



Rail4Brussels

Studie naar de verbetering van de doortocht en de bediening per spoor van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in een multimodale context

Tegenwoordig staan de openbare financiën onder druk en willen nieuwe stakeholders de verhouding van de mens tot zijn verplaatsingen aan een radicale omwenteling onderwerpen. Daarom is het aangewezen het spoormodel in een nieuw perspectief te plaatsen.

De verzadiging van de noord-zuidverbinding lijkt dag na dag meer acuut en het is moeilijk te voorspellen hoe het aantal gebruikers op lange termijn zal toenemen. De optie om de capaciteit uit te breiden door nieuwe infrastructuur te creëren is zeer prijzig en van lange duur. De positieve gevolgen ervan zullen pas op lange termijn voelbaar zijn terwijl de gebruikers ondertussen veel hinder zullen ondervinden. Voorts struikelen wij momenteel over het op vier sporen brengen van het GEN en de veroudering van de Brusselse tunnels. Dit moet er ons toe aansporen de uitbreiding van de vervoerinfrastructuur niet langer als universeel redding brengende visie te hanteren.

Rail4Brussels toont aan hoe belangrijk het is om de **lange termijn reflectie** voort te zetten teneinde de inspanningen op een efficiënte manier te structureren met het oog op een geleidelijke aanpassing aan de evolutie van de maatschappij.

De studie toont aan dat er **8 ESSENTIËLE HEFBOMEN** bestaan om de vraag naar spoor tussen nu en 2030 tegemoet te komen:

- INTEGRATE:** valorisatie van de trein in de Brusselse mobiliteit.
- SPLIT:** de vraag tijdens de piekuren beïnvloeden.
- SPREAD:** de vraag beter verdelen over het grondgebied.
- SHIFT:** de gebruikers naar andere transportmodi afleiden.
- OPTIMIZE:** de bestaande infrastructuur door specifieke maatregelen (quick wins) optimaliseren.
- ROLL OUT:** aangepast rollend materieel aanschaffen dat werkelijk aan de vraag van de Brusselse metropool beantwoordt.
- OPERATE:** naar een efficiënter transportplan streven door diensten en sporen te specialiseren.
- BUILD:** een nieuwe spoorverbinding in Brussel aanleggen.

De **4 KERNVOORSTELLEN VAN RAIL4BRUSSELS** zijn :

1. DE VERZADIGING TOT JUISTE PROPORTIES TERUGBRENGEN

De verzadiging van **de noord-zuidverbinding werd tot haar juiste proporties teruggebracht** : tijdens de piekuren rijden er tot 90 treinen per uur, m.a.w. 16 treinen per uur en per spoor. Ondanks het feit dat de infrastructuur tegenwoordig zwaar wordt belast door het hoge aantal treinen, blijft er nog veel capaciteit over als men een globale visie van haar optimalisering ontwikkelt. Inderdaad, andere spoornetwerken slagen erin tot 30 treinen per uur en per spoor te laten rijden. De troeven van deze infrastructuur komen in het gedrang door een uitbating op dezelfde sporen zonder onderscheid tussen internationale treinen, interregionale treinen (IC) en voorstadtreinen (S). Deze werking benadeelt het volledige systeem met een cascade van vertragingen als gevolg.

2. OPTIMALISERING DOOR SPECIALISATIE

De noord-zuidverbinding kan worden geoptimaliseerd niet alleen door een **ruimere automatisering van de treinen** (zoals voorgesteld door Jo Cornu met het ATO) om de tussenafstanden te verkleinen, maar ook door operationele keuzes te maken teneinde de verschillende sporen efficiënter te gaan uitbaten door de **kokers beter af te stemmen op het type verkeer**.

3. DE EVOLUTIE VAN HET BUSINESS MODEL BEVORDEREN

Een evolutie van het business model van de trein is onontbeerlijk om zijn prestaties op te drijven en de zware investeringen die eraan gebonden zijn beter te valoriseren:

- **de trein aantrekkelijker maken voor de verplaatsingen vanuit Brussel naar de voorstad**
- **de treinen beter vullen buiten de piekuren,**
- **het aanbod aan treinen beter verdelen over het Brussels grondgebied** om de complementariteit met de netwerken van de MIVB en De Lijn te bevorderen.

4. MEER OP DE VRAAG INGAAN EN BETER ANTICIPEREN

Ingaan op de vraag (en niet enkel op het aanbod) naar verplaatsingen door deze beter te spreiden over de tijd dankzij een **transversaal beleid inzake werk** en school en de ontwikkeling van een **geïntegreerd multimodaal aanbod** om het vervoer naar andere transportmodi af te leiden. Voorts dringt het zich op om de **noden aan nieuwe infrastructuur** op lange termijn **beter te anticiperen door vernieuwende scenario's** te ontwikkelen **inzake de spreiding van het aanbod over het grondgebied en de complementariteit** tussen de verschillende transportmodi te bevorderen.

VOORTZETTING VAN DE METHODOLOGIE:

inclusief, zonder taboe en met alle stakeholders samen

Uit methodologisch oogpunt is het in fine belangrijk te onderlijnen **hoe inclusief de reflectie** van Rail4Brussels is :

- Ten eerste werd besloten **geen tabula rasa te maken** van de verschillende reflecties die over de toekomst van het spoorvervoer in de Brusselse metro-pool de laatste jaren hebben plaats gehad. Dit is een unieke gelegenheid om deze allemaal zonder taboe in perspectief te plaatsen.
- Ten tweede werd de reflectie in een reeks participatieve workshops **uitgebouwd door alle stakeholders samen** : de verschillende transportoperatoren, de gesprekspartners uit de drie gewesten en de civiele samenleving.

Rail4Brussels zette aldus een unieke dynamiek in gang die vanaf de eerste vergadering van het platform intermodaliteit van 26 februari dat door Minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, werd bijeengeroepen, moet worden bestendig*.

** Nota bene: in 2014 voerde de FOD Mobiliteit en Vervoer een andere studie die bij haar aankomst aan het cabinet Galant werd overhandigd. Deze studie pleitte voor de oprichting van dit platform of voor de wederopleving van de ICMIT, de Interministeriële Conferentie van Ministers van Infrastructuur en Transport, die sinds 2012 niet meer bijeenkwam. De FOD verheugt zich erover dat de Minister vandaag de aanbevelingen van deze studie volgt. Wij maken tevens van de gelegenheid gebruik om deze studie op onze website te publiceren.*