

LE
R.E.R
A
TOUTE
VITESSE

RER



LE R.E.R

C'EST POUR MAINTENANT

Le Réseau Express Régional devient une réalité. Sous l'impulsion du Ministre J.L. Thys, le RER est officiellement inscrit dans le plan de développement de la Région de Bruxelles-Capitale. Le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale a rendu un avis unanime sur le projet. Dès à présent, une "Task Force" réunissant la STIB, la SNCB et les représentants des ministres Thys et Coëme chargés des communications, est mise sur pied. Elle doit assurer la faisabilité technique du projet.

Dans peu de temps, une première ligne expérimentale, la ligne 26, devrait être établie. Celle-ci relierait Halle à Vilvorde, selon une cadence minimale de 3 trains par heure.

Si l'on suit les souhaits de la Région Bruxelloise, l'expérience devrait être étendue. Alost, Dendermonde, Ottignies-

Louvain-la-Neuve, Braine-Le-Comte, Nivelles pourraient alors être directement reliées à Bruxelles via le RER. On envisage également une meilleure liaison sur la ligne de Louvain-Zaventem. Le projet ne concerne donc pas seulement les bruxellois, c'est tout l'hinterland de Bruxelles qui verra son accès à la capitale amélioré et vice versa.

UNE TABLE RONDE, pour soutenir le projet et en étudier les conséquences

Pour que le RER prenne forme, il faut le soutien de l'opinion publique. Tant des Bruxellois que de tous ceux qui n'habitent pas Bruxelles mais qui s'y déplacent.

Le Conseil Economique et Social de la Région de Bruxelles-Capitale, a déjà manifesté clairement son soutien au projet. Le RER est l'affaire de tous et tous ceux qui veulent le soutenir doivent se manifester.

C'est pourquoi, le Ministre Thys a eu l'idée de provoquer la réunion d'une table ronde qui rassemblerait, toutes tendances confondues, tous ceux et celles qui souhaitent manifester publiquement leur soutien au projet. Cette table ronde serait l'incarnation d'une communauté d'intérêt qui relie tous les Brabançons, qu'ils soient de la grande périphérie ou de la capitale, qu'ils soient néerlandophones ou francophones. Elle manifesterait explicitement devant la SNCB et le pouvoir national, le soutien des forces vives du Brabant au projet de RER autour de Bruxelles.

Mais le RER aura aussi des impacts importants dans différents domaines de la société.

Il faut donc, à côté du soutien au projet, être attentif à accompagner son développement. Ceci veut dire l'étudier sous ses différents aspects,

sous ses différentes formes possibles. Pour en maximiser les effets positifs et minimiser les aspects négatifs.

La table ronde sera donc aussi un lieu de réflexion sur les impacts du RER tant dans la région bruxelloise que dans son hinterland.

LE RER, qu'est-ce que c'est exactement ?.

REVIVIFIER LE RÉSEAU

Concrètement le RER est une liaison entre Bruxelles et son hinterland qui empruntera les lignes du réseau ferroviaire existant. Il s'agit donc avant tout d'optimiser les infrastructures existantes qui veilleront à respecter le cadre bâti de la ville.

Lorsque l'on regarde le maillage du réseau ferré, l'on s'aperçoit en effet qu'il y a un potentiel qui pourrait être un outil exceptionnel pour améliorer la mobilité tant entre Bruxelles, la Flandre et la Wallonie qu'à l'intérieur même de la ville. Les lignes ferrées se déploient dans toutes les directions. Elles offrent des haltes remarquablement situées par rapport aux zones résidentielles et aux zones d'activité économique. A l'intérieur de Bruxelles, les anciennes petites gares locales peuvent être réexploitées et réaménagées. Elles constituent autant de possibilités d'arrêts, bien répartis dans l'ensemble des communes.

Le RER c'est donc tirer parti des

lignes ferroviaires, assurer une liaison directe en revivifiant le réseau, en améliorant les cadences, en créant de nouvelles liaisons, en minimisant les ruptures de charge et les temps de transport. Cette solution présente l'avantage d'être peu coûteuse puisqu'elle tire parti des anciennes liaisons, déjà existantes. De même, elle est respectueuse du paysage urbain. L'infrastructure de base existe. Il faut l'aménager et la rendre plus attractive.

INTER-RÉGIONAL ET INTRA-URBAIN

L'accès à la capitale se trouvera naturellement facilité. Mais aussi le déplacement dans la capitale. Car le Réseau RER permettra de relier directement des points qui demandent encore à présent de nombreux changements de moyen de transport.

En effet le métro et le chemin de fer sont organisés selon un plan radio-concentrique. Ceci résulte du temps où l'Etat raisonnait la ville comme réceptacle à l'arrivée massive de navetteurs. Il fallait qu'ils arrivent le plus vite possible dans le centre.

Mais le réseau radio-concentrique veut dire aussi qu'il faut pratiquement passer par le centre pour aller où que ce soit. Or on sait que de plus en plus les concentrations importantes d'emploi ne sont plus dans le centre mais bien davantage en lisière de la ville.

Le RER, lui, créerait aussi des

liaisons transversales, rapides et directes. Ainsi, la ligne 26 permettrait d'aller de Huizingen à Watermael ou encore à Evere et Machelen, directement, sans changement et surtout rapidement, en site propre.

Il aurait le mérite de rééquilibrer le réseau des transports en commun qui se développe actuellement selon un axe est/ouest, vers le nord et le sud de la ville-région.

UN TOUT, avec les autres modes de transports

Il est clair qu'un tel réseau n'a de sens que dans d'une politique de transport globale à l'intérieur ou en dehors de la région.

Il ne sert à rien de mobiliser tant d'énergie si ce n'est pas pour coordonner le RER avec les transports en commun existants, qu'il s'agisse de liaisons assurées par la TEC, de LIJN ou la STIB. Ainsi la fameuse ligne expérimentale 26 se branchera-t-elle déjà sur le métro, via Delta et Mérode ou encore via Schuman. Il faudra aussi coordonner les horaires.

Le RER n'a pas de sens en soi, il faut qu'il forme un tout avec les autres modes de transport. Il faudrait par exemple qu'il n'y ait qu'un seul billet qui permette de circuler librement sur toutes les lignes (de LIJN, la TEC, la SNCB, la STIB), indifféremment. Cette "communauté tarifaire" pourrait même inclure le prix du parking aux gares RER de la périphérie.

Avec le RER, la question des parkings de dissuasion en amont de la ville reprend une nouvelle acuité. Une réflexion de fond, avec les communes de départ concernées, s'impose. D'autant que ces dernières commencent à subir, elles aussi, des déséconomies dans les déplacements.

UN MODE DE TRANSPORT déjà expérimenté ailleurs...et depuis longtemps

L'idée n'est pas vraiment neuve. En effet, plus de 20 villes européennes ont opté pour le RER.

A Munich, le RER transporte, durant 1 an, dans un rayon de 40 kilomètres, autant de voyageurs que la SNCB sur l'entièreté de son réseau.

A Munich encore, 75% des navetteurs utilisent les transports en commun. A Bruxelles, quelque 50%. Le RER fait la différence.

A Zurich, chaque habitant utilise en moyenne 470 fois par an les transports en commun grâce à un réseau intégré de différents modes de transport, à l'existence d'une communauté tarifaire, à des cadences performantes...

POURQUOI UN RER, le problème de la mobilité à Bruxelles

I. LA SITUATION ACTUELLE :

La Navette

Actuellement, il y a environ 335 000 navetteurs qui arrivent

quotidiennement à Bruxelles. Parmi eux, 160 000 entrent à Bruxelles en voiture.

Les navetteurs se distribuent de la manière suivante :

44 % font leur déplacement en voiture

36 % viennent en train

15% arrivent à Bruxelles via le réseau de bus-tram-méto

5% utilisent d'autres modes de transport.

En outre, 57% des navetteurs proviennent du Brabant :

34% en provenance de

l'arrondissement Halle-Vilvorde

10% arrondissement de Louvain

13% arrondissement de Nivelles

Les autres navetteurs proviennent de :

28% du reste de la Flandre

15% du reste de la Wallonie

En 10 ans, les navettes en provenance de Halle-Vilvorde et de Louvain ont augmenté d'environ 25%.

Celle en provenance de l'arrondissement de Nivelles a augmenté de 50%

La navette scolaire vers Bruxelles concerne 51 000 élèves et étudiants.

87 % de la navette scolaire vers Bruxelles provient du Brabant (65%

du seul arrondissement de Halle-Vilvorde)

La circulation à Bruxelles

La mobilité à l'intérieur de Bruxelles représente environ 525 000 utilisateurs (tous moyens de transport confondus) - soit 247 000 utilisateurs bruxellois et 278 000 navetteurs.

La circulation automobile dans la capitale est à 44 % le fait des bruxellois et 56 % des navetteurs.

Pour leurs déplacements à l'intérieur de Bruxelles, les bruxellois se déplacent à raison de 40% en voiture et 33% en transports en commun (autobus, tram, métro). Le train n'est pratiquement pas exploité comme mode de déplacement interne (seulement 1,2 %). 17% des bruxellois se déplacent exclusivement à pied pour leurs déplacements à l'intérieur de Bruxelles.

II. LES TENDANCES GLOBALES

Depuis 1970, le nombre de voitures a doublé !

De manière générale la mobilité est en constante croissance. Mais les tendances ne sont pas les mêmes selon le type de transport.

Ainsi, la mobilité en voiture a plus que doublé entre 1970 et 1989. Le parc automobile a augmenté de 88 % entre 1970 et 1989. Depuis 1987, on enregistre des chiffres de croissance annuels de 3% et plus.

Par contre le transport assuré par

de Lijn et la TEC connaît une légère tendance à la baisse. Seule la STIB accroît sa clientèle de plus de 2% depuis 1989. Le rail, lui, subit une diminution sensible. Pour 100 voyageurs/kilomètre en 1970, on ne compte plus que 84 voyageurs/Km en 1989.

Et cela va continuer

Selon certaines prévisions, on prévoit une augmentation de 7% des voitures pénétrant ou sortant de la région bruxelloise entre 7 heures et 9 heures du matin, ceci pour la période 1987-1996 (de 334 000 à 357 000 voitures).

A politique inchangée, selon une étude de la SNCB, la mobilité par voiture augmenterait de 40 % entre 1987 et 2020. Selon la Confédération Nationale de la Construction, entre 1990-2005, la mobilité voiture augmenterait de 53 %, tandis que le transport public diminuerait de 24%.

L'intensification du trafic et l'engorgement du Ring

Dans l'agglomération bruxelloise, l'intensité du trafic a augmenté d'environ 20% depuis 1984. Le ring lui-même sur certains tronçons est engorgé, surtout dans sa partie Nord. En 1990, on a compté, sur la section du boulevard de la Woluwe Machelen Nord, plus de 116 000 véhicules entre 6 h et 22 H et plus de 111 000 sur le

trajet Wemmel-Jette.

Les phénomènes de saturation se manifestent également sur l'ensemble des axes radiaux vers Bruxelles. Ce phénomène est pratiquement généralisé sur les autoroutes et les routes régionales.

III. LE RER, UNE SOLUTION ?

Que faire devant ces phénomènes d'engorgement ? Augmenter les capacités des autoroutes et du Ring ? Sans doute cela améliorera-t-il la situation à court terme. Mais à long terme ? On a cru que les autoroutes allaient désengorger les nationales. En fait, elles ont conduit à une intensification du trafic, à tel point que les nationales qui ont servi de délestage pendant quelques années sont à nouveau elles aussi engorgées. Le cercle vicieux.

Sans compter le coût non seulement financier mais humain (stress, accidents, fatigue, etc.) et paysager de tels investissements. Sans compter non plus l'ensemble des coûts indirects liés à la voiture et au phénomène d'engorgement.

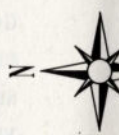
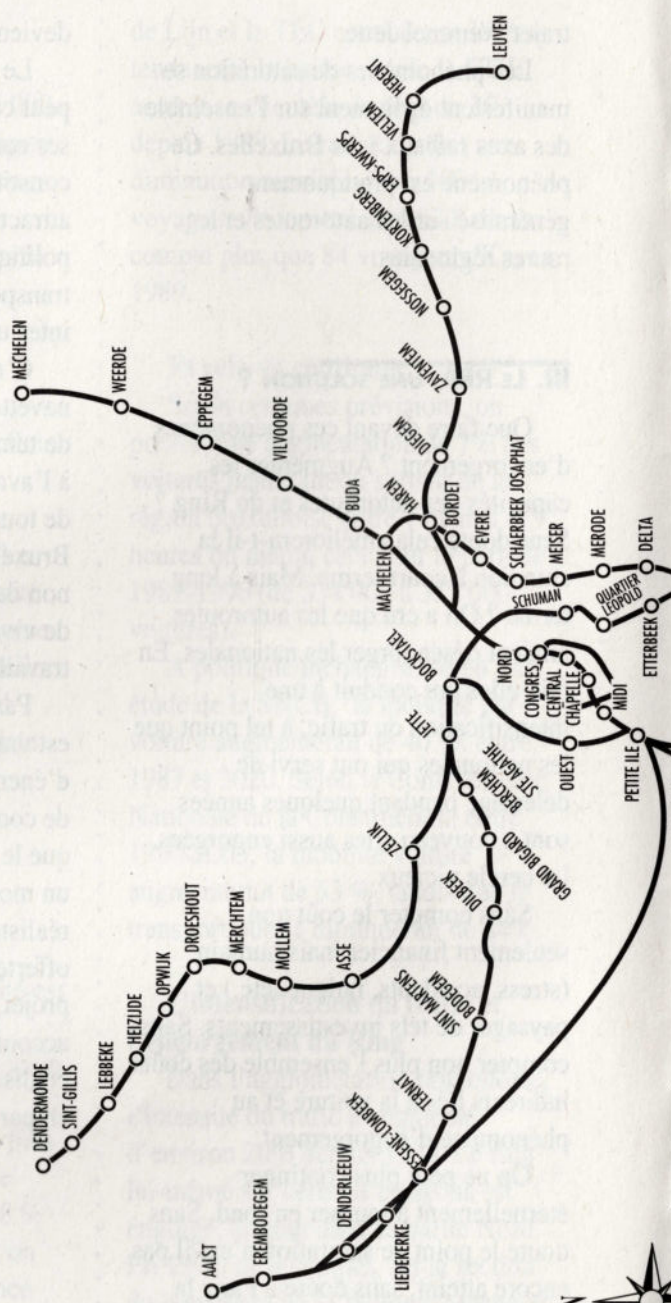
On ne peut plus continuer éternellement à tourner en rond. Sans doute le point de saturation n'est-il pas encore atteint, sans doute à Paris la situation est-elle bien pire. Mais faut-il vraiment attendre que la situation

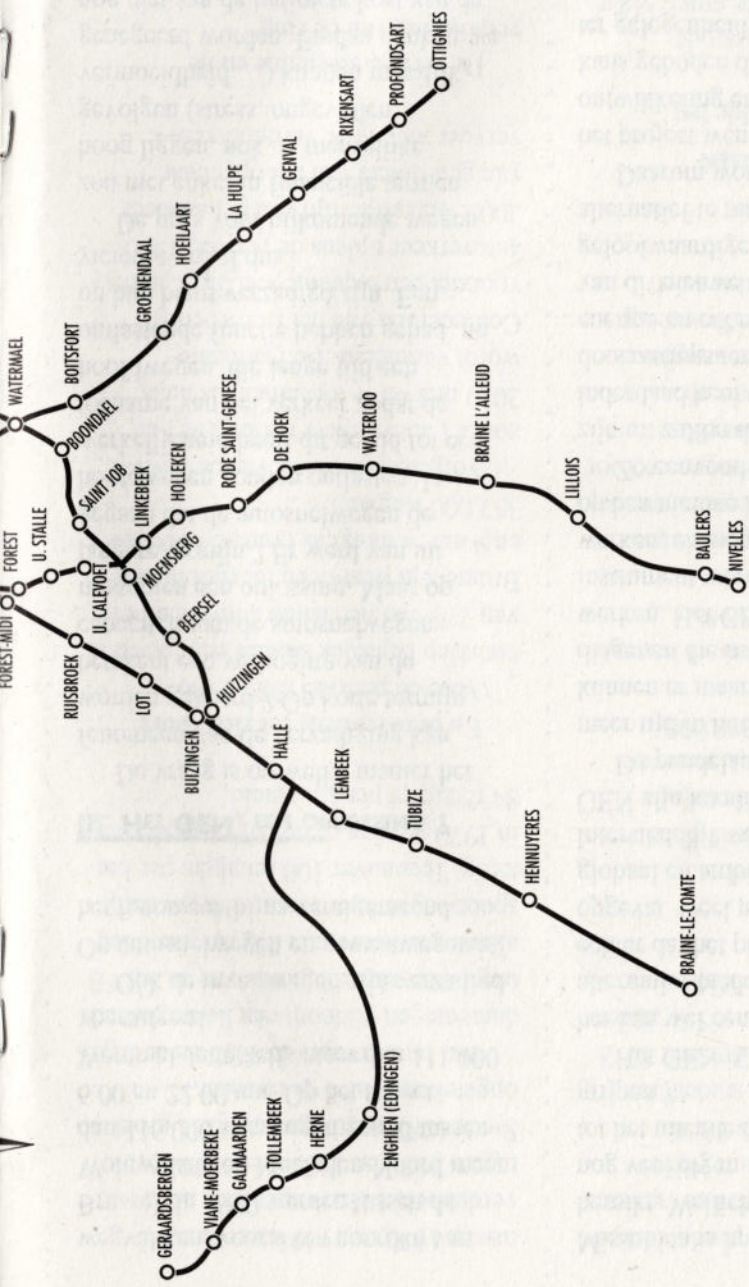
devienne extrême pour réagir ?

Le RER n'est pas une panacée. Il peut cependant, si on y est vigilant sur ses conditions de fonctionnement, constituer une offre de transport attractive. Le RER, intégré dans une politique globale et ambitieuse de transports intra-urbains mais aussi inter-urbains est un outil de qualité.

C'est tout à l'avantage des navetteurs qui passent de plus en plus de temps dans leur voiture. C'est tout à l'avantage de tous ceux qui vivent et de tous ceux qui travaillent à Bruxelles: le RER est un des outils et non des moindres pour repenser l'art de vivre en ville, de s'y déplacer et d'y travailler.

Pas si simple diront certains. Et il est vrai qu'il faudra beaucoup d'énergie, beaucoup de détermination, de coordination et de réflexion pour que le projet devienne effectivement un mode de transport crédible et réaliste. C'est pourquoi, l'occasion est offerte à tous ceux qui soutiennent le projet, à tous ceux qui souhaitent en accompagner le développement, de coaliser leurs forces et de le manifester en participant à la table ronde.





HET
GEWESTELIJK
EXPRESNET
KOMT
ERAAN

GEN

HET GEWESTELIJK EXPRESNET KOMT ERAAN

Het Gewestelijk Expresnet krijgt vorm. Onder impuls van Minister J.L. Thys werd het GEN nu officieel opgenomen in het structuurplan van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest. De Brusselse Gewestelijke Economische en Sociale Raad heeft een eensluidend positief advies uitgebracht. Nu reeds is een "task force" aan de slag waarin de MIVB, de NMBS en vertegenwoordigers van de verkeersministers Thys en Coëme, werken aan de technische haalbaarheid van het project.

Binnen enkele maanden, zou een eerste experimentele lijn, lijn 26, die Halle met Vilvoorde verbindt, in werking worden gesteld. Er zouden minstens drie treinen per uur worden op ingezet.

Als aan de wens van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest wordt voldaan, zou het experiment daarna verder worden uitgebreid. Aalst, Dendermonde, Ottignies-

Louvain-la Neuve, Braine-Le-Comte en Nivelles zouden dan een rechtstreekse GEN-verbinding met Brussel kunnen krijgen. Een verbeterde uitbating van de lijn Zaventem-Leuven ligt eveneens ter studie. Het project zal dus niet enkel de Brusselaars ten goede komen, maar ook het Brusselse hinterland zal vlotter tot de hoofdstad kunnen doordringen en omgekeerd.

EEN RONDETAfel *om het project te ondersteunen en de gevolgen ervan te onderzoeken*

Om het GEN-project te realiseren is de steun van de publieke opinie onontbeerlijk. Alle betrokkenen, Brusselaars net zo goed als diegenen voor wie Brussel een belangrijke plaats inneemt wat betreft hun verplaatsingen moeten worden gehoord.

De Brusselse Gewestelijke Economische en Sociale Raad heeft haar steun voor het project duidelijk geüit. Het Gewestelijk Expresnet gaat ons allen aan en wie het project wil steunen zal dit moeten laten blijken.

Daarom heeft Minister Thys het idee geopperd om een rondetafelgesprek te organiseren, met alle belangstellenden, zonder onderscheid, die openlijk hun steun aan het project willen geven. De rondetafel zou het gemeenschappelijk belang onderlijnen van alle Brabanders, of zij nu tot Brussel of de rand behoren en Nederlands- of Franstalig zijn. De bijeenkomst zou ten aanzien van de NMBS en de nationale overheid het bewijs leveren dat alle gegadigden in Brabant zich rond het GEN-project willen scharen.

Maar het GEN zal ook een belangrijke impact hebben op diverse domeinen van de samenleving.

Het volstaat daarom niet enkel en alleen om steun te betuigen; er moet

ook een intense begeleiding rond de gehele opzet plaatsvinden. Alle aspecten moeten grondig bestudeerd worden om de positieve aspecten te optimaliseren en de negatieve effecten tot een minimum te herleiden.

De rondetafel zal dus ook gelegenheid bieden om na te denken over de gevolgen van het GEN-project zowel voor het Brusselse Gewest als voor het hinterland.

DE BEDOELING *van het GEN*

HET GEN-PROJECT *heeft tot doel het spoorwegnet te laten herleven.*

Het GEN zal een rechtstreekse verbinding mogelijk maken tussen Brussel en het hinterland via het bestaande spoorwegnet. Er zal vooral gestreefd worden naar een optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur met respect voor de stedenbouwkundige ruimtelijke ordening.

Wie het spoorwegnet van naderbij bekijkt, zal vaststellen dat er een indrukwekkend potentieel aan mogelijkheden aanwezig is om de mobiliteit te verbeteren, zowel tussen Brussel, Vlaanderen en Wallonië als binnen de stad zelf.

De spoorlijnen lopen in alle richtingen. De stopplaatsen zijn opmerkelijk goed gelegen, zowel ten opzichte van woongebieden als ten opzichte van zones met economische activiteit.

De leegstaande stationnetjes van Brussel kunnen heringericht worden en opnieuw in gebruik worden genomen. Het zijn even zovele mogelijke stopplaatsen, netjes verdeeld over de verschillende gemeenten.

Het GEN opteert dus voor een zinvol gebruik van het spoorwegnet. Rechtstreekse verbindingen zullen het net laten heropleven. De frequentie van de treinen zal verhoogd worden en nieuwe verbindingen zullen gerealiseerd worden. Dit alles zal verwezenlijkt worden met een minimale meerlast om een zo groot mogelijke tijdwinst te bekomen.

Het voordeel van dit plan zijn de lage kosten daar er gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur en daar het stedelijk landschap ongeschonden gelaten wordt. Het komt er nu op aan de bestaande basisstructuur in te richten en meer aantrekkelijk te maken.

INTERGEWESTELIJK EN INTRA-STEDELIJK

Het GEN zal rechtstreekse verbindingen tot stand brengen tussen punten daar waar vroeger verschillende overstappen nodig waren. De toegang tot de hoofdstad wordt dus vergemakkelijkt evenals de verplaatsingen binnen Brussel zelf.

De oude structuur stamt uit een periode waarin de stad beschouwd werd als een plaats waar men vooral snel in en uit moest kunnen. Metro en

spoor zijn op dat ogenblik inderdaad gericht op de randstad-kernstad verbindingen.

De gevolgen van een dergelijke visie laten zich raden. Om van de éne wijk naar de andere te kunnen, was er een gedwongen omweg noodzakelijk langs het centrum. Sindsdien is er echter veel veranderd. De economische entiteiten zijn uitgeweken naar zones aan de rand van de stad.

Het GEN kan hier een rol spelen door snelle en rechtstreekse dwarsverbindingen tot stand te brengen. Zo zou lijn 26 toelaten Huizingen met Watermael te verbinden, of Evere met Machelen. En dat zonder overstap, snel en in eigen bedding.

Daar waar het openbaar vervoer langs de Oost-Westas loopt, zou het GEN het evenwicht met de Noord-Zuidas van het stadsgewest herstellen.

EÉN GEHEEL VORMEN *met de andere vervoermiddelen*

Het is duidelijk dat het GEN-project slechts zinvol wordt als het deel uitmaakt van een globaal verkeersbeleid over de gewesten heen.

Het is volkomen zinloos zoveel energie te steken in het GEN als het niet naadloos aansluit op de bestaande vormen van het openbaar vervoer: buurtspoorwegen (de TEC, De lijn of de MIVB). De experimentele lijn 26 zal ten andere reeds metrostations aandoen: Delta en Mérode of zelfs

Schuman; het zal dan ook nodig zijn de urreosters op elkaar af te stemmen.

Het GEN biedt geen oplossing als het geen geheel vormt met andere transportvormen. Zo zal er behoefte zijn aan één enkel vervoerbewijs dat toelaat vrij gebruik te maken van de diverse netten (de TEC, de Lijn, de NMBS, de MIVB). Deze "tariefgemeenschap" zou zelfs de prijs van de parkeerplaats van de GENstations aan de rand kunnen insluiten.

Met het GEN wordt ook het vraagstuk van de ontradingsparkings opnieuw aan de orde gesteld. Samen met de gemeenten van vertrek moet hierover ten gronde worden nagedacht. Zeker nu er werd vastgesteld dat het verkeer op de spitsuren ook daar voor ernstige problemen zorgt.

EEN VERVOERSYSTEEM *dat reeds elders werd uitgetest ... sinds lang.*

Zo nieuw is het GEN-idee nu ook niet. Nu al hebben meer dan 20 Europese steden voor dit vervoersysteem geopteerd.

In München vervoert het GEN, op jaarbasis, in een straal van 40 kilometer, evenveel reizigers als de NMBS over het gehele net.

Nog in München maakt 75 % van de pendelaars gebruik van het openbaar vervoer. In Brussels stijgt dat aandeel niet uit boven de 50 %. Het GEN maakt het verschil.

In Zurich maakt elke inwoner gemiddeld 470 maal per jaar gebruik van het openbaar vervoer, dankzij een geïntegreerd vervoerssysteem, het bestaan van een tariefgemeenschap en korte wachttijden.

WAAROM EEN GEN ? *Het Brusselse mobiliteitsprobleem*

I. DE HUIDIGE SITUATIE

Het pendelen

Op dit ogenblik pendelen dagelijks ongeveer 335.000 mensen naar Brussel. Daarvan gebruiken er 160.000 de wagen.

De situatie ziet er als volgt uit:

44 % maakt de verplaatsing per wagen;

36 % komt per trein;

15 % bereikt de hoofdstad via het bus/tram/metronet.

5% gebruikt andere vervoermiddelen.

57 % van de pendelaars uit de provincie Brabant komen:

34 % uit het arrondissement Halle-Vilvoorde;

10 % uit het arrondissement Leuven;

13 % uit het arrondissement Nijvel.

Voor het overige deel komen er:

28 % uit Vlaanderen;

15 % uit Wallonië.

In tien jaren nam het pendelverkeer vanuit Halle-Vilvoorde en Leuven toe met ongeveer 25 %. Vanuit Nijvel bedroeg de toename zelfs 50 %.

51.000 scholieren en studenten pendelen dagelijks naar Brussel. 87 % hiervan komt uit Brabant (65 % alleen al uit het arrondissement Halle-Vilvoorde).

Het verkeer in Brussel

Het verkeer binnen Brussel telt ongeveer 525.000 gebruikers (alle transportmiddelen samen), waarvan 247.000 Brusselaars en 278.000 pendelaars.

Het autoverkeer in Brussel bestaat uit 44 % Brusselaars en 56 % pendelaars.

Voor hun verplaatsingen binnen Brussel gebruiken de inwoners van de hoofdstad voor 40 % de wagen en voor 33 % het openbaar vervoer (bus, tram, metro). Slechts 1,2 % komt op rekening van de trein, een marginaal gegeven dus. 17% van de Brusselaars verplaatst zich uitsluitend te voet binnen Brussel.

II. DE ALGEMENE TENDENSEN

Sinds 1970 verdubbelde het autoverkeer !

Algemeen genomen kent de mobiliteit een permanente groei. Maar de tendensen verschillen naar gelang het vervoermiddel.

Het autoverkeer, bijvoorbeeld, is

tussen 1970 en 1989 meer dan verdubbeld ! Het wagenpark nam tussen 1970 en 1989 met 88 % toe. Sinds 1987 werd een jaarlijkse groei opgetekend van 3 % en meer.

Het busvervoer (de TEC en de Lijn) daarentegen vertoont een lichte dalende trend. Het aantal klanten van de MIVB alleen neemt toe met 2% per jaar. Het spoorwegverkeer loopt zelfs gevoelig terug. Tegenover 100 reizigers per km in 1970 werden er in 1989 nog slechts 84 reizigers per km geteld.

En deze tendens zet zich voort.

Voor de periode 1985-1996 voorzien bepaalde studies een toename van 7 % van het aantal auto's dat het Brussels gewest in en uit rijdt tussen 7 en 9 uur 's morgens (van 334.000 tot 357.000 wagens).

Volgens een studie van de NMBS zou het autoverkeer tussen 1987 en 2020 met 40 % toenemen als niets wordt veranderd. De Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf voorziet een toename van 53 % in het autoverkeer tijdens de periode 1990-2005. Terzelfdertijd zou het aandeel van gebruikers van het openbaar vervoer met 24 % verminderen.

De verkeerstoename en de verstikking van de ring

Het verkeer in de Brusselse agglomeratie nam sinds 1984 met ongeveer 20 % toe. De ring zelf is nu al oververzadigd over sommige

wegvakken, vooral ten noorden van Brussel. In 1990 werden tussen de Woluwelaan en Machelen-Noord meer dan 116.000 voertuigen geteld tussen 6.00 en 22.00 uur. Op het traject Wemmel-Jette zelfs meer dan 111.000 voertuigen.

Ook de invalswegen zijn verzadigd. Op autosnelwegen en gewestwegen is het fenomeen bijna veralgemeend.

III. HET GEN, EEN OPLOSSING ?

De vraag is op welke manier het fenomeen van de verzadiging kan worden gekeerd ? Op korte termijn betekent een verhoging van de capaciteit van de autosnelwegen misschien een oplossing. Maar op langere termijn ? Er werd van uit gegaan dat de autosnelwegen de hoofdwegen zouden ontlasten. In werkelijkheid heeft dit geleid tot een toename van het verkeer zodat de hoofdwegen, die lange tijd een ontlastende functie hebben gehad, nu op hun beurt verzadigd zijn. Een vicieuze cirkel dus.

De prijs voor bijkomende wegen zou niet enkel in financiële termen hoog liggen, ook de menselijke gevolgen (stress, ongevallen, vermoeidheid, ...) kunnen moeilijk genegeerd worden. En dan denken we nog niet aan de indirecte kost van de auto en het verzadigingsfenomeen.

Er kan niet eindeloos op de ingeslagen weg worden doorgegaan.

Misschien is het eindpunt nog niet bereikt. Wellicht is de situatie in Parijs nog veel erger. Maar is het echt nodig tot het uiterste te gaan vooraleer in te grijpen ?

Het GEN is geen wondermiddel; het kan wel een aantrekkelijk alternatief bieden. De voorwaarde is echter dat het project ernstig wordt opgevat. Deel uitmakend van een globaal en ambitieus stedelijk, en ook interstedelijk vervoersbeleid, is het GEN zijn kwaliteit waard zijn.

De pendelaars, die steeds meer en meer tijd in hun wagen doorbrengen, kunnen er maar wel bij varen. Net als diegenen die in Brussel leven of werken. Het GEN kan een waardevol instrument worden om leven en werken, en zich verplaatsen in de stad op een nieuwe leest te schoeien.

Zo eenvoudig zal het wellicht niet zijn ..., zullen de sceptici stellen. Er zal inderdaad heel wat doorzettingsvermogen, inventiviteit, energie en coördinatie nodig zijn om van dit nieuwe vervoersysteem een geloofwaardige en realistische alternatief te maken.

Daarom wordt aan al diegenen die het project wensen te steunen of de ontwikkeling ervan te begeleiden, de kans geboden de krachten te bundelen ter gelegenheid van de rondetafelbijeenkomst.