



BEZWAARSCHRIFT IRIS 2

Het is vijf voor twaalf. Het verkeer in Brussel zal tegen 2015 volledig vastzitten met kwalijke gevolgen voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid. Bral vindt in het ontwerp gewestelijk vervoersplan IRIS 2 geen enkele garantie terug dat het autoverkeer tegen 2015 en zelfs 2020 (horizon van het plan) zal afnemen. Het plan is onsamenhangend en bevat geen duidelijke keuzes voor een duurzame mobiliteitspolitiek van de 21^{ste} eeuw.

Hieronder volgt het bezwaarschrift van de vereniging. Dit bestaat uit een onderdeel 'algemeen', dat slaat op de eerste drie hoofdstukken van het plan en een onderdeel 'opmerkingen per prioriteit', dat handelt over de negen actieprioriteiten die het plan naar voren schuift.

ALGEMEEN

- Ter herinnering: **het Gewestelijk Ontwikkelingsplan** stelde een becijferde doelstelling van **-20% autoverkeer** voorop tegen 2010 t.o.v. 1999 om tegemoet te komen aan haar verbintenissen in het kader van het Kyoto protocol. Deze doelstelling wordt niet gehaald, wat wij sterk betreuren.
- Het ontwerp IRIS 2 verschijnt **op het einde van de legislatuur**. Ondertussen hebben behoorlijk wat gemeentes¹ hun mobiliteitsplannen klaar en is er een beheerscontract met de MIVB. Het was logischer geweest mocht de Brusselse regering haar vervoersplan in het begin van de legislatuur hebben opgesteld. IRIS 2 heeft geen verordende kracht, dus de volgende regering kan het plan gemakkelijk in de vuilnisbak kieperen.
- Er ontbreekt **een kritische zelfanalyse** waarom IRIS 1 haar doelstellingen niet bereikt heeft. Bral had graag een antwoord gekregen op de vragen waarom de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer nauwelijks is toegenomen, waarom het gros van gewestelijke fietsroutes niet is gerealiseerd, waarom dat het Gewestelijk Express Net (GEN) nog niet op de sporen is en waarom Brussel nauwelijks is opgeschoten met de specialisatie van het wegennet. Zo'n kritische zelfanalyse lijkt ons onontbeerlijk om een degelijk nieuw plan op te maken. Ook voor de Brusselse bevolking die deelneemt aan het openbaar onderzoek is dit nuttig opdat ze het nieuwe mobiliteitsplan IRIS 2 beter naar waarde kan schatten. En dan de hamvraag: "Waarom zou het deze keer wel lukken?"
- Een groot deel van het probleem zit volgens Bral in de **bevoegdheidsversnippering** over de 19 gemeenten. Dit staat een

¹ Anderlecht, Molenbeek, Ukkel, Evere, Jette, Watermaal-Bosvoorde en Ganshoren.

krachtdadig en coherent mobiliteitsbeleid in de weg. Nochtans zijn experts het erover eens dat bevoegdheden zoals mobiliteit en ruimtelijke ordening beter overgeheveld worden naar het gewestniveau. In het hoofdstuk 'governance verbeteren' vinden we hier nauwelijks iets over terug. Zelfs geen voorzichtige aanzet om de verdeling bevoegdheden gewest- gemeenten te 'herbekijken'.

- Het IRIS 2-plan vertrekt vanuit **een brede waaier van intenties en plannen**. Voor het gros van deze plannen moeten nog middelen gezocht worden. Zeker nieuwe metrolijnen kosten handen vol geld. Wat als men niet de middelen vindt? Welke keuzes zal de Brusselse regering dan maken? Schematisch gesteld: zal het gaan om autotunnels of fietspaden, metrolijnen voor de internationale roeping van Brussel of meer trams voor de Brusselaars, ... ? Volgens Bral lijkt het er op dat het plan iedereen's vriendje wil zijn. Bral maant aan tot realisme en wil de Brusselse regering er aan herinneren dat met het budget van één kilometer metrolijn ongeveer 12 kilometer tramlijn kan gerealiseerd worden. Een vuistregel die de huidige Minister van Mobiliteit ook kent². En ook de Brusselaar roept om hogere frequenties voor het openbaar vervoer de ganse dag door zoals we laatst konden horen op een informatievergadering over IRIS 2 in het stadhuis van Brussel- Stad³.
- IRIS 2 vertrekt vanuit de stelling dat de vraag naar mobiliteit zal groeien, maar stelt zich hierbij niet de kritische vraag "welke mobiliteit" en hoe we die groei kunnen sturen en beheersen. **Mobiliteit beheersen doe je vooral door processen van ruimtelijke ordening**: verdichting, betere vermenging van functies, inrichting van openbaar vervoerslijnen voor de daadwerkelijke ontwikkeling van nieuwe stadsdelen (zoals bijvoorbeeld Neerpede en Tour & Taxis). Het hoofdstuk 'Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen' moet daarom prioriteit nummer 1 worden.
- We missen een prioriteit '**Relatie Brussel en haar hinterland**'. Brussel lijkt in het plan omgeven door een witte vlek. Brussel is geen eiland en daarom hadden we graag een hoofdstuk gezien waarin IRIS 2 voorstellen formuleert om de mobiliteit tussen Brussel en haar hinterland te verbeteren. Om dit vraagstuk op te lossen, is volgens Bral het GEN onvoldoende, de voorzichtige voorgestelde verlengingen van tramlijnen nét over de gewestgrens te licht bevonden, de intenties om de gewestelijke fietsroutes van Vlaanderen en Brussel te verknopen te voorzichtig. Over deze laatste vinden we nergens in het IRIS 2-plan een kaart terug om dit hard te maken. Daarnaast is Bral een vurige pleitbezorger van een communauté urbaine dat het midden houdt tussen modellen zoals we deze vinden in de regio Rijsel- Kortrijk of de regio Berlijn⁴.
- In het plan zit **een belangrijke capaciteitsverhoging voor het autoverkeer vervat**: introductie van een nieuwe type wijkverzamelweg 'collectoren van het type A', ondergrondse parkeerinfrastructuur, ondergrondse kruisingen op drukke kruispunten (Square de Trooz, Meiserplein,..) en vooral tunnels op

² <http://www.tbx.be/fr/Dossier/147/app.rvb> (1km de métro vaut 12 km de tram en site propre...)

³ <http://www.brusselnieuws.be/artikels/stadsnieuws/brusselaars-kritisch-over-mobiliteitsplan/?searchterm=IRIS%202>

⁴ zie ook http://www.brusselsstudies.be/PDF/NL_47_BruS11NL.pdf

belangrijke invals -en uitvalswegen. Experts⁵ zijn het erover eens dat capaciteitsverhoging slechts een tijdelijk positief effect heeft op congestie. Meer zelfs, de verbeterde doorstroming zal volgens diezelfde experts nieuw autoverkeer aanzuigen (cfr. discussie verbreding Grote Ring). Dit lijkt ons contraproductief met de IRIS 2 doelstellingen van -20% autoverkeer tegen 2020. Het is de vereniging een doorn in het oog dat de Brusselse Regering tunnels verkoopt aan de Brusselse bevolking onder het mom van verkeersveiligheid en leefbaarheid.

- Om deze 20% minder autoverkeer tegen 2020 te bereiken rekent Brussel op de invoering van **een slimme kilometerheffing**. Deze hefboom heeft Brussel zelf niet in handen. Als we denken aan de 10 jaar vertraging die het GEN al opliep, hebben we reden om ons zorgen te maken over de invoering van een slimme kilometerheffing tegen 2015. We missen een duidelijk stappenplan voor de invoering van de slimme kilometerheffing en een plan B als die slimme kilometerheffing er niet komt. Er zal immers nog serieus wat water door de Zenne moeten vloeien eer er een breed maatschappelijk draagvlak is voor zulke fiscale onontbeerlijke instrumenten. Als de slimme kilometerheffing er niet komt tegen 2015, blijven we dan gebukt gaan onder een niet te stuiten autodruk? Moet Brussel niet het heft in eigen handen nemen en een stadstol invoeren? Volgens Bral moet fiscale instrumenten tot de prioriteiten behoren. Het lijkt ons het enige paardenmiddel om de 20% minder autoverkeer te bereiken.
- Het IRIS 2-plan verwacht voor de **vermindering van de CO2-uitstoot** veel heil van de ontwikkeling van motortechnologie. Wij vinden deze verwachting te optimistisch. We hebben zelfs de indruk dat de Brusselse regering zich hier achter verschuilt om geen voluntaristische maatregelen te moeten nemen. Van de auto-industrie moet weinig verwacht worden om snel vooruitgang te boeken. Zij gaan immers fors op de rem staan om auto's te ontwikkelen die minder CO2 uitstoten. De milieubeweging (Greenpeace en Bond Beter Leefmilieu in het bijzonder) verwacht geen grote vooruitgang tot 2015. Momenteel is er in het Europees Parlement een stemming aan de gang voor CO2 uitstootnormen tegen de horizon van 2020. Zelfs als er dan scherpe normen uit de bus komen (minder dan 100g CO2 per kilometer) duurt het gemiddeld 10 jaar voor dat het ganse wagenpark vervangen is. Dan zijn we 2030. Voor meer info <http://www.transportenvironment.org> en <http://www.greenpeace.org/belgium/nl/campaigns/klimaat/transport>.
- Ook om de doelstellingen in verband met **luchtkwaliteit** te behalen, rekent het plan sterk op verbetering van de motortechnologie. Bral wijst er echter op dat we inzake **fijn stof** we een stagnering vaststellen sinds 2004. Als de trend van de 'verdieseling' van ons wagenpark zich verder doorzet, zal er zeker weinig winst geboekt worden. Het dient ook opgemerkt dat de EURO normen een theoretische benadering inhouden van uitstoot. Het gaat om uitstootwaarden in ideale rijomstandigheden. In een stedelijke context als Brussel bestaan er geen ideale rijomstandigheden. Bovendien speelt in Brussel volop het canyon-effect mee. In smalle straten blijft de vervuiling makkelijker hangen.

⁵ Gerenommeerde studiebureaus als Transport & Mobility en Stratec hebben al herhaaldelijke keren gewezen op het bestaan van een aanzuigeffect bij nieuwe wegeninfrastructuur (zoals in de discussie over de Grote Ring)

- Wat betreft **stikstofoxiden (NOx)** wille we wijzen op een rapport van de intergewestelijke cel leefmilieu IRCELINE. Daarin lezen we: “de NOx uitstoot van de nieuwste EURO-4 dieselwagens is in realistische rijomstandigheden niet veel lager dan EURO-1 wagens.”⁶ In datzelfde rapport lezen we dat de NOx concentraties in stedelijke meetstations niet meer dalen sinds de jaren 90.
- De EURO 6 norm voor diesels zal pas tegen 2014 worden ingevoerd. Een gunstige evolutie inzake NOx uitstoot tegen 2015 is daarom ongeloofwaardig. Bral verwacht daarom van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een ambitieuzere politiek om de Brusselaars uit de auto te halen. www.ireceline.be. Vooral op de korte afstanden.
- Gezien voorgaande, vragen wij dat de Brusselse regering **een degelijk milieueffectenrapport** opstelt dat bovendien verplicht is voor plannen van het genre IRIS 2.

OPMERKINGEN PER PRIORITEIT

Prioriteit 1: “Zachtere vervoerswijzen bevorderen”

- Bral juicht **het voluntaristisch fiets- en voetgangersbeleid** toe en schaaft zich volledig achter de voorgestelde actiepunten.
- Als flankerende maatregelen willen wij dat in Brussel **een lik op stuk beleid** komt waarbij politie snel en streng optreedt tegen gedrag dat de veiligheid van voetgangers en fietsers in het gedrang brengt, zoals snel rijden, parkeren in dubbele file, op trottoirs of fietspaden. Wij vinden deze doelstelling slechts op bescheiden wijze terug in prioriteit nummer 4.
- De intenties om **de gewestelijke fietsroutes Vlaanderen en Brussel te verknoep** worden in het plan te voorzichtig geformuleerd. We vinden nergens in het IRIS 2-plan een kaart terug om dit hard te maken.

Prioriteit 2: “Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken”

- Bral juicht de **forse capaciteitsverhoging** van openbaar vervoer toe, maar heeft tegelijkertijd reserves.
- Wij vragen ook **aantrekkelijke frequenties tijdens de WE, de daluren en 's avonds**. De groei van de mobiliteit beperkt zich immers niet tot de piekuren (loop op een zaterdag maar eens rond in de stad!) Twee sociologische tendensen bevestigen dit: flexibilisering van de arbeidstijd en het groeiend aantal vrijetijdsverplaatsingen. Een frequentie om de 10 minuten buiten de piekuren op alle lijnen is voor ons het minimum.
- We stellen vast dat **het nachtbusnet** niet is opgenomen in het plan.

⁶ 14/05/2008: Dalende NOx emissies - stagnerende NO2 concentraties in stedelijke omgeving : wat is er aan de hand? http://www.ireceline.be/~celinair/dutch/homenr1_java.html

- Bral vindt dat het plan geen duidelijke informatie verschaft over wanneer een metro gerechtvaardigd is en wanneer niet. De voorgestelde **metrolijnen** komen ons voor als politiek wensdenken. De kaart op p. 100 waarin de toekomstige metrolijnen worden geprojecteerd tegen de bevolkingsdichtheid van de Brusselse gemeenten doet ons zelfs besluiten dat metrolijnen richting Ukkel of langs Laag- Schaarbeek niet wenselijk zijn.
- Wij vinden het ongehoord dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tijdens het openbaar onderzoek van IRIS 2 een studie bestelt voor een **metro 'Noord' richting Bordet**, een essentieel onderdeel van het plan. Is het niet logischer om over zulke belangrijke infrastructuurwerken een debat te voeren in het kader van IRIS 2 en dus de resultaten van het openbaar onderzoek af te wachten? Deze werkwijze is de Brusselse bevolking voor voldongen feiten plaatsen.
- **De bediening van Delta en Josaphat** laat men in het plan buiten beschouwing. Het argument dat voor deze strategische gebieden geen richtschema voor bestaat is onaanvaardbaar. Iedereen weet dat deze zones ontwikkeld zullen worden en extra verplaatsingen met zich zullen meebrengen. Ook voor Schaarbeek Vorming bestaat momenteel nog geen richtschema terwijl er in het plan wel al een metrolijn naar het gebied wordt voorgesteld.
- Het plan is volledig op maat gesneden van de MIVB. De buslijnen van **De Lijn en TEC** zijn onbestaande in het plan. Nochtans gaat het hier om erg belangrijk lijnen op de oude steenwegen, die het hinterland met het hart van Brussel verbinden.
- We hadden meer ambitie verwacht wat het doortrekken betreft van de **tramverbindingen naar de Vlaamse Rand**. Nochtans zou deze aanvullend kunnen werken op het spoorwegnetwerk van het GEN.
- In het verleden was er meermaals sprake van '**vertramming/trammification**' van succesvolle buslijnen 71, 96 of 88. Deze zijn niet meer terug te vinden in het plan. Wij betreuren dit. Buskwaliteit kan niet op tegen tramkwaliteit. De vertramming vermindert ook de uitstoot van fijn stof en lawaai. De optie van 'vertramming' is echter wel terug te vinden in het nieuwe beheerscontract van de MIVB. Vanwaar deze tegenstrijdigheid?
- Wij herinneren er aan dat momenteel een studie loopt die **het GEN -aanbod** voor de toekomst zal vastleggen. Op basis van deze studie zullen beslissingen genomen worden over haltes, frequenties en lijnvoering. Wij zijn er net zoals IRIS 2 van overtuigd dat het GEN belangrijk is voor intra-stedelijke verplaatsingen. Wij vragen aan de Brusselse regering om bij de NMBS en de Federale Overheid te pleiten voor zo veel mogelijke haltes in Brussel met oog voor kwaliteit én aantrekkelijke frequenties de hele dag en alle dagen van de week (kwartierdienst!).
- Zie ook opmerkingen bij 'algemeen' over prioriteiten en financiering van het plan.

Prioriteit 3: “Rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen”

- Wij onderschrijven de ambities om het **carsharing**- programma uit te breiden naar alle wijken van Brussel.
- Wij staan volmondig achter de acties om **de taxi** uit te spelen als een belangrijke vervoersmodus in een duurzame mobiliteitspolitiek.
- Aanvullend op het carsharing programma van Cambio kunnen initiatieven zoals **particulier autodelen** ondersteund worden vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In steden zoals Gent en Antwerpen is dit een succesverhaal. Zie www.autodelen.net voor meer info.
- In het onderdeel mobiliteitsplannen, “Iedereen bij de mobiliteit betrekken”, missen we een artikel over **gemeentelijke mobiliteitsplannen**. Meer dan de helft van de Brusselse gemeenten heeft nog geen mobiliteitsplan. De opstelling van een mobiliteitsplan is een gelegenheid par excellence om de bevolking te betrekken bij een duurzame mobiliteitspolitiek. Bral en IEB hebben hiertoe in het verleden initiatieven ontwikkeld in Anderlecht, Evere en Jette⁷. Ook de participatie initiatieven in Schaarbeek verdienen navolging⁸.
- Wij pleiten voor meer **Autoloze Zondagen**. Een autoloze dag op 365 is veel te weinig.

Prioriteit 4: “Een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen”

- Bral betreurt de stap achterwaarts van het Gewest inzake **specialisatie van het wegennet**. Sluipverkeer lijkt te worden beschouwd als een fataliteit. Wij vinden de introductie van een nieuw type wijkverzamelweg onaanvaardbaar. Dit komt neer op een gedoogbeleid ten aanzien van sluipverkeer. Het argument dat een te strenge toepassing van de specialisatie zou leiden tot een overbelasting van de grote assen vinden wij een zwaktebod. Reden te meer om werk te maken van een beleid dat het aantal autoverplaatsingen beperkt. Heel wat van die wijkverzamelwegen liggen bovendien op gewestelijke (of gemeentelijke) fietsroutes. Dat is nog een reden om die wegen te beschermen, de leefkwaliteit in de wijken te versterken en extra autoverkeer onmogelijk te maken.
- In dat verband dient opgemerkt te worden dat volgens een onderzoek van het studiebureau BRAT het gros van het **sluipverkeer** wordt veroorzaakt door de Brusselaars zelf. Brusselaars grijpen snel naar de auto voor korte verplaatsingen minder dan 5 km (meer dan 50%). IRIS 2 lijkt dit gedrag van de Brusselaars te bestendigen door de introductie van nieuwe wegen voor doorgaand verkeer. IRIS 2 moet volgens Bral deze korte verplaatsingen met de auto juist ontmoedigen.
- Bral vindt de plannen om **tunnels** te graven onaanvaardbaar. Een en ander gebeurt onder het mom van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zoals hierboven gesteld zullen deze doorstromingsbevorderende maatregelen nieuw autoverkeer aanzuigen, wat tegenstrijdig is met de vooropgestelde doelstelling om het autoverkeer te beperken. Tunnels op invalswegen zijn ook tegenstrijdig met het

⁷ zie bijvoorbeeld <http://www.agora-urba.be/NL/deplacements/ParticipationMobilite.htm>

⁸ Zie ook www.schaarbeekmobiliteit.be

Gewestelijk Ontwikkelingsplan (Gewop) dat net voorstelt om de capaciteit van de invalswegen af te bouwen parallel met de ontwikkeling van het Gewestelijk Expres Net (GEN) als begeleidende maatregel⁹. Is het Gewop een vodge papier? Nu dat er een duidelijke kalender bestaat voor de indienststelling van het GEN wordt het ook tijd om een duidelijke kalender op te stellen voor de begeleidende maatregelen van het GEN.

- Op p. 48 van bijlage 8 lezen we dat “IRIS 2 een gematigde verhoging van de capaciteit van **Grote Ring rond Brussel** aanvaardt, zodat de wegen van het Gewest niet langer als by-pass van de Ring worden gebruikt”. Dit kan wel kloppen, maar laat buiten beschouwing dat een verhoging van de capaciteit ook een aanzuigeffect genereert op nieuw autoverkeer. Meer baanvakken zuigen meer auto's aan en binnen enkele jaren staat het verkeer op de Brusselse ring opnieuw stil met hetzelfde pervers effect van sluipverkeer op de wegen van het Gewest. Bovendien stellen wij vast dat het IRIS 2-plan de toegang van Brussel voor de auto wil vergemakkelijken. Het plan staat bol van plannen voor autotunnels op de voornaamste invalswegen. Als het Gewest wil zorgen dat gewestwegen niet langer gebruikt worden als sluipwegen, dan kan ze dus beter de wegcapaciteit verminderen op invalswegen (zie ook puntje hierboven).
- We stellen **een overaanbod van wijkverzamelwegen** vast in de kantoorwijken (Noordwijk, Europawijk) hoewel het openbaar vervoer deze wijken al goed bediend.
- Wij missen een reflectie over **stadspoorten** op de invalswegen in Brussel. Een stadspoort heeft een voorname rol te spelen aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Stadspoorten kennen we nu al op de Vorsterielaan in Watermaal- Bosvoorde en de Stallelaan in Ukkel. Zij geven het inkomend pendelverkeer het signaal dat ze een stedelijke agglomeratie betreden en hun gedrag moeten aanpassen en kalmer moeten rijden . Ze geven zelfs het signaal om de auto aan de kant te laten staan en het openbaar vervoer te nemen. Of om het met de woorden van Charles Picqué te zeggen: « *matérialiser les limites de Bruxelles et donc du territoire à densifier pour qu'il retrouve son caractère spécifiquement urbain [...], diminuer la pression automobile, l'un des facteurs de fuite de la ville ; il convient pour ce faire de réduire la vitesse, la part d'emprise au sol réservée à l'auto par rapport aux autres moyens de déplacement, et aussi, de diminuer le nombre d'autos entrantes [...]* Enfin, ces portes doivent donner une image engageante de la ville et inciter à venir y vivre, pour contribuer au repeuplement de Bruxelles, facteur obligé de survie financière de la Région».¹⁰

Het IRIS 2-plan gaat de hele andere kant uit. Door tunnels op de belangrijkste invalswegen zoals onder de Belliardstraat, de tunnel op de Leopold III-laan, de tunnel in het verlengde van de E411 gooit ze de rode loper uit voor de automobilist.

Prioriteit 5: “Een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid”

- Bral juicht het **gewestelijk parkeeragentschap** toe en het toepassen van de GSV-parkeernormen op de bestaande kantoorgebouwen.

⁹ <http://www.gewop.irisnet.be/NL/priorites/priorite08.htm#7>

¹⁰ Ville et Habitants, magazine van Inter Environnement Bruxelles, maart 1991, p. 10

- De ambities om **het parkeeraanbod voor kantoren** te ‘downsizen’ in het kader van de herziening van milieuvergunningen moet aangevuld worden met een stappenplan om dit hard te maken.
- Wij herhalen ons **bezwaar tegen de minimumnorm van één parkeerplaats per woning** in nieuwbouwprojecten in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening. Deze norm verplicht de Brusselaar tot de aanschaffing van een auto.
- Wij hebben sterke reserves bij de bouw van **nieuwe ondergrondse parkeerinfrastructuur**. Dit is voor ons enkel aanvaardbaar als hier tegenover een evenredige schrapping van bovengrondse parkeerplaatsen staat. Ook lijkt dit in te gaan tegen de ambities van het carsharing programma, dat er net op gericht is om de auto rationeler te gebruiken en het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen.
- Wij manen het Gewest aan tot bescheidenheid wat het programma van **16.000 transitparkeerplaatsen** betreft. Pendelaars moeten aangespoord worden om zo veel mogelijk stroomopwaarts hun auto achter te laten. Liever kleine overstapparkings bij de GEN- stations dan grote transitparkeerplaatsen in de Brusselse binnenrand. Het precieze aantal transitparkeerplaatsen moet in het licht van de plannen in Vlaanderen en Wallonië bekeken worden. Vlaanderen zou eind dit jaar haar nieuw mobiliteitsplan bekendmaken.

Prioriteit 6: “Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen”

- Bral staat volledig achter de ambities om **ruimtelijke ordening** en mobiliteit beter op elkaar af te stemmen.
- Zoals eerder gesteld moet dit **prioriteit nummer 1** worden.
- Als het Gewest deze prioriteit meent, moet ze dringend werk maken van stadsdelen die momenteel in volle ontwikkeling zijn (zoals Tour & Taxis) door **hoogwaardig openbaar vervoer** te laten bedienen. Deze bediening moet er komen vóór de ontwikkeling zelf. Zodat het aantal parkeerplaatsen tot een minimum wordt beperkt (GSV) en de gebruikers van de site gelijk de gewoonte nemen om er met het openbaar vervoer naar toe te gaan.

Prioriteit 7: “Realtime beheer en informatie rond mobiliteit”

- Bral ondersteunt het actieprogramma van deze prioriteit en meerbepaald de oprichting van **een verkeerscentrum voor de gehele GEN- zone**.

Prioriteit 8: “Logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren”

- Bral ondersteunt de oprichting van stedelijke verdeelcentra, plaatselijke verdeelcentra, het weren van grote vrachtwagens uit de wijken en het maximaal uitspelen van vervoer per water en per spoor.
- Maar wij plaatsen grote vraagtekens bij de inplanting van het stedelijk verdeelcentrum **het BILC**. Het plan gaat er vanuit dat dit BILC er komt op Tour &

Taxis terwijl er nog geen vergunning is verstrekt. Meer zelfs, er is zopas een effectenstudie gevraagd. Wij vinden dat zulke verdeelcentra moeten ingeplant worden op locaties die multimodaal transport mogelijk maken en dus goed ontsloten zijn door spoor- en waterweg. Dat zijn voordelen die bijvoorbeeld wel gelden voor Schaarbeek-Vorming.

- Het IRIS plan stelt **Industrie Route Noord** voor om het vrachtwagenverkeer te kanaliseren. Deze route loopt langs de Vilvoordesesteenweg en de Vilvoordselaan. Een nieuwe schakel zal gecreëerd worden tussen de Vilvoordselaan en de Woluwelaan. Deze route mag onder geen beding een nieuwe invalsweg tot centrum Brussel worden. IRIS 2 bevestigt deze voorwaarde maar voert nergens aan hoe ze dit zal beletten.
- Wij missen **innovatieve ideeën in het logistieke onderdeel**. Zo gebruikt Amsterdam vrachttrens en rijden er in Parijs zelfs vrachtfietsen rond. Deze laatste kunnen een rol spelen in de laatste schakel van de bevoorradingsketen.

Prioriteit 9: “De governance verbeteren”

- Zie “algemene” beschouwingen.

Conclusie

IRIS 2 is geen geloofwaardig plan. Het is onsamenhangend, bevat geen duidelijke keuzes en wij vinden geen enkele garantie terug dat het autoverkeer zal dalen tegen 2015 en 2020.

Wij vragen aan de Brusselse regering om de maatregelen die de capaciteit voor de auto verhogen uit het plan te halen (tunnels, nieuwe wijkverzamelwegen ondergrondse parkings,..) Dat Brussel haar mobiliteit plant en stuurt in plaats van ondergaat (ruimtelijke ordening en fiscale instrumenten), werk maakt van een doortastende samenwerking met de naburige gewesten en orde op zaken stelt in haar institutionele huishouding (mobiliteit en ruimtelijke ordening op gewestniveau).

Alleen zo kunnen we de Brusselaars een aangename woonomgeving garanderen tegen 2020 zodat stadslucht werkelijk vrij (en schoon) maakt.

Brusselse Raad voor het Leefmilieu, november 2008
Contact: Ben Bellekens, 02/217.56.33, ben@bralvzw.be