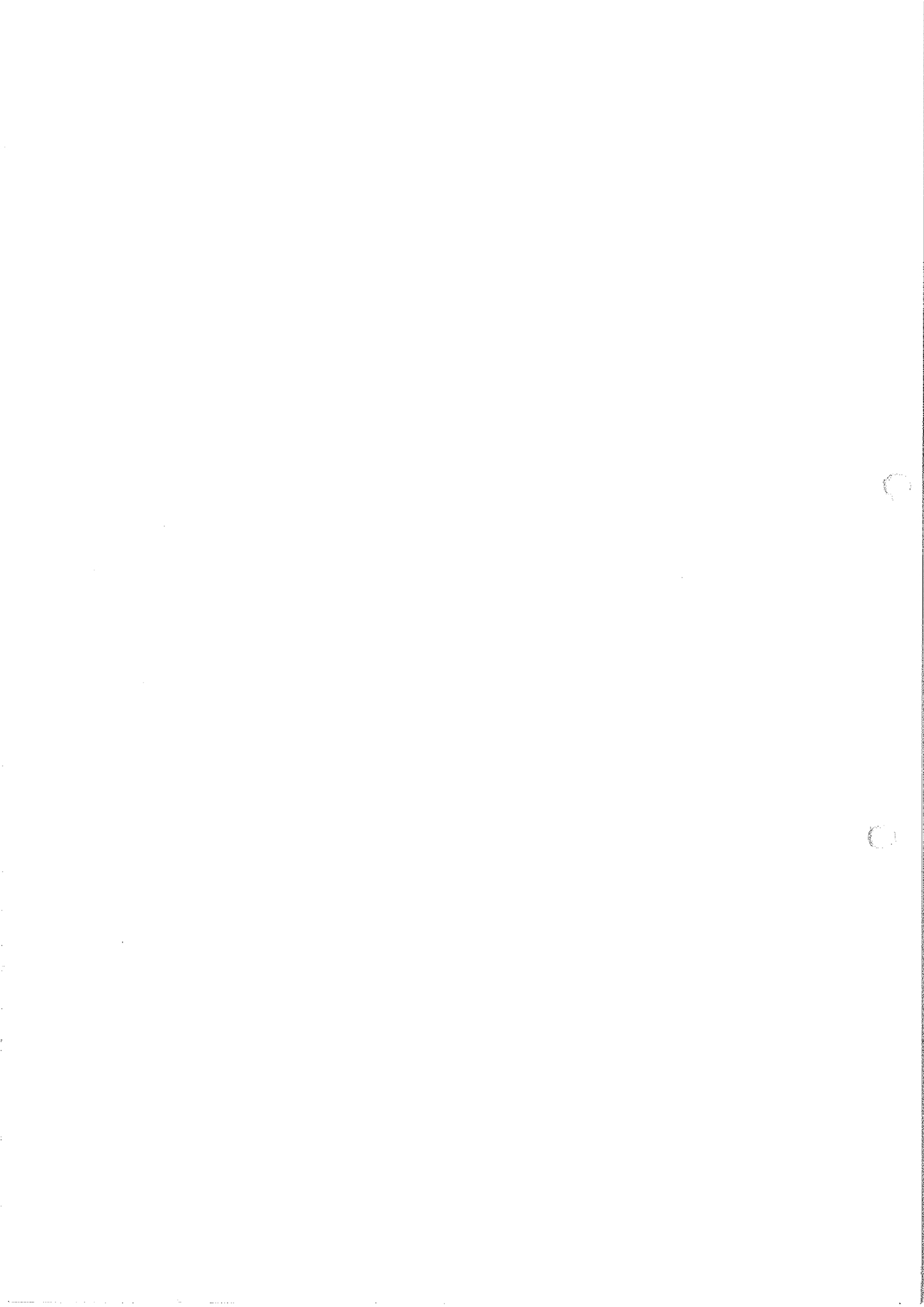
Zoals we in het begin aanhaalden moet gekozen worden voor een verdere uitbouw van het net.

Onlangs werd in opdracht van het Ministerie van Verkeerswezen, een studie gemaakt door SOBEMAP, die zes mogelijke varianten opleverde : gaande van het behoud van het bovengronds net tot zware metro.

De MIVB koos voor een combinatie van enkele van die varianten, zodat van een duidelijke optie nog steeds geen sprake is.

Wij leggen de nadruk op de noodzaak van een beter uitgewerkte planning en overleg :

Wij eisen een globale discussie over alle aspecten, zowel inzake de uitbouw van het stadsnet als over een concrete ingreep.



Wij eisen een betere informatiedoorstroming en dit op een manier die leesbaar en begrijpbaar is voor iedereen.

Deze moet in elke plannings- en uitvoeringsfase voorkomen.

3. PERSPEKTIEVEN

BRAL zal hierbij blijven informatie inwinnen bij de gebruikers over de verplaatsingsbehoeften en de manier waarop de huidige infrastructuur ervaren wordt.

Dit laatste geldt niet alleen voor de gebruikers, maar ook voor de bewoners en de aangedane buurten.

Hiemee wordt de globale visie voortdurend aangevuld en bijgewerkt en wordt een concreet eisenpakket gevormd naar de bevoegde overheden toe.

Anderzijds tracht BRAL steeds op de hoogte te blijven van de plannen van deze overheden en ze toe te lichten bij de betrokken gebruikers en buurten.

Centraal staat telkens de inhoudelijke en strategische steun van BRAL aan de bevolking om bij planning en overleg betrokken te worden.

Op agglomeratieniveau betekent dit o.m. het tot stand komen van een vertegenwoordigingsorgaan voor gebruikers van het openbaar vervoer.

