

# Strategische analyses van

**Belgen deinzen er niet voor terug om zich te verplaatsen met alle middelen die hun ter beschikking gesteld worden in een land waar de totale infrastructuuroppervlakte een van de grootste ter wereld is. Het gevolg is een oververzadiging van onze wegen maar nu ook van het openbaar vervoer waarvan het gebrek aan comfort en regelmaat een verontrustend niveau bereikt heeft. Het Iris 2-plan tracht de situatie te verbeteren.**



Stedenbouwkundige Pierre Laconte, de voormalige Secretaris-Generaal van de Internationale Vereniging Openbaar Vervoer (waar een van zijn recentste opvolgers Alain Flausch, ex-CEO van de MIVB, is), richtte de Foundation for the Urban Environment op met als doelstelling om evenementen en publicaties over stads- en milieuplan-ning en duurzame mobiliteit te steunen en organiseren.

**B**elgië is een klein land en toch zijn de woon-werktrajecten bij ons langer dan in de buurlanden. In tien jaar tijd is het aantal reizigers dat de openbare vervoersmaatschappijen vervoeren, bijna verdubbeld maar ook het aantal voertuigen neemt voortdurend toe. Hoe meer reizigers een gesubsidieerde openbare vervoersmaatschappij vervoert, hoe meer verlies ze maakt. “De mensen zouden meer moeten stappen, we kunnen niet iedereen vervoeren” zegt Alain Flausch, de spraakmakende ex-CEO van de MIVB. “De mobiliteitsproblemen kunnen niet alleen met mobiliteitsinstrumenten opgelost worden” meent professor Éric Cornelis van de Faculté Notre-Dame de la Paix in Namen. Een analyse van de mobiliteitskwesaties leverde deze waslijst van contradicties op. Ze vormen een mooi bewijs van de complexiteit van de situatie.

## Hypermobiele Belgen

De hoge mobiliteit van de Belgen in vergelijking met hun burens leidde tot een oververzadiging van de wegen en overbelast nu ook de openbare vervoersmiddelen. Gevolg: een gebrek aan comfort, regelmaat en zelfs veiligheid. En het zal er in de toekomst niet op verbeteren, vooral niet in grote steden, zoals Brussel. Momenteel lopen de vertragingen op de Ring op tot gemiddeld 4 uur en 42 minuten per dag. Tegen 2015 zullen verplaatsingen in de hoofdstad 131% langer duren “en zal de gemiddelde snelheid van het autoverkeer dalen van 21 naar 10 km/u” garandeert fietsorganisatie Pro Velo die eraan toevoegt dat “we ons nu al sneller verplaatsen met de fiets dan met de auto. In 2015 zal dit tweemaal zo snel zijn!”. Voeg daar nog de verwachte bevolkingsgroei in de hoofdstad (+ 170.000 mensen tegen 2020 volgens het Federaal Planbureau), de nieuwe regels voor de beperking van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijne deeltjes en de verplichtingen als gevolg van de stijging van de

brandstofprijzen aan toe en u krijgt een vergelijking met tal van onbekenden waarvan de oplossing erg twijfelachtig lijkt. De overheid doet haar best om orde op zaken te stellen in deze chaos, ondermeer door de goedkeuring van een Mobiliteitsplan voor Brussel dat vernoemd werd naar de symbolische bloem achter het plan, de iris.

## Tweede versie van het Iris-plan

Het eerste strategische Iris-plan dekte de periode 1995-2005. In september 2010 keurde de Brusselse regering het Iris 2-plan goed. Dit nieuwe plan bevat de voornaamste beleidslijnen op het gebied van mobiliteit in de hoofdstad voor de periode 2015-2020. Doelstelling: enerzijds het dagelijkse leven van de Brusselaars, pendelaars en toeristen verbeteren en anderzijds de mobiliteitsbehoeften en de levenskwaliteit in de hoofdstad in evenwicht brengen. De hoofdpunten zijn de geplande aanleg van een metrolijn naar Schaarbeek voor 2018, een studie over de verlenging naar Ukkel, een globale doelstelling om het autoverkeer in 2018 met 20% te verminderen (6 tot 10% tegen 2015), een daling met 16% van de parkeerplaatsen langs de openbare weg, wat gecompenseerd wordt door parkeerplaatsen buiten de openbare weg, een onderzoek naar een kilometerheffing tegen het einde van de legislatuur en diverse maatregelen voor voetgangers en fietsers met als doelstellingen: 20% van de mechanische verplaatsingen per fiets laten gebeuren in 2018, tegenover 4 tot 5% vandaag en 20 km voetgangers- of vergelijkbare zones (semi-voetgangerszones, zones met beperkte toegangstijd voor voertuigen,...). Iris 2 geeft ook aan het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling de taak om de mogelijkheid te bestuderen van de aanleg van een metrolijn op de Middenring. Dit andere strategische Brusselse plan, het GPDO, bouwt verder op het GewOP van 2002 en heeft betrekking op de volledige gewestelijke planning met de volgende vijf uitdagingen:

## IBM stelt een ‘Pendelpijnindex’ op

Voor het vierde jaar publiceert IBM een rapport dat peilt naar de manier waarop het verkeer een invloed heeft op het stressniveau, de frustraties, de gezondheid en de werkprestaties van pendelaars. Voor het onderzoek werden 8.000 mensen in 20 steden wereldwijd ondervraagd. De resultaten worden gebundeld in een ‘Commuter Pain Index’ waarbij de onderzochte steden gerangschikt worden op basis van 10 criteria.

Het volledige rapport (in het Engels) is beschikbaar op [www.profacility.be/references](http://www.profacility.be/references)

# de Brusselse mobiliteit



bevolkingsgroei, werkgelegenheid en opleiding, milieu, armoedebestrijding en internationalisering van het Gewest. Met de goedkeuring van dit plan hopen de ontwikkelaars om “de grote principes van een nieuw stadsimago te schetsen, een doelstelling die bereikt moet worden vóór de gemeenteverkiezingen 2012, zodat de nieuwe gemeentelijke meerderheden hun Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GOP) kunnen afstemmen op het GPDO”. Dit plan zal lopen tot 2020, en daarna tot 2040. Data die tot dromen aansporen als we ze vergelijken met de politieke levensduur van de besluitvormers, de zichtbaarheid van de bedrijfsleiders, die zelden langer dan drie jaar duurt, en de onzekerheid die weegt op het voortbestaan van fundamentele elementen zoals de eenheidsmunt.

## Tegenstrijdige stemmen

Toen er over het plan gestemd moest worden, kreeg Iris 2 niet alleen maar lof. Jef Van Damme (sp.a), schepen van Mobiliteit in Sint-Jans-Molenbeek en Brussels parlementslid, werkte mee aan een vorige versie van het Iris 2-plan in het kabinet van Pascal Smet die toen Brussels minister van Mobiliteit was. Volgens hem “was dit plan nergens op gebaseerd. Het begrotingskader zal pas volgend jaar bestudeerd worden. Dat is absurd want er kunnen alleen maar maatregelen getroffen worden waarvoor er een budget is. De Brusselse regering wil de milieuvriendelijke hoofdstad van Europa worden maar durft geen beslissingen te nemen over de manier waarop. Het plan blijft (bewust?) vaag over vele maatregelen. We hebben eigenlijk twee jaar verloren”. Ook Didier Gosuin (FDF) is niet bepaald mals: “Dit plan had in 2005 vastgelegd moeten worden. De meerderheid van de olijfbloomregering heeft dit dossier vijf jaar lang in de koelkast laten zitten. Maar vijf jaar is lang als het om milieu gaat. Het vorige plan was verouderd sinds 2004-2005. Maar doordat er geen consensus bereikt kon worden, zal de doelstelling van de vermindering

van het autoverkeer niet behaald worden binnen de vastgestelde termijn”. En daar stoppen de bedenkingen niet. Afgelopen juni organiseerde de minister van Openbare Werken en Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen met FFUE (Foundation for the Urban Environment – [www.ffue.org](http://www.ffue.org)) een colloquium om de opties te bespreken op het gebied van wegeninfrastructuur en openbare vervoersnetwerken en hun intermodaliteit. De sprekers hebben voorbeelden van concurrerende projecten voorgesteld, niet alleen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ook tussen het Gewest en de Brusselse rand. Volgens de organisatoren is dit typisch voor de relatie van ‘coöpetitie’ (concurrentie verzacht door coöperatie wanneer de feiten ertoe verplichten) die het beleid van de Centraal Belgische metropool kenmerkt. Er werden vele voorbeelden aangehaald door de sprekers met als besluit dat deze complexe relaties het decor zullen vormen van de infrastructuurprojecten die het type mobiliteit in en rond Brussel zullen bepalen, vooral in het oosten.

Pierre Laconte, voorzitter van FFUE: “In Brussel gaan projecten die zeer dicht bij elkaar aanleunen, zoals NEO (Heizelvlakte) en U-Place (ten zuiden van de industriezone van Machelen-Vilvoorde), de concurrentie met elkaar aan en het is de markt die uiteindelijk zal beslissen. Tijdens het colloquium werden er een aantal feiten duidelijk gemaakt aan besluitvormers die niet altijd met elkaar willen praten. Onze stichting wordt gesubsidieerd door verschillende bronnen en vormt een werkinstrument dat consultancy overstijgt. Er is een plaats nodig waar men kan discussiëren over technische onderwerpen waarover een dikke mist hangt, en de Belgische dialoogcultuur, hoewel deze traag en log is, maakt het mogelijk om fouten te vermijden die we in sommige buurlanden zien, waar beslissingen tot het einde toegepast worden. Zelfs als het een slechte beslissing was...”.

Patrick BARTHOLOMÉ ■

---

## Meer info

- over het GewOP (Gewestelijk Ontwikkelingsplan), [www.prd.irisnet.be](http://www.prd.irisnet.be)
- over het GWDO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) en het GewOP, [www.urbanisme.irisnet.be](http://www.urbanisme.irisnet.be), tabblad ‘De spelregels’ [www.bruxellesplus10.be](http://www.bruxellesplus10.be)
- mobiliteit in Brussel: in het NL: [www.mobilbrussel.irisnet.be](http://www.mobilbrussel.irisnet.be)

IRIS II, Mobiliteitsplan’ – op 9/9/2010 goedgekeurd door de Brusselse regering. Er wordt momenteel een definitieve versie met kaarten en afbeeldingen opgesteld. Beschikbaar op [www.profacility.be/references](http://www.profacility.be/references).

---