



Bral Café Disturb
Cityvision ou/of Metrovision
23 februari 2010/23 février 2010
BXL-Congres/Congrès

Auteurs leggen de grote lijnen uit van het project Cityvision –
oor alle documenten >
zie www.bralvzw.be/cityvision of www.ieb.be/cityvision

Genodigden/sprekers: de auteurs van CityVision
Luc Lebrun
Michel Hubert
Vincent Carton

Adelheid Byttebier - voorzitter MIVB

Enkele grote lijnen uit het project Cityvision (ppt-voorstelling)

Bovengronds netwerk

Waarom is er voor het openbaarbaar vervoer geen voorkeur voor bovengrondse alternatieven?

- de prijs is 5 tot 10x goedkoper dan een tunnel (ofwel een netwerk voor de prijs van één metrolijn en nog steeds een grote snelheid)
- de plaats van het openbaar vervoer in de stad hoort niet ondergronds maar door dit bovengronds te maken is het enerzijds toegankelijker en anderzijds veiliger

Hoe moeten we een bovengronds netwerk promoten

Via het uitwerken van 2 verschillende soorten alternatieven

- tram
- premetro

dit zijn 2 verschillende 'soorten' van openbaar vervoer nl. de lichte metro en het tramnetwerk.

Een volledig bovengronds netwerk opbouwen heeft als grote doelstelling om verschillende wijken met elkaar te verbinden. Op die manier ontstaat er een fijnmazige verbinding. Om in een vlot openbaar vervoer te voorzien moeten de oorsprong en bestemming van de gebruikers kennen.

Beperken van de **transporttijd** van deur tot deur

Het beperken van de tijd die nodig is, een voorwaarde om zulk een netwerk te laten functioneren. Dit komt voor een groot stuk neer op een maximum van verplaatsingen zonder overstap.

Het valoriseren van de tunnels

Dit kan gebeuren door de toegang tot de metro via bus en tram te vergemakkelijken, en moderne tramways te laten circuleren. Daarbij kan je de tram op de grote assen linken aan de lijnen die naar de periferie gaan, op die manier kan je bijvoorbeeld een vervoerslijn krijgen van de Europawijk – Troon – Stadscentrum – Kanaal .

Link openbare ruimte en architectuur

Infrastructuurswerken moeten gelinkt zijn aan de aanleg van de tram, ideaal zou een bestrating zijn van gevel tot gevel, waardoor de zacht verkeer en weggebruiker voorrang krijgt en je op die manier levendige handelswijken creëert. In dat opzicht zou de lichte metro enkel op de brede lanen ingezet worden en ten voordele voor de gebruikers van de openbare weg.

CityVision wenst een geheel van openbaar vervoer aan te bieden, een samenspel van de GEN, verbinden van Josafat en Schuman, de lijn en de TEC maar ook stappen en fietsen. De idee is om meer gewicht te geven aan het Gewest om het bovengronds transport te valoriseren tov de auto. Het is daarom van het allergrootste belang dat de overheid begint met de tracés hiervoor te trekken en de grote lijnen van dit beleid uitstippeld zodat bijv. toekomstige keuzes voor bepaalde lanen vast liggen.

Daarin staat het buiten kijf dat het VICOM project verder uitgewerkt wordt en dat de gemeenten een financiële tegemoetkoming krijgen omdat zij prioriteit geven aan het openbaar vervoer en dat daardoor bijvoorbeeld de reissnelheid verhoogd.

Een sleutelmoment voor Brussel is de demografische uitdaging die ons te wachten staat.

Brussel hoeft niet overal stations uit de grond te stampen, denk bijv aan het Weststation, op dit moment is dat een kruispunt van metrolijnen maar bovengronds is het daar één woestenij waar helemaal zoveel mensen niet naar toegaan als zou moeten indien men er een metrokruispunt aanlegt.

Waarom wordt de densiteit in de Wetstraat verhoogd? Waarom worden er goedkeuring geven aan sociale woningen op plaatsen waar er geen werk is? Dit alles zorgt ervoor dat al die mensen zich telkens moeten verplaatsen.

Brussel heeft nood aan een multipolaire ontwikkeling, met verschillende wijken waardoor verplaatsingen verminderd worden, zeker met het oog op een post-olie tijdperk. Het GEN moet deel uitmaken van het Brussels openbaar vervoersnetwerk binnen de stad en naast de stadsmetro, dit in tegenstelling tot het plan van de NMBS.

Om deze uitdaging aan te kunnen moeten alle Brusselse administraties rond mobiliteit samengevoegd worden op een tactisch niveau en dient de STIB enkel de exploitatie te doen.

Reactie Adelheid Byttebier

Het is belangrijk om te mobiliseren en te discussiëren over de toekomst van het openbaar vervoer, in 2007 heeft de MIVB met het beheerscontract de lijnen uitgegoid.

De MIVB is geen onderneming die pleit voor een metronetwerk, het is ook een tramnetwerk waarin de laatste jaren veel geïnvesteerd is.

Vragen uit het publiek + antwoorden van auteurs:

1) Quid de vroegere slogan van mobiliteits- en stadsvereniging (als Bral) '**petit trams partout tout le temps**'.

Is een groot verschil met de huidige tram/metro van 80m lang wat duidelijk een evolutie is naar capaciteit toe ipv veel trams naar verschillende bestemmingen.

Antw: de vraag stijgt, daarom moeten er meer trams in het straatbeeld komen en dienen de aantallen verhoogd te worden maar ze moeten ook groter worden. Het is niet nodig om elke 3 min een tram richting laken te sturen.

2) Hoe zit het met **vraag en aanbod**? Zal het aanbod een vraag creëren? Dit impliceert dat bepaalde lijnen zullen leeg rijden. Het is een duidelijke beleidslijn om een overaanbod een plaatsen te geven zodat mensen het risico willen nemen om de auto te laten staan. Hoe gaat het beleid daar mee omgaan?

Antw. Het aanbod creëert de vraag, het is wel belangrijk om de nieuwe wijken te bedienen maar het moet ook een kwalitatief aanbod zijn, het heeft geen zin om niets met niets te verbinden, bijv tram 39 rijdt leeg, op de Tervurenlaan gebruikt 80% van de mensen hun wagen omdat de tram niet rijdt naar daar waar de meesten naar toe moeten, maw de tram rijdt naar nergens.

3) Het **openbaar vervoer in de weekends** is een groot probleem. Ook 's avonds zijn er veel trams die niet rijden hoewel net daar het belangrijk is om wel openbaar vervoer te hebben, want het bepaald wel het feit dat mensen al dan niet de auto nemen.

Antw: het aantal keren dat we moeten wachten is nefast voor het gebruik van het openbaar vervoer. Een groot element van verbetering zijn rechtstreekse lijnen. Het netwerk dat Cityvision voorstelt is een oefening. We mogen Metrovision niet onderschatten, om die visie te verdedigen draait de lobbymachine van de MIVB op volle toeren. Cityvision is een plan dat geld kost maar dat geld wordt, in het alternatief van de STIB, gebruikt om één metrolijn te bekostigen.

4) Wat is het verband met De Lijn/TEC? In het weekend rijdt De Lijn bvb niet in Brussel, is daar geen beter samenwerking mogelijk? (algemene vraag om in Cityvision ook het busverkeer te integreren -> vraag 5 gaat hierop voort).

5) Is het opportuun om op 3 typen van openbaar vervoer te investeren?

6) de verbinding Ukkel-Oudergem en omgekeerd is een onmogelijke verbinding met het openbaar vervoer. Maw er zijn geen linken tussen verschillende wijken met de huidige bestaande situatie moet men steeds terug naar het centrum. Is daar wat aan te doen?

Antw: het is waar dat de MIVB op dit moment niet inzet op interwijken-verbindingen maar steeds naar het centrum teruggrijpt. Het is belangrijk om het centrum te verbinden maar ook om de wijkcentra met elkaar te verbinden. Het algemeen netwerk dat nu bestaat is er zo op georiënteerd om de grote assen te ontlasten...

Er is een grote oppositie tussen de verschillende partijen, maar de reactie van de MIVB is extreem. Zelfs in die mate dat de angst bestaat, meer zelfs, reëel is dat er geen debat is tussen de beide partijen (Cityvision-Metrovision).

We zijn nu 4 maanden verder sinds Cityvision de pers haalde en gedurende die periode werd er vooral veel met modder gegooid en bijt de MIVB sterk van zich af, maar er is geen kruisbestuiving, noch samenwerking. Het is van het grootste belang dat we deze 'ruziënde' fase stoppen want anders wint koning auto.

Gedurende het hele proces heeft Cityvision erover gewaakt om op geen enkel manier kritiek te uiten op de MIVB. Cityvision is geen kaakslag in deze moeilijke tijden. Het is wel een instrument dat positieve keuzes maakt, die snel kunnen uitgevoerd worden.

Het is een groot probleem om te dialogeren met de MIVB, maar we (Cityvision) is bereid om dit te doen.

Reactie Adelheid Byttebier, voorzitter MIVB:

2 mogelijkheden dienen zicht aan:

- ofwel voeren we een politieke discussie
- ofwel houden we een discussie vanuit de administratie

De MIVB kan niet aan politiek doen, het is de overheid dat moet zorgen voor een trambeleid. De politiek hieromtrent wordt gevoerd door Brigitte Grouwels en Bruno De Lille. Ik ben een vragende partij om een grotere rol te geven aan het 'Raadgevend comité van de gebruikers van de MIVB'/' Comité Consultatif des Usagers de la STIB'

Reactie van Mobiel Brussel (aanwezig op het café): De discussie die hier gevoerd wordt is interessant. Maar de auteurs van Cityvision mogen niet de verdediging blijven voeren vanuit een verkramptheid die lijkt op een **obsessionele reflex tegen de metro**. In 2020 zal Brussel 170 000 inwoners hebben, daarom is een metro nodig, de discussie moet **verder gaan dan metro – niet metro**.

Antw: de inhoud is niet metro – niet metro, het is een manier van mediatiseren, **Cityvision is niet tegen de metro**. De resultaten van het onderzoek naar de reistijden maken dat de keuze gevallen is op een uitbreiding van het **netwerk bovengronds**.

Reactie Celine Delforge (Brusselse parlements lid) Ecolo) (aanwezig op het café): Het parlement heeft niets te zeggen over het beheerscontract van de MIVB en dat terwijl de MIVB een publiek orgaan is. De controle op de MIVB is zeer licht, zonder enige transparantie, er zit een massa aan informatie verborgen dat het licht niet ziet.

Het beheer van het openbaar vervoer, afschaffen van metrostations ... dit zijn grote beslissingen. De MIVB is hierbij de alleenheerser, zij hebben de politiek in handen maar ook het technisch monopolie.

Reactie Yves Rouyet (ATO/ADT): Hoe kunnen we strategisch reageren via het GPDO/PRDD, kunnen we een maatschappelijke visie uitbouwen nl: hoe organiseren we de metropolitane stad en zijn openbaar vervoer, we moeten net deze 2 elementen linken. Cityvision is een voorstel, het opent het debat terwijl de MIVB het debat wil sluiten.

Het is onmogelijk om de 'aménagement du territoire/ruimtelijke ordening' en het openbaar vervoer uit elkaar te halen.

Reactie Benoit Moritz: Iris 2 is niet voldoende, de verschillende strategische zones (GGB/ZIR en andere) worden in de toekomst belangrijke sites. Hier zijn 2 verschillende aspecten die adhv discussie belicht dienen te worden: een toekomstvisie en studies van de metropool Brussel (atelier prospectif et des études bruxelles métropol > in het kader van het GPDO dus).

De MIVB wil rentabiliseren, maar dat debat moet niet gevoerd worden in de schoot van de MIVB.

Daarenboven zijn tram – bus – metro niet met elkaar in concurrentie. De MIVB is een dienst aan de bevolking, moet niet rendabel zijn. Bovendien is de MIVB steeds gefocust op de spitsuren (7u – 10u) en de andere uren worden stiefmoederlijk behandeld. Het is belangrijk om te onthouden dat de MIVB zijn beleid uitstippelt op de **enquêtes** die zij afnemen, maar die gaan over de **bestaande situatie**, en dan neem je net de auto net omdat het openbaar vervoer niet voldoet.