



["Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles"](#)

INVESTEREN IN EEN EFFICIËNTE MOBILITEIT VOOR BRUSSEL

Het spoor, als sleutel voor de stedelijke mobiliteit, vereist een weloverwogen keuze tussen de investeringsmogelijkheden in railinfrastructuur, in functie van de werkelijke vraag.

Dit was het geval voor de oost-west as, zowel met de trein als met de metro. Dankzij een goede bediening van de belangrijkste woonwijken en zijn verbinding met de belangrijkste Europese zakenwijken, beantwoordt de Brusselse metro goed aan de effectieve vraag. Dit succes was mogelijk dankzij de oprichting in 1962 van een nationale organisatie met de nodige bevoegdheden, die goed in staat was om voorafgaande keuzes te maken en projecten te beheren, naar het voorbeeld van buitenlandse steden van vergelijkbare grootte. Deze operationele organisatie is niet overgenomen door de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MBHG), als gevolg van de regionalisering. De gevolgen hiervan begint men vandaag te zien.

Een onthullend voorbeeld: het project Metro Noord.

De keuze van de vervoermodus en het tracé van het huidige ontwerp voor de Metro Noord werd, bij gebrek aan een inrichtende macht, van in het begin door het MBHG toegewezen aan grote internationale studie bureaus.

Zij kozen voor de duurste optie, d.w.z. het bouwen van een metrolijn door een diepe, geboorde tunnel met grote diameter, wat van hun kon worden verwacht. De aanvankelijke kosten werden geraamd op 500 miljoen € (100 miljoen €/km). Naargelang de bron worden deze kosten nu geschat op meer dan het dubbele, en onder voorbehoud van de geologische studies die nog moeten worden gedaan, wat ook in de pers terecht werd opgemerkt.

De zwakke potentiële vraag van de gekozen route werd in 2007 bevestigd door het studie bureau STRATEC, en dit zelfs zonder rekening te houden met het ontmoedigende effect van diepliggende stations (tot 27 m diep).

Bovendien moet de urgentie van een jobcreërende investeringsrelance een politiek argument zijn ten gunste van openbare aanbestedingen met een grootte op maat van Belgische bedrijven.

Een realistische studie van alternatieven (in het bijzonder premetro) in verschillende gespecialiseerde Belgische ondernemingen, en afgestemd op de demografische vraag, is nog steeds mogelijk. Hoewel er reeds veel middelen werden aangewend voor studies van het project, is er nog geen vergelijkende effectstudie (nochtans verplicht, op straffe van de annulering van het project), of een effectieve realisatieopdracht besteld.

VOORSTEL.

Het boek, gebaseerd op een gedetailleerde analyse van zowel projecten die al verwezenlijkt zijn als projecten die in hun studiefase zitten, stelt de oprichting voor van een gewestelijke inrichtende macht voor de mobiliteit, om die keuzes te maken die overeenstemmen met de meest

waarschijnlijke toekomstige behoeften voor trein, metro en premetro. Deze keuzes laten toe om in eigen bedding én tegen een prijs binnen de middelen van het gewest, de frequentie en de bediening te organiseren die de potentiële klanten-pendelaars van vandaag en morgen aantrekken.

Deze nieuwe organisatie moet ook rekening houden met de nieuwe ontwikkelingen in verband met het delen van grote en kleine voertuigen, hun steeds grotere automatisering, en met nieuwe vormen van wonen en werken van een maatschappij die zelf aan het veranderen is; allemaal factoren die een strenge selectie van zware nieuwe infrastructuur vragen.

P. Laconte 09/10/2016