

**Bond Beter Leefmilieu  
Vlaanderen vzw**  
Twee Kerkenstraat 47  
B-1000 Brussel  
tel. 02/282 17 20  
fax. 02/230 53 89

**Brusselse Raad voor het  
Leefmilieu vzw**  
Zaterdagplein 13  
B-1000 Brussel  
tel. 02/217 56 33  
fax. 02/217 06 11

**Inter-Environnement  
asbl**  
165 rue du Midi  
B-1000 Bruxelles  
tél. 02/223 01 01  
fax. 02/223 12 96

**Inter-Environnement  
asbl**  
6 boulevard du Nord  
B-5000 Namur  
tél. 081/25 52 80  
fax. 081/22 63 09

**Wallonie**

## **Het Gewestelijk Expres Net (GEN) 4 milieufederaties**

Het laatste dossier en de laatste standpuntbepaling van de 4 milieufederaties over het Gewestelijk Expres Net dateren inmiddels van november 2000. Hoog tijd dus voor een update. Wat volgt is de stand van zaken 2006 met een actualisatie van de standpunten van de 4 milieufederaties. In de lente van 2006 hebben de 4 federaties hun standpunten besproken in een gemeenschappelijke algemene vergadering. (We gebruiken verder de afkorting GEN)

### **INHOUD**

#### **A. Waarom een GEN?**

- A.1. Enorme verkeersdruk in Brussel
- A.2. Slechte luchtkwaliteit
- A.3. Geluidsoverlast
- A.4. Ruimtebeslag door de auto
- A.5. Congestiekosten
- A.6. Conclusie

#### **B. Het GEN**

- B.1. De GEN overeenkomst
- B.2. Het GEN en het spoorwegaanbod (NMBS)
  - B.2.1) Het huidig spoorwegaanbod in Brussel
  - B.2.2) De GEN verbindingen
  - B.2.3) Het GEN programma
  - B.2.4) Stand van zaken werken
  - B.2.5) Procedure en vergunningen
  - B.2.6) Het rollende materieel van het GEN
  - B.2.7) De GEN - haltes
- B.3. Het GEN en de TEC
- B.4. Het GEN en de Lijn
- B.5. Het GEN en de MIVB
- B.6. Succesfactoren voor een performant GEN volgens de 4 milieufederatie

#### **C. De eisen van de 4 federaties**

##### **C1. De « interne » succesfactoren van het GEN volgens de 4 federaties**

- C1.1. Budget
- C1.2. Intermodaliteit
- C1.3. Aantrekkelijkheid en toegankelijkheid
- C1.4. Integratie van tarieven en informatie
- C1.5. Frequentie & organisatie van het netwerk.

##### **C2. De « externe succesfactoren » van het GEN volgens de 4 federaties: de begeleidende maatregelen**

- C2.1. De begeleidende maatregelen volgens de overheid
- C2.2. De eisen van de 4 milieufederaties
  - C2.2.1) De auto fiscaliteit herzien
  - C2.2.2) Parkeerbeleid
  - C2.2.3) De modal shift aanmoedigen
  - C2.2.4) De openbare ruimte herverdelen
  - C2.2.5) Ruimtelijke ordening en mobiliteit beter op elkaar afstemmen
  - C2.2.6) Gemeentelijke mobiliteit plannen

##### **C3. De impact van het GEN op bewoners langs spoorweglijnen**

- C3.1. De onteigeningen
- C3.2. De werven
- C3.3. Lawaai en trillingshinder

##### **C4. Synthese van de eisen**

## A. CONTEXT en BEWEEGREDENEN voor de UITBOUW van het GEN

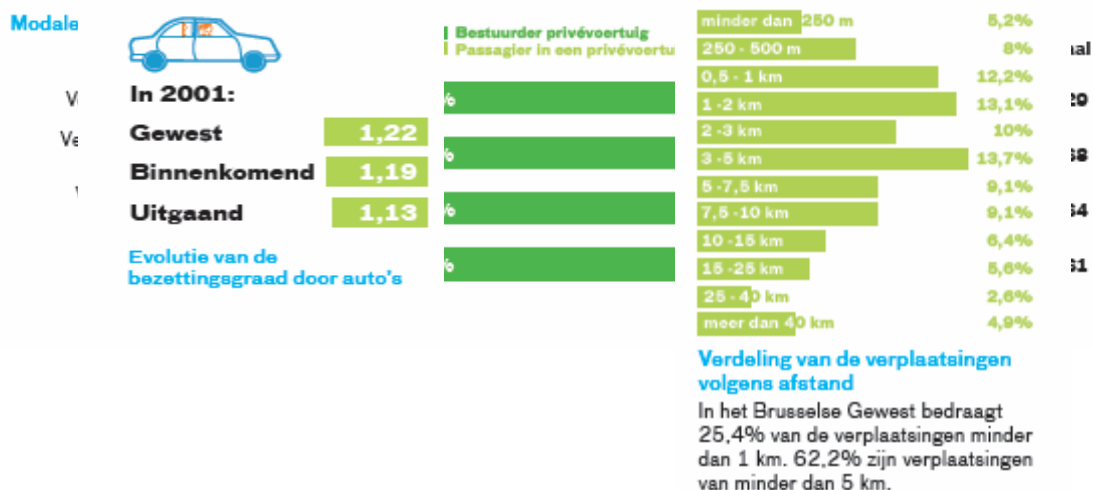
### A.1. Enorme verkeersdruk in en rond Brussel

Door de toename van het autobezit sinds de jaren zestig kreeg Brussel (net zoals vele andere steden) af te rekenen met een stadsvlucht. In 1970 telde de Brusselse agglomeratie 1.075.136 inwoners. In 1996 was het bevolkingsaantal gedaald tot 948.122. In 2005 zien we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest terug een bevolking van 1.006.746 inwoners. Heel wat gezinnen verhuisden van de stad naar een verkaveling in de groene rand. Deze stadsverlaters bleven wel aangewezen op de stad om te werken, te winkelen of school te lopen. Zo nam het autoverkeer van, naar en in Brussel explosief toe.

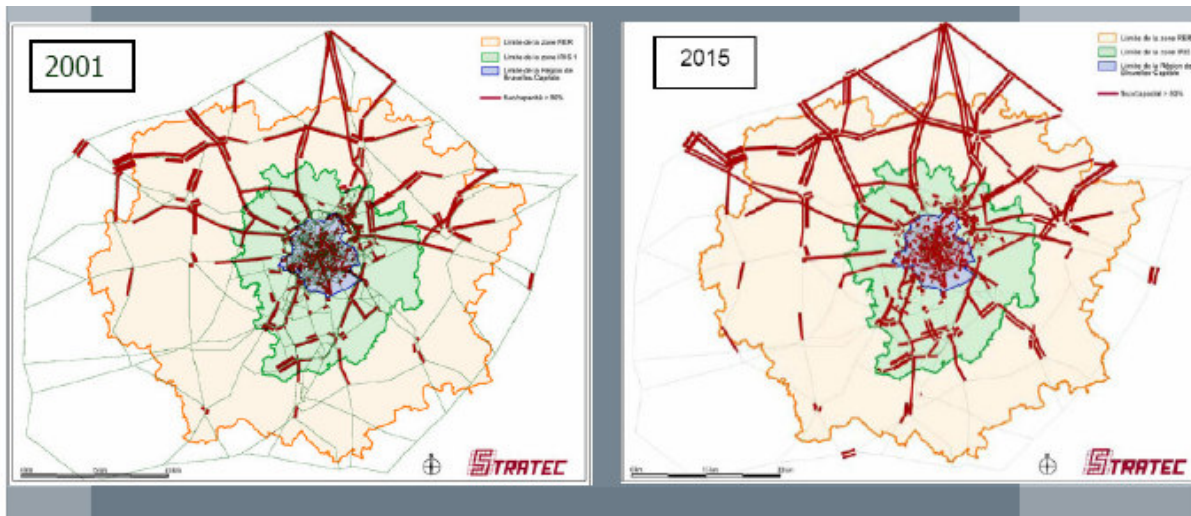
Volgens cijfers van het NIS werden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2003 maar liefst 3,15 miljard reizigersautokilometers afgelegd. Rekening houdend met de capaciteit van de wegen, is het op wegen van, naar en in Brussel véél drukker dan in de rest van het land. Het is er vechten voor een plaatsje, want het verkeer is er 2,5 maal drukker dan op Vlaamse wegen en viermaal drukker dan op Waalse wegen.

Uit de diagnose "stand van zaken van de mobiliteit in Brussel" mobil2015 [www.mobil2015.irisnet.be](http://www.mobil2015.irisnet.be) :

Het marktaandeel van het openbaar vervoer in de gemotoriseerde verplaatsingen bedraagt ongeveer 27% tegenover 72% voor de private vervoersvormen. Dit aandeel bedraagt tijdens de ochtendspits zelfs 38% voor de intergemeentelijke verplaatsingen en 40% voor de verplaatsingen vanuit de GEN-zone naar het Gewest. Het valt echter spectaculair terug op 32% voor de verplaatsingen van de GEN-zone naar het Gewest, ongeacht de reden van verplaatsing.

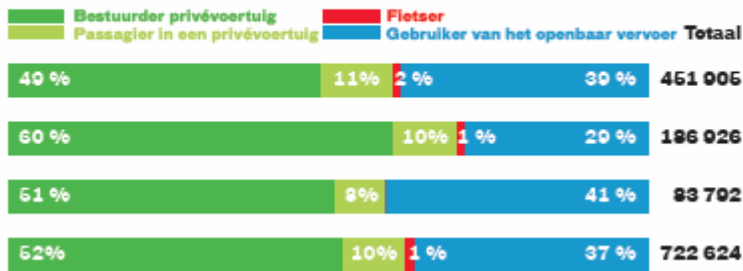


Congestie tijdens het piek uur (8u -9u) in de GEN zone in 2001 en 2015



## Modale keuze

Verwachte modale keuze voor de intragewestelijke verplaatsingen



Verplaatsingen binnen het Gewest

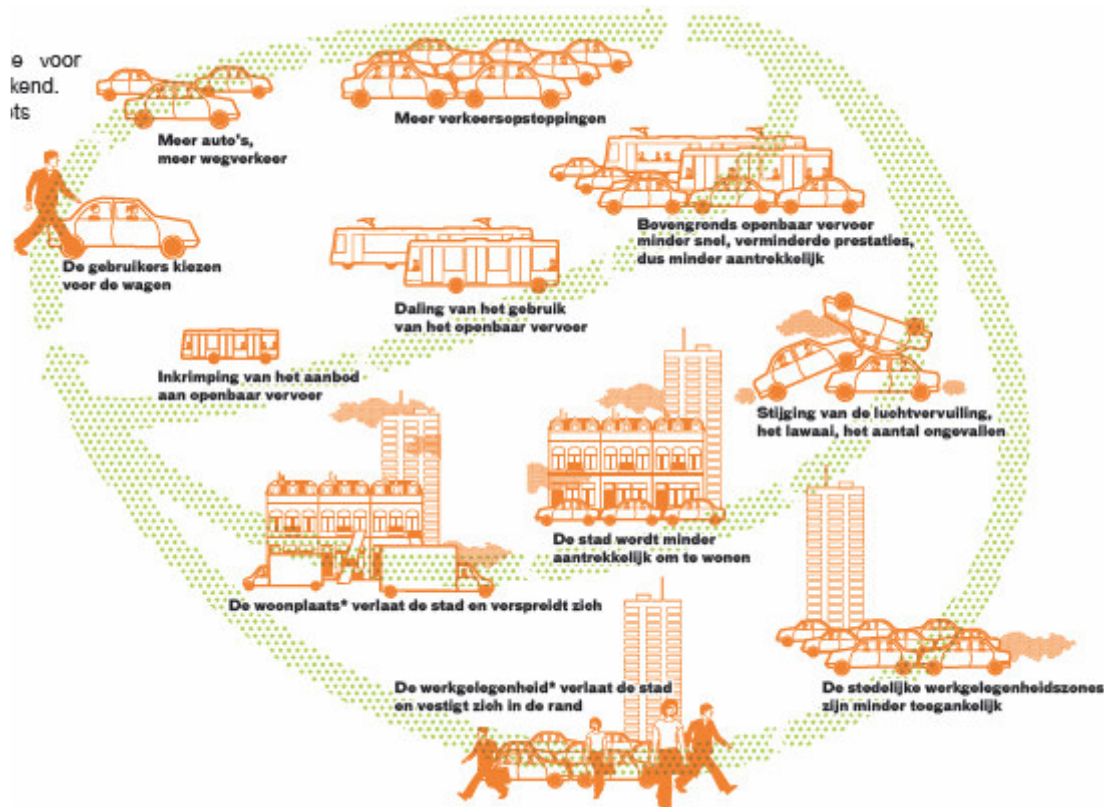
Verplaatsingen vanuit de GEN-ring naar het Gewest

Verplaatsingen vanuit de rest van België naar het Gewest

Totaal aantal verplaatsingen naar en in het Gewest

Volgens een onderzoek van de arbeidsmarkt in België, werken 223.000 Vlamingen en 127.000 Walen in Brussel. 70% van die Vlamingen en 80% van die Walen gebruiken de auto om te gaan werken. Dit geeft een totaal van 280.000 pendelaars die de auto gebruiken.

De komende jaren wordt een sterke stijging van het autoverkeer verwacht. Het NIS projecteert een bevolkingstoename van 5% tussen 2001 en 2015 in de GEN zone ( een straal van 30km rond Brussel). Parallel neemt ook de schoolgaande bevolking toe met bijna 10% en het aanbod aan werk met 8% (van 1.400.000 in 2001 tot 1.500.000 in 2015).



Enkel een voluntaristische politiek kan deze neerwaartse spiraal doorbreken. Het GEN is een deel van de oplossing. Daarom vragen de 4 federaties nog doortastendere maatregelen die de ontwikkeling van het GEN begeleiden.

## **A.2. Slechte luchtkwaliteit (zie ook het alternatief plan voor een betere luchtkwaliteit in Brussel van BRAL en IEB)**

<http://www.bralvzw.be/node/17> (NL) [http://www.ieb.be/cp/cp2006/cp\\_air\\_30mars06.htm](http://www.ieb.be/cp/cp2006/cp_air_30mars06.htm) (F)

Het wegverkeer is in toenemende mate verantwoordelijk voor de slechte kwaliteit in onze regio. Het autoverkeer neemt de volgende percentages van de totale uitstoot per vervuilende stof voor haar rekening.

- 91% koolstofmonoxide ;
- 89% koolwaterstoffen (HAP) ;
- 57% stikstofoxide ;
- 44% vluchtige organische stoffen (VOS);
- 19% koolstofdioxide.

Koolstofmonoxide en VOS zijn de grote boosdoeners voor de hoge ozonpieken. Koolstofmonoxide draagt in sterke mate bij tot het broeikas effect.

In een stedelijke omgeving neemt het wegverkeer nog een groter aandeel voor haar rekening in de luchtvervuiling. In het stedelijk verkeer moeten auto's meer remmen, stilstaan en optrekken, wat extra vervuilend is. Bij files en congestie is er meer luchtvervuiling dan bij vlot verkeer. In de stad wordt ook meer "koud" gereden, met een niet-opgewarmde motor. Een katalysator werkt pas na enkele kilometers, als de motor is opgewarmd.

Ook de verwarming van de huishoudens speelt een niet te verwaarlozen rol: 70% van de CO<sub>2</sub> emissies, 84% van de SO<sub>x</sub> en 84% van fijn stofuitstoot.

De vervuilende stoffen op een rijtje:

- **Fijn stof (PM<sub>10</sub>)**

Zoals de naam aangeeft, is fijn stof een verzamelnaam voor zeer kleine vervuilende stofdeeltjes in de lucht, kleiner dan een honderdste van een millimeter. Juist omdat die stofdeeltjes zo klein zijn en diep in onze longen kunnen doordringen, zijn ze zo gevaarlijk. Bij een korte blootstelling aan luchtvervuiling met fijn stof worden bestaande gezondheidsproblemen zoals luchtweginfecties en astma erger. Ook het aantal spoedopnames door luchtwegenklachten en hartaandoeningen neemt toe, evenals het aantal acute sterfgevallen, vooral bij ouderen met een zwakkere gezondheid.

Volgens het uitgebreid onderzoek van onder meer de wereldgezondheidsorganisatie (WGO) zorgt fijn stof op lange termijn voor een vermindering van de longfunctie, een toename van chronische luchtwegaandoeningen, een toename van hart- en vaatziekten, een toename van het aantal kankers en een kortere levensverwachting. Volgens het milieुरapport Vlaanderen

(MIRA-T 2004) is fijn stof de belangrijkste oorzaak van het verlies aan gezonde levensjaren door milieuvuiling: in 2003 gingen in Vlaanderen volgens dit rapport liefst 25.000 levensjaren verloren als gevolg van luchtvervuiling door fijn stof. Uit een onderzoek in een twintigtal Europese steden bleek dan weer dat in West Europa meer mensen sterven door uitlaatgassen van het verkeer dan door ongevallen. Ook in deze studie werd fijn stof als voornaamste oorzaak aangewezen.

In Brussel zijn er vijf meetposten voor fijn stof. Slechts één daarvan ligt in het centrum (Molenbeek) en geeft een beeld van de luchtkwaliteit in een buurt waar veel mensen wonen dicht bij een drukke verkeersweg. Het meetpunt in Haren ligt in een industriezone waar ook veel verkeer passeert en geeft een beeld van de cumulatie van uitlaatgassen en industrie. De andere drie meetposten liggen aan de rand van het gewest (Ukkel, St-Lambrechts-Woluwe en Neder-Over-Heembeek). Ze geven eerder een beeld van de achtergrondconcentratie.

Uit de meetresultaten blijkt dat de situatie in Brussel weinig rooskleurig is. De norm voor fijn stof bedraagt 50 µg/m<sup>3</sup> als daggemiddelde, die maximaal 35 keer per jaar mag overschreden worden. Op de meetposten die de invloed van verkeer meten, wordt de norm veel meer dan 35 keer overschreden. In het meetpunt in Haren wordt de norm bijna één dag op drie overschreden! Dit terwijl er volgens de WGO geen veilige ondergrens bestaat. Op de meetpunten waar er weinig verkeer passeert, is de situatie veel beter. Dit toont nog eens aan dat verkeer de belangrijkste bron is van uitstoot van fijn stof in de stad.

Aantal overschrijdingen EU-norm

Meetpost	2001	2002	2003	2004
Haren	152	152	159	125
Molenbeek	72	74	105	68
Ukkel	36	39	42	18

Om het fijn stof probleem op te lossen is volgens de WGO een combinatie van maatregelen nodig. Zo moet via technische ingrepen gewerkt worden aan het verbeteren van de uitstoot van het wegverkeer, bvb door roetfilters te plaatsen op dieselwagens. Volgens de WGO zullen dergelijke technische ingrepen op zich echter niet volstaan. De milieuwinst die daarmee wordt geboekt zal teniet gaan door de groei van het autoverkeer. Daar om zijn ook maatregelen nodig die de groei van het autoverkeer in de hand houden, samen met maatregelen voor een betere doorstroming en meer openbaar vervoer. Het GEN kan dus een deel van de oplossing zijn voor een gezondere lucht in Brussel.

#### - **Stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>)**

Verhoogde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de lucht zijn schadelijk voor de gezondheid. NO<sub>2</sub> is verantwoordelijk voor diverse luchtwegenaandoeningen. Kinderen en mensen met astma of chronische problemen aan de luchtwegen zijn extra kwetsbaar en kunnen al bij lage concentraties problemen ondervinden. NO<sub>2</sub> is ook een verzurende stof, die bijdraagt aan zure regen. Die verzuring zorgt ervoor dat de vitaliteit van bomen vermindert en veroorzaakt schade aan voornamelijk historische gebouwen. Tot slot is NO<sub>2</sub> een ozonvormende stof.

De grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup> als jaar gemiddelde, die tegen 1 januari 2010 gerespecteerd moet worden, wordt op meer dan drie meetpunten in Brussel overschreden. Het respecteren van deze grenswaarde tegen 2010 is in Brussel niet haalbaar zonder een vermindering van het autoverkeer.

#### - **Ozon (O<sub>3</sub>)**

Ozon is een secundaire vervuiler die gevormd wordt door NO<sub>x</sub> en vluchtige organische stoffen, onder invloed van warmte en zonlicht. Ozonvervuiling zorgt voor kortademigheid, luchtwegeninfecties, hoofdpijn, enz. Ook bij ozon ondervinden kinderen en mensen met problemen aan de luchtwegen extra problemen. Verhoogde ozonconcentraties veroorzaken ook schade aan gewassen.

Voor op warme zomerdagen worden de informatie- en alarmdrempels regelmatig overschreden in Brussel<sup>1</sup>. De voorbije 17 jaar bedraagt het gemiddeld aantal overschrijdingen van de streefwaarde voor de volksgezondheid 25. Op dit moment zijn de lange termijn doelstellingen voor ozon niet haalbaar in Brussel. Daarvoor is o.m. een beperking van het autoverkeer in Brussel een noodzaak.

#### - **Benzeen**

Benzeen is een kankerverwekkende stof die het centraal zenuwstelsel kan aantasten. Langdurige blootstelling aan hoge concentraties benzeen kan aanleiding geven tot een aantasting van het beenmerg en de ontwikkeling van leukemie. Hoewel er Europese normen vastgelegd werden, bestaat er geen veilige drempel voor benzeen.

Ook voor benzeen is het autoverkeer één van de belangrijkste bronnen. Benzeen is een natuurlijk bestanddeel van benzine dat vrijkomt bij het tanken en bij verbranding van de brandstof. De concentratie is vooral hoog nabij drukke kruispunten, ondergrondse parkings, tunnels en benzinestations. In de ondergrondse parkings zelf en aan de in- en uitritten ervan liggen de concentraties aan benzeen zeer hoog. Dat komt door het voortdurend remmen en optrekken van auto's en door het "koud" starten van wagens. We kunnen dan ook spreken van een "hot spot": een zeer geconcentreerde bron van schadelijke uitstoot.

### **A.4. De publieke ruimte gewijd aan de wagen**

De auto legt beslag op de (schaarse) publieke ruimte in Brussel. De wegen, spoorwegen en waterlopen vertegenwoordigen 20,5% van de totale Brusselse oppervlakte (niet gekadastrerde oppervlakte) Bron: Staat van het leefmilieu IBGE –BIM 2002

Volgens de gegevens van het kadaster is 44,5% van de ruimte in het Gewest bebouwd, 20,5% bestaat uit wegen, spoorwegen en waterlopen (de "niet-gekadastrerde oppervlakte") en 35% van de ruimte is niet bebouwd (met inbegrip van 23% groene ruimte). De woningen zijn goed voor

<sup>1</sup> Voor meer gedetailleerde cijfers, zie; BIM-LMO, Luchtkwaliteit tijdens de zomerperiode 2005

26% van de bebouwde oppervlakte van het gewest, de bebouwde ruimte met een economische bestemming voor 10,5% en de publieke of gemeenschappelijke gebouwen voor 7,5%. (Bron: BIM)

Het Brusselse wegennetwerk is 2000km lang, dit betekent een wegendichtheid van 1236km/100km<sup>2</sup>.

Het totale parkeeraanbod in het Brussels Gewest bedraagt 448600 parkeerplaatsen.

#### **A.5. De kost van autocongestie**

Het studie bureau Transport & Mobility Leuven becijferde in 2004 dat 9 miljoen uren in de file verloren gingen. Dit kost de maatschappij 114 miljoen euro (De Standaard 26 juli 2006)

De grootste kosten worden veroorzaakt in de regio Brussel en Antwerpen.

[http://www.tmlleuven.be/Verkeer/Artikel\\_200401.pdf](http://www.tmlleuven.be/Verkeer/Artikel_200401.pdf)

Het volledige rapport kan je vinden op [http://www.tmlleuven.be/Verkeer/Rapport\\_01.29\\_Verkeersstatistieken.pdf](http://www.tmlleuven.be/Verkeer/Rapport_01.29_Verkeersstatistieken.pdf)

#### **A.6. Conclusie**

We hebben het GEN broodnodig. Het toenemende autoverkeer veroorzaakt heel wat kwalen: slechte luchtkwaliteit met pieken ozon en fijn stof, tijdverlies, lawaai, minder ruimte voor voetgangers en fietsers. Dit haalt de levenskwaliteit in Brussel en omgeving drastisch naar beneden.

**Enkel het GEN op zich is niet voldoende. Daarom vestigen wij de aandacht op vrijwillige begeleidende maatregelen en een GEN +. Zo wordt het GEN een waar alternatief voor de auto.**

## B. Het GEN project

Het GEN beoogt de totale integratie van het openbaar vervoeraanbod in Brussel en in haar ruime periferie (een straal van 30km rond Brussel). Het GEN bestaat zowel uit radiale als transversale lijnen. De ruggengraat van het spoorwegennet wordt aangevuld door een netwerk van snelle buslijnen die de door de spoorwegen slecht bediende zones doorsnijden. De afstemming van de verschillende lijnen op elkaar is van cruciaal belang.

### **B.1. De GEN overeenkomst.**

Er bestaat een GEN overeenkomst die alle betrokken partijen bindt.

#### **Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het Gewestelijk Expres Net van, naar, in en rond Brussel.**

Ondertussen hebben de 3 Gewesten en de Federale Regering deze overeenkomst bekrachtigd. Deze overeenkomst preciseert de doelstellingen, middelen en overlegstructuren. De overeenkomst voorziet een integratie van het openbaar vervoeraanbod en bijkomende incentives om een verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer te bewerkstelligen. Alle partijen verklaren tegen eind 2012 het aanbod in dienst te stellen.

- Art. 3 : « *Het GEN heeft als doel de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer te begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone te verhogen. Om dit doel te bereiken, richt het project zich hoofdzakelijk op:*
  - o *het aanbieden aan de gebruiker van een geïntegreerde dienstverlening;*
  - o *de verbetering van het aanbod aan gemeenschappelijk vervoer;*
  - o *het verwezenlijken van begeleidende maatregelen.»*
  
- Art. 6 - § 1: « *De samenwerking tussen de partijen wordt op drie niveaus georganiseerd:*
  - o *de algemene coördinatie tussen de partijen heeft plaats in het ECMM;*
  - o *de strategische en tactische coördinatie tussen de vertegenwoordigers van de federale en gewestelijke ministers en van de besturen die bevoegd zijn voor het openbaar vervoer en deze van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer heeft plaats in de Stuurgroep;*
  - o *de operationele coördinatie wordt door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer in een Operationele Groep verzekerd.»*
  
- Art. 16 : « *Het globaal vervoeraanbod in de GEN-zone bestaat uit :*
  - o *de snelle radiale en transversale spoorweg- of wegverbindingen (GEN) ;*
  - o *de verbindingen naar een GEN-station of -stopplaats ;*
  - o *de andere verbindingen, noodzakelijk om het GEN-aanbod te structureren.»*

“De drie polen, Luchthaven Brussel–Nationaal, de Noord-Zuid verbinding en de Europese wijken vormen de centrale elementen in het GEN –netwerk”

Wat betreft de begeleidende maatregelen:

Art. 22: « *Omwille van hun belang voor het welslagen van het GEN, maken de begeleidende maatregelen er integraal deel van uit. Ze worden progressief ingevoerd door de partijen om tegelijkertijd met de overeenstemmende bestanddelen van het GEN van kracht te worden.*

*De begeleidende maatregelen hebben betrekking op parkeren, intermodaliteit, verhogen van de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de wegencategorisering. »*

5 maatregelen worden bepaald in de bijlage van de GEN overeenkomst (zie verder).

### **B.2. Het GEN en het spoorwegaanbod : de NMBS**

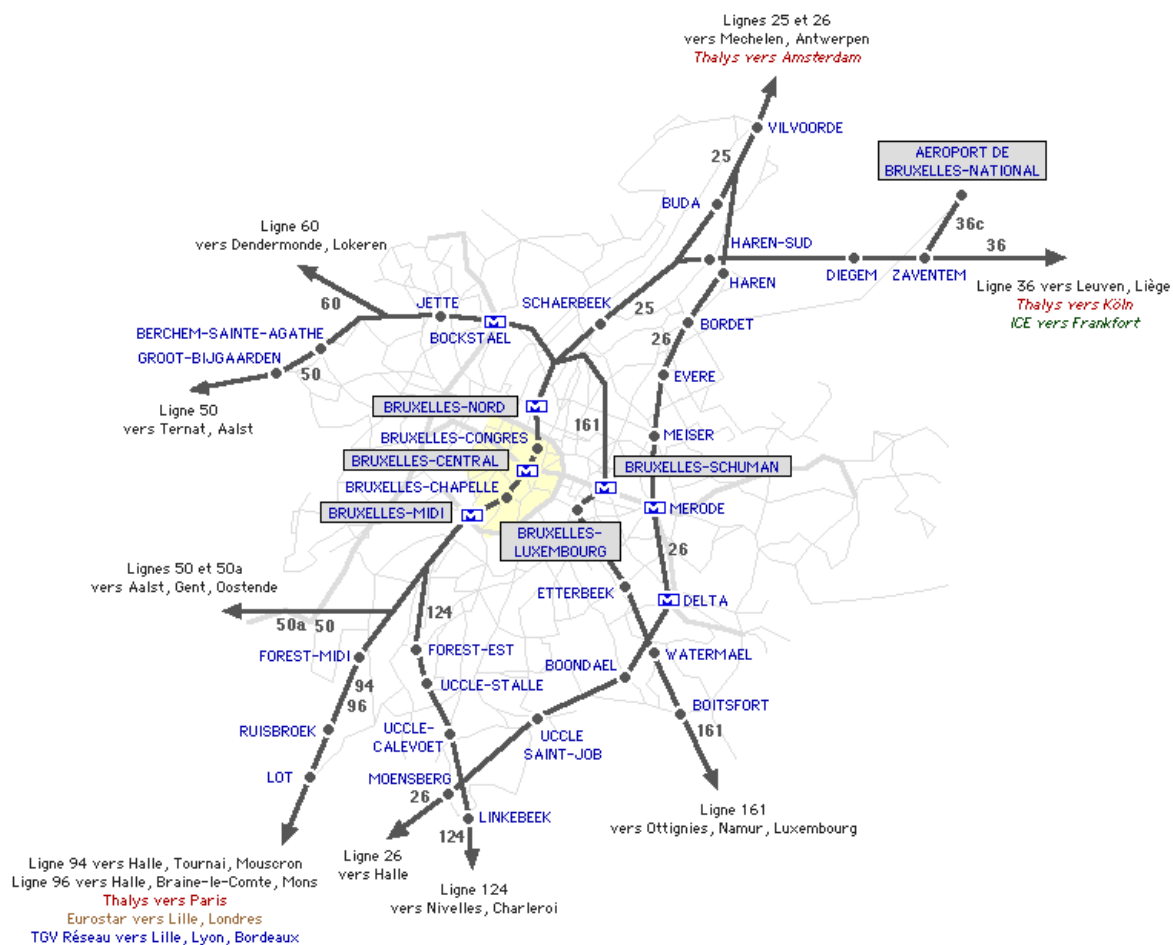
Enkele kerncijfers

- Huidig aanbod van de NMBS in de GEN zone : 6,5 miljoen treinkilometers per jaar.
- Aanbod GEN : 9,5 miljoen treinkilometers per jaar, het zij een verhoging van het aanbod met 50% met een frequentie van 4 treinen per uur tijdens de piekuren.

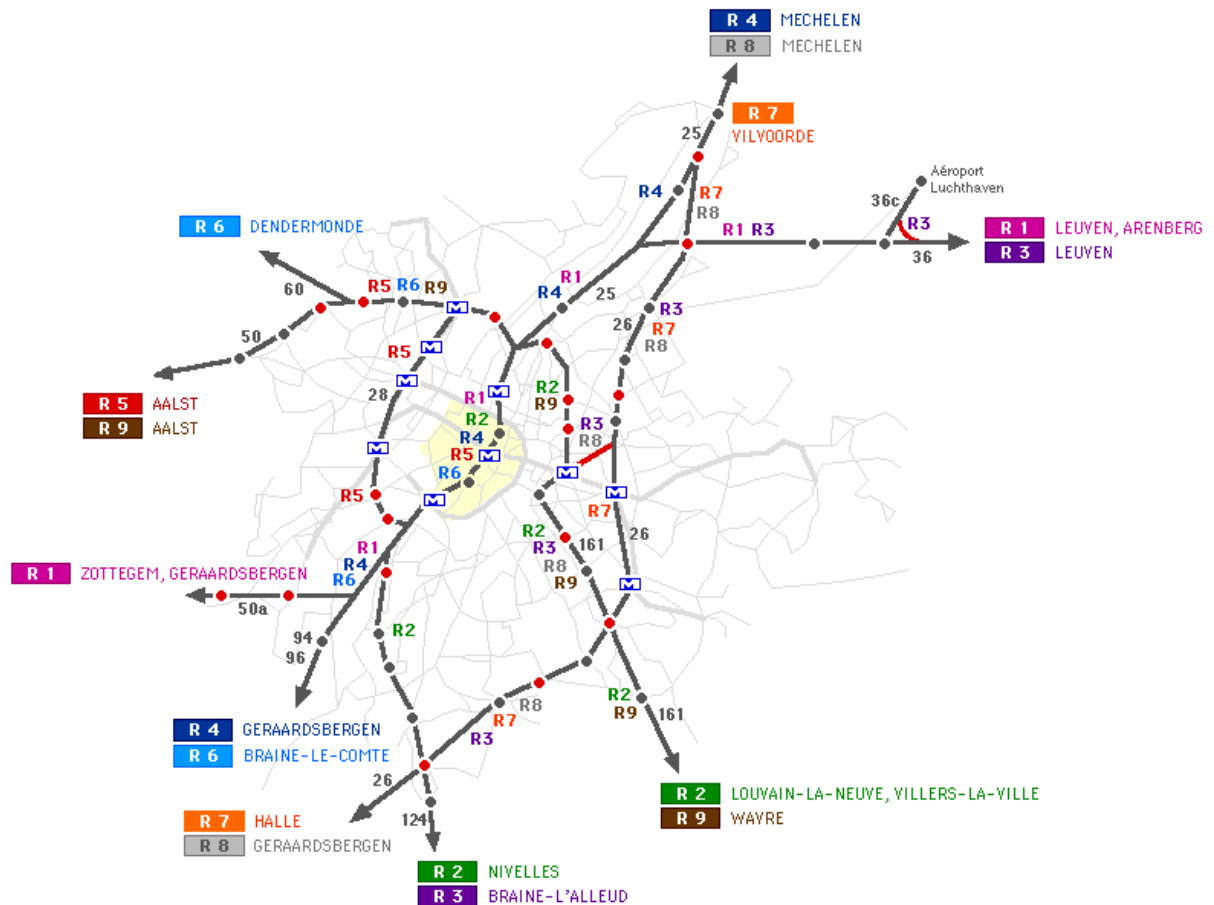
Het spoorwegaanbod van het GEN neemt als ruggengraat de huidige lijnen van de NMBS. Wat volgt is een kaart met de bestaande lijnen. Een andere kaart stelt de GEN lijnen voor die voortborduren op de bestaande lijnen.

### B.2.1) De NMBS lijnen van en naar Brussel

- Lijn 25 en 26 : naar Mechelen - Antwerpen ;
- Lijn 36: naar Leuven – Luik ;
- Lijn 36c : naar luchthaven Brussel - Nationaal ;
- Lijn 50 en 50a : naar Ternat – Aalst – Gent – Oostende ;
- Lijn 60 : naar Dendermonde – Lokeren ;
- Lijn 94 : naar Halle – Doornik – Moeskroen ;
- Lijn 96 : naar Halle – ‘s Gravenbrakel – Bergen ;
- Lijn 124 : naar Nijvel – Charleroi ;
- Lijn 161 : naar Ottignies – Namen – Luxemburg ;
- Andere interregionale en internationale lijnen.



## B.2.2) De GEN verbindingen:



- R1 : Zottegem(R1A)/Geraardsbergen(R1B) – Leuven – Heverlee (via L50A, Noord-Zuid verbinding en lijn 36)  
R2 : Villers-la-Ville/Louvain-la-neuve – Ottignies– Nijvel via lijn 161, Noord-Zuid verbinding en lijn 124  
R3 : Eigenbrakel – Leuven via de lijnen 124, 26 en 36  
R4 : Geraardsbergen - Halle – Mechelen afwisselend via de lijnen 26 en 25 en via lijn 96, Noord-Zuidverbinding en lijn 25  
R5 : Aalst – Brussel Zuid via lijn 28 en de Noord-Zuid verbinding  
R6 : 's Gravenbrakel – Dendermonde via lijn 96, Noord-Zuid verbinding en lijn 60  
R7 : Halle – Vilvoorde langs lijn 26  
R8 : Waver – Ottignies – Aalst via de lijnen 161 en 50

(Kaarten van het GEN: <http://www.belrail.be/F/rer/cartes.html> Details van de specifieke lijnen: <http://www.belrail.be/F/rer/reseau.html>)

Het spoorwegnetwerk wordt versterkt met een busnetwerk (TEC en De Lijn) van 5 radiale lijnen (van Brussel naar Ninove, Londerzeel, Haacht, Leuven en Waver) in nauwe samenhang met de stedelijke lijnen van de MIVB in Brussel.



Naast de GEN-treinen komt er een aanvullend aanbod met busverbindingen van de MVB, De Lijn en de TEC. Ontwerp dat mogelijk nog gewijzigd kan worden.

Kaart NMBS-Groep - Dienst communicatie - 24/01/2005

**B.2.3) Programma**

In de bijlage van het KB dat de beheersovereenkomst tussen de overheid en de NV NMBS Holding regelt, lezen we in artikel 22 : Het GEN zal zich ontplooi in 3 opeenvolgende fases.

1) Eerste fase : vanaf 14 december 2003

Onder de noemer «City Rail (CR)», zullen kwalitatieve voorstedelijke verbindingen in dienst worden gesteld. Dit op alle lijn die Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve en Eigenbrakel met Brussel verbinden. De basisbediening in elke halte die de «City Rail» aandoet, is 1 trein per uur. Tijdens de piekuren zullen in de meeste haltes 2 treinen per uur stoppen. In afwachting van het echte GEN materiaal, zullen de bestaande treinstellen vernieuwd worden. Tijdens de piekuren voorziet de operator ook een uitbreiding van het aanbod naar Geraardsbergen en Nijvel. Er gaat bijzondere aandacht uit naar voldoende comfortabele zitplaatsen, properheid en stiptheid.

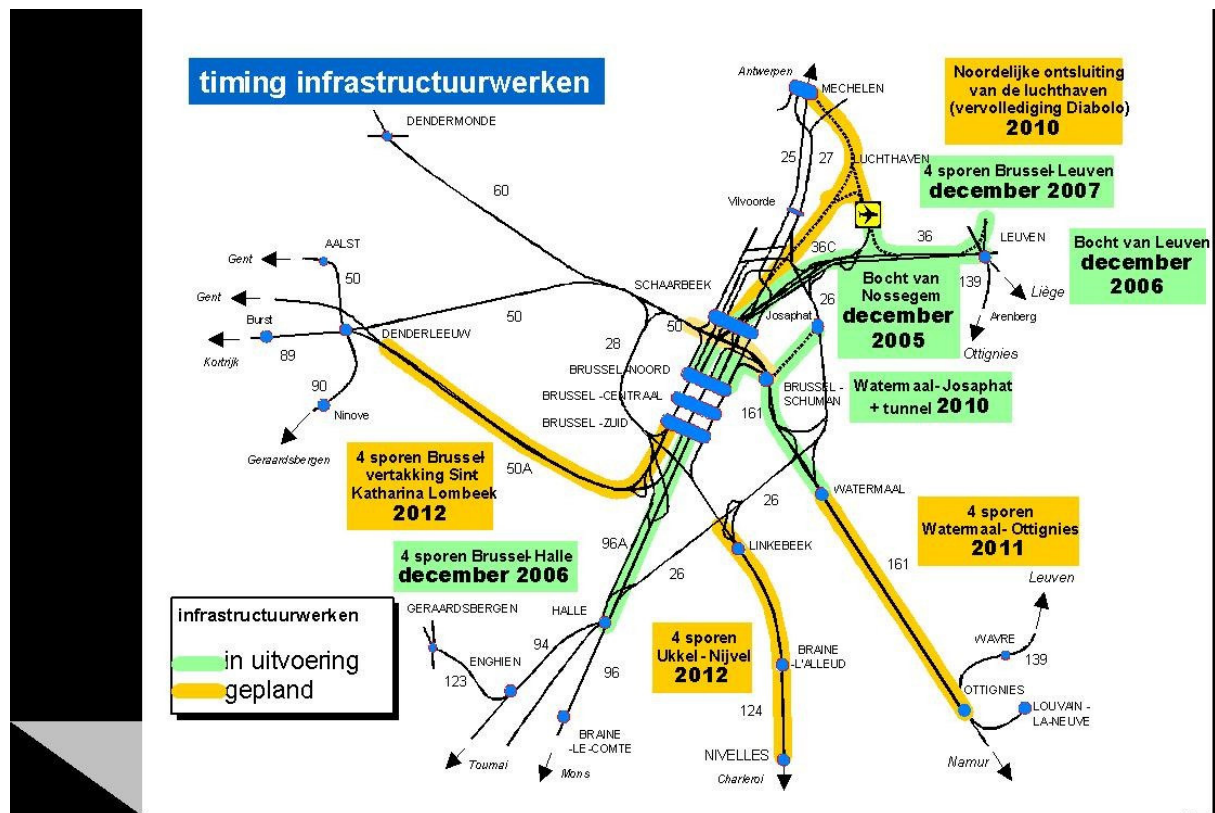
2) Tweede fase : vanaf 10 december 2006

De NMBS lanceert een vernieuwd aanbod. Een aanbod van 2 GEN treinen per uur wordt gelanceerd op 6 assen. Deze treinen zullen Brussel met Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen en Leuven verbinden. De beoogde frequentie wordt reeds gehaald in de daluren. In 2007 en 2008, wordt de dienst nog verzekerd door opgesmukte treinstellen van het huidige «City Rail» aanbod.

### 3) Derde fase : vanaf december 2008

In de mate dat nieuwe GEN treinstellen beschikbaar zijn, zal de nieuwe dienstregeling geleidelijk haar intrede doen vanaf december 2008. De treinstellen worden verdeeld over al de lijnen en vervangen de huidige L en CR treinen.

#### **B.2.4) Voortgang van de werken op het spoorweginet**



In de verschillende stedenbouwkundige dossiers zijn de vergunningsaanvragers Infrabel en het studie bureau Aries Consultants.

- in het Brussels Gewest

**Lijn 124:** Op 4 sporen brengen tussen de Bigarreuxstraat in Ukkel en het station van Linkebeek (gewestgrens). De opmaak van het stedenbouwkundige attest loopt. Twee van de 4 sporen zijn al gereserveerd voor het GEN, de twee anderen voor de snellere (IC) treinen.

**Lijn 161:** Op 4 sporen brengen tussen Watermaal station en de gewestgrens: stedenbouwkundig attest afgeleverd in juni 2004 maar de gemeente Watermaal-Bosvoorde heeft beroep aangetekend. Het stuk tussen Schuman en Watermaal station op het grondgebied Elsene is vergund en de werken zijn gestart

**Tunnel Schuman – Josaphat:** bouw van een nieuwe spoorverbinding tussen lijn 161 – Schuman en lijn 26 t.h.v. Meiser. Tunnel onder de Kortenberglaan en de Plaskyiaan. Dit maakt het mogelijk om zonder overstap van de Europese wijk naar het de Luchthaven te sporen.

**Lijn 50A:** Het stuk tussen de gewestgrens in Anderlecht en het Zuidstation komt op 4 sporen. De vergadering van de overlegcommissie naar aanleiding van de aanvraag voor een stedenbouwkundig attest en een effectenstudie heeft recent plaats gevonden. (Anderlecht, Vorst, Sint-Gillis).

**Project Diabolo:** Het eerste openbaar onderzoek betreffende het bestek van de effectenstudie vond plaats in januari 2004. Een geamendeerd ontwerp, dat rekening houdt met de aanbevelingen uit de effectenstudie, wordt ingediend. De Stad Brussel zal een tweede openbaar onderzoek organiseren. Het stedenbouwkundig attest wordt dan over enkele weken afgeleverd.

Het **Diabolo-project** voorziet in een spoorwegverbinding tussen de assen Luik-Leuven-Brussel en Antwerpen-Mechelen-Brussel via de nationale luchthaven. Bedoeling is om het aandeel van het spoor in het globale verkeer van en naar de nationale luchthaven te verhogen.

**Vierhoek Schaarbeek** (herinrichting van de lijnen 36-161-50/60 en de sporen komende uit de Noord-Zuid verbinding: het bestek van de effectenstudie zal eerstdaags in openbaar onderzoek gaan. Daarna zal een stedenbouwkundige vergunning worden aangevraagd.

- in het Waals Gewest

Lijn 161: vergunning verstrekt ondanks de ingediende bezwaren.

Lijn 124: vergunning verstrekt.

De vergunningen hebben slechts betrekking op het op 4 sporen brengen. De stations maken geen deel uit van de vergunning. Voor elk station heeft men een andere stedenbouwkundige vergunningen nodig. Tot op heden is er niets in de betrokken gemeenten.

Lijn 96 : noodzakelijke werken (op 4 sporen brengen).

- in het Vlaams Gewest

Diabolo : met de Diabolo project komt er een rechtstreekse treinverbinding tussen de luchthaven van Zaventem enerzijds en Antwerpen (via Mechelen) en Leuven anderzijds. Het MER (milieueffectenrapport) en het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de infrastructuur op Vlaams grondgebied werden reeds goedgekeurd door de Vlaamse regering. Op basis hiervan zal binnenkort een bouwvergunning worden aangevraagd.

Lijn 36 Schaarbeek – Leuven : deze lijn wordt op vier sporen gebracht, zodat de GEN-treinen gescheiden kunnen worden van de HST en IC-treinen naar Luik en Keulen. De werken zijn bijna beëindigd. Sinds december 2005 is de zogenaamde bocht van Nossegem operationeel, waardoor een rechtstreekse verbinding mogelijk werd tussen Leuven en de luchthaven.

Lijn 96 Brussel-Zuid – Halle : ook op deze lijn wordt het aantal sporen uitgebreid. Deze werken zijn bijna voltooid.

Lijn 50 A Brussel-Zuid – Gent : deze lijn wordt in eerste instantie op 3 sporen gebracht. In een tweede fase wordt een 4de spoor voorzien. Het MER is in opmaak (zie <http://www.mervlaanderen.be>).

### **B.2.5) Vergunningsprocedure**

- in het Brussels Gewest

Deze loopt gedurende een à twee jaar, tenzij iemand beroep aantekent.

1. Samenstelling dossier voor stedenbouwkundige vergunning of stedenbouwkundig attest.
2. Voorstel bestek voor effectenstudie, de 'inhoudstafel' van de milieueffectenstudie.
3. Openbaar onderzoek over bestek lastenboek (15 dagen).
4. De effectenstudie loopt (+ zes maanden).
5. Openbaar onderzoek over effectenstudie en over aanvraag stedenbouwkundige vergunning of stedenbouwkundig attest (30 dagen).
6. Aflevering stedenbouwkundige vergunning.

OF

6. Aflevering stedenbouwkundig attest.
7. Samenstelling dossier stedenbouwkundige vergunning.
8. Openbaar onderzoek over stedenbouwkundige vergunning (30 dagen).
9. Aflevering van de stedenbouwkundige vergunning..

- in het Vlaams Gewest

Procedures in Vlaanderen verlopen op soortgelijke wijze.

- in het Waals Gewest

Het op 4 sporen brengen wordt beschouwd als een « gemengd project » waarvoor slechts één vergunning nodig is (« autorisation administrative unique relevant d'urbanisme et d'environnement»). Het stedenbouwkundige luik behelst vooral het geheel van de werken aan de spoorweginfrastructuur (sporen, kunstwerken, parkings, ...). Het milieuluik behelst voornamelijk de uitbating van de spoorlijnen en de parkings. Volgende rubrieken zijn van toepassing in het kader van een "Permis unique":

60.10.01 : Bouw van spoorperrons waarvan de oppervlakte groter is dan 2 ha ;

60.20.01 : Trams, bovengrondse en ondergrondse metro's, hangende lijnen of specifieke analoge lijnen die vooral of hoofdzakelijk dienen voor personenvervoer en met een lengte van meer dan 30 km ;

63.21.01 : Parkeerplaats ten dienst van de bevolking ... met een capaciteit van meer dan 750 auto voertuigen.

Procedure :

- Opstellen van een voorproject door de aanvrager (NMBS) en keuze van studie bureau voor de milieustudie (l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE)).
- Overlegvergadering met de bevolking: bewoners kunnen opmerkingen en suggesties leveren op de diepgaander te bestuderen elementen (15 dagen)
- Realisatie van de effectenstudie door het erkende studie bureau
- Opstellen van een definitief project door de aanvrager dat al dan niet rekening houdt met de aanbevelingen van de effectenstudie
- Indienen van het dossier tot aanvraag van de vergunning "le permis unique"
- Analyse van de ontvankelijkheid en volledigheid van de aanvraag
- Bekendmakingfase :
  - o Openbaar onderzoek (30 dagen)
  - o Inzamelen van de adviezen van de competente adviesorganen (gemeenten, gewest, provincie)
- Beslissing van de overheid (Minister van Mobiliteit) en verlenen van de vergunning (met mogelijke beperkingen)

De vergunningen voor het op 4 sporen brengen van de lijnen 161 en 124 zijn reeds door het Gewest toegekend.

Wat betreft de stations en de haltes :

Stedenbouwkundige vergunningen moeten aangevraagd worden door de NMBS.

- Indienen van een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning bij een gedelegeerde ambtenaar.
- Analyse van de ontvankelijkheid en volledigheid van het dossier door de gedelegeerde ambtenaar (Waals Gewest)
- Bekendmakingfase van de aanvraag en verzamelen van de adviezen van de competente organen (gemeente, gewest, ...)
- Beslissing van de gedelegeerde ambtenaar (termijn : 130 dagen).

Er is tot op vandaag nog niets gebeurd. Onze eisen: **un PCA** voor elke stationsbuurt, gestimuleerd door het gewest, om de problematiek (lokale mobiliteit, heraanleg van de buurt, stedenbouw, toegankelijkheid, gemengdheid, ...) in een ruimere context te zien. Bij het uitvoeren van een **PCA**, moet een EIE gebeuren (zie hoger).

### **B.2.6) Rollend materieel**

Er is hierover nog geen definitieve beslissing genomen. Wel wist de Bond voor Trein Tram en Busgebruikers ons het volgende te melden:

De eerste treinstellen zouden pas vanaf 2009 kunnen worden geleverd en zouden enkel in combinatie met hoge perrons kunnen worden ingezet. De perrons zullen pas in 2012 aangepast zijn. In afwachting hiervan koopt de NMBS materieel aan dat niet enkel voor het GEN geschikt is, maar ook op andere lijnen kan ingezet worden. Tijdens de regeringstop van Raversijde in maart 2004 heeft men beslist om de AM66/10 toestellen te moderniseren. Deze passen in het Cityrail concept. Het GEN zal deze verder gebruiken. Vanaf 2008 zijn er nieuwe toestellen die geleidelijk aan op alle lijnen in dienst zullen worden genomen. Het bestek voor deze nieuwe toestellen moet in overleg tussen de federale overheid en de Gewesten verder uitgeklaard worden.

### **B.2.7) Toegang tot de stations**

Voor de inrichting van de GEN stations zijn de bevoegdheden verdeeld over de 3 maatschappijen van de NMBS :

Stations:

- Gebouwen: NMBS Holding – directie patrimonium
- Perrons en tunnels: Infrabel

Parking:

- Constructie: NMBS holding – directie patrimonium
- Beheer: NMBS – directie reizigers

Intermodaliteit:

- NMBS - directie reizigers

De NMBS Holding stemt de verschillende activiteiten en politieke investeringen van de drie nieuwe maatschappijen. De stationsomgevingen vallen onder de bevoegdheid van:

- de gewesten
- de gemeenten
- de gewestelijke vervoersmaatschappijen

De stedenbouwkundige aanvragen van de heraanleg van de GEN stations worden in tweede instantie ingediend door de NMBS Holding. Ze maken geen deel uit van de huidige milieueffectenstudies. De creatie van nieuwe haltes maakt wel deel uit van de vele studies (bv. de nieuwe halte Anderlecht in het dossier betreffende lijn 50A).

De stationsomgeving valt onder de bevoegdheid van het Gewest en de gemeenten. De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen besteden aandacht aan GEN haltes. (Bijvoorbeeld de halte Bordet, in een GEN filosofie gerealiseerd en midden in de reflexie van het GMP van Evere.)

### **B.3. Het GEN en de TEC**

*Waals Gewest: Stand van Zaken GEN programma TEC Waals Brabant (aangenomen in 2000).*

#### **Gerealiseerde verbeteringen :**

Een groot deel van het GEN programma werd gerealiseerd in 2000:

- bouw van een autobusstation in 2000 in Geldenaken. Dit om bus-bus verbindingen naar GEN stations in Tienen, Landen en Lincent te verzekeren.
- in dienst stellen van een lokale pendelbus (lijn 10) die de GEN halte van Ter Hulpen bedient.
- lanceren van een snelle buslijn (Conforto) tussen Louvain-la-Neuve, Waver en Brussel die gebruik maakt van snelweg E411 in 2002.
- constructie van een autobusstation in Hamme-Mille om bus-bus verbindingen tussen GEN stations van Leuven en Waver te verzekeren in 2003.
- herstructurering van de lijnen die het GEN station Ottignies aandoen in september 2003, met de indienststelling van een lokale buspendel die het GEN station bedient.
- openen van 2 buslijnen Rapido in september 2003 tussen de GEN stations Nijvel en Louvain-la-Neuve en tussen de busstations Geldenaken en het GEN station Tienen.
- verhoging van het aanbod met 20% tijdens de piekuren in mei 2004 en van de radiale buslijn W die Eigenbrakel, Waterloo en Brussel-Zuid verbindt.

#### **Verbeteringen op korte termijn :**

- indienststelling van lokale pendelbussen die de GEN stations van Genval en Rixensart aandoen (september 2006)
- constructie van een nieuw busstation in het centrum van Louvain-la-Neuve in overeenstemming met het toekomstig GEN station
- omvorming van de pechstrook in een busbaan op de E411 tussen Waver en Jezus-Eik om de performantie en frequentie van de snelle buslijn te garanderen.
- vervanging van de standaard buslijnen "Rapido" die de GEN stations bedienen door comfortabele autobussen (air conditie).

#### **Verbeteringen op lange termijn :**

- aanleg van busstroken, eigen beddingen, invoeren van verkeerslichtenbeïnvloeding en herinrichtingen aan kruispunten op de belangrijkste lijnen complementair aan het GEN, zoals:
  - lijn W (N5) : tussen Waterloo en Ukkel
  - lijn E (N4) : tussen Overijse en Jezus-Eik
  - lijn 366 (N275) : tussen Rixensart/Ter Hulpen en Bosvoorde
- de doorstroming verbeteren (voorrang aan verkeerslichten, aanleg bushaltes, inhaalstroken,...) in het kader van GMP van gemeentes die een GEN station op hun grondgebied hebben.
- aanpassing van het busaanbod van zodra het GEN aanbod bekend is. De TEC Waals Brabant zal dit doen volgens de hiërarchie van de haltes. De voornaamste haltes worden bediend door directe of semi-directe lijn van en naar Brussel.

### **B.4. GEN Project De Lijn: RegioNet Brabant Brussel**

In aanvulling op het GEN werkte de provincie Vlaams-Brabant, in samenwerking met De Lijn, het strategisch plan 'RegioNet Brabant-Brussel' uit. Dit strategisch plan heeft een looptijd van 15 jaar en vormt de basis voor toekomstige investeringen van De Lijn in de regio. Het plan werd geïntegreerd in het Pegasus-plan van De Lijn (plan voor gans Vlaanderen). De realisatie van het Pegasusplan werd op zijn beurt overgenomen in het Vlaams regeerakkoord.

Het "RegioNet Brabant-Brussel" bevat vijf grote onderdelen (zie kaart):

1. een netwerk van 21 snelbuslijnen, met een verbinding om het kwartier in de spits en om het half uur in de daluren
2. nieuwe toevoerlijnen naar de GEN-stations: De Lijn voorziet toevoerlijnen naar zestien treinstations en vier opgewaardeerde busstations
3. een frequentieverhoging van bestaande streeklijnen van en naar Brussel: bedoeling is om te komen tot een verdubbeling van de frequentie op de 68 streeklijnen
4. nieuwe toevoerlijnen naar Zaventem/Vilvoorde

## 5. een nieuwe ringverbinding in de Vlaamse rand rond Brussel

Om een betrouwbare exploitatie en vlotte doorstroming mogelijk te maken, wordt voorzien in vrije busbanen op 23 hoofdassen (zowel in Vlaanderen als Brussel), verkeerslichtenbeïnvloeding op alles assen, voorsorteerstroken voor bussen aan kruispunten, ...

Het is de ambitie van De Lijn om met dit plan 35 miljoen busreizigers per jaar aan te trekken. De investeringen worden geraamd op:

- voertuigen: 96 miljoen euro
- infrastructuur: 261 miljoen euro
- jaarlijkse meerkost exploitatie: 65 miljoen euro

Tot nu toe werd nog maar een beperkt deel van dit plan gerealiseerd. Er werden snelbusprojecten goedgekeurd op de assen Aalst – Asse – Brussel-Simonis en Diest - Tienen. Daarnaast werd een frequentieverhoging doorgevoerd op de lijn Ninove - Brussel. De Vlaamse overheid zou echter meer financiële middelen moeten vrijmaken om dit plan volledig te kunnen realiseren.



### B.5. GEN Project MIVB

(Bron: O. Colla, directeur strategische studies MIVB 2005-04-21)

De beheersovereenkomst van de MIVB 2006-2010 zal goedgekeurd worden in het voorjaar van 2006. (Hierbij moeten we aandacht hebben voor de GEN aspecten.)

- In het kader van het GEN heeft de MIVB als belangrijke taak het opdrijven van de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer, vooral door de aanleg van beschermde banen.
- In het kader van de beoogde stijging van het aantal verplaatsingen met het OV, zoals vermeld in het GewOP, bepaalt de huidige beheersovereenkomst de bestelling van 46 bijkomende trams, 15 extra metrostellen en 160 nieuwe bussen.
- De omsluiting van metrolijn 2 is belangrijk voor het GEN. Het Weststation wordt een OV-knooppunt voor de overstap van het GEN op het MIVB-net. Ook De Lijn zal een vlotte verbinding tussen Ninove en het Weststation aanbieden.
- Het station Schuman wordt helemaal vernieuwd (in samenwerking met de federale overheid, Beliris) en wordt een belangrijk OV-knooppunt.
- De dienstverlening naar de grote tewerkstellingspolen wordt uitgebreid. Er wordt gedacht over een verbinding van het Noordstation naar Evere (Navo) en Diegem - Zaventem (industrieterrein) en aan een snelle verbinding Noordstation - Tour & Taxis – Simonis - AZ VUB. Deze projecten komen zowel de Brusselaars als de pendelaars ten goede.
- Tramlijn 95 Bosvoorde - Oudergem wordt verlengd tot aan Hermann-Debroux en krijgt een link met de GEN-stations Boondaal en Bosvoorde.

- Op de Alsebergsesteenweg in Ukkel krijgt de tram nieuwe sporen. Lijn 55 wordt ook verlengd en krijgt aansluiting met de trein (Lijn 26). Een eventuele verlenging tot het station van Ruisbroek en COOVI Anderlecht is in beraad.
- De MIVB is voorstander van een economisch samenwerkingsverband met de verschillende GEN-actoren in het kader van de uitvoering van het GEN. De MIVB wil ook werk maken van een geïntegreerd parcoursoverzicht voor de reiziger, naast een tariefintegratie tussen de 4 maatschappijen.
- In de toekomst wil de MIVB nadenken over het gebruik van het tramtrein-concept.

#### **B.6. De vier federaties hebben enkele voorstellen voor de uitbreiding van het GEN, waardoor het een beter alternatief kan bieden voor het autoverkeer:**

##### In Vlaanderen:

- **Reizigershalte op Brucargo:** met de aanleg van de Diabolo wordt een spoorlus voorzien rond Zaventem, met aftakkingen naar Brussel, Antwerpen en Leuven. Hierdoor zullen de spoo tijden naar de luchthaven gevoelig verminderen, waardoor het openbaar vervoer concurrentieel kan worden met het autoverkeer. De investeringen van de NMBS zijn voornamelijk gericht op de reizigers voor de luchthaven, maar lijken de werknemers te vergeten. Zo wil de NMBS geen personenhalte voorzien op Brucargo, voor de werknemers van de luchthaven. Hier komt enkel een goederenstation. Nochtans heeft een personenhalte een zeer groot potentieel voor de duizenden werknemers op de luchthaven. De werknemers moeten nu eerst de trein nemen naar Zaventem om dan vervolgens een bedrijfsbus te nemen naar hun werkplaats. Daarbij moet volledig rond de luchthaven gereden worden, wat voor tijdsverlies zorgt en het gebruik van de auto aantrekkelijker maakt. Een stopplaats is wel opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan dat werd goedgekeurd door de Vlaamse regering. Ook volgens de mobiliteitsstudie is « een nieuw reizigersstation op Brucargo een essentieel onderdeel in de bediening van de luchthaven ». De kost van een bijkomende personenhalte bedraagt 1% van de totale investeringen in het Diabolo-project.
- **Bijkomende stopplaatsen:** in aanvulling op het nu voorgestelde GEN moeten volgende bijkomende stopplaatsen onderzocht worden :
  - GEN-lijn R1 : haalbaarheid van een nieuwe halte aan kruising met N6 (Bergensesteenweg)
  - GEN-lijn R7: haalbaarheid GEN-bediening van Hofstade;
  - een nieuw station in Machelen, gezien de verwachte nieuwe tewerkstellingspool op het grondgebied van Machelen en Vilvoorde (Renault-site en kanaalzone)
- We stellen een **GEN-exploitatie van een bijkomende verbinding Aalst - luchthaven - Leuven** voor. Deze spoorverbinding is de meest belovende uit de eerdere studie Brabant-Brussel-Net en is mee opgenomen in het spoorluik van het RegioNet Brabant-Brussel. Deze verbinding is niet opgenomen in het GEN.

##### In Wallonië

Het is belangrijk om een goede bediening van het GEN te hebben in kleine stationnetjes zoals Hoog en Laag Waver. Deze haltes vertegenwoordigen een aardig potentieel door de hoge bevolkingsdichtheid. Andere haltes waarbij een heropening overwogen dient te worden: Petit Enghien, Bierges et Saintes. Men moet rekening houden met de bevolkingsdichtheid om een GEN station te openen. Tellingen van de actuele stand van zaken volstaan niet.

##### In het Brussels Gewest

Het GEN zal 34 stations tellen in Brussel, waarvan er 28 bestaan en 6 heropend of gebouwd worden (Mouterij, Aracaden, Diesdelle, Simonis, Weststation en Anderlecht). Het GewOP stelt 40 stations voor om van het GEN een instrument te maken om de mobiliteit in Brussel te verbeteren en om van het GEN ook een stedelijk transportmiddel te maken. De drie Gewesten hebben er alle belang bij om het aantal haltes te maximaliseren in de buurt van tewerkstellingspolen. De afstand tussen het station en de werkplaats is doorslaggevend bij de modale keuze van de pendelaars. Een performant rollend materieel (snel optrekken, brede deuren en lage vloeren) verzoent commerciële snelheid met een goede bediening (aantal haltes). De 4 federaties vragen een betere bediening van Brussel, zodat de trein een nieuwe metro wordt voor de Brusselaars en de pendelaars.

## C. De eisen van de 4 federaties

### C.1. De « interne » succesfactoren van het GEN volgens de 4 federaties

#### C.1.1. Budget

Over het GEN wordt al meer dan 10 jaar gediscussieerd. Een wezenlijke stap vooruit voor de realisatie van het GEN was de Ministerraad van 20 maart 2004. Daar werd een duidelijke fasering vastgelegd tot 2010. Er werd beslist om de exploitatietekorten voor de eerste fase ten laste te nemen van de federale overheid, zodat de NMBS kon starten met de aankoop van het noodzakelijke materiaal. De verdere ontplooiing van het GEN na 2010 zal gebeuren volgens de afspraken die daarover zijn vastgelegd in het samenwerkingsakkoord van april 2003 tussen de federale overheid en de drie gewesten. De financiering van de GEN-projecten gebeurt via het GEN-fonds. De infrastructuurkosten werden begroot op 1,7 miljard Euro. Volgens het investeringsplan 2004–2007 van de NMBS investeert de NMBS voor deze periode 612 miljoen Euro.

De middelen die werden gereserveerd voor de realisatie van het GEN moeten ook effectief worden aangewend om het GEN in zijn totaliteit te kunnen realiseren. Alle geplande infrastructuurprojecten moeten onverminderd en integraal worden uitgevoerd. Alleen dan kan het GEN succesvol zijn en alleen op die manier kunnen de beoogde doelstellingen worden bereikt. De milieufederaties rekenen erop dat de voorziene budgetten onveranderlijk en binnen de voorziene timing voor de realisatie van het project beschikbaar blijven, ook in de volgende legislatuur. We pleiten voor een garantiemechanisme dat de uitvoering van het GEN 100% verzekert, met toewijzing van de infrastructuurkosten aan de budgettaire enveloppen van de betrokken gewesten.

#### C.1.2. Intermodaliteit

Het Gen integreren in een netwerk van intermodale verplaatsingen om een antwoord te kunnen bieden op verplaatsingsketens. Van de ene vervoerwijze op de andere overstappen, moet naadloos kunnen gebeuren.

Het GEN zelf is ook een stedelijk transportmiddel. Voor langere afstanden binnen het gewest is de trein het snelste vervoermiddel. Op voorwaarde natuurlijk dat de frequenties voldoende zijn. Daarnaast veronderstelt de uitbouw van het GEN dat het stedelijk tram/bus/metronet wordt versterkt en wordt afgesteld op het voorstadsnet. Het GEN beperkt zich niet tot een beter spoorwegaanbod, maar bestaat uit een netwerk samengesteld uit de 4 bestaande vervoersmaatschappijen.

Ook de fiets is een belangrijke schakel bij een goede intermodaliteit. Daarom:

- gewestelijke en gemeentelijke fietsroutes die goed aansluiten bij de GEN stations. In dit verband kan de overheid ook de haalbaarheid nagaan van fietsroutes langs spoorweglijnen (bijvoorbeeld L28). Zulke routes zijn direct, vlak en daarom snel.
- veilige fietsstallingen en vlotte toegankelijkheid van de perrons om je fiets de trein op te zetten.

Om het fietsverkeer te bevorderen moet tevens een betere afstemming worden nagestreefd met fietsroutenetwerken. De Provincie Vlaams-Brabant liet in 2004 een haalbaarheidsstudie 'Fietsroutenetwerk Luchthavengebied' uitvoeren. Hieruit bleek dat er rond heel wat steenwegen fietspaden ontbreken, dat de snelheidsregimes op drukke verkeerswegen niet aangepast zijn aan fietsers en dat er te veel gevaarlijke oversteekpunten zijn in de regio. Daarom stelde de provincie een samenhangend netwerk van fietsroutes in het luchthavengebied voor. Ook voor andere attractiepolen in de GEN-perimeter moeten gelijkaardige fietsroutenetwerken worden uitgetekend én uitgevoerd. Op deze manier kan voor het voortransport naar de GEN-stations maximaal gebruik gemaakt worden van de fiets.

Gemeentebesturen kunnen aanvullend lokale fiets- en wandelnetwerken naar de GEN-stations uitwerken, in het kader van hun gemeentelijk mobiliteitsplan. In Vlaanderen kan hiervoor gebruik gemaakt worden van het (veelal nog aanwezige) netwerk van historische 'trage wegen' (de zgn. buurt- en voetwegen).

Verder moeten voetgangerswegen van en naar de GEN stations goed onderhouden worden en de GEN attractiepolen weloverwogen doorsnijden

Buslijnen moeten doeltreffend georganiseerd worden van en naar de GEN stations.

Intermodaliteit met de auto. Wij opteren voor kleine parkings zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaar, dus niet aan de poorten van het Gewest. Grote ontradingsparkings zijn uit den boze want:

- de periferie is al verzadigd, zeker aan de rand van het Gewest.
- de pendelaar die al ¼ van zijn traject heeft afgelegd, neemt de rest van het traject er maar al te graag bij, zelfs in de file.

#### C.1.3. Aantrekkelijkheid en toegankelijkheid

Bijzondere zorg zal besteed moeten worden aan de overstappunten: comfort, goede leesbaarheid, duidelijke informatie, minimale wachttijden (maximum 10 minuten), dus hoge frequenties, niet alleen tijdens de piek, maar ook 's avonds en tijdens het weekend. Het vicom-programma ("vitesse commerciale") moet versneld worden uitgevoerd, zodat overal waar nodig eigen beddingen en voorzieningen zijn die bus en tram vrije doorgang garanderen. Hier moet in geïnvesteerd worden.

Om deze intermodaliteit mogelijk te maken, moet men de uitwisselingspolen aantrekkelijk en toegankelijk maken. Toegankelijk voor voetgangers, personen met beperkte mobiliteit (voldoende hellende vlakken, liften waar nodig, ...)

en voor fietsers (beveiligde stallingen,..). Aantrekkelijk, dus goede verlichting, zitbanken, schuilgelegenheden. In het Brussels Gewest moeten alle bestaande haltes onderhouden worden om de toegang voor alle Brusselaars te garanderen.

Wij vragen een gemeenschappelijk lastenboek voor de 100 gemeenten die betrokken zijn bij de creatie van nieuwe GEN stations. Dit lastenboek garandeert minima inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, voetgangers, fietsers, bussen en automobilisten.

#### **C.1.4. Integratie van tarieven, uurroosters en informatie.**

Voor de automobilist is er 1 wegennet. Voor de gebruiker van het openbaar vervoer zijn er 4 maatschappijen met elk hun eigen aanbod. Dat is hinderlijk om een aantrekkelijk en geloofwaardig alternatief te bieden voor de auto. Wij vragen aan de 4 vervoersmaatschappijen:

- een volledige tariefintegratie (ook de abonnementen) die aantrekkelijk is (niet gratis!) voor zowel de Brusselaars en de pendelaars. Artikel 15 voorziet een tariefharmonisatie, maar de 4 federaties wensen een snelle integratie. Het jump-ticket is niet voldoende.
- 1 gezicht, 1 huisstijl, gezamenlijke campagnes, een GEN logo ;
- en klare trajectinformatie over de 4 vervoersmaatschappijen heen zodat de occasionele reiziger zich makkelijk kan oriënteren.

Enkel op die manier kan de drempel van het overstappen, die inherent is aan heel wat verplaatsingen met het openbaar vervoer, gevoelig verlaagd worden. Op organisatorisch vlak is er behoefte aan een instelling die, met respect voor ieders bevoegdheid, op structurele basis de nodige coördinatie en samenhang verzorgt. Hiervoor dient een hoofdstedelijk vervoerverbond opgericht te worden, dit zorgt er voor dat het openbaar vervoer in het hele stadsgewest als een geheel aan de reizigers aangeboden wordt.

#### **C.1.5. Frequentie van de treinen en organisatie van het netwerk**

Het GEN is sterk radiaal georganiseerd. Ook de verschillende attractiepolen in de Vlaamse en Waalse Rand moeten op een hoogwaardige manier met elkaar verbonden worden. Het GEN wil in een voornamelijk klassieke woonwerkverkeerbenadering de pendelaarstromen aanpakken. In functie van de flexibele arbeidstijden is een aantrekkelijke frequentie over de hele dag interessant. De basisfrequentie zou om het half uur moeten zijn voor De Lijn en de NMBS buiten de piekuren. Aandacht voor het vrijetijdsverkeer is noodzakelijk: een degelijke laatavondregeling zodat je niet nerveus naar je horloge moet kijken na het laatste concert. De NMBS beschouwt dit als een 'te onderzoeken luik' (cfr. Leo Pardon, directeur-generaal reizigersvervoer NMBS in het Vlaams Parlement 21 april 2005)

## C.2. De « externe » succesfactoren van het GEN volgens de 4 federaties : begeleidende maatregelen.

De nobele intenties van het GEN herbergen ook een schaduwzijde: stadsvlucht. Volgens de milieueffectenstudie opgemaakt in het kader van het op 4 sporen brengen van lijn 161 in Watermaal-Bosvoorde, betekent het GEN een verlies van 17725 huishoudens waarvan 70% met een middelgroot inkomen. Om deze stadsvlucht in te perken, moeten begeleidende maatregelen genomen worden om de levenskwaliteit van de Brusselaar te waarborgen en het wonen in Brussel te bevorderen. Stadsvlucht is nauw verbonden met levenskwaliteit en de kost van huisvesting.

### C.2.1. Begeleidende maatregelen volgens de overheid

De begeleidende maatregelen, beschreven in de bijlage van de GEN-overeenkomst (4 april 2003):

- Beperking van het aanbod van langdurig parkeren op de openbare weg in administratieve wijken gelegen in de stationsomgeving.
- Afstemming van het parkeeraanbod buiten de openbare weg in gebouwen die niet bestemd zijn voor huisvesting in functie van de fijnmazige bediening door het openbaar vervoer.
- Het opdrijven van de reïssnelheid van het bovengronds openbaar vervoer, vooral door de aanleg van beschermde banen.
- Verbetering van de voorwaarden rond intermodaliteit in de stationsomgevingen, vooral m.b.t. beveiligde fietsenstallingen en parkings.
- De hiërarchische indeling van de wegen in steden en in het bijzonder de aanleg van de zone 30 om het doorgaand verkeer in de woonwijken te ontraden.

### C.2.2. De aanbevelingen van de 4 milieufederaties

#### C.2.2.1. De auto-fiscaliteit herzien (bevoegdheid van de federale Regering)

In alle studies over de voornaamste milieuproblemen – van luchtkwaliteit over geluidshinder tot klimaatopwarming – blijkt dat het wegverkeer een van de grote ‘boosdoeners’ is. Bovendien gaat België gebukt onder een groeiend verkeersinfarct. Het Groenboek van de Europese Commissie (“Vers une tarification équitable et efficace dans les transports”) schat de milieukost van het verkeer (met de ongevallen, luchtvervuiling, klimaatwijziging en lawaai, maar niet de congestie) in Europa op 530 miljard euro voor 1995, ofwel 7,8 % van het Bruto Nationaal Product. Het wegverkeer alleen is verantwoordelijk voor 92% van die kosten die gedragen worden door de gemeenschap.

Het huidig beleid beperkt zich teveel tot infrastructuurmaatregelen (missing links) en prijsverlaging voor de alternatieve vervoersmodi. Deze maatregelen leiden tot een mobiliteitsbeleid dat zichzelf in de staart bijt: het met nieuwe infrastructuur wegwerken van congestiepunten en goedkoper (of gratis) maken van alternatieven trekt nieuw verkeer aan, zodat binnen de kortste keren nieuwe knelpunten ontstaan. Een duurzaam mobiliteitsbeleid vraagt meer aandacht voor de beheersing van het groeiende autoverkeer (de vraag) en minder voor het (infrastructuur)aanbod. Centraal in het beleid van vraagbeheersing staat het doorrekenen van de maatschappelijke kosten. Zolang milieukosten, onveiligheidskosten en congestiekosten op andere infrastructuurgebruikers of op de maatschappij worden afgewenteld, zullen automobilisten geen echte stimulans krijgen om de auto thuis te laten.

Daarom vragen de vier milieufederaties de federale overheid om een prijsbeleid te ontwikkelen dat de externe kosten integreert in de werkelijk betaalde prijs. Dit moet bij voorrang gebeuren door het verhogen van de variabele kosten, dit wil zeggen: het verhogen van de brandstofbelasting en/of het invoeren van een kilometerheffing:

1. **brandstofbelasting** : Als alle externe kosten via een accijnsverhoging zouden worden doorgerekend, dan zouden de brandstofbelastingen oplopen tot meer dan 2,50 euro per liter voor benzine, terwijl de belasting op een liter diesel tot 5 euro zou moeten klimmen, aangezien diesel eerste verantwoordelijke is voor sterfgevallen ten gevolge van de luchtvervuiling veroorzaakt door het autoverkeer.
2. **een kilometerheffing** : de vier federaties verwachten het meeste heil van de invoering van een slimme kilometerheffing. Met een kilometerheffing kunnen tijd- en plaatsgebonden congestiekosten worden doorgerekend voor heel het wegennet en kan verder gedifferentieerd worden op basis van het voertuigtype en milieueffecten. Verschillende nadelen van rekeningrijden (dwz een taks op de invalswegen, zoals in Londen) kunnen vermeden worden (sluikverkeer, suburbanisatie, ...). Met de kilometerheffing worden de prijzen van autorijden ook eerlijker. Wie veel rijdt in een zware wagen, er een slechte rijstijl op nahoudt en op drukke tijdstippen rijdt, betaalt veel. Voor wie een lichtere en milieuvriendelijke auto kiest, zuinig en buiten de spits rijdt wordt autorijden goedkoper. Wie kiest voor openbaar vervoer, betaalt niets.

Volgens een onderzoek van de Vrije Universiteit van Amsterdam<sup>2</sup> kan het hele Nederlandse personenautopark in 2008 voorzien zijn van de benodigde apparatuur. Het ligt voor de hand te beginnen met de vrachtwagens, wat aansluit bij de ontwikkelingen in Duitsland en Zwitserland. In het onderzoek wordt een kilometerheffing gezien als budgetneutraal. Een deel van de kilometerheffing komt in de plaats van de motorrijtuigenbelasting en mogelijk ook in plaats van een deel van de verzekering. Een ander deel komt in de plaats van de huidige brandstofaccijns. Afhankelijk van het gekozen scenario verwachten de onderzoekers dat het aantal met de auto afgelegde kilometers met 10 tot 25 procent afneemt. Omdat een deel van de resterende auto's ook nog eens op andere tijdstippen gaat rijden, zullen er drastisch minder files optreden.

Uit het onderzoek blijkt dat met een budgetneutrale kilometerheffing in het jaar 2010 de milieuvervuiling door het autoverkeer tot 60 procent lager is dan zonder kilometerheffing, vooral doordat er minder met de auto wordt gereden. Ook wordt er milieuwinst geboekt doordat mensen met een kilometerheffing zullen kiezen voor minder vervuilende auto's en voor een minder vervuilende rijstijl. Indien men de milieuwinst uitsplitst komt men tot volgende gegevens: 20 procent minder geluidsoverlast, 20 tot 40 procent minder energiegebruik, 20 tot 40 procent minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, een halvering van de uitstoot van verzurende stikstofoxiden, en 15 tot 35 procent minder vluchtige organische stoffen.

De kilometerheffing zou tenslotte ook bijdragen aan de verkeersveiligheid. Omdat de kilometerheffing het aantal afgelegde kilometers drastisch beperkt en omdat de heffing een veilige rijstijl aanmoedigt – zoals geleidelijk optrekken en traag rijden – zal het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk afnemen. De onderzoekers gaan uit van 15 tot 20 procent minder gewonden en 20 tot 30 procent minder doden. Bovendien kan een kilometerheffing ook gecombineerd worden met een snelheidsbegrenzer. In dat geval is er nog een groter effect voor verkeersveiligheid.

Tot slot is de vraag wat er moet gebeuren met de opbrengsten van een kilometerheffing. Volgens de vier federaties moeten de opbrengsten prioritair gebruikt worden voor:

- sanering van of compensatie voor milieuschadetekosten veroorzaakt door het verkeer, zoals investeringen in geluidsmuren of geluidsisolatie van gebouwen langs verkeersaders, ... Dit onder het motto 'de vervuilde wordt betaald' (zie deel 4)
  - Het garanderen van een basismobiliteit op het vlak van personenvervoer, door investeringen in openbaar vervoer (het GEN) als publieke dienst
  - De financiering van maatregelen die de vraag naar mobiliteit kunnen terugdringen, bvb de verlaging van de onroerende voorheffing in grootstedelijke gebieden om stadsvlucht tegen te gaan.
3. Naast het invoeren van een kilometerheffing en/of het opleggen van een brandstofbelasting, moet komaf worden gemaakt met de aanzienlijke fiscale voordelen voor **bedrijfswagens**.

#### **C.2.2.2. Parkeren**

Het parkeerbeleid is een belangrijk criterium voor het slagen van het GEN. Zolang bestuurders er kunnen op rekenen dat ze bij hun bestemming hun auto kunnen stallen, zijn ze weinig gemotiveerd om zich op een andere manier te verplaatsen. Daarom moet er een rationeel parkeerbeleid komen dat erop gericht is het langparkeren te vermijden. Dit zijn uiterst doeltreffende en relatief eenvoudige maatregelen:

- De normen voor parkeerplaatsen in nieuwe **kantoorgebouwen** moeten worden beperkt in functie van de bereikbaarheid. In Brussel voorziet circulaire 18 dit bij de bouw van nieuwe kantoren. Wij vragen dat:
  - dit wordt opgenomen in de nieuwe Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening ;
  - die normen moeten via de vernieuwing van milieuvergunningen (dit gebeurt elke 5 jaar) ook worden toegepast voor bestaande parkings;
- Het langparkeren **op straat** moet via progressieve tarieven (hoe langer je parkeert, hoe sneller de meter aantikt) worden ontraden. In principe is langparkeren enkel toegelaten in openbare parkeergebouwen en op overstapparkings. Deze zijn zo dicht mogelijk bij de woonplaats van de pendelaars en niet aan de rand van Brussel, waar ze nog weinig aantrekkingskracht hebben, want de meeste files zijn er reeds overwonnen. Het parkeren op straat moet worden gereserveerd voor bewoners (met bewonerskaart) en kortparkeerders.
- Om dit alles mogelijk te maken, is het absoluut noodzakelijk dat het **parkeerbeleid op gewestelijk niveau** wordt gevoerd. Via een op te richten Gewestelijke Parkeerdienst of intercommunale moet de problematiek globaal worden aangepakt.
- Een coördinatie tussen de 3 gewesten is eveneens nodig zodat er coherente normen zijn voor parkings bij kantoorgebouwen.

Een andere cruciale vraag is het parkeren buiten Brussel. Het project van lijn 161 voorziet heel wat parkeerplaatsen. In Vlaanderen voorziet men minstens 100 parkeerplaatsen per station. Alle studies vestigen de aandacht op het belang van parkeren in de modale keuze. De evolutie van de ABC politiek (Nederland) besluit dat de verhuis van een bedrijf naar een locatie die toegankelijker is voor het openbaar vervoer, geen overstap naar het openbaar vervoer met zich mee brengt als het parkeeraanbod niet wordt teruggeschroefd.

De circulaire De Saeger legde 4 parkeerplaatsen per 10 werknemers op, zelfs in zones goed bediend door het openbaar vervoer.

Daarnaast:

---

<sup>2</sup> Het onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de Stichting Natuur en Milieu door de Vrije Universiteit Amsterdam en door bureau Peeters Advies. Economisch en Sociaal Instituut van de Vrije Universiteit (2000): "Effectiviteit en haalbaarheid van een geavanceerde kilometerheffing", Hoofdrapport in opdracht van Stichting natuur en Milieu. Zie ook : "Elf vragen over de kilometerheffing" in Natuur en Milieu, 20ste jaargang nr. 10, december 2000

- Als we het imago van stationswijken willen opkrikken en de woonkwaliteit willen verbeteren, moeten we af van gigantische parkings.
- Vele gezinnen beschikken over 2 of zelfs 3 wagens. Eerder dan naar Brussel te gaan met de auto, kan de auto geparkeerd worden aan een GEN station om dan vervolgens verder te sporen naar de hoofdstad. Dit is een halve overwinning.

Daarom moeten we:

- Tewerkstellingszones vermijden die ver verwijderd zijn van stations en die moeilijk bediend worden door het OV. We staan hier voor voldongen feiten.
- De bediening en omgeving van de GEN stations beter organiseren, zodat het aangenaam wordt om te fietsen en te voet naar de stations te gaan.

### **C.2.2.3. De modale transfer aanmoedigen**

Om de modale transfer aan te moedigen is het belangrijk dat stationsomgevingen aantrekkelijk, veilig en gezellig zijn. Nu is dit zelden het geval. Het zijn vaak vervallen, ongestructureerde wijken die lijden onder de negatieve impact van ondoordacht ingeplante spoorweginfrastructuur. Om deze wijken te herwaarderen moet er een vermenging van functies zijn: huisvesting, diensten en collectieve voorzieningen. Huisvesting zorgt voor animatie en garandeert sociale controle, wat het veiligheidsgevoel van gebruikers ten goede komt. De toe-eigening van een stationswijk door haar bewoners versterkt ook de gezelligheid. Kleine handel animeert de publieke ruimte. Scholen en bureaus brengen cliënteel naar de stationsbuurt.

Om de modale transfer te bevorderen, moet overstappen tot een minimum beperkt worden. Wat mensen ook ontmoedigt om de trein te nemen is met de auto naar het station rijden, daar parking zoeken, wandelen tot het perron om dan uiteindelijk de trein te nemen. Daarom moet men de toegankelijk voor voetgangers en fietsers aanmoedigen. Wandelbare afstanden liggen rond de 1km. Veel hangt ook af van de kwaliteit van de lokale openbare ruimte en aangename en verkeersveilige verbindingen (grote wegen die men moet oversteken, winkels op de weg, groenvoorziening, staat van de gebouwen, reliëf, ...).

### **C.2.2.4. De publieke ruimte herverdelen**

Er kan geen sprake zijn van nieuwe weginfrastructuur in en rond Brussel. De autocapaciteit op invalswegen moet beperkt worden. De door een modale transfer naar het GEN vrijgekomen plaats op de autowegen, mag niet worden ingenomen door nieuwe auto's.

De gewonnen ruimte moet ingericht worden voor het openbaar vervoer (in eigen bedding en met voorrang aan de kruispunten), fietsers (veilige fietspaden) en voetgangers (brede trottoirs en veilige, comfortabele oversteekplaatsen). Op invalswegen met meerdere rijstroken kan een rijstrook gereserveerd worden voor wagens met "3 personen of meer".

Projecten zoals de omsluiting van de grote ring, ondertunneling van de Keizer Karellaan en extra rijstroken aan de grote ring zijn achterhaald en vloeken met een duurzaam mobiliteitsbeleid. Hetzelfde geldt voor projecten zoals de verbreding van de Grote Ring rond Brussel tussen de E40 en de nationale luchthaven.

#### **Doordachte categorisering van het wegennet**

Het doorgaand verkeer moet op de grote assen worden gekanaliseerd. Woonwijken, maar ook brede lanen met een uitgesproken woon- en/of handelsfunctie dienen zones 30 te worden. Daar waar de autodruk zo groot is dat zones 30 niet voldoende zijn om het doorgaand verkeer te weren, moeten fysieke maatregelen (straatversmallingen, lussensysteem, barrières, ...) worden getroffen. In de stadskern moet het voetgangersgebied worden uitgebreid en aangevuld met een ruim net van woonstraten, waar enkel het openbaar vervoer toegelaten is.

### **C.2.2.5. Ruimtelijke ordening beter afstemmen op mobiliteitskeuzes**

Het GEN mag niet los gezien worden van de ruimtelijke structuur (met onder meer de hiërarchie van de kernen). Integendeel, het GEN moet de ruggengraat vormen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. De GEN stations zijn niet alleen transferpunten, maar ook attractiepolen. Nieuwe economische ontwikkelingen, kantoorgebouwen, woningen, enz. moeten plaatsvinden nabij de GEN stations. Hierdoor worden nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen perfect bereikbaar via het openbaar vervoer. Hier moet o.a. rekening mee gehouden worden bij de uitwerking van het 'Vlaams stedelijk gebied rond Brussel'. Het GEN moet dus de basis vormen voor een goed doordacht locatiebeleid.

Het gaat niet langer op dat de overheden nog toestemming geven voor residentiële verkavelingen of kantoor- en bedrijvzones die enkel met de auto bereikbaar zijn, zoals momenteel gebeurt langs de grote ring rond Brussel en in de luchthavenregio. Dergelijke ontwikkelingen op auto locaties werken de groei van het autoverkeer alleen maar verder in de hand en hypothekeren het gebruik van het GEN.

De ontwikkeling van het GEN en de stations bieden kansen voor een kernversterkend beleid wat op zijn beurt een gunstige impact heeft op de modale transfer.

Onderstaande passage komt uit de visietekst “Samen Sporen”, een visietekst over leefbare stationsbuurten. Een productie van de Bond Beterleefmilieu en BRAL. Je kan de ganse tekst raadplegen op [www.bralvzw.be](http://www.bralvzw.be).

*Zo zijn stationsbuurten **A-locaties**, plaatsen die perfect bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. In het Nederlandse ABC-locatiebeleid zijn A-locaties knooppunten van openbaar vervoer. C-locaties zijn plaatsen die enkel bereikbaar zijn met de wagen, B-locaties zitten daar tussen in. Stationsbuurten zijn dus zeker geschikt voor de inplanting van kantoren met een loketfunctie, kantoren die veel mensen aantrekken. Nieuwe weginfrastructuur en ondergrondse megaparkings in die buurten aanleggen, druipt volledig in tegen een A-locatiebeleid. Daarom is het essentieel dat strikte beperkingen voor parkeren en parkeerplaatsen het openbaar vervoer extra promoten en autoverkeer ontraden.*

*De stationsbuurten liggen ook op essentiële mobiliteitsknoten op stedelijk en regionaal niveau. Stadsvernieuwingsprojecten moeten dan ook rekening houden met deze stedelijke en regionale context. Daarom is het noodzakelijk dat de overheid investeert in een voorstedelijk spoorwegnet en/of park-and-ride systemen en deze verbindt met de stadsvernieuwingsprojecten. Kleine stations rond de stedelijke agglomeraties worden zo opgewaarderd. En de grote autostroom wordt vóór de stad opgevangen. Met uiteindelijk minder luchtvervuiling en meer verkeersveiligheid voor de stationsbuurten als gevolg.*

*Voorstedelijke spoornetten kunnen dus als een kapstok dienen voor een leefbare stad. Die voorstadsnetten bestaan in feite al. Er moet alleen terug frequenter op gereden worden, oude en nieuwe stations dienen geopend te worden. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) in en rond Brussel is het bekendste voorbeeld en is momenteel in ontwikkeling. Dit net moet het grote kader worden van een aansluitend uitgebreid tram- en busnet. Ook in Antwerpen en Gent moeten de bestaande lijnen maximaal ingezet worden voor het stadsvervoer. Elke investering in het stadsnet dient gepaard te gaan met begeleidende maatregelen: strengere parkeemormen, beperking van het langparkeren, vermindering van de capaciteit van invalswegen, eigen beddingen voor tram en/of bus, nieuwe tram- en buslijnen ...*

*De stationsbuurten moeten ook centraal staan in het stedelijke mobiliteitsplan. Een goede verbinding op vrije busbanen tussen het station en stadscentrum en brede wandel- en fietsboulevards zijn hiervan een essentieel onderdeel. Ook fietsparkings of bewaakte fietsstallingen mogen niet ontbreken. Niet enkel de bedrijven rond het station zijn gebaat met een fijnmazig openbaar vervoersnet voor hun werknemers. Ook de handelaars en horeca in de stad zelf halen voordeel uit een goede verbinding tussen het station en het hart van de stad zelf.*

#### **Kernversterking**

*Door hun ligging nabij het stadscentrum en het station vormen stationsbuurten plaatsen bij uitstek voor een kernversterkend beleid. Door bijkomende woonmogelijkheden te voorzien nabij het station kan de stad een alternatief aanbieden voor nieuwe verkavelingen in de groene rand rond de stad. Belangrijk is dat daarbij niet éénzijdig op appartementsblokken wordt gemikt: hoogbouw appartementen komen vooral in aanmerking voor ouderen en zgn. starters op de woonmarkt, pas afgestudeerden bijvoorbeeld, die maar tijdelijk blijven. Gezinnen met kinderen komen niet aan hun trekken in een dergelijk stedenbouwkundig concept. Niet dat er geen appartementen mogen gebouwd worden. Door de vergrijzing moeten er meer woongelegenheden komen voor de derde leeftijd. Het komt er echter op aan een gezonde mix te voorzien van appartementen en gezinswoningen. Door éénzijdig te focussen op appartementen, wordt de suburbanisatie verder gestimuleerd. Gezinnen met kinderen hebben nu veel moeite om een betaalbare woning met een tuintje te vinden in de stad. Door het gebrekkig aanbod in de stad, moeten deze gezinnen uitwijken naar ‘groene’ verkavelingen aan de rand van de stad. Daarom moet bij stationsprojecten ook ruimte voorzien worden voor ééngezinswoningen, gebouwd aan een hoge stedelijke dichtheid in een groene en autoluwe, kindvriendelijke omgeving.*

*Verder moeten de verschillende functies zoals wonen, kantoren, buurt- en andere diensten, openbare ruimte,... goed en evenwichtig met elkaar verweven zijn. Zeker de kwetsbare functies (openbare ruimte, wonen, groen) moeten extra beschermd worden en er dient een maximumgrens getrokken te worden aan de hardere functies (kantoorontwikkeling). Zoniet riskeren we doodse en onveilige buurten te krijgen na de werkuren.*

*En tenslotte vormen de stadsvernieuwingsprojecten vaak ook de aanleiding voor de renovatie van de stationsgebouwen zelf. Dit biedt een kans om het historisch patrimonium van NMBS op te waarderen en moet gebeuren met respect voor de schaal van het bestaand patrimonium en omliggende wijken*

### **C.2.2.6. Gemeentelijke mobiliteitsplannen promoten**

De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GMP) zijn een verfijning van de beleidsopties in de gewestplannen. Op lokaal niveau wil een GMP verschillende concrete mobiliteitsmaatregelen ontwikkelen in het kader van een mobiliteitsconventie tussen de gemeente en het gewest. Ze zijn belangrijk omdat ze lokaal de verschillende actoren op elkaar moet afstemmen.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn een aantal van de 19 gemeenten volop hun Gemeentelijk Mobiliteitsplan aan het ontwikkelen. Ze besteden hierbij in meerdere of mindere mate aandacht aan het GEN. Ook de meeste Vlaamse gemeenten werken volop aan een GMP. Zoals hierboven gesteld, moeten in deze plannen lokale fiets- en wandelnetwerken naar de GEN stations uitgewerkt worden.

Het merendeel van de Vlaamse Gemeenten werkt ook een gemeentelijk mobiliteitsplan uit. Ook hier is het GMP een uitstekende gelegenheid om de ontsluiting van stations voor voetgangers en fietsers beter uit te werken.

In het Waals Gewest, moet het accent gelegd worden op de afstemming van de mobiliteitsplannen. Op dit moment bestaat er geen globale reflectie over de mobiliteit in Waals Brabant. Dat is nochtans broodnodig als we een performant GEN willen.

## **C.3. De impact van het GEN project op de bewoners**

### **C.3.1. Onteigeningen**

Wij vragen dat de impact van grote spoorweginfrastructuurprojecten tot een minimum wordt beperkt en vragen dan ook zo weinig mogelijk onteigeningen. Als een infrastructuurproject de levenskwaliteit van de bewoners in het gedrang brengt, vragen wij voors tellen tot heraanloop en/of alternatieve huisvesting.

De grootste onteigeningen in het kader van het GEN gebeuren in het kader van het Vierhoek project in Schaarbeek. De even nummers van de Vooruitgangsstraat tussen de Koningin nelaan en de Paleizenstraat worden onteigend. Er is ondersteuning van de bewoners van de wijk vanuit de gemeente en de verenigingen.

### **C.3.2. Werven**

De werven hebben een grote impact op de wijken naast de spoorweglijnen. Heel wat milieu effectenstudies leggen de nadruk op aanbevelingen om de negatieve impact tot een minimum te beperken. Wij vragen aan de overheid een cel "dialogo" op te richten waarin de bewoners hun bezorgdheden kunnen uitdrukken. Dit moet leiden tot een betere coördinatie van de werven (uurroosters, ...).

### **C.3.3. Lawaai en trillingen**

Deze twee elementen zijn verbonden met de doortocht van treinen. Op dit moment worden bepaalde plaatsen langs de spoorweglijnen gedefinieerd als « zwart punt » in het geluidsplan van het BIM. De effectenstudies in het Brussels Gewest schuiven verschillende anti-lawaai en anti-trilling dispositieven naar voor om de overlast van het treinverkeer te beperken.

Lawaai wordt als voornaamste bron van overlast aangeduid door bewoners in Brussel. Lawaaihinder speelt in op de volksgezondheid. De Brusselse Minister van Leefmilieu heeft al laten weten dat spoorweglawaai slechts een kleine minderheid van de Brusselse bevolking raakt en dus ook geen prioriteit is.

De milieuconventie (januari 2001) tussen de NMBS en het Brussels Gewest bepaalt drempelwaarden voor geluid, maar:

- deze conventie is niet dwingend;
- de drempels zijn hoger dan deze van het BIM;
- geluidspieken worden niet in beschouwing genomen. Als een trein 's nachts een hele wijk wekt, wordt deze geluidspiek niet op zich beschouwt, maar opgenomen in een gemiddelde;
- er bestaan geen limieten voor trillingen.

De 4 federaties eisen dat een norm wordt toegepast op het hele Belgische grondgebied en dat deze norm wordt bekrachtigd door alle bevoegde regeringen. Op die manier ontstaat een systeem waarbij de "vervuiler" betaalt. Naar het voorbeeld van het vliegbesluit, pleiten wij voor een transregionaal treinbesluit gebaseerd op Europese geluidskaarten.

Aanvullend vragen wij geluidsbeschermers in de vorm van plantenschermen om de vergroening te bevorderen en het groen netwerk in Brussel een duwtje in de rug te geven.

#### **Bestaande wetteksten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Milieuconventie tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Nationale Maatschappij van de Belgische Spoorwegen betreffende lawaai en trillingen van de spoorwegen (24.01.2001)

→ *Deze conventie stelt kwaliteitseisen bij werken en dient als basis bij onderhandelingen.*

Richtlijn 2002/49/CE van het Europees Parlement en van de Raad van 25 juni 2002 betreffende de evaluatie en het beheer van lawaai in het leefmilieu.

Omzetting van de Europese richtlijn van 2002 door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (1 april 2004). Geluidskaat die de bestaande situatie aantoont en maatregelen ter verbetering voorstelt, rekening houdend met de geluidspieken.

## **C.4. Samenvatting van de maatregelen**

### **Algemeen standpunt over het GEN van de vier milieufederaties:**

De vier milieufederaties zijn voorstander van het GEN als alternatief voor het overmatig autoverkeer in Brussel. Het GEN kan een oplossing bieden voor de slechte luchtkwaliteit en tegemoet komen aan een betere verdeling van de publieke ruimte in de hoofdstad. Er moet daarom sneller en meer geïnvesteerd worden in de uitbouw van het GEN. Het netwerk en de bediening kan op een aantal punten verbeterd worden.

Om het GEN kans op slagen te geven en ervoor te zorgen dat het GEN effectief zorgt voor een vermindering van het autoverkeer, zijn meerdere en striktere begeleidende maatregelen nodig. Het GEN moet eveneens de ruggengraat vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen in Brussel en de rand.

Om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid in de woonbuurten naast de GEN lijnen niet verder afneemt, moet meer geïnvesteerd worden in hinderbeperkende maatregelen zoals geluidsschermen. Omgekeerd moeten de GEN lijnen ook voordelen bieden voor de stadsbewoners. Zo kunnen de spoorwegbermen gebruikt worden om meer groen in de stad te ontwikkelen.

Omdat het GEN haar doelstellingen zou kunnen waarmaken, dringen de 4 federaties aan op volgende punten:

#### **C.4.1. De voorwaarden tot slagen van het GEN project: “interne” voorwaarden**

- Een goede intermodaliteit verzekeren tussen de verschillende vervoersmodi, om zo een efficiënt alternatief te bieden voor de autoverplaatsingen;
- Deze intermodaliteitspolen aantrekkelijk, veilig en toegankelijk maken voor alle gebruikers en in het bijzonder voor de zachte weggebruikers en het openbaar vervoer. Om dit te realiseren vragen wij een gemeenschappelijk lastenboek voor de lokale overheden voor de inrichting van de stations;
- Uitbouwen van aanvoerlijnen naar de GEN stations met een hoge frequentie;
- De integratie van tarieven, uurroosters en informatie verzekeren;
- Het GEN niet enkel radiaal organiseren, maar als een netwerk van lokale en interlokale verbindingen.

#### **C.4.2. De voorwaarden tot slagen van het GEN project: “externe” voorwaarden**

- De autofiscaliteit herzien en de externe verkeerskosten doorrekenen in het autogebruik ;
- De parkeergelegenheden in Brussel begrenzen :
  - door de omzendbrief 18 toe te passen, ook bij de vernieuwing van de vergunning;
  - door het organiseren van het parkeren zo dicht mogelijk bij de woonplaats van pendelaars;
  - door een coherente gewestelijke parkeerpolitiek te ontwikkelen via een gewestelijk parkeeragentschap.
- De openbare ruimte herverdelen tussen de verschillende gebruikers ervan. De door de modale transfer gewonnen ruimte teruggeven aan de zachte weggebruiker en het openbaar vervoer.
- Het transitverkeer beter kanaliseren op de daarvoor bestemde wegen.
- Mobiliteit, inrichting van de openbare ruimte en stedenbouw aan elkaar linken. Dit betekent dat GEN stations gezien worden als aantrekkingspolen voor verschillende functies en dat de stedenbouwkundige vergunningen op de GEN bediening worden afgestemd.
- Aanmoedigen van gemeentelijke mobiliteitsplannen en het GEN in de bestaande plannen integreren.

#### **C.4.3. De vermindering van de gevolgen voor de bewoners**

- Het aantal onteigeningen van woningen beperken, begeleiding en herhuisvesting voorzien;
- De gevolgen van de werven beperken en systematische communicatie hierover inbouwen ;
- De geluid- en trillingshinder beperken
  - door een dwingende norm aan te nemen voor alle spoorweginfrastructuur in het land.
  - door geluidsschermen te plaatsen, vooral via groene bermen.