



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWELSTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER DE LUCHTHAVENTRAM *"Infrastructuurprojecten voor een tram- en fietsverbinding tussen Brussel en de luchthaven"*

27 januari 2020

Het project genaamd "Luchthaventram" omvat tal van infrastructuurprojecten die een verbinding via tram en per fiets tussen Brussel en de luchthaven van Zaventem tot stand moeten brengen. Uit de eerste ramingen blijkt dat er zo'n 10.000 personen per dag de tram tussen Brussel en de luchthaven zouden gebruiken, en dat een identiek aantal personen hetzelfde traject met de fiets zou afleggen. Verder zijn er plannen om tram 62 via het station van Evere te leiden (waar een verbinding wordt verzekerd met de nieuwe metro 3), met het station van Brussel-Noord als eindhalte.

Gelet op de gevolgen van het project voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vraagt De Werkvennootschap het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie over het volledige systeem, alsook over de verschillende modale aspecten alvorens de vergunningsaanvragen in te dienen.

De heer Joost Swinnen (De Werkvennootschap), de heer Koen Van Heysbroeck (Tractebel) en mevrouw Adelheid De Muynck (Sweco Belgium) hebben het project van de Luchthaventram voorgesteld aan de commissie die, na beraadslaging op 27 januari 2020, het volgende advies unaniem heeft aangenomen.

De commissie vindt het jammer dat er nog steeds een waas van onzekerheid hangt rond het infrastructuurproject van de tram, namelijk: welke maatschappij(en) en welke lijn(en) met welke oorsprong, welke bestemming(en), welke frequentie(s) en welke urregelingen? Dat laatste punt is belangrijk voor zowel werknemers als reizigers.

De commissie benadrukt dat het project voor iedereen volledig zelfstandig toegankelijk moet zijn.

De commissie betreurt ook dat de voordelen van de nieuwe infrastructuur t.o.v. de treindiensten niet werden aangetoond, terwijl de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur om de luchthaven per spoor toegankelijk te maken (via de Diabolo-spoorverbinding, maar ook onrechtstreeks via de tunnel Schuman-Josaphat) niet goedkoop waren en tot dusver slechts gedeeltelijk benut werden.

De commissie wijst op het feit dat ruimtelijke ordening en mobiliteit sterk met elkaar vervlochten zijn (in het bijzonder de kwaliteit van de bediening door het openbaar vervoer en het parkeeraanbod) en op de weerslag hiervan op de tewerkstelling. De commissie stelt voor de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te raadplegen om de socio-economische en fiscale gevolgen te onderzoeken die het project zal teweegbrengen.

De commissie benadrukt dat het belangrijk is over een geïntegreerde strategie te beschikken die automobilisten ertoe aanzet de overstap te maken naar deze openbaarvervoerscorridor "Brussel-Luchthaven". Dit zou moeten gebeuren via de bouw van nieuwe infrastructuur, de herstructurering van bestaande diensten, een geïntegreerd prijsbeleid tussen de operatoren en een parkeerbeleid voor deze zone.

De commissie legt de nadruk op de elementen die schadelijk kunnen zijn voor de intermodaliteit, namelijk de veel te lange afstand die moet worden afgelegd om van vervoermiddel te veranderen, het gebrek aan een werkelijke connectiviteit tussen de verschillende vervoermiddelen en de "Diabolo-toeslag" als men de trein van en naar Brussels Airport neemt (en om nadien ook weer van vervoermiddel te moeten veranderen). Het tarief van lijn 12 Luchthaven van de MIVB en dat van de tram moeten ook in een nieuwe tariefzone worden geïntegreerd. De commissie beveelt een tariefintegratie MIVB-DE LIJN-NMBS voor deze zone aan en raadt ook aan ervoor te zorgen dat de Diabolotoeslag de aantrekkelijkheid van de verbindingen niet beperkt, bijvoorbeeld door deze te schrappen bij een gecombineerd gebruik van trein en andere openbaarvervoersmiddelen.

De commissie meent dat een aanpassing van het busnetwerk in de praktijk nodig is om tot een performant vervoersknooppunt te komen, of zelfs te voorzien in twee overstappunten (één aan de luchthaven en één naar de tewerkstellingsgebieden). Ze stelt voor om de verbindingen met de kern van Diegem en de verbinding tussen Roodebeek en de luchthaven in deze denkoefening op te nemen. De kwaliteit van de geplande infrastructuur voor de eindhalte in de luchthaven is ook belangrijk om het gebruik ervan te bevorderen.

De commissie vraagt tot slot om structurele mechanismen in te voeren voor het geïntegreerde beheer van het parkeerbeleid in de zone en pleit voor een gedeeld gebruik van de al bestaande parkings met het oog op intermodaliteit. De commissie richt haar blik hiervoor op de talrijke bedrijfsparkings in de buurt van de intermodale knooppunten en vraagt om geen bijkomende parkings aan te leggen. Dit zou immers tot nog meer verkeer leiden.