



## **VOOR EEN NIEUWE VISIE VAN DE BRUSSELSE MOBILITEIT, bevrijd van ideologie en ten dienste van de tewerkstelling en het socio-economisch leven.**

D.R.P. vzw is geen voorstander van 'alles met de wagen': de wagen is slechts één van de mogelijke vervoersmiddelen.

DRP is volledig akkoord met volgende stelling: er kan niet eender hoe gereden worden, en eender waar parkeren kan evenmin.

Positieve incentives die de overvolle wegen ontlasten juichen we toe, zoals de verbetering van het MIVB netwerk, en vooral dan de uitbreiding van de metro, want daar gaat de voorkeur van de bevolking naar uit.

MAAR nu is het gebruik van de wagen in Brussel het mikpunt van beschuldigende en hinderlijke campagnes.

### **Voorrang nr 1: tewerkstelling behouden en creëren?**

Met de werkgevers!.... uit de handelsector...

#### **Hoe de bestaande tewerkstelling behouden en er nieuwe aantrekken?**

Onder meer door snelle en comfortabele verplaatsingen in Brussel mogelijk te maken.

Daartoe is een WIL nodig dat leveranciers, vakmensen, zelfstandigen en een groot deel van het cliënteel zich OOK met de wagen kan verplaatsen, naargelang hun noden,

**die ze zelf moeten kunnen bepalen !**

Daartoe is een breuk nodig met de beschuldigende politiek die het verkeer van personenwagens hindert o.m. door een gebrek aan parkeerplaatsen te dulden, en zelfs te verergeren.

### **Voorrang nr 2: de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaar garanderen**

Ze hebben de diensten nodig van artsen, thuisverzorgers, leveranciers allerhande, gemotoriseerde noodhulp enz....., en moeten soms achtereenvolgens her en der naar toe rijden met kinderen...

Daartoe moet het vermenigvuldigen van allerhande hindernissen voor het wagenverkeer stopgezet worden (zoals het ex-plan Grouwels, zie pg 30).

#### **Hoe een gezellig samenhorigheidsgevoel bevorderen, zoals de Brusselaars hem graag willen?**

Iedereen wil graag familie en vrienden verwelkomen, zonder onnodig tijdsverlies, dankzij snel en comfortabel verkeer met de wagen.

**Gaat men eindelijk de 500.000 Brusselse wagenbezitters respecteren**, die geenszins afstand willen doen van hun voertuig, maar hem verder (binnen redelijke perken) willen blijven gebruiken ?

Wie kan, binnen onze democratie, beweren in hun plaats te beslissen dat ze ‘zonder moeten kunnen’?

### **Hoe kan een vlot wagenverkeer herstelt worden? (1 300 000 verplaatsingen per dag)**

Wetende dat het aantal nummerplaten in Brussel de laatste jaren stabiel bleef op een 500 000, en dat iedere automobilist jaarlijks iets minder kilometers aflegt, nl dankzij een beter aanbod van de MIVB, **hoe kan uitgelegd worden dat de opstoppingen maar blijven toenemen?**

Het antwoord is eenvoudig: door het toenemend aantal *hinderpalen* aan een vlot verkeer die moedwillig gecreëerd worden!

Zou men de knelpunten in het verkeer niet moeten opsporen, bron van zoveel stress en tijdverlies, en waarvan de torenhoge economische en sociale kostprijs goed gekend is?

**Positieve antwoorden moeten bedacht worden**, onder meer enkele bijkomende infrastructuur werken, zoals ze gerealiseerd worden in vele grote steden (vaak buiten Europa) die het socio-economische centraal stellen. De focus moet afgewend worden van de West-Europese ‘voorbeelden’ als Bordeaux waar, het dient benadrukt, de personenwagen het belangrijkste vervoermiddel blijft.

Prioritair is de snelle bouw van de dubbele Meiser-tunnel, waartoe de vorige regering besliste, mits wat creativiteit aan de dag wordt gelegd voor de financiering: public-privaat partnerschap? sociale lening? crowd funding? Of zelfs een eigen tolheffing? Want automobilisten zijn weliswaar gekant tegen bestraffende tolheffing, maar zijn bereid te betalen voor een voorziening die aan hun behoeften voldoet.

### **Ontwikkeling van het openbaar vervoer: wat en hoe?**

Verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer is een ander middel om het verkeer weer vlot te trekken, door het een significant deel van het vervoer te laten verzorgen, bvb een 300 000 trajecten op een totaal van 1 300 000/dag met de wagen.

Door tram en bus? Ondanks een forse ontwikkeling de laatste jaren, neemt de MIVB slechts een 1 miljoen trajecten ( waaronder 600 000 met trams en bus ) voor haar rekening en is hiermee verzadigd. Is een toename van 50% met trams en bus op voorzienbare termijn denkbaar?

Is een belangrijke uitbreiding van het tram netwerk nog mogelijk? De breedte van de Brusselse wegen laat overduidelijk geen nieuwe tramrails toe, zonder in belangrijke mate lokale schade aan te richten aan de wegen en hun rand-bebouwing, en aan de levenskwaliteit van de bewoners. Nieuwe tramlijnen impliceren zeer zware en langdurige werken met nefaste gevolgen voor de lokale handelaars, en trams zijn gevaarten van 50 ton die niet kunnen voorbij razen op hun rails ( zelfs “moderne” rails) zonder schadelijke trillingen te veroorzaken.

Wat de fiets betreft, de kans is groot dat het aandeel ervan beperkt zal blijven door de vele en vaak belangrijke hellingen die voornamelijk tussen het centrum van Brussel en de dichtbevolkte gemeenten liggen, en dit ondanks belangrijke en continu stimulerende maatregelen, die vaak belangrijke kosten met zich meebrengen. Het actuele aandeel van de fiets bedraagt ongeveer 4%.

**Wat anders dan de metro kan bijgevolg bedacht worden** om een supplementair aanbod van een 300 000 trajecten per dag jaar te realiseren, zodat het zo cruciaal mobiliteits probleem van Brussel **duurzaam en doeltreffend** opgelost wordt?

Dit gezegd zijnde, de Brusselse regering dient prioritair de studie voor de metrolijn 'Zuid' en **voor nieuwe pre-metro lijnen** op te starten, te beginnen met deze naar Elsene, om snelle en efficiënte verbindingen te hebben tussen het centrum, de Naamse Poort, het F Cocqplein, het Flageyplein, en de ULB/VUB. Aanleg ervan via een ondergrondse tunnel zou toelaten de oppervlakte infrastructuur te vrijwaren voor destructie.

Parallel aan de technische haalbaarheidsstudies dient uiteraard gezocht te worden naar alternatieve financieringsbronnen (public-privaat partnerschap? sociale lening? crowd-funding?) wat een zuiver publieke uitbating geenszins moet beletten.

### **Hoe moet het parkeerbeleid eruit zien?**

Wat is de concrete situatie op het terrein? Een verzadiging van de bovengrondse parkeermogelijkheden, met **nadelige gevolgen** voor:

- a) De lokale handel (klanten blijven weg bij gebrek aan parkeergelegenheid) en economische activiteit, en dus voor de regio: werkgevers, klein en groot, verzaken aan een vestiging in de 19 gemeenten of verlaten ze (ten voordele van Diegem, Drogenbos,...).
- b) De levenskwaliteit van de bewoners die niet beschikken over een eigen garage noch over parking in de onmiddellijke buurt, vnl 's avonds.
- c) Voor het sociaal leven en de sociale contacten met familie en vrienden.

Initieel beoogde de politiek een vereenvoudiging en een harmonisatie van de Brusselse parkeer mogelijkheden, maar gaandeweg evolueerde ze naar een verschraling en een toenemende kost van de bovengrondse parking (parkingkaarten, parkmeters,...) met de openlijke bedoeling de Brusselaars te **verplichten** hun wagen aan de kant te laten, zowel wat privé als wat beroepsgebruik betreft. Verre van een dienstverlening voor de burgers, stelt het Plan een 'georganiseerd chronisch en verergerd gebrek' voor.

Te noteren: de bovengrondse parkingplaatsen die verdwijnen zijn reël, de beloofde compensaties zijn **voorwaardelijk**, en hangen af van de financiering en de stedenbouwkundige vergunningen.

De realisatie van dergelijke projecten is hoe dan ook **zeer tijdrovend**, en bij ingebruikname zullen de te bouwen compenserende parkings **steeds duurder** uitvallen voor de gebruikers dan de verdwenen oppervlakte parkings, vnl in handelszones.

Het is dus hoogtijd dat de parking politiek opnieuw rationeel en operationeel wordt.

Concreet dient om te beginnen een voorstel tot **supplementaire parking** gelegenheid geïmplementeerd te worden, daar waar bewoners en handelszaken het meeste te lijden hebben onder het gebrek aan parkings, dit is in de meest denses bevolkte buurten waar Brusselaars met lage inkomens niet beschikken over geïntegreerde prive garages : het is een **sociale** uitdaging !

-----