

# Een bijzondere ledendag

**Velen hadden 21 november aangestipt in hun agenda: de ledendag van TreinTramBus zou plaatsvinden op een bijzondere locatie, de Pianofabriek in Brussel. Draaide dat even anders uit! In plaats van een volledige dag mee te maken met diverse sprekers, een gezellige maaltijd en boeiende middagactiviteiten, zaten de geïnteresseerden gekluisterd aan hun computerscherm. De ledendag moest door de coronamaatregelen vervangen worden door een webinar. Die werd gratis aangeboden en vervoerskosten waren er ook al niet, niet verwonderlijk dat een grote groep leden de hele voormiddag online meemaakte. De werkgroep BruBraLi was erin geslaagd een schare aan interessante sprekers te overtuigen van bij hen thuis een presentatie te houden. Voorzitter Yves Molenbruch leidde de sprekers en luisteraars vlot en met rustige vastheid door de valkuilen van een onlinegebeuren. Een korte reconstructie.**

Onverstoord hield voorzitter Stefan Stynen de openingsspeech. Z'n zolderkamer had gerust kunnen doorgaan voor pianofabriek. Uiteraard had de voorzitter het over de werking van onze vereniging. De coronamaatregelen hebben immers ook consequenties voor TreinTramBus. Ze vragen grote flexibiliteit aan onze secretariaatsmedewerkers en hebben ook een grote impact op de werking van onze diverse werkgroepen, net op het ogenblik dat aan de plannen voor de Vlaamse vervoerregio's de laatste hand wordt gelegd. Het maakte onze voorzitter wat cynisch: "Soms leek het voor de overheid ook wel een handig excuus om nu ook weer niet te transparant te worden. Over de basisbereikbaarheid is al zeer veel gepraat met steden en gemeenten, consultants en politici... helaas veel minder met de belangrijkste betrokkene, de reiziger. Maar geen paniek, het hele net wordt vraaggestuurd. De Lijn heeft naar eigen zeggen geen telcijfers, maar toch gaat ze 7,2 % reizigers winnen."

Onze voorzitter wees er ook op dat de coronacrisis het reizen met het openbaar vervoer in een negatief daglicht heeft gesteld. Het werd bestempeld als onveilig, zelfs al spreekt onderzoek dat tegen. "Maar," zo stelde onze voorzitter vast, "gelukkig zijn er nog leuke dingen die we wel mogen, zoals met de Hello Belgium Railpass eropuit trekken om te gaan wandelen. Corona heeft de belangstelling voor onze Groene Haltes een boost gegeven." Ten slotte maakte de voorzitter een sprongje naar het thema van de ledendag: de

Vlaamse Rand en "de stad die in veel Vlaamse plannen ingekleurd wordt als een witte vlek".

## Good Moves in Brussel

Eerste gastspreker Elke Van den Brandt (Groen), Brussels minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, stak een pluim op de hoed van het personeel van de Brusselse vervoersmaatschappij voor de manier waarop zij in coronatijden blijven werken en zorgen voor extra maatregelen zoals het reinigen en desinfecteren van de voertuigen. De minister denkt er niet aan om de ambitie na deze crisis terug te schroeven, iets wat we als TreinTramBus uiteraard alleen maar kunnen toejuichen. Het Brussels gewest doet – in budgettaire moeilijke tijden – met 1 miljard aan investeringen een grote inspanning en wil dit budget de komende jaren nog laten stijgen. Brussel wil een *modal shift* realiseren en wil het openbaar vervoer, "de ruggengraat van ons vervoerslandschap", verder uitbouwen, zodat een deel van de mensen overtuigd kunnen worden om de auto thuis te laten en met trein, tram of bus te reizen. Daarom moet er in alle modi geïnvesteerd worden, en de minister verwees daarom graag naar haar federale collega Georges Gilkinet (Ecolo) die ook de trein een grotere rol wil laten spelen.

Vervolgens focuste Elke Van den Brandt op metro, tram en bus, want daarvoor is het gewest natuurlijk zelf bevoegd. De werken voor metrolijn 3 zijn bezig, en de minister

wees nog even op het belang hiervan. Maar de aanleg van een extra lijn is niet voldoende: ook op het bestaande net moet gewerkt worden om het aanbod frequenter en comfortabeler te maken. Hetzelfde geldt voor de tram. Het vernieuwen van de bestaande sporen is op zich al een uitdaging. Vaak wordt immers niet alleen de tramlijn, maar de hele buurt eromheen vernieuwd. Zo kan er een sterke stimulans gegeven worden aan buurten zoals bijv. Neerstalle of het kerkhof van Jette. De minister gaf als voorbeeld hoe het er bij de "jongste" lijn 9 aan toe ging: eerst was er veel protest en moest het project met hand en tand uitgelegd worden aan de buurtbewoners. Met succes, want vandaag vinden de mensen die tram – met o.a. nieuwe voertuigen, eigen bedding en lichtenbeïnvloeding – fantastisch en vragen ze een verlenging. Een tram is veel meer voor een stad dan een verplaatsingsmiddel, het is een motor voor de buurt en de ruimtelijke ontwikkeling van wijken. Er komen de komende jaren nog meer tram-



Interieur van de bestelde nieuwe trams van de MIVB  
Foto Stefan Stynen

lijnen, al zullen ze daarom nog niet binnen deze legislatuur af zijn. Daarbij pleit de minister voor lijnen rondom het centrum, iets wat ze ook suggereert aan haar federale collega voor extra spoorverbindingen: rond i.p.v. door Brussel. Ook de bus wordt niet vergeten. Een busplan moet zorgen voor 30% meer reizigers in 2022, al moet de minister toegeven dat er wat vertraging is door de coronacrisis. Minister Van den Brandt rondde af door te zeggen dat Brussel “met liefde” blijft investeren in openbaar vervoer omdat dat een belangrijke hefboom is om een leefbare stad te organiseren waar het aangenaam leven, winkelen, werken of op bezoek komen is. Zelfs de voorzitter van onze werkgroep Antwerpen werd stil van zoveel positiviteit, zo stond te lezen in de chatsessie. De minister gaf ten slotte aan ook de gebruikers meer te willen betrekken, en beseft dat organisaties zoals TreinTramBus nodig zijn om de beleidsmakers scherp te houden.

Na haar betoog ging de minister nog even in op enkele vragen die de deelnemers aan de webinar haar via de chat doorgaven. Ze verzekerde dat er een constructieve samenwerking was met het Vlaamse gewest, zelfs al zijn er soms verschillende visies. En ook al zijn er verschillende meerderheden, “blokkeren om te blokkeren” is niet langer aan de orde. Zo is er straks het ticket “Jump +” voor verplaatsingen binnen een zone van 11,5 km rond de Brusselse Grote Markt. Minister Van den Brandt is blij dat dat er nu eindelijk is na een discussie van 10 jaar en verzekert dat er verder gestreefd wordt naar

tariefintegratie, waarvoor TreinTramBus al lang pleit. Maar op de vraag waarom het geldigheidsgebied van die eerste zone zulke onverklaarbaar grillige grenzen heeft, blijft het antwoord uit.

Over de stadstol of kilometerheffing die Brussel wil, was er al heel wat te doen. De Brusselse regering blijft ervan overtuigd dat we ons fiscaal systeem moeten durven herbekijken. Geen forfaitaire belasting meer voor de auto, maar een belasting afhankelijk van het gebruik. Daar waren gesprekken over met de verschillende overheden om dat samen te doen, maar voormalig Vlaams minister voor Mobiliteit Weyts wilde die niet verderzetten. Hoewel het niet evident is, wil Brussel nu de pioniersrol op zich nemen omdat de filedruk rond Brussel te hoog wordt, met zware economische verliezen als gevolg.

Wellicht had de werkgroep BruBraLi zich de moeite kunnen besparen om nog andere gastsprekers te zoeken en had minister Van den Brandt in haar bevelgenheid de hele voormiddag kunnen invullen. Gelukkig had de redactie van Mondig Mobiel een tijdje geleden al een gesprek met de minister, dat u verderop in dit nummer kunt lezen.

### Ambitieuze plannen bij de MIVB

Als tweede spreker kwam Yves Fourneau aan het woord, hoofd-expert bij de MIVB die meedenkt over toekomstplannen voor het ov in Brussel. Hij bedankte allereerst de minister voor de steun en vooral



Tramlijn 62

Foto Stefan Stynen

voor het extra budget. Daarna bracht hij een overzicht van de projecten die er lopen bij de MIVB voor de periode 2020-2030. Tussen 2009 en 2019 steeg het aantal reizigers bij de MIVB met 4,08% per jaar, wat resulteerde in 433,5 miljoen reizigers in 2019. Door de coronacrisis zit er nu een knik in de grafiek. Niet verwonderlijk, tijdens de eerste lockdown werd maar 15% van het normale aantal reizigers vervoerd en ook in september-oktober werd maar 60% gehaald. Maar experts in openbaar vervoer verwachten dat vanaf 2022 of 2023 de curve weer z'n normale verloop zal kennen. Daarom blijft een uitbreiding van de capaciteit op het net belangrijk, zeker als er een stadstol wordt ingevoerd zoals uit het antwoord van minister Van den Brandt bleek. Het objectief van de MIVB is om over tien jaar 500 miljoen reizigers te hebben. Meer capaciteit kan bereikt worden met meer voertuigen en grotere voertuigen voor tram en metro, zoals de 21 gloednieuwe metrostellen die momenteel al getrillen doen en in 2021 en 2022 in dienst komen. De MIVB ondertekende een contract voor de aankoop van 90 nieuwe trams die vergelijkbaar zijn met de T3000 en T4000, maar "nog mooier en nog moderner". De nieuwe trams zullen niet uitsluitend oude trams vervangen. Ze zullen ook het aanbod versterken en op nieuwe lijnen rijden. Er werden en worden ook meer en groenere bussen aangekocht. Na wat toelichting bij de doorstromingsproblematiek en de keuzes die daarbij gemaakt moeten worden, lichtte Yves Fourneau de projecten toe die de MIVB nu uitvoert of plant voor de toekomst:

- 1) Aanleg metrolijn 3
- 2) Tram in Neder-over-Heembeek
- 3) Tram 95 van Belgica via Rogier naar Else-  
ne (in fases, met o.a. een nieuwe brug  
over het Brusselse kanaal)
- 4) Verlenging van tram 9 naar metro Koning  
Boudewijn (2022) en later naar Parking C,  
waar koppeling mogelijk is met het Bra-  
bantnet
- 5) Verlenging tram 8 naar Bordet
- 6) Bediening van P+R "Adeps" aan de toe-  
gang tot Brussel door tram 8, waarbij het  
viaduct aan Hermann-Debroux verdwijnt  
en plaats maakt voor een stadsboulevard



Het toekomstige interregionale tramnet in het noorden van Brussel Illustratie MIVB

Naast deze projecten zijn er ook projecten i.s.m. De Lijn voor het Brabantnet, bv. de verlenging van tram 62 naar de luchthaven van Zaventem.

Verskillende deelnemers aan de webinar hadden opgemerkt dat over de vertraming van bus 71 niet meer gesproken werd. Yves Fourneau legde daarop uit dat de Elsensesteenweg recent werd vernieuwd en autovrij gemaakt. Nu de steenweg weer openbreken om tramsporen aan te leggen zou niet aanvaard worden. Maar er komt mogelijk een alternatief, met de aanleg van een tramlijn in een parallelle straat.

### Wat met de Vlaamse Rand?

In het laatste deel van de webinar bespraken twee leden van het "team MOW Vlaamse

rand", Joachim Nijs (De Lijn) en Jaak Boon (MOW), de stand van zaken in de vervoerregio Vlaamse Rand. Joachim Nijs vergeleek daarbij eerst het huidige net met de plannen voor basisbereikbaarheid zoals die begin 2022 uitgerold zullen worden. Anders dan in veel andere vervoerregio's zouden er volgens hem weinig reiswegwijzigingen zijn. Hij legde daarbij nog eens de principes uit waarop gewerkt wordt, zoals basisbereikbaarheid: een antwoord bieden op effectieve vervoersvraag. Het intrinsiek vervoerspotentieel is daarbij een graadmeter, al wordt er aangevuld en gecorrigeerd met vaststellingen (tellingen) op het terrein. De drukke lijn 214 Aalst-Asse-Brussel werd als voorbeeld gegeven. Jaak Boon lichtte in een technische maar interessante presentatie uit hoe het wensbeeld voor het vervoer op maat geënt wordt op het kern- en aanvullend net. Deelauto's maken geen deel uit van het vervoer op maat in de Vlaamse Rand, maar de deelfiets wel. Meerdere deelnemers aan de webinar uitten daarbij bedenkingen: wat met bejaarde reizigers en mensen met een beperking?

Een gezamenlijke lunch was er helaas niet, maar werkgroep BruBraLi verraste de deelnemers wel met een virtueel bezoek aan de stelplaats van Haren. Dit kan u nog meemaken via [visitharen.mivb.brussels](https://visitharen.mivb.brussels). Het hele webinar is beschikbaar via de ledenhoek van onze website.

Henk Himpe



Virtueel bezoek aan de tramstelplaats van de MIVB

Illustratie MIVB