

1. SITUERING

Er worden in Brussel miljarden geïnvesteerd in het openbaar vervoer en toch gaat de dienst erop achteruit: hoe is dit te verklaren?

Het leeuwenaandeel van de investeringen in het openbaar vervoer gaat naar de metro: De metro heeft niet in de eerste plaats tot doel de mobiliteit van de Brusselaar te verbeteren, noch de bereikbaarheid van de hele Brusselse regio te verhogen.

De metro heeft tot doel het pendelverkeer vlot te laten verlopen en is in die zin een annex van de spoorwegen.

De metro heeft als tweede doel de export van Belgische openbaar vervoers-know how en -produkten te bevorderen. Brussel dient hier alleen maar als uitstalraam en als proefterrein voor nieuwe betontechnologie en produkten.

De metrowerken gaan gepaard met niets ontziende afbraakwerken zonder stadsherstel - kijk maar naar Molenbeek.

De ingebruikname van de metro gaat steeds gepaard met zogenaamde herstruktureringen van het net, die steeds een verlies aan dienstverlening met zich meebrengen.

De metrowerken zijn onverantwoord duur kwa investeringen.

De uitbating van de metrolijnen en -stations is een te zware belasting voor de werkingsbudgetten van de MIVB, die daardoor verplicht wordt elders onverantwoord te snoeien.

Zo zijn er vandaag bezuinigingsmaatregelen te horen als verhoging van de tarieven met 17 %, afschaffing van de weekenddienst voor 6 u. 's morgens en na 10 u. 's avonds, nog maar eens ontslag voor een groot aantal mensen en 6 weken per jaar technische werkloosheid per werknemer.

Om al deze redenen is de vandaag in uitvoering zijnde en nog geplande metro ANTI BRUSSELS en wijzen wij zulke oplossing radikaal van de hand.

De tarieven van het openbaar vervoer stijgen. Half januari 1986 was de benzineprijs ongeveer even hoog als in 1981. In dezelfde periode zijn de tarieven van het openbaar vervoer met 65% gestegen!

De Brusselaars hebben zo goed als niets te zeggen over de uitbouw van het net.

Noch de gebruikers, noch de Conferentie van Burgemeesters, noch de Agglomeratieraad, noch de Brusselse Executieve blijken hun invloed te kunnen laten gelden, zelfs niet wanneer ze het voor een zeldzame keer eens zijn over een concreet punt: op de kleine ring moeten trams blijven rijden en geen volwaardige metro.

Minister De Croo legt dit allemaal naast zich en wil zijn optie metro doordrukken.

Verschillende voorstellen tot verbetering worden niet eens gehoord: de weigering tot medewerking vanwege de MIVB aan onze campagne HALTE OP VERZOEK; de bij de APA's gevoegde aanbevelingen van de Agglomeratie worden niet nageleefd; de weigering tot een gesprek van de MIVB met een studiegroep van de ULB, die konkrete voorstellen hadden uitgewerkt over exploitatie en marketing.

Vanuit het standpunt van de gebruikers van het gemeenschappelijk vervoer neemt de kwaliteit meer en meer af. Maar we zijn niet alleen: ook de werknemers van de MIVB zijn niet tevreden: cfr. de staking van vandaag.

Toch kan het Gemeenschappelijk Vervoer veel troeven naar voren schuiven en zou het kommunikatiesysteem in Brussel een voorname plaats kunnen innemen. In het hoofdstuk 'Ruim Baan voor de Voetgangers' hebben we het al gesteld: hoge mobiliteit voor iedereen kan nooit gerealiseerd worden door het individueel autoverkeer alleen, dat heeft de stadsontwikkeling in de laatste decennia in vele steden aangetoond. Gemeenschappelijk vervoer neemt een sleutelpositie in.

Goed gemeenschappelijk vervoer in combinatie met de basisprincipes van 'Ruim Baan voor de Voetgangers' zijn wel een valabel alternatief: daardoor kan de leefbaarheid van Brussel verhogen en kan de mobiliteit voor iedereen verzekerd worden.

2. HOOFDPRINCIPE : DE VIJF MINUTEN REGEL

Goed gemeenschappelijk vervoer betekent dat elke Brusselaar op minder dan vijf minuten lopen van zijn deur een tram moet kunnen nemen, waar hij minder dan vijf minuten moet op wachten, waarmee hij op minder dan vijf minuten lopen van zijn bestemming aankomt en waarbij een eventuele overstap niet meer dan vijf minuten in beslag neemt.

KONKRETE EISEN

een fijnmazig net: een tramhalte op minder dan vijf minuten lopen van alle vertrekpunten en bestemmingen. Het is de algemene regel dat de invloedssfeer van een tramhalte 300 meter (of 5 minuten lopen) is. Metrostations liggen 500 tot 750 meter uit elkaar (de aanleg- en exploitatiekosten van een station liggen vanzelfsprekend een stuk hoger dan van een tramhalte). Ook de aanleg- en exploitatiekosten van een metrolijn liggen veel hoger dan van een tramlijn. Daarom kan en zal een metro nooit dezelfde fijnmazigheid kunnen bereiken als een tramnet, en eisen wij een bovengronds net.

Het 'van-deur-tot-deur' vervoersprincipe van de individuele auto kan gemakkelijker met trams en bussen benaderd worden, niet met een metro.

KOMMUNIKATIE : HALTE OP VERZOEK

komfort aan de halten: een uur-tabel (niet verborgen achter wie zit), bij de halte (niet aan de overkant van de straat), reële doorgangstijden. Het kaartje van het MIVB-net moet op een realistische en leesbare manier her-tkend worden.

groepering van haltes die in elkaars buurt liggen: bussen of trams die ofwel gedeeltelijk een gezamenlijk trajekt hebben, ofwel dezelfde eindbestemming, moeten dezelfde halte hebben - zodat je de tram of bus kan nemen die het eerst aankomt. Ook als het om verschillende maatschappijen gaat.

frequentie: de frequentie moet stevig verhoogd worden, vooral in de daluren, 's avonds en in het week-end. In de spitsuren een frequentie van 5 minuten, in de daluren 10 tot 12 minuten.

doorstroming: het gemeenschappelijk vervoer moet voorrang krijgen op het individueel auto-verkeer:

- lichtenbeïnvloeding aan de kruispunten, zodat het licht voor de aanrijdende tram automatisch op groen ver-springt;
- verkeersagenten moeten het ge-meenschappelijk vervoer voor-rang geven;
- waar mogelijk een vrije baan, waarbij de auto's in over-treding gesanktionneerd worden;

- vluchtheuvels, die ook tram-halte zijn, mogen niet links voorbij gereden worden door auto's en zeker niet als extra wachtstrook gebruikt worden aan verkeerslichten;
- linksafslaand autoverkeer mag een trambedding niet gebruiken als wachtstrook;
- geparkeerde wagens die trams of bussen hinderen, moeten zwaar beboet worden;
- trams of bussen moeten in het algemeen een bevoorrechte po-sitie hebben in het openbaar domein: niet onder de grond en niet "aan de achterkant van de wijken" rijden.

komfort op de tram: informatie op de tram over het trajekt en de overstapmogelijkheden, voldoende zitplaatsen, behoorlijke frekwen-tie zodat trams en bussen niet reeds volzitten bij de vertrek-halte.

promotie: de maatschappijen moe-ten in onderlinge samenwerking een promotiepolitiek voeren, zo-dat de mogelijkheden ervan voor iedereen gekend kunnen zijn. Er moet een eenvormig tarief komen; De dienstregeling, het gebruik en de eigen reglementen van het ge-meenschappelijk vervoer moeten op een eenvoudige en volledige manier aan de gebruikers en de potentiële gebruikers worden be-kend gemaakt.

planning: er moeten procedures worden uitgewerkt zodat de gebruikers betrokken worden bij het beleid en de evolutie van hun gemeenschappelijk vervoer.

De bereikbaarheid voor bezoekers en pendelaars is de laatste jaren goed verzorgd, vanaf nu moeten de budgetten voor gemeenschappelijk vervoer geherorienteerd worden ten voordele van de Brusselaars.

Dus de woonwijken moeten bediend worden en er moeten rechtstreekse verbindingen zijn tussen de verschillende woonwijken. Goede verbindingen met winkels, markten, hospitalen, scholen, ziekenhuizen, diensten... ook 's avonds en in het weekend met een behoorlijke frekwentie.

De bestaande metrolijnen moeten op een ernstige manier geëvalueerd worden wat betreft hun dienstverlening aan Brusselaars en wat betreft de exploitatie en de onderhoudskosten op langere termijn, in vergelijking met een bovengronds net dat funktioneert volgens onze VIJF MINUTEN REGEL. In funktie van deze kosten-baten-analyse moeten de beslissingen genomen worden over het behoud van het huidige metronet, over het geven van nieuwe bestemmingen aan metrostations en het niet meer gebruiken van sommige delen van metrolijnen.