

**EERSTE BIJDRAGE VAN FEBIAC, DE BELGISCHE AUTOMOBIEL- EN TWEEWIELERFEDERATIE,  
AAN HET OPENBAAR ONDERZOEK OVER HET  
ONTWERP VAN GEWESTELIJK VERVOERPLAN, IRIS-2**

**0. TER INLEIDING: WAAROM BURGERS VANDAAG AUTO-AFHANKELIJK ZIJN**

"Onze samenleving is auto-afhankelijker geworden doordat een groter deel van de bevolking betaalde arbeid verricht, meer verdient, een auto bezit, in kleinere huishoudens leeft, werk en huishoudelijke taken (en kindercare) moet combineren, een hectische tijdsbesteding heeft en de vrije tijd meer buitenshuis doorbrengt." (Sociaal en Cultureel Planbureau: <http://www.scp.nl/publicaties/boeken/9037701256.shtml> ).

Dit citaat komt uit een Nederlands rapport uit 2001. Wat de studie zo verdienstelijk maakt, is het feit dat de groei van de (auto-)mobiliteit niet enkel verklaard wordt vanuit ruimtelijke, economische en demografische analyses maar ook vanuit sociale en culturele ontwikkelingen. Gewijzigde leefgewoonten brengen immers andere verplaatsingspatronen met zich mee. Het zijn die aspecten die vaak onderbelicht blijven in mobiliteitsonderzoek en mobiliteitsplannen.

Gezinnen hebben vandaag de dag een behoorlijk drukke agenda. Door de combinatie arbeid-huishouden-kindercare moeten gezinsleden twee of meer hoofdtaken per dag combineren. Deze taakcombinatie leidt tot ingewikkelde verplaatsingsketens en kriskrasverplaatsingen. Daarbij worden verschillende bestemmingen, liefst op korte tijd, aangedaan. Dat vergt flexibiliteit en snelheid, en dat zijn precies de troeven die individueel vervoer en de auto in het bijzonder biedt. Het geeft meteen ook aan waarom het moeilijk, en in een aantal gevallen onhaalbaar, is om het tijd- en plaatsbeperkende openbaar vervoer uit te bouwen tot een volwaardig en vooral betaalbaar alternatief.

**Inhoudsopgave**

|   |             |
|---|-------------|
| <b>0. TER INLEIDING: WAAROM BURGERS VANDAAG AUTO-AFHANKELIJK ZIJN</b>   | <b>P.1</b>  |
| <b>1. IRIS-2 GENUANCEERD: KANTTEKENINGEN BIJ HET GLOBALE BEELD VAN DE BRUSSELSE MOBILITEIT ZOALS GESCHETST IN IRIS-2.</b> | <b>P. 2</b> |
| <b>2. NIEUWS VAN HET AUTOFRONT VOOR DE TOEKOMST</b>   | <b>P.4</b>  |
| <b>3. CONGESTIE: NOG HEEL WAT ON(DER)BENUTTE MAATREGELN</b>   | <b>P.5</b>  |
| <b>4. BESLUIT</b>   | <b>P.8</b>  |

## 1. IRIS-2 GENUANCEERD:

### KANTTEKENINGEN BIJ HET GLOBALE BEELD VAN DE BRUSSELSE MOBILITEIT ZOALS GESCHETST IN IRIS-2.

“De forse toename van de verkeersdruk in Brussel brengt er de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en leefbaarheid in gevaar.” Deze stelling uit het voorwoord verdient op zijn minst een aantal nuanceringen.

#### Over leefbaarheid

Het hangt er maar van af wat onder leefbaarheid wordt verstaan: economische en ecologische leefbaarheid, onveiligheid op de weg en in de openbare ruimte... Er is een waaier aan deelaspecten die onder de noemer leefbaarheid vallen. Het is dus op zijn minst tendentieus om leefbaarheidsproblemen vooral in verband te brengen met autoverkeer. Sterker nog: in heel wat opzichten is de leefbaarheid die met autoverkeer in verband wordt gebracht, er de laatste jaren op vooruit gegaan. Daarnaast kan de leefbaarheid sterk verhoogd worden door doeltreffend op te treden tegen niet-geoorloofd gedrag: foutparkeren, dubbelparkeren... Men kan hiermee al heel veel ergernis, verkeershinder, frustratie ...verhelpen door de regels te doen toepassen vooraleer die regels te wijzigen.

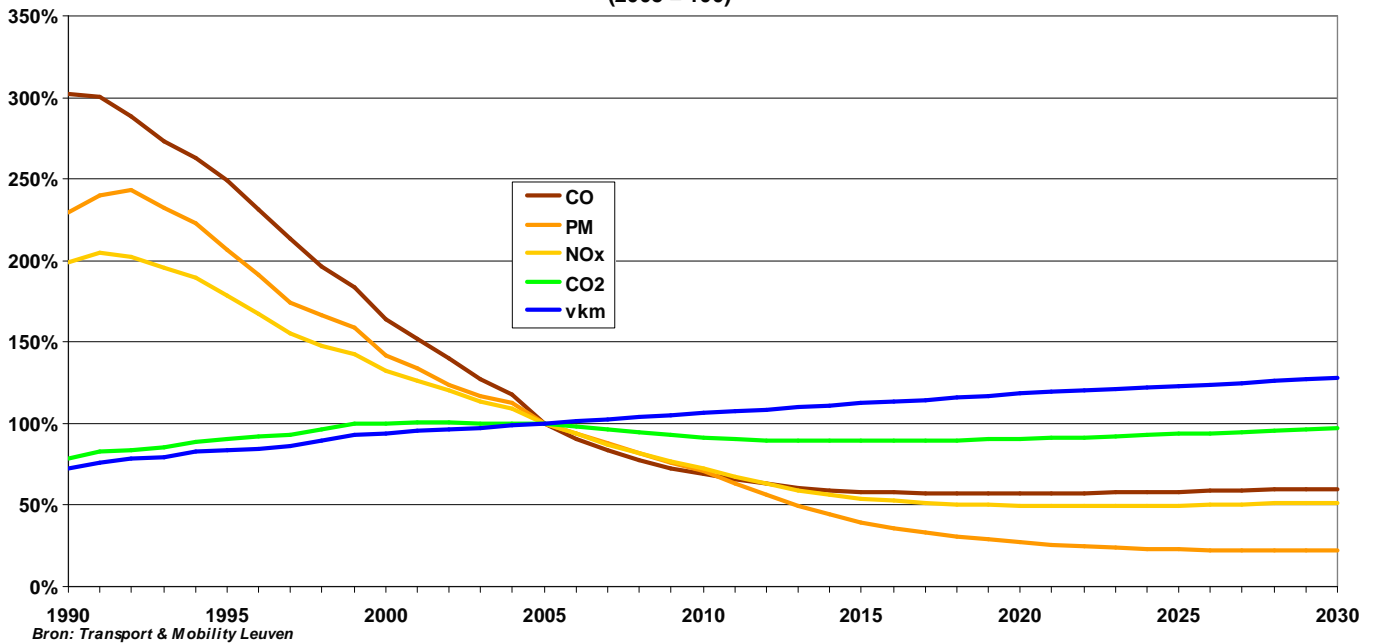
#### Over luchtkwaliteit

Tal van onverdachte rapporten en onderzoeken uit binnen- en buitenland beamen het: de luchtkwaliteit is er in West-Europa en onze steden is op vooruit gegaan de laatste jaren, ondanks de verkeersgroei in en buiten de steden. Dat heeft veel te maken met de almaar strenger wordende Europese milieuwetgeving om de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen van auto's en vrachtwagens te beperken, én de technologische vooruitgang die de constructeurs hebben geboekt om hieraan te voldoen, totnogtoe trouwens met succes. Onderstaande tabel geeft de evolutie van de limietwaarden van de diverse schadelijke stoffen voor de opeenvolgende Euro-normen.

| <b>Normes d'émissions suivant la réglementation européenne (valeurs limites) - Voitures</b> |   |                   |        |        |       |        |        |       |       |  |
|---|---|-------------------|--------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|--|
| <b>Emissionnormen volgens de Europese wetgeving (limietwaarden) - Wagens</b>                |   |                   |        |        |       |        |        |       |       |  |
| g/km  | introduction dates for new models / all new registrations | Essence - Benzine |        |        |       | Diesel |        |       |       |  |
|   |   | CO                | HC     | NOx    | PM    | CO     | HC+NOx | NOx   | PM    |  |
| <b>Euro 1</b>   | 1/07/1992<br>1/01/1993                                    | 2,72              | 0,5335 | 0,4365 | -     | 2,72   | 0,97   | 0,873 | 0,14  |  |
| <b>Euro 2</b>   | 1/07/1996<br>1/01/1997                                    | 2,30              | 0,275  | 0,225  | -     | 1      | 0,7    | 0,630 | 0,08  |  |
| <b>Euro 3</b>   | 1/01/2000<br>1/01/2001                                    | 2,00              | 0,20   | 0,15   | -     | 0,64   | 0,56   | 0,500 | 0,05  |  |
| <b>Euro 4</b>   | 1/01/2005<br>1/01/2006                                    | 1,00              | 0,10   | 0,08   | -     | 0,50   | 0,30   | 0,250 | 0,025 |  |
| <b>Euro 5</b>   | 1/09/2009<br>1/01/2011                                    | 1,00              | 0,10   | 0,06   | 0,005 | 0,50   | 0,23   | 0,180 | 0,005 |  |
| <b>Euro 6</b>   | 1/09/2014<br>1/09/2015                                    | 1,00              | 0,10   | 0,06   | 0,005 | 0,50   | 0,17   | 0,080 | 0,005 |  |
| Source: Commission européenne<br>Bron: Europese Commissie                                   |   |                   |        |        |       |        |        |       |       |  |

De emissielimieten van de Euro-4 norm die momenteel voor nieuwe auto's geldt (vanaf 2009 is de Euro-5 norm verplicht) ligt 50% tot 70% lager dan de Euro-2 norm van 10 jaar geleden. Deze dalingen zijn vele malen hoger dan de groei van het verkeer, waardoor de luchtvervuiling door het wegverkeer er op is vooruitgegaan. Dat maakt onderstaande grafiek duidelijk.

Evolutie van de emissies van vervuilende stoffen en CO<sub>2</sub> door het wegverkeer in België 1990 - 2030  
(2005 = 100)



In België is de luchtkwaliteit er relatief gezien sneller op vooruitgegaan dan in heel wat andere lidstaten. Dit komt doordat België over een relatief jong autopark beschikt: de gemiddelde leeftijd bedraagt zowat 8 jaar (in sommige lidstaten kan dat oplopen tot 10 à 12 jaar). Dat heeft dan weer te maken met het hoge aandeel auto's dat ingeschreven staat op naam van een bedrijf of zelfstandige: die wagens hebben doorgaans een economische levensduur van 4 jaar, waarna ze worden vervangen door de nieuwste generatie auto's, die een pak zuiniger, schoner en veiliger zijn. Vandaag staat zowat 20% van het autopark op naam van een bedrijf en worden bijna de helft van de nieuwe verkochte auto's ingeschreven door zelfstandigen en bedrijven. Zij houden de rotatiesnelheid relatief hoog, zodat het autopark in België voorlopig niet verder verouderd en dus verder vergroent.

Particulieren houden hun auto veel langer: gemiddeld 8 jaar, waardoor het in dit deel van het autopark langer duurt alvorens de nieuwste generatie auto's haar intrede doet. Het is dan ook in het belang van de luchtkwaliteit en van de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot om particuliere eigenaars van auto's van ouder dan 10 jaar via een groene autofiscaliteit aan te moedigen om een recente en dus zuinigere, schonere en veiligere auto aan te kopen.

### Over lawaaihinder

Dit aspect eenzijdig in de schoenen schuiven van het autoverkeer is maar wat bij de haren getrokken. Trams, bussen en treinen produceren minstens evenveel lawaaihinder als een stoet stilstaande of rijdende auto's, vraag het maar aan bewoners van straten waar openbaar vervoer langsrijdt. Afrem- en optrekgeluiden van auto's ter hoogte van onoordeelkundig aangelegde verkeersdrempels zorgt ook voor menig oorzorgen bij de omwonenden.

Bovendien is het motorgeluid van een auto zodanig gereduceerd, dat het geluid tengevolge van luchtwervelingen tijdens het rijden en van rolgeluiden van de banden op het wegdek de overhand halen (met de komst van elektrische voertuigen zal het motorgeluid als bron van lawaaihinder helemaal weg zijn).

De efficiëntste maatregelen om lawaai door het wegverkeer nog verder te beperken, ligt net in handen van de wegbeheerder: via de aanleg van verkeersdrempels die aan de toegestane snelheidslimiet comfortabel overreden kunnen worden, via het bedekken van het wegdek met fluisterasfalt... In dit verband is de aanleg van straten met kasseien en klinkers evenmin bevorderlijk voor verdere geluidreductie, evenals de slechte staat van het wegdek die men her en der wel eens aantreft tijdens een autorit door Brussel.

### Congestie

Minister Smet stelt in zijn voorwoord dat de verkeersdruk in Brussel sterk is gegroeid. Het moet gezegd dat een deel van de files werd veroorzaakt door Brusselse gewestelijke en gemeentelijke overheden zelf: zij hebben de voorbije jaren allerlei ingrepen doorgevoerd om het autoverkeer te hinderen door de wegcapaciteit te beperken en op bepaalde hoofdwegen zelfs te halveren of autoverkeer op het lokale wegennet onmogelijk te maken.

### Over verkeersonveiligheid

Het onveiligheidsgevoel mag misschien gestegen zijn, de *objectieve* ongevallencijfers voor het Brusselse Gewest tonen op 7 jaar tijd (1999-2006) een daling met 41% van het aantal verkeersdoden (van 44 naar 26) en met 34%

van het aantal zwaargewonden (van 214 naar 142); het aantal lichtgewonden zakte –weliswaar minder sterk– met 11%. Hiermee heeft het Brusselse Gewest de doelstelling van de EU en België om het aantal verkeersdoden te halveren tegen 2010, al bereikt in 2005. Zeker, waakzaamheid en verdere inspanningen zijn nodig om de trend dalende te houden naar de toekomst toe.

([http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Verkeersveiligheid\\_in\\_het\\_Brussels\\_Hoofdstedelijk.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Verkeersveiligheid_in_het_Brussels_Hoofdstedelijk.pdf))

### **Intermezzo bij deel 1 - IRIS-2 genuanceerd**

*Van een overheid van de hoofdstad van Europa hadden we ten minste de intellectuele eerlijkheid verwacht om met deze positieve ontwikkelingen en nuanceringen rekening te houden in het schetsen van een algemeen beeld in o.a. de brochure over het openbaar onderzoek naar het grote publiek. Blijkbaar zijn sommige IRIS-2 auteurs danig verblind en besmet met het anti-auto virus – dat maar al te graag verspreid wordt door groene en andere verenigingen die een paar duizend burgers vertegenwoordigen: zo kregen de IRIS-2 auteurs het zelfs niet over hun hart om het woord auto op de voorpagina van het integrale IRIS-2 ontwerpplan te vermelden... Misschien hadden ze hun oor maar eens vaker te luisteren gelegd bij een middenveld dat wat dichterbij staat bij wat er echt leeft bij de Brusselse bewoners, bezoekers en ondernemingen.*

## **2. NOG MEER GOED NIEUWS VAN HET AUTOFRONT VOOR DE TOEKOMST**

### **Daling van de CO<sub>2</sub>-uitstoot: een zaak van iedereen, te beginnen bij de autoconstructeurs**

Sinds 1995 zijn de autoconstructeurs er jaar na jaar in geslaagd om de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuw verkochte auto's terug te dringen. In de EU behoort België tot de groep landen die de grootste CO<sub>2</sub>-daling hebben bereikt: sinds 1995 is die in België met 20% gedaald, om in 2008 een gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van alle nieuw verkochte auto's van 148 g/km te bereiken. Deze daling kwam er haast uitsluitend via technologische weg, ondanks tal van factoren die deze reductie tegenwerkten: de wetgeving inzake luchtkwaliteit en veiligheid heeft geleid tot extra autogewicht en minder stroomlijn, terwijl de consument vaker kiest voor grotere, veiligere wagens. Beide factoren, waarop de industrie weinig greep heeft, zorgen dat de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van wagens ruim 10 g/km hoger ligt. Met andere woorden: zonder deze factoren zou de gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot van nieuwe auto's in België vandaag wellicht onder 140 g/km liggen...

Verdere reducties zijn echter nodig. Dat kan via technologische maar ook via niet-technologische weg: de overheden kunnen ook een flinke duit in het zakje doen. Beide pistes worden samengebracht in 3 actiedomeinen:

#### a). Rol van industrie: verbetering van voertuig- en motortechnologie

De auto-industrie blijft verder werken aan oplossingen die het autogewicht verlagen, de stroomlijn verfijnen, de motor en versnellingsbak optimaliseren... kleine aanpassingen die de CO<sub>2</sub>-uitstoot verder kunnen terugdringen. In stedelijke context zijn de start-stopsystemen, die binnenkort massaal op de markt komen, veelbelovend: als een auto een paar seconden stilstaat, slaat de motor af, zodat er geen brandstof verspild wordt noch CO<sub>2</sub> vrijkomt. In fileverkeer en stop&go-verkeer kan dit besparingen tot 15% opleveren.

Ook nieuwe technologieën zoals de hybride aandrijving –een verbrandingsmotor met elektrische motor– dragen vooral in steden bij tot CO<sub>2</sub>-reducties, omdat in druk stedelijk verkeer de elektrische aandrijving voldoende is.

#### b) Rol van overheid (1): versnelde introductie van alternatieve brandstoffen

Zolang men fossiele brandstoffen verbrandt, zal CO<sub>2</sub> uitgestoten worden. Alternatieve brandstoffen omzeilen kunnen deze wetmatigheid enigszins omzeilen. Aardgas en LPG leveren vandaag al een iets lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot. Binnenkort bieden biobrandstoffen –diesel vermengd met plantaardige oliën, benzine met ethanol– een elegante tussenoplossing: de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij hun verbranding wordt deels gecompenseerd door de CO<sub>2</sub> die werd opgenomen door de planten waaruit zij geproduceerd werden. Inmiddels wordt gewerkt aan de tweede generatie biobrandstoffen. Hun grondstof is biomassa (dierlijk en plantaardig afval), waaruit gas wordt geproduceerd en omgevormd tot synthetische brandstoffen, die puur of gemengd met fossiele brandstoffen, kunnen worden gebruikt. Op lange termijn is er waterstof (H<sub>2</sub>), wat geen CO<sub>2</sub> oplevert, behalve wat vrijkomt tijdens de productie van de brandstof.

#### c) Rol van overheid (2): wegennet optimaliseren en beter benutten

Ook de weginfrastructuur heeft een invloed op de CO<sub>2</sub>-emissies van verkeer. Een voertuig verbruikt merkbaar minder wanneer het gelijkmatig rijdt dan wanneer het gedurig moet vertragen en versnellen. Dit stop&go-verkeer kan worden beperkt via een doordachte inrichting en betere benutting van het wegennet: instelling van groene golven (synchronisatie opeenvolgende verkeerslichten), aanleg van verkeersdrempels waarover men veilig én comfortabel kan rijden, aanduiding van adviessnelheden in functie van de verkeersdruk, het wegwerken van ontbrekende schakels...

### **Luchtkwaliteit zal blijven verbeteren**

Vanaf 2015 zal bijna 75% van het autopark bestaan uit Euro-5 en Euro-6 auto's. Zoals bovenstaande tabel laat zien, halen deze normen de uitstoot van fijnstof (PM) en stikstofoxides (NO<sub>x</sub>) met respectievelijk nog eens 80% en 55% naar beneden ten opzichte van een nieuwe dieselauto van vandaag.

Met andere woorden: tegen 2015 is de luchtvervuiling door het autoverkeer grotendeels onder controle. Bovendien is hierbij nog geen rekening gehouden met de komst van hybride en elektrische voertuigen die quasi geen schadelijke gassen uitstoten in stedelijke context en die tegen 2015 ongetwijfeld beschikbaar zullen zijn op de automarkt. Elektrische automotoren produceren bovendien amper tot geen geluid, wat de leefbaarheid eveneens ten goede komt.

Wat ons brengt tot de fundamentele conclusie: tegen 2020 is er vanuit milieuoogpunt geen enkele redenen om het autoverkeer te reduceren, laat staan te weren uit de stad. Tegen dan rest bijgevolg 1 groot probleem: congestie.

### **3. CONGESTIE: NOG HEEL WAT ON(DER)BENUTTE MAATREGELLEN**

#### **Principe van hiërarchisering consequent toepassen**

FEBIAC verwelkomt in dit opzicht het voornemen van IRIS-2 om het wegennet te hiërarchiseren (IRIS-2, Prioriteit 4), in te richten en vorm te geven al naargelang de functie die de wegen er krijgen toebedeeld. In dit verband is het van het allergrootste belang om de capaciteitbenutting van wegen met een belangrijke verkeersfunctie te maximaliseren en ook de verkeersregeling in de onmiddellijke buurt van deze hoofdwegen daarop in te stellen. Hoe vaak gebeurt het bv niet dat er een file staat ter hoogte van een in- en uitrit van een tunnel van de Brusselse kleine ring, niet zozeer door het weefverkeer maar doordat de korte groentijd aan een bovengronds kruispunt iets verderop de uitrit zorgt voor een terugslageffect tot in de tunnel. Bij die capaciteitbenutting horen uiteraard ook dynamische verkeerslichtenregelingen in functie van de verkeersdrukke, groene golven en dergelijke.

Op dergelijk hoofdwegen heeft de doorstroming van het autoverkeer voorrang: het zorgt er immers voor dat potentieel sluipverkeer op het onderliggende wegennet zoveel mogelijk wordt aangezogen naar de hoofdadere. Fietspaden hoeven er ook niet te worden voorzien voor zover er in de buurt volwaardige fietsvoorzieningen mogelijk zijn. Neem het voorbeeld van de rijstrook die enkele jaren geleden werd opgeofferd voor een fietspad in de Wetstraat, terwijl het veel rustiger, veiliger én gezonder fietsen is in de straten tussen de Wet- en Belliardstraat.

Het plan stelt terecht dat verplaatsingen beneden 1 km resp. 5 km in principe gerust te voet of met de fiets kunnen gebeuren, uiteraard voor zover deze geen deel uitmaken van een ketenverplaatsing of motieven in zich hebben die autobestuur rechtvaardigen: een senior die moeilijk te been is, iemand die met zijn autokoffer vol is gaan winkelen... Men kan in deze gevallen moeilijk verwachten dat ze te voet of met de fiets gebeuren.

#### **Wat met gemotoriseerde tweewielers?**

Ook op langere afstanden dan 5 km is er een auto-alternatief die praktisch even wendbaar en file-ongevoelig is als de fiets: de scooters en motoren. Jammer genoeg wordt in IRIS-2 weinig tot geen aandacht besteed. Nochtans is, mede door de groeiende mobiliteitsproblemen, het aandeel van zowel scooters als motoren in het dagelijkse verkeer flink toegenomen. Scooters zijn niet alleen handig en trendy; het zijn ook uitstekende vervoermiddelen voor onbezorgd woonwerkverkeer zonder parkeerproblemen.

Brussel heeft dan ook baat bij een ruimer gebruik van scooters en motoren. De tweewielers verminderen de verkeersdrukke, beantwoorden vandaag de dag (mede door hun laag verbruik) aan strikte emissienormen, produceren een pak minder geluid dan vroeger (door het verdwijnen van 2-takmotoren) en houden de stad bereikbaar en leefbaar. Ze leggen bovendien weinig beslag op de schaarse parkeerplaatsen. Dat wil niet zeggen dat gemotoriseerde tweewielers eender waar kunnen gestald worden, dat kan bijvoorbeeld voetgangers flink hinderen. Steden en gemeenten zouden daarom specifieke parkeerfaciliteiten moeten voorzien.

Congestie aanpakken kan soms ook heel 'basic' zijn en begint met het oordeelkundig inplannen van activiteiten die het autoverkeer hinderen; bijv. gras maaien op de Tervurenlaan om 8u 's ochtends.

#### **Parkeerbeleid (IRIS-2, Prioriteit 5)**

FEBIAC steunt al lang de idee om het aantal overstapparkings rond metrostations aan de rand van Brussel fors uit te breiden. Duizenden autopendelaars verliezen immers veel tijd, rijden rondjes nutteloze kilometers op zoek naar een parkeerplaats in de buurt van een metrostation of andere stopplaats van openbaar vervoer (OV), om van daaruit verder naar het werk te sporen. Anderen hebben het al lang opgegeven en rijden Brussel binnen met hun auto om op het werk te geraken. Waar IRIS-1 een eerder bescheiden toename voorzag van 2.800 tot 8.000, beoogt IRIS-2 een niet onaanzienlijk aantal van 14.600 transitparkeerplaatsen tegen 2020.

Volgende randparkings rond OV-stopplaatsen hebben heel wat voordelen: het reduceert parkeerzoekkilometers en dito brandstofverbruik, de parkeerdruk voor buurtbewoners en de lokale leefbaarheid, én het beperkt het autoverkeer richting stadscentrum, omdat meer autopendelaars dan vandaag overtuigd zullen worden om hun auto aan de rand van Brussel aan de kant te zetten. Die parkings moeten dan wel aantrekkelijk worden gemaakt: ze moeten toegankelijk, comfortabel, functioneel en beveiligd zijn. We denken hierbij aan een vlotte bereikbaarheid (in- en uitritten van parkings, aanduiding van het aantal vrije parkeerplaatsen van in de autfiles: het filealternatief moet zo zichtbaar mogelijk worden gemaakt), camerabewaking, winkel- en dienstvoorzieningen...

Hun aantrekkelijkheid kan verder verhoogd worden door de parkings gratis te maken voor openbaar vervoerabonnees en goedkoop voor pendelaars en stadsbezoekers zonder abonnement die toch hun auto willen achterlaten om metro, tram of bus te nemen: ook zij ontlasten het verkeer en maken de stad beter bereikbaar voor mensen die met de auto nu eenmaal de stad in moeten, zij het om professionele, sociale of winkelmotieven.

Een 'vervrijvoudiging' van de randparkingcapaciteit is zeker geen overbodige luxe als men weet dat 370.000 autependelaars dagelijks het gewest aandoen. Zeker, niet alle pendelaars moeten of willen hun auto in Brussel kwijt. Anderzijds komt meer dan de helft van die autependelaars van buiten het Brusselse gewest. Een aantal is vast bereid om hun auto in een station nog dicht bij huis te stallen en vanuit de periferie het openbaar vervoer richting Brussel te nemen. Daarom is een uitgebreid en gespreid parkeeraanbod in de ruime periferie van het Brusselse Gewest hoognodig want cruciaal om een Gewestelijk Express Net rond Brussel succesvol te maken. Idealiter worden alle stations voorzien van een pendelparking, eerder dan zich te beperken tot enkele grote stations met veel parkeermogelijkheden: anders zou de lokale verkeersdruk er onevenredig toenemen.

Alleszins hoopt FEBIAC dat, zoals Minister Smet het in zijn voorwoord uitdrukt, "zonder aarzelen" werk wordt gemaakt van de uitbreiding van de randparkings. Neem bv. de verlenging van het metronet tot aan Erasmus, vlakbij een uitrit van de R0, Daar is veel potentieel om pendelaars uit hun auto te krijgen, maar er is veel te weinig parkeermogelijkheid.

### **20% minder auto's tegen 2020?**

Hiertoe volstaat het –eenvoudig gesteld– om de aanvoercapaciteit van het Brusselse hoofdwegennet te halveren ten voordele van de 'openbare ruimte' of van een permanente vrije busbaan. Dat is gepland op de Brusselse centrale lanen en recent gebeurd op de Bergensesteenweg, stuk voor stuk drukke hoofdassen met heel wat handelszaken, wiens omzet in ieder geval deels afhangt van autobereikbaarheid.

Op de Bergensesteenweg zijn de gevolgen duidelijk: in de spits mag de bus dan wat sneller ter plaatse zijn, door de capaciteitshalvering voor het autoverkeer treden nu ook overdag files op waar er voorheen geen waren, worden sluiptwegen gebruikt in de omgeving, terwijl de busbaan zelf er grotendeels verlaten bij ligt. Deze monopolisering van de openbare weg is vanuit verkeerstechnisch oogpunt dan ook bijzonder onefficiënt.

Daarom moeten vrije busbanen, indien zij onderbenut zijn, voor andere doelgroepen opengesteld worden: denk maar aan taxi's, collectief school- en werknemersvervoer. Ook kan overwogen worden om er stedelijke distributietrucks op toe te laten. Buiten de spits en in het weekend moet de busbaan, wanneer ze er doorgaans verlaten bijligt, weer opengesteld worden voor alle verkeer, zeker op plaatsen met veel handelszaken.

### **20% minder autohinder in 2020**

Daarom pleit FEBIAC voor *20% minder autohinder* in termen van vervuiling, onveiligheid en congestie. Daar zijn geen *20% minder auto's* voor nodig. Hiervoor is al gewezen op het feit dat de stedelijke luchtkwaliteit de laatste jaren –ondanks de verkeersgroei– verbeterd is, maar kan versneld worden o.a. door een 'vergroening' van de autofiscaliteit: 1 op 4 auto's in Brussel voldoet niet aan de minst strenge Euro1-milieunorm, maar draagt wel bij tot 80% van de uitstoot van bepaalde vervuilende gassen.

Ook met de verkeersveiligheid gaat het de goede weg op: zowel het aantal letsel- als dodelijke ongevallen in Brussel is sinds 1990 meer dan gehalveerd\*. Aangehouden inspanningen moeten het ongevallenaantal verder terugdringen.

Betreffende congestie kan de filelengte, -frequentie en -duur beperkt worden door uitbreiding van telewerk, fietsgebruik maar ook efficiënte verkeersinfo en -management. In dit verband laat de ontwikkeling van een volwaardig verkeers- en mobiliteitscentrum nog steeds op zich wachten. IRIS-2 maakt er terecht een (slechts 7<sup>e</sup>) prioriteit van, waar volgens FEBIAC zonder aarzelen werk van moet gemaakt worden

### **Aanpak van de Brusselse grote ring met aansluiting op het Brusselse hoofdwegennet is hoogdringend**

Door de verzadiging van de Brusselse ring nemen automobilisten steeds vaker sluiptwegen in en rond Brussel, of doorkruisen het Brusselse gewest. Om een impasse te vermijden, moeten Brussel en Vlaanderen het zo snel mogelijk eens raken over capaciteitsingrepen van de Brusselse grote ring en een efficiëntere aansluiting op het Brusselse hoofdwegennet, inclusief bijhorend verkeers- en mobiliteitcentrum. De treffendste concretisering van dit idee betreft de ondertunneling van de Keizer Karellaan, waardoor het verkeer dat 's avonds uit Brussel moet, ongehinderd naar de R0 kan rijden. Hoe vlotter het rijden is op de kleine Brusselse ring, hoe minder men geneigd zal zijn om het lokale wegennet te gebruiken.

Er ligt voor de R0 een plan klaar om het doorgaand en bestemmingsverkeer fysisch uit elkaar te trekken, o.a. door enerzijds rijstroken te voorzien die vooral bestemd zijn voor het doorgaande verkeer, en door anderzijds parallelwegen te verbinden met de op- en afritcomplexen. Die parallelwegen moeten een belangrijke verdeelfunctie vervullen voor de Brusselse regio en kunnen een aanzuigeffect hebben op het huidige sluiptverkeer op het lokale wegennet.

Verder moet over het sluiten van de zuidelijke ring een debat ten gronde gevoerd worden. Het biedt alleszins een antwoord op de verzadiging van de noordelijke ring én het levert de nodige reservecapaciteit als die noordring versperd is door een ongeval. In dit verband heeft de Road Federation Belgium recent een tunnelconcept voorgesteld, waarbij een drietal in- en uitritcomplexen uitgeven op overstapparkings, vanwaar men enkel met het openbaar vervoer naar Brussel kan.

De efficiëntere aansluiting van het Brusselse hoofdwegennet op de R0, geeft het bijkomende voordeel dat de R0 eveneens dienst kan doen als reservecapaciteit als er een calamiteit optreedt op het Brusselse hoofdwegennet. Ook hier is de oprichting van een grensoverschrijdend verkeerscentrum aan de orde.

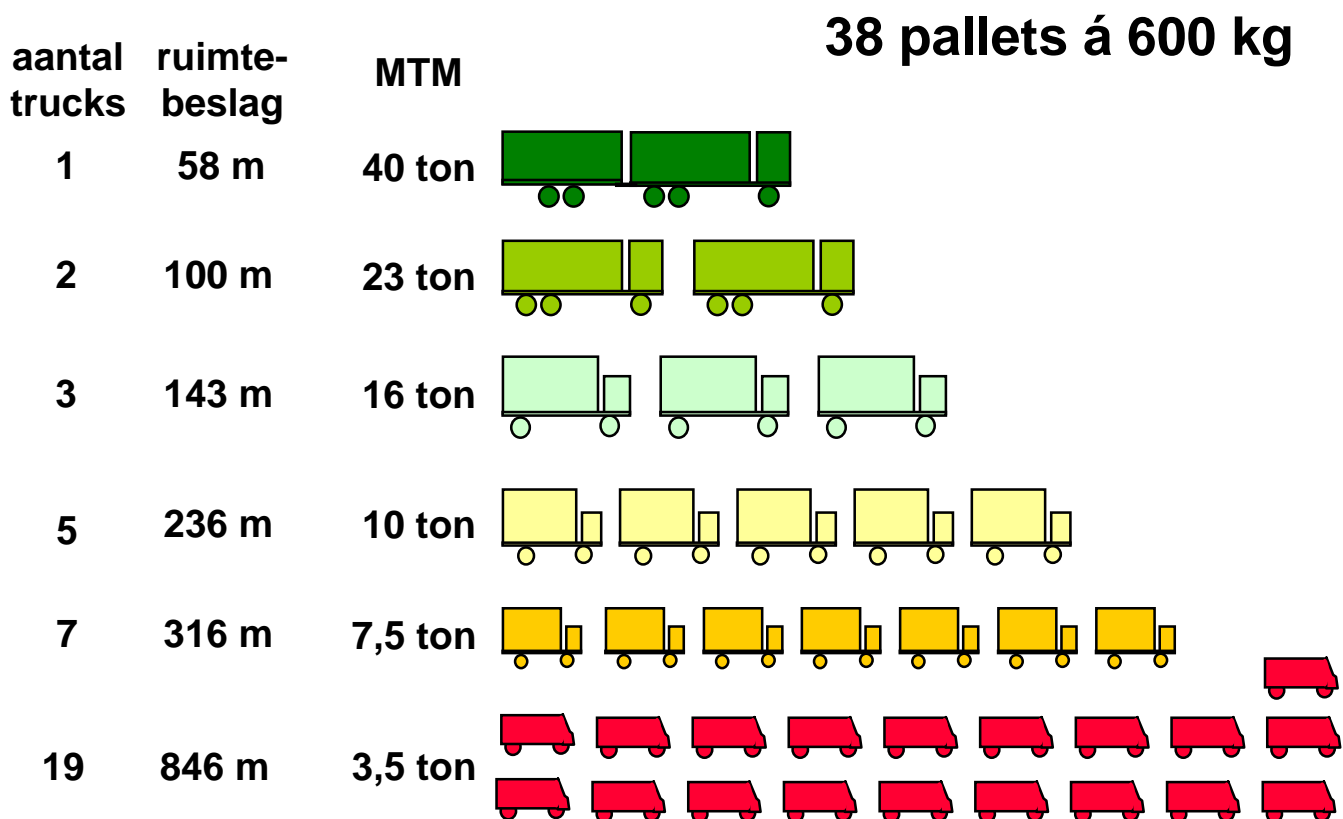
**Gerichte multimodaliteit is de sleutel tot succes, ook in het goederenvervoer (IRIS-2, Prioriteit 8)**

Spoorvervoer, binnenvaart en kustvaart zijn geschikt voor het langeafstandsvervoer tussen grote stedelijke en economische gebieden en moeten de vervoersgroei deels absorberen. De haven van Brussel is hier uiteraard een belangrijke actor als multimodaal overslagplatform.

Spoor en kanalen reiken echter niet tot aan de voordeur van bedrijven en handelszaken in de stad. Ook elders in België ligt ruim 95% van de bedrijven niet aan een spoor of kanaal: het voor- en natransport moet nog steeds via de weg gebeuren.

Voor het vrachtvervoer over korte afstand bestaan geen economisch haalbare alternatieven voor vracht- en bestelwagens. Bijgevolg moeten maatregelen zich richten op een efficiënter gebruik van deze voertuigen en hun laadvermogen. Dat kan door de samenwerking tussen ondernemingen binnen dezelfde bevoorradingsketen te verbeteren. Telematica is hiervoor een belangrijke hefboom. Transporteurs en opdrachtgevers kunnen via telematica vraag en aanbod "in real time" op elkaar afstemmen, zodat heel wat lege kilometers worden vermeden. Bij stedelijke bevoorrading kunnen logistieke partnerships tussen bedrijven leiden tot een sterke reductie van het aantal vrachtritten in het stadsverkeer.

Men moet in dit verband ook opletten dat de laad- en lostijden doorheen het Brusselse Gewest zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd, alsook de toegelaten tonnages van de vrachtvoertuigen. Bijgevoegd schema maakt duidelijk hoeveel voertuigen van diverse tonnages er nodig zijn om 38 pallets te vervoeren. Hoe lager de tonnagebeperking die gemeenten toepassen, hoe meer voertuigen (+chauffeurs) en brandstof er nodig zijn, hoe meer vrachtverkeer...



#### **4. BESLUIT**

**Als Brusselse inwoners en bedrijven er sociaal en economisch op vooruit willen gaan en een openheid aan de dag wil leggen voor Brusselse stadsbezoekers, moet ze rekening houden met extra vervoer. Meer economische groei is broodnodig, want het leidt tot meer tewerkstelling, maar ook tot meer handel en vervoer –tot spijt van de pleitbezorgers van een ont koppeling van economische en vervoersgroei. Het is utopisch om die groei uitsluitend via het openbaar vervoer op te vangen. Ook in de toekomst zal de auto overdag een werkinstrument blijven voor menig pendelaar, zal het winkelen sterk autoafhankelijk zijn en zullen veel goederen en diensten enkel per (vracht-)auto kunnen geleverd worden. Bijgevolg moet het beleid deze groei faciliteren, door de negatieve gevolgen ervan binnen de perken te houden, in plaats van de (auto)verkeersreductie als doel op zich voorop te stellen. Het is dus zaak om de bestaande capaciteit op het hoofdwegennet maximaal te benutten, zodat het sluipverkeer op het lokale wegennet er naartoe wordt aangezogen.**

**Brussel heeft er alle belang bij om zich in te schrijven in een multimodale EN-EN-visie: én individueel vervoer én openbaar vervoer moeten allebei optimaal ingezet worden en zo goed mogelijk op elkaar aansluiten. Openbaar vervoer moet verder uitgebouwd worden tot volwaardig autoalternatief, maar er moet tegelijk werk gemaakt worden van een coherent parkeerbeleid, de aanpak van de Brusselse grote ring en zijn efficiëntere aansluiting op het Brusselse hoofdwegennet met inbegrip van een grensoverschrijdend verkeers- en mobiliteitscentrum dat nauw kan toezien op het optimale gebruik van de huidige capaciteit.**

**Zoniet zal de bereikbaarheid van Brussel als regionale, federale en Europese hoofdstad er niet op verbeteren. De gevolgen hiervan op de economische ontwikkeling van het gewest moeten grondig onderzocht worden, alvorens 20% minder autoverkeer als doel op zich te stellen. Studies en enquêtes gaven al aan dat de autobereikbaarheid van en autofaciliteiten in Brussel belangrijke criteria zijn voor bedrijven om er zich te vestigen. Brussel kan het zich niet veroorloven om, door een gebrek aan autofaciliteiten, nieuwe bedrijfsinvesteringen te missen of een stadsvlucht aan te wakkeren van al aanwezige bedrijven en instellingen.**

\* \* \*  
\*