EEN NIEUWE AMBITIE VOOR HET OPENBAAR STADSVERVOER EN DE ONTWIKKELING VAN BRUSSEL

# CITYVISION

## OF HOE MET MINDER MIDDELEN VEEL BETER DOEN DAN DE “METROVISIE” VAN DE MIVB

Luc Lebrun, Vincent Carton, Michel Hubert et al.[1]

23 oktober 2009

Cityvision wordt gesteun door het  platform **SMoB (Sustainable Mobility in Brussels)**, Het platform is een samenwerkingsverband van milieu, mobiliteits en bewonersverenigingen: **Association des comités de quartiers ucclois (Acqu), Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU), Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Comité de défense des habitants de Bruxelles-centre, Comité de défense de l'Altitude Cent (CODA), Comité Longchamps-Messidor, Fietsersbond, Friends of the Earth Belgium, Gracq-les cyclistes quotidiens, Gezinsbond, Inter-environnement Bruxelles (IEB), Ligue des familles, NoMo-Autrement mobile, TreinTramBus, Wolu-interquartiers, 4X4 Info.**

Andere organisaties zoals het **Regionaal comité van de CSC, het collectief Disturb en ACW Brussel** steunen de oriëntaties van het document. Andere verenigingen zullen worden uitgenodigd de tekst te steunen. Zo willen we het debat over de organisatie van het openbaar stadsvervoer in Brussel nieuw leven in blazen.

# SAMENVATTING

## 1. WAAROM EEN ALTERNATIEF VOOR DE "METROVISIE" VAN DE MIVB?

"De nieuwe metro zet Brussel in beweging". Zo luidde de slogan die op 4 april laatstleden gelanceerd werd bij de ingebruikname van de "nieuwe" Brussels metro. De plechtige opening van het Weststation en de reorganisatie van het metronet werden door de MIVB-directie voorgesteld als de kers op de taart van verschillende jaren "herstructurering" van het tram-, bus- en metronet en als het begin van het tijdperk van "metrovisie" [2]. Eindelijk kon men binnen die visie beginnen te denken aan uitbreidingen van het bestaande metronet.

### Waaruit bestaat "metrovisie"?

Schematisch gezien komt het erop neer dat enkele "hoofdlijnen" worden aangevuld met aanvoerlijnen en vervolgens met lokale lijnen. Volgens dat schema start de reiziger zijn traject op een lokale lijn, stapt hij over op een aanvoerlijn en zet hij zijn reis verder tot hij aansluiting krijgt met een hoofdlijn van het metronet. Men kan dat vergelijken met kleine beekjes die uitmonden in rivieren die op hun beurt uitmonden in nog grotere rivieren. "Metrovisie" ligt aan de basis van het huidig vervoersbeleid en moet volgens de voorstanders in de toekomst verder geconcretiseerd worden met metrolijnen eerst in het noorden richting Schaarbeek, vervolgens in het zuiden richting Ukkel en ten slotte in het oosten doorheen Elsene en de Europese wijk.

### Wat betekent dat in de praktijk voor de reizigers?

Een onwaarschijnlijk groot aantal overstappen. Het gemiddelde traject dat in Brussel wordt afgelegd, is 4,5 km lang, maar de totale wachttijd is onevenredig lang en soms zelfs langer dan de rittijd. In mei 2005 maakte de MIVB een analyse van het aantal directe verbindingen en de trajecten met 1, 2 of 3 overstappen tussen 27 belangrijke plaatsen. Hieruit blijkt dat na de herstructurering van het tram- en busnet (juli 2005) slechts 13% van de verbindingen rechtstreeks is, 72% één keer overstappen en 15% zelfs twee of meer keer overstappen vereist. Reizigers hebben niet alleen een hekel aan tijdverlies, maar ook aan overstappen tussen het tram-, bus- en metronet. Vooral personen met beperkte mobiliteit (bejaarden, ouders met kinderen, reizigers met bagage of boodschappen, gehandicapten enz.) zijn slachtoffers. Hierdoor valt beter te begrijpen dat het openbaar vervoer weinig succes heeft in Brussel (amper 30% marktaandeel tijdens de spitsuren, minder dan 10% in vele andere gevallen[3]).

### Wat is de oorsprong van die "metrovisie"?

Aanvankelijk was de "metrovisie" een reactie van de MIVB op haar onvermogen om voor regelmaat op haar lijnen te zorgen – waartoe ze verplicht is door haar beheerscontract met het Gewest. Op een groot aantal lijnen zitten de voertuigen immers vast in opstoppingen waartegen veel gemeenten weinig ondernemen en waar ook het Gewest zelf amper iets aan doet. Het toespitsen van de middelen op enkele "hoofdlijnen" is dus in de eerste plaats een poging van de MIVB om de prestaties te verbeteren op de delen van het net waar ze wel vat op heeft,

voornamelijk de metro en de tram in eigen baan. Daarna staat “metrovisie” ook voor intens lobbywerk van de MIVB om de uitbreiding van het metronet weer op de (politieke) agenda te zetten. Dit tot grote tevredenheid van een aantal interne ingenieurs die gefrustreerd zijn omdat ze sinds de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 1989 geen grootschalige ondergrondse werken meer hebben kunnen uitvoeren.

**Waarom is “metrovisie” niet de oplossing voor Brussel?**

Omdat het metronet in Brussel veertig jaar geleden werd aangelegd en het vandaag amper 20% van de bevolking van de hoofdstad rechtstreeks bedient. De herstructurering van het tram- en busnet heeft de verplaatsingsomstandigheden in Brussel niet verbeterd. Wel integendeel, de gemiddelde trajectduur van deur tot deur is langer geworden. Want noch de trams noch de bussen noch de metro’s rijden vandaag sneller - in het algemeen rijden ze trager - en er is bovendien een groot aantal aansluitingen bijgekomen.

**Waarom een nieuwe ambitie en een andere visie voor het openbaar vervoer in Brussel?**

Omdat we niet nog eens veertig jaar kunnen wachten en miljarden euro’s pompen in halve oplossingen. Omdat de “metrovisie” van de MIVB de totale reistijd (van deur tot deur) - de belangrijkste factor voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer - voor de meeste reizigers niet zal verkorten. Omdat de “metrovisie” riskant is, zowel op financieel vlak (in een periode met een zwaar overheidstekort) als op technisch vlak (voorbeelden uit het buitenland, zoals Keulen, tonen aan dat onvoorzienbare problemen de werken met meerdere jaren kunnen vertragen). Omdat het mogelijk is om veel beter en sneller te werk te gaan. Omdat de verkeersomstandigheden in Brussel verslechterd zijn sinds de herstructurering van het openbaarvervoersnet Omdat verschillende gemeenten vandaag bereid zijn écht te werken aan een duurzame mobiliteit. Omdat de middelen die worden uitgetrokken voor het openbaar vervoer niet alleen ingezet moeten worden voor het mobiliteitsbeleid, maar ook om een visie op ruimtelijke ordening en op sociale en stedelijke cohesie tot stand te brengen. Omdat het Gewest die visie en dat beleid moet uitstippelen voordat het een beslissing neemt die gevolgen op lange termijn kan hebben (zoals het verlengen van metrolijnen of het aankopen van een bepaald type rollend materieel). Omdat de nieuwe regering beslist heeft dat het tram-busplan moet worden herzien “om het aantal overstappen zoveel mogelijk te beperken en de bediening van de wijken te verbeteren”[4] en zulks niet mogelijk is zonder een radicale wijziging in de visie op het Brussels vervoerssysteem.

Vandaag moet men streven naar een mobiliteit die iedereen het recht garandeert om zich in Brussel te verplaatsen in optimale omstandigheden (snelheid, regelmaat, comfort, ...) met eerbied voor het leefmilieu (klimaatveranderingen) en de stedelijke omgeving (geluidsoverlast, luchtverontreiniging, kwaliteit van de openbare ruimte, ...). Dit alles moet kaderen in een

langetermijnvisie op de verdere ontwikkeling van de stad.

In 2005 aanvaardde het Brussels Gewest na lange besprekingen het plan voor de herstructurering van zijn tramnet. Die herstructurering kon volgens de toenmalige adjunct-directeur-generaal van de MIVB Steven Vanackere (thans vice-premier in de federale regering), echter enkel gebeuren op voorwaarde dat de lijnen die de Noord-Zuidtunnel van de premetro niet mochten gebruiken (wegens hun gebrek aan regelmaat), dat wel zouden mogen doen van zodra hun bovengrondse prestaties verbeterden. Nog altijd slechts twee van de vijf oorspronkelijke lijnen maken gebruik van de tunnel.

Die filosofie en dat engagement moeten vandaag weer de bovenhand krijgen. Er moet vastberaden een plan voor de ontwikkeling van het openbaar stadsvervoer worden uitgevoerd dat rekening houdt met het bestaande ondergrondse net en dat de exploitatie ervan optimaliseert door rekening te houden met de verplaatsingen van de gebruikers in de stad en dat net aan te sluiten op andere vervoersnetten.

Wij vragen aan de politiek verantwoordelijken om snel werk te maken van de alternatieve visie die we hier schetsen. Een visie die de stad, zijn inwoners, werknemers, winkels, bedrijven en het cultureel en sociaal leven opnieuw centraal zet.

## ONS VOORSTEL VOOR EEN BETER BRUSSELS OPENBAAR STADSVERVOER: “CITYVISIE”

### Waaruit bestaat ons voorstel?

Eerst moeten de bestaande metro- en premetrotunnels optimaal benut worden door ze te gebruiken voor lijnen die vanuit alle hoeken van de stad rechtstreeks leiden naar de belangrijkste knooppunten van de hoofdstad (centrum, bovenstad, grote stations, kantoorwijken). Dat is mogelijk met a) een lichte metro die compatibel is met de bestaande zware metro (die zou blijven bestaan), zoals in Amsterdam of Frankfurt, en met b) een semi metro formule met klassieke trams die bovengronds op eigen banen en (op bepaalde stukken) in tunnels rijden[5]. Ons voorstel beoogt een fijnmaziger netwerk met rechtstreekse verbindingen tussen de belangrijkste knooppunten van de stad.

Ons net bestaat uit 24 lijnen die rond 6 hoofdassen worden opgebouwd. Die lijnen komen samen naarmate ze de polen van de stad naderen, omdat dat strookt met de richting van bestaande verplaatsingsstromen. “Cityvisie” berust dus op een boomstructuur met een evenwichtige dekking van het Brusselse grondgebied in plaats van op een verkapt netwerk bestaande uit hoofdlijnen, aanvoerlijnen en lokale lijnen Zo kan men 1) de rechtstreekse verbindingen tot stand brengen, 2) een aantrekkelijke frequentie in de eerste kroon en in

het centrum garanderen zonder middelen te verspillen in de tweede kroon en 3) de vereiste capaciteit waarborgen naargelang de bestemming.

**Wat brengt ons voorstel met zich mee?**

Op ons net zouden adequate voertuigen ingezet moeten worden, wat kleine technische ingrepen vereist om de ontwerpfouten uit het verleden (hoge perrons in de metro, trams die in de twee richtingen rijden...) recht te zetten. Die ingrepen zijn perfect uitgevoerd in buitenlandse steden waar dezelfde fouten (Amsterdam, Rotterdam, Frankfurt, ...) moesten worden gecorrigeerd. Ons voorstel veronderstelt dat er ook extra inspanningen worden geleverd om de snelheid en regelmaat van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren door ze daadwerkelijk voorrang te verlenen op het autoverkeer: eigen banen, voorrang aan de verkeerslichten, lokale doorstromingsmaatregelen. In een zeer groot aantal Europese steden (in (Zwitserland, Duitsland, Frankrijk en Nederland) is dat het geval. Zelfs in een stad als Marseille, waar de positie van de auto onaantastbaar leek, heeft de nieuwe tramlijn zijn heerschappij over de openbare ruimte gedeeltelijk doorbroken. Waarom zou dat niet in Brussel kunnen?

**Waarom is ons voorstel toegespitst op de metro en traminfrastructuur?**

Omdat  het railwegennet centaal staat in de “metrovisie” van de MIVB en er op dat gebied binnenkort een reeks belangrijke beslissingen zullen moeten worden genomen. Beslissingen die grote gevolgen voor de toekomst hebben,.Ons voorstel houdt echter ook rekening met het GEN, dat bepaalde verplaatsingsbehoeften binnen Brussel moet vervullen (voornamelijk van het noorden naar het zuiden), althans indien de Brusselse regering erin slaagt haar stempel op de lopende onderhandelingen te drukken.

Kortom, onze hoofdstad zou met een gecoördineerd bus- en tramnet (MIVB, De Lijn en TEC), dat eveneens rekening houdt met de behoeften van de Rand, beschikken over een volledig en coherent openbaarvervoersnet. Een vervoersnet met een geïntegreerde tariefstructuur dat de gebruikers snel ter bestemming brengt, omdat ze niet meer hoeven over te stappen en daardoor enorm veel tijd winnen.

**Is ons voorstel efficiënter voor de reiziger?**

Ongetwijfeld! Dit voorstel – dat geamendeerd kan worden op voorwaarde dat basisprincipes niet worden geschonden – bestaat uit 23 spoorlijnen waarvan 2 metrolijnen, 4 lichte-metrolijnen, 6 semi-metrolijnen en 11 tramlijnen.  Dit voorstel moet worden vergeleken met de huidige situatie, namelijk 24 spoorlijnen, waaronder 4 metrolijnen, 5 semimetrolijnen en 15 tramlijnen. Het grote verschil is dat ons voorstel de continuïteit van de verplaatsingen van de reizigers garandeert (gemiddelde tijdwinst van 20 tot 25%) en een groter grondgebied bedient (met inbegrip van de ontwikkelingsgebieden van de stad zoals Tour & Taxis).

**Is ons voorstel economisch haalbaar?**

Ja! De investeringen in infrastructuur zouden ongeveer 600 miljoen euro bedragen voor het 'hart' van het net (ongeveer 55 km nieuwe spoorwegen). Het zou oneerlijk zijn om met die investeringen geen rekening te houden (cf. de berekeningen van de MIVB om de rendabiliteit van het metronet te "bewijzen") omdat het Gewest of de federale Staat via Beliris (wat vrij onzeker is in de huidige omstandigheden) ze voor hun rekening zouden nemen. Voor de prijs van een metrolijn die minder dan 10 km lang is, zou men hier een volledig en efficiënt spoornet hebben.

Wat het rollend materieel betreft, zijn de marginale kosten van het project nagenoeg nul. De exploitatiekosten zouden evenmin hoog oplopen, rekening houdend met de rendabiliteit van de nieuwe lijnen. Vooral in vergelijking met bepaalde lijnen, met name buslijnen, die vandaag grotendeels onderbenut zijn, omdat ze weinig efficiënt zijn.

**Hoeveel tijd zou er nodig zijn om ons voorstel uit te voeren?**

Ons voorstel kan worden uitgevoerd in tien jaar, met al tastbare resultaten na afloop van deze regeerperiode. Er zouden zeker niet minder arbeidsplaatsen worden gecreëerd dan bij de aanleg van zware metrolijnen. Daarenboven zou er financiële ruimte zijn voor andere investeringen in mobiliteit en voor de andere prioriteiten van Brussel (huisvesting, opleiding, inrichting van de hefboomgebieden, ...). Zo'n beleid zou weliswaar minder «in het oog springen» en zou politieke moed vereisen om de openbare ruimte opnieuw in te richten. Weliswaar soms in het nadeel van de auto, maar het zou ten goede komen aan alle wijken en inwoners. Terwijl de zware metro enkel positieve gevolgen heeft voor een kleine corridor en het probleem van verkeerscongestie niet oplost. Brussel, de hoofdstad van Europa, zou dan eindelijk een voorbeeld kunnen zijn op het vlak van mobiliteitsbeleid.

## ENKELE POLITIEKE VOORWAARDEN VOOR DE REALISATIE VAN ONS VOORSTEL

Men vraagt zich soms af wie op wie toezicht houdt in de betrekkingen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn vervoersmaatschappij, de MIVB. Het Gewest slaagt er tot nu toe namelijk niet in om een eigen mobiliteitsvisie en -beleid uit te stippelen en op te leggen aan de MIVB, de exploitant. Daarvan getuigt de moeilijke bevalling – of miskraam – van het nieuw gewestelijk vervoersplan, het Irisplan 2.

**De eerste voorwaarde** om uit de impasse te geraken waarin het openbaar vervoer in Brussel zich momenteel bevindt, is dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet langer slaafs de MIVB volgt: de beleidsmakers moeten volledig onafhankelijk hun eigen mobiliteitsvisie en -beleid uitstippelen. De rol van de MIVB is natuurlijk niet die van een uitvoerder zonder meer. Als

partner van het Gewest is het echter niet haar opdracht om de fundamentele keuzes in het stedelijk beleid in de plaats van het Gewest te maken.

**De tweede voorwaarde** is dat het Gewest zijn verantwoordelijkheden op zich neemt om zo te kunnen voldoen aan de vraag om de verplaatsingen in Brussel te verbeteren en om de sociale, economische, ecologische en andere uitdagingen aan te pakken. Dat veronderstelt dat 1) mobiliteit een centrale plaats krijgt in het stedelijk beleid, 2) er zeer snel een toekomstvisie[6] wordt uitgestippeld waarbij iedereen gebaat is, een visie die de toekomstige generaties niet opzadelt met de gevolgen van een gewaagde beleidskeuze zoals de “metrovisie” van de MIVB, 3) er geen beslissingen worden genomen die de toekomst hypothekeren (Bvb. de aankoop van nieuwe metrostellen voor de zware metro in plaats van de lichte metro, of afzien van een aansluiting aan het Albert-station op andere vervoersnetten).

**De derde voorwaarde** is dat men niet te lang mag talmen. Het is namelijk mogelijk om tegen het einde van de nieuwe regeerperiode (2014) een groot aantal tastbare resultaten te boeken: de herinvoering van afgeschafte lijnen; de ingebruikname van nieuwe lijnen en stukken die de puzzel vervolledigen; de rittijden voor een groot aantal reizigers al inkorten). Vanaf dan zullen de latere beslissingen geen problemen meer opleveren, omdat iedereen dan voorstander zal zijn van de “cityvisie” (zie de Franse dynamiek rond de tramlijnprojecten - in Montpellier bijvoorbeeld ijveren de gemeenten en inwoners ervoor dat de tram bij hen passeert). De volgende vijf jaar zal dan de rest van het net geïmplementeerd kunnen worden. De materiële onmogelijkheid om alle projecten tegelijk uit te voeren zal meer gewicht in de weegschaal leggen dan de budgettaire beperkingen, aangezien het budget veel kleiner is dan dat voor de “metrovisie” van de MIVB.

**De vierde voorwaarde** is dat er een echt gewestelijk beleid wordt gevoerd. Mobiliteit is immers een aangelegenheid die volgens iedereen het best op gewestelijke - en zelfs grootstedelijke - schaal wordt aangepakt. De medewerking van de gemeenten is daarbij essentieel. Om de prestaties van de bovengronds rijdende trams en bussen te verbeteren, zou de verhoging van de reissnelheid de gemeenten financieel voordeel moeten kunnen opleveren in het kader van de betrekkingen van het Gewest met de plaatselijke besturen. De snelheidswinsten zouden in euro worden geëvalueerd en bijvoorbeeld fiftyfifty verdeeld worden tussen de betrokken gemeente en de MIVB[7].

## VOORBEELDEN VAN TIJDSWINST

| n° | As | Modus | Herkomst | Bestemming | Totale reistijd | | | | Snelheid | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | actueel[8] | | cityvision | | gemiddeld verschil in % | |
| | | | | | min | max | min | max | | |
| 1 | 6 | T | Luxemburg | Beurs | 12 | 14 | 9 | 10 | -27% | 37% |
| 2 | 6 | T | Thurn & Taxis | Centraal Station | 14 | 18 | 11 | 13 | -25% | 33% |
| 3 | 6 | T | Woluwe (halte) | Luxemburg | 20 | 24 | 14 | 16 | -32% | 47% |
| 4 | 2 | ML | UZ Brussel | Rogier | 28 | 28 | 12 | 13 | -55% | 124% |
| 5 | 1 | M | Bockstael | De Brouckere | 15[9] | 19 | 14 | 14 | -18% | 21% |
| 6 | 1 | ML | Westland | Kunst-Wet | 26 | 34 | 17 | 19 | -40% | 67% |
| 7 | 3 | SM | Wielemans | Noord | 15[10] | 21[11] | 14 | 16 | -17% | 20% |
| 8 | 3 | SM | Liedts | Zuid | 16[12] | 18[13] | 12 | 13 | -26% | 36% |
| 9 | | T | Koning | Rogier | 13 | 17 | 7 | 8 | -50% | 100% |
| 10 | | SM | Ukkel (De Bue) | Beurs | 23[14] | 30[15] | 17 | 21 | -28% | 39% |
| 11 | | T | ULB | Centraal Station | 17 | 28[16] | 17[17] | 20[18] | -18% | 22% |

## NOTEN

1. Luc Lebrun is deskundige in mobiliteit en oud- directeur van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vincent Carton is burgerlijk ingenieur, stedenbouwkundige en auteur van verschillende studies over mobiliteitsvraagstukken. Michel Hubert is socioloog en professor aan de Universitaire faculteit Saint Louis waar hij verschillende onderzoeken heeft gevoerd over mobiliteitspraktijken. Ook andere deskundigen in mobiliteit en ruimtelijke ordening hebben bijgedragen aan dit document maar wensen anoniem te blijven omwille van professionele redenen.
2. "Metrovisie" was de titel van een colloquium dat de MIVB op 1 april 2009 organiseerde in hotel Métropole in Brussel, in aanwezigheid van de eerste minister, de gewestelijke overheden, vertegenwoordigers van de administratie, het bedrijfsleven, het maatschappelijk middenveld, het verenigingsleven...
3. Bronnen: Iris 2 en Mobel
4. Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Regeerakkoord 2009-2014. Een duurzame ontwikkeling van het Gewest ten dienste van de Brusselaars, 12 juli 2009, p. 50.
5. Zoals de huidige "pre-metro"
6. Een zelfde verwachting gaat uit van het nieuw gewestelijk ontwikkelingsplan voor duurzame ontwikkeling (GPDO)
7. Het Vlaams Gewest past reeds dit principe toe in wat noemt 'convenanten' die worden afgesloten tussen De Lijn en de gemeenten
8. De huidige reistijd werd berekend met de « reiswegzoekmachine » beschikbaar op de website van de MIVB
9. Bus 88 rijdt enkel 's avonds.
10. Enkel 's avonds.
11. Traject met de trein inbegrepen.
12. Traject te voet tot Thomas inbegrepen.
13. Idem.
14. Rijdt enkel 's avonds.
15. Traject te voet tot Danco inbegrepen.
16. 35 minuten volgens de MIVB.
17. Bus, 's avonds.
18. Tram.