

> Kevin Lebrun, attaché bij de Organiserende overheid van de mobiliteit, Brussel Mobiliteit

# HET SPOORGEBRUIK IN BRUSSEL BEVORDEREN: HOE?

Het Brusselse mobiliteitsbeleid moet ervoor zorgen dat pendelaars van binnen en buiten het Gewest zich efficiënt kunnen verplaatsen, terwijl de levenskwaliteit in de stad erop vooruitgaat. Om dat doel te realiseren, rekent het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooral op de uitbreiding van het openbaar vervoersnet, waarvan de trein- en metrodiensten de basis vormen.

Met het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move) wil het Gewest het spoorwegaanbod verder ontwikkelen maar ook omvormen zodat het beter past in het plan van een meer polycentrische stad. Een stad waarin men heel eenvoudig de trein kan nemen voor verplaatsingen binnen de stad of van en naar de stadsrand.

## NOG ALTIJD VEEL MOGELIJKHEDEN

De verplaatsingsgewoonten kunnen bijvoorbeeld meer inzicht geven in deze mogelijkheden. Zo is uit een analyse van de bedrijfsvervoerplannen (BVP's) van Brusselse ondernemingen (gegevens van 2011 en van 2017) gebleken dat de trein amper gebruikt wordt voor de kortste afstanden en eveneens beperkt gebruikt wordt voor afstandscategorieën die nochtans geassocieerd worden met voorstedelijke spoordiensten. Zodra men zich buiten de actieradius van het openbaar stadsvervoer bevindt, wordt de auto genomen. Daarbij komen nog de verwachte bevolkingsgroei, zowel in het Gewest als in de dichte rand, en de gewenste ontwikkeling van strategische

gebieden met een goede treinverbinding, die dit gebruikspotentieel in de toekomst nog zullen vergroten.

Om in te spelen op het toenemende treingebruik in Brussel, omvat het Gewestelijk Mobiliteitsplan een aantal algemene doelstellingen. Over deze doelstellingen werd een strategische nota opgemaakt, die de Gewestregering op 24 maart 2022 goedgekeurd heeft en die de Brusselse uitdagingen en prioriteiten op het vlak van spoordiensten en treinstations specificceert. De NMBS zal op haar beurt dit jaar een nieuw vervoersplan opmaken voor een periode van drie jaar. Naar aanleiding daarvan zouden bepaalde gewestelijke doelstellingen, vooral met betrekking tot het vervoersaanbod en de treinstations, besproken kunnen worden.

## DIVERSE REDENEN VOOR HET BEVORDEREN VAN VERPLAATSINGEN MET DE TREIN

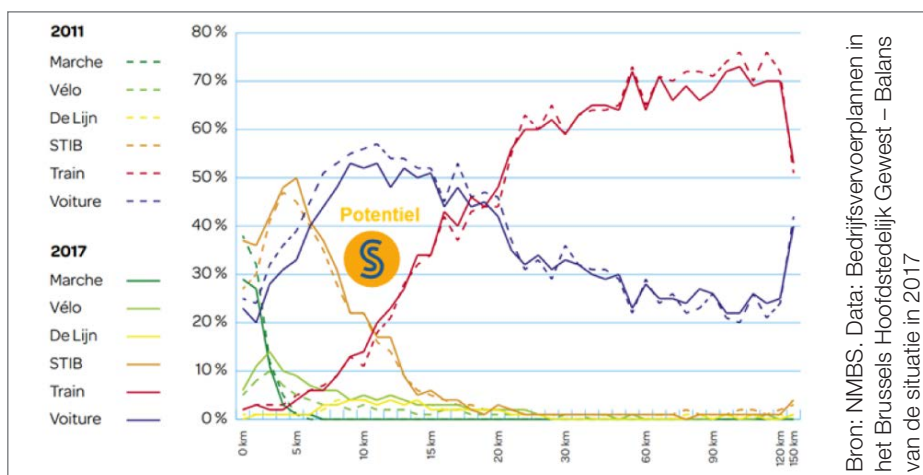
Om dit potentieel te kunnen benutten, zou het Gewest in de eerste plaats willen dat er

meer S-treinen (voorstedelijke verbindingen) rijden. De bedoeling is om tot een aantrekkelijk dienstenaanbod te komen voor verplaatsingen in de stad. Diensten waarvoor de gebruikers niet per se de dienstregeling hoeven te raadplegen voordat ze de trein nemen. Deze maatregel moet echter gepaard gaan met een uitbreiding van de dienstregeling van de treinen, vooral 's avonds, zodat de trein een betrouwbare optie wordt voor veelvuldigere maar ook meer gevarieerde verplaatsingen dan enkel woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

De minimale doelstelling voor het Gewest is dat voor de verschillende S-lijnen vanuit de belangrijkste stations de laatste trein na 00u30 vertrekt, zowel op weekdays als in het weekend. Zo kan een positieve spiraal op gang komen, want dan kan het treingebruik op deze tijdstippen gestimuleerd worden, zowel door de overheid als door evenementenplanners.

Het treinaanbod kan echter niet voor alle lijnen tegelijk verhoogd worden. Het Gewest is van mening dat sommige lijnen prioritair zijn:

- Voor lijn S4 zou het aantal treinen verdubbeld worden op weekdays (naar twee treinen per uur en per richting) en zouden ook treinen in het weekend ingelegd worden. In Brussel verbindt deze lijn onder andere Jette met de Europese Wijk. De latente vraag is naar verwachting groot, de reistijden zijn onklopbaar en de treinverbinding is complementair met het aanbod van de MIVB.
- Ook lijn S7, die voornamelijk op spoorlijn 26 rijdt, in het oosten van het Gewest, zou prioritair uitgebreid worden. Daardoor zullen pendelaars zich beter kunnen verplaatsen op de ringroute. Ook zullen er meer aansluitingen mogelijk zijn met de belangrijkste radiaallijnen van de MIVB, waaronder metrolijn 5 van Delta naar Merode.



Bron: NMBS. Data: Bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – Balans van de situatie in 2017

> Modale verdeling volgens de pendelafstand voor bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



© Mathieu Nicaise

> Het station als centrale plaats in een wijk, Keulen.

- Tot slot wil het Brussels Gewest lijn S10 (ringroute West via spoorlijn 28) reorganiseren om de inwoners in het westen van het Gewest te verbinden met de werkgelegenheidspolen van Schaarbeek en Vilvoorde.

Al die veranderingen zullen de tijdrumtelijke concentratie van het aanbod in Brussel verkleinen. Die heeft immers als gevolg dat vele stations en haltes onderbenut worden, maar brengt ook regelmatigheidsproblemen met zich mee, wat onmiddellijk een impact heeft op het hele dienstenaanbod.

## STATIONS EN HALTES ALS KWALITEITSVOLLE CENTRALE PLAATSEN

Naast de uitbreiding van het dienstenaanbod wordt ook gevraagd om, in samenwerking met het Gewest, sommige stations en haltes te veranderen in echte centrale plaatsen in de wijk. Het doel is om de mogelijkheden voor intermodale verplaatsingen uit te breiden door de stations en de omliggende openbare ruimte op te waarderen, waarbij de kwaliteit van de diensten, de universele toegankelijkheid op het vlak van comfort en de duidelijkheid van de routes gewaarborgd blijven. De uitdaging om treinstations mooi te integreren in het stadsweefsel geldt vooral voor de kleine haltes waar alleen S-treinen stoppen. Vele lokale

stations zijn immers nog altijd onbekend bij de bewoners, werknemers en bezoekers van de betrokken wijken.

Voor het Gewest is het dus zaak om:

- de prioriteit te geven aan investeringen die het verzorgingsgebied van de stations aanzienlijk vergroten (zoals het creëren van nieuwe ingangen), en om fysieke inrichtingen systematisch vergezeld te laten gaan van voldoende publiciteit;
- bij de heraanleg van stations ervoor te zorgen dat voetgangers, personen met beperkte mobiliteit en fietsers de stationsomgeving snel, comfortabel en veilig kunnen oversteken. Dit houdt in dat stedelijke barrières verwijderd worden.

Tot slot biedt ook de mogelijke intermodaliteit met fietsen en met vormen van micromobiliteit heel wat potentieel, zowel in de treinen als in de treinstations. Daarom wil het Gewest dat de NMBS een ambitieuze fietsstrategie uitstippelt om de capaciteit voor het meenemen van fietsen op de trein te verdubbelen tegen 2025. In de Brusselse stations moeten ook fietspunten komen om de doelstellingen van het Masterplan Fietsparkeren te halen. Het Gewest is van zijn kant bereid om de nodige cofinancieringsmechanismen op te zetten om de doelstelling van het delen van parkeergelegenheid voor fietsen te realiseren.

Naast dit overzicht hebben de Brusselse doelstellingen ook betrekking op andere aspecten zoals tariefintegratie, de opzet van gezamenlijke en/of meer gerichte promotiecampagnes, de ontwikkeling van MaaS en het delen van gegevens. Al deze doelstellingen vereisen in de eerste plaats een goede samenwerking tussen het Gewest en de spoorwegsector. Gelukkig groeit die samenwerking met de jaren. 

## NIEUW VERVOERSPLAN VOOR DE NMBS

Tijdens het schrijven van dit artikel moest het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode van december 2023 tot december 2026 nog goedgekeurd worden. Het ontwerpplan biedt een glimp van de ambitieuze veranderingen in het aanbod, die rekening houden met een aantal Brusselse prioriteiten, zoals de aanzienlijke uitbreiding van de dienstregeling op vrijdag- en zaterdagavond, de verhoging van het aantal treinen op verschillende prioritaire lijnen en een ambitieus investerings- en toegankelijkheidsprogramma voor de treinstations. Wordt vervolgd!