

Hemel & Aarde

Brussels Airport: intermodale hub voor een hele regio?

Nergens in ons land is de concentratie van bevolking en tewerkstelling zo hoog als in de Brusselse regio, met inbegrip van de Vlaamse Rand. Vrijwel dagelijks dreigt er een verkeersinfarct. Kan het vervoersknooppunt van de luchthaven van Zaventem de bypass vormen die voorkomt dat het hele mobiliteitssysteem dichtslibt?

ALAIN VANDENPLAS [MOBILITY & INTERMODALITY MANAGER, BRUSSELS AIRPORT COMPANY]
ERWIN LAMMENS [SCHREEF MEE AAN DIT ARTIKEL UIT EIGEN NAAM]

Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tellen samen 2.170.000 inwoners op een oppervlakte van 2.267 km² of 959 inwoners/km². Dit is de hoogste concentratie van België en Vlaanderen¹. In Vlaams-Brabant zijn 428.378 personen tewerkgesteld, in Brussel 670.263.² Dagelijks pendelen 519.000 personen naar de regio in en rond Brussel (377.000 naar Brussel, 142.000 naar de Rand)³. De centrale ligging, de bevolkings- en tewerkstellingsconcentratie en de goede ontsluiting via weg, spoor en lucht zijn in principe dé troeven voor sociaaleconomische ontwikkeling in het centrum van het land. Maar ze zijn ook de oorzaak van een dagelijkse volksverhuizing. Met een scheve *modal split*, zoals we die in België kennen, leidt die volksverhuizing tot dagelijkse files en congesties op het wegennet in Vlaams-Brabant en tot (over)volle treinen van en naar Brussel.

werken voor ruimtelijke ordening.

In 2013 organiseerde de provincie Vlaams-Brabant drie *captain's tables* met vertegenwoordigers van zowel het bedrijfsleven, de lokale en hogere overheden als van verschillende private en publieke vervoersaanbieders. Dat resulteerde uiteindelijk in een memorandum dat werd voorgelegd aan de Vlaamse Regering en aan de politieke partijen ter voorbereiding van hun verkiezingsprogramma's. Het memorandum dringt erop aan de beschikbare middelen nadrukkelijk toe te spitsen op het centrum van het land. En het vraagt om de focus op het centrum niet te beperken tot één vervoersmodus, maar toe te passen op elke mogelijke verplaatsingswijze en te combineren met slimme maatregelen.

Regionet Leuven als voorbeeld

Na het memorandum heeft men in de provincie niet stilgezeten. Er is verder gebouwd op de bevindingen van de *captain's tables* en de reacties op het memorandum. Via desktopresearch en terreinverkenning in onder meer Kopenhagen en Oslo werd ook benchmarking verricht met voorbeelden uit het buitenland.

Slotconclusie: er zal een gedurfd beleid nodig zijn om in een verstedelijkte omgeving te werken aan een meer leefbare omgeving door een integrale benadering van openbaarvervoersinfrastructuur – zeker wanneer die aangevuld moet worden met maatregelen om het autogebruik te beperken en zo meer plaats vrij te maken voor fietsers en voetgangers.

Een dergelijk mobiliteitsbeleid, dat vertrekt vanuit een sterke openbaarvervoersstructuur, wordt al uitgewerkt in de Leuvense regio binnen het project Regionet Leuven. Diezelfde principes wil de provincie Vlaams-Brabant met haar partners van 'Vlot Vlaanderen' eveneens uitwerken voor de Brusselse Ruimte (BHG en Vlaamse Rand). En in het kader van de Visienota Ruimte Vlaams-Brabant wordt binnen het spoor 'ruimte en mobiliteit' de vertaalslag ook gemaakt op het niveau van de provincie.

Brussels Airport Company (BAC) is alvast vragende partij om

Memorandum 'Vlot Vlaanderen'

In 2013 lanceerde de provincie Vlaams-Brabant de campagne 'Vlot Vlaanderen'⁴ om de aandacht van de Vlaamse en federale overheden te vestigen op de congestieproblematiek in het centrum van het land. Van die overheden worden meer inspanningen en bijkomende investeringen gevraagd om de vervoerssystemen te versterken. Daarbij moet niet alleen worden ingezet op investeringen in het wegennet maar ook op een fundamentele versterking van het openbaarvervoersysteem en van de fietsinfrastructuur. Tegelijk wordt ook gepleit voor mobiliteitsmaatregelen die een gedragsverandering teweeg kunnen brengen. Het is van belang om daarbij ook in het achterhoofd te houden dat mobiliteitsbeleid sturend kan/moet

HET MEMORANDUM DRINGT EROP AAN DE BESCHIKBARE MIDDELEN TOE TE SPITSEN OP HET CENTRUM VAN HET LAND.

¹ Cijfers FOD Economie ASEI op 1/1/2010

² De Vlaamse arbeidsrekening, Steunpunt WSE, 2009

³ De Vlaamse arbeidsrekening, Steunpunt WSE, 2009

⁴ Vlot Vlaanderen, een initiatief van de provincie Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, NMBS, Agentschap Wegen & Verkeer Vlaams-Brabant, RESOC Vlaams-Brabant en de POM Vlaams-Brabant met de steun van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

