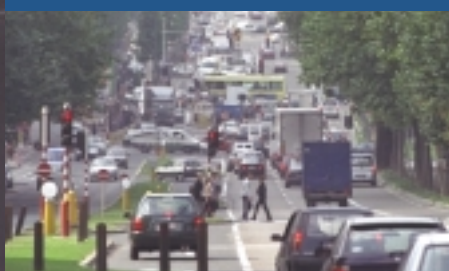
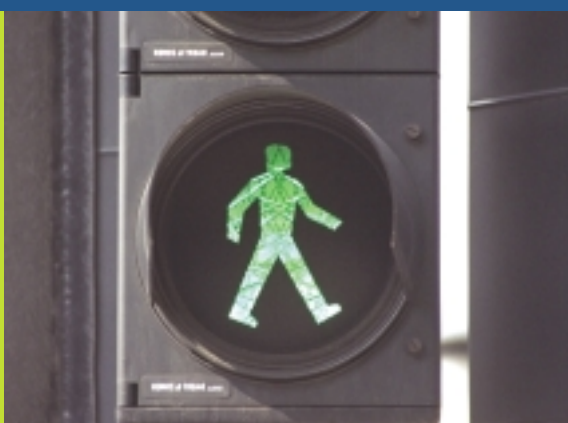


een GEN-project

voor Brussel



www.nmbs.be

gen





omdat

zich verplaatsen een probleem wordt ...



Alle vervoermiddelen samengerekend, zijn er in en rond Brussel iedere dag 360.000 pendelaars op weg. Hoewel bij het openbaar vervoer het aantal reizigers groeit, boet de auto hoegenaamd niet aan aantrekkingskracht in. Het autopark telde in de jaren zestig 753.000 wagens en is spectaculair aangegroeid tot 4.680.000 in 2001 ⁽¹⁾.

opstoppingen in Brussel

- verzadiging wegen in 1991 tijdens de ochtendpiek (07.30 - 08.30 uur)
- verwachte verzadiging wegen in 2005

bron: Brussels Hoofdstedelijk Gewest



De ontwikkeling van Brussel als Europese hoofdstad gaat gepaard met een toenemende werkgelegenheid zodat men tegen 2008 nog 50.000 pendelaars extra verwacht.

Als tegen dan het openbaar vervoer niet meer reizigers aantrekt, zal het verkeer rond Brussel hopeloos vastrijden.

Midden in dat beklemmende tafereel is er toch een lichtpunt: het GEN-project (Gewestelijk ExpresNet) voor Brussel. Tussen de frequent rijdende metro in stedelijke zones en de aantrekkingskracht van de IC- en IR-treinen voor lange afstandsverplaatsingen ontbreekt immers een schakel. Die ontbrekende schakel is het GEN, dat snelheid koppelt aan frequente verbindingen.

In 1993 richtte het Brusselse Gewest het "GEN-studiesyndicaat" op, onder de bescherming van de Nationale Investeringsmaatschappij. Dat moet het project in goede banen leiden.

De vier grote openbaar vervoermaatschappijen NMBS, MIVB, De Lijn en TEC waren van meet af aan bij het project betrokken.

Sindsdien hebben verschillende werkgroepen op hoog niveau aan het project geschaafd. Op basis van dat werk heeft de NMBS in maart 2001 een exploitatieschema voorgesteld dat mikt op een uitgebreide dienstverlening.

De doelstellingen zijn:

- > tenminste 4 GEN-treinen per uur en per richting tijdens de piekuren in de week;
- > 2 GEN-treinen per uur en per richting buiten de piekuren en in het weekend;
- > het behoud van alle stopplaatsen en het heropenen of bouwen van bijkomende stopplaatsen;
- > een ruime dienstregeling, met aankomsten voor 6 uur 's ochtends en een laatste vertrek ten vroegste tussen 22.00 en 23.00 uur voor de drie belangrijkste polen (centrum van Brussel via de Noord-Zuidverbinding, Europese wijk en luchthaven).

De idee achter het GEN stoelt op een optimale complementariteit tussen de diverse vervoermiddelen. De betrokken vervoersondernemingen zijn er zich van bewust dat het GEN maar kans op slagen heeft als de invoering ervan gepaard gaat met bijkomende maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer, door stimuli vanuit het ruimtelijke ordeningsbeleid en door oplossingen die voldoende aantrekkelijk zijn om het gebruik van het openbaar vervoer aan te zwengelen.

⁽¹⁾ bron FEBIAC

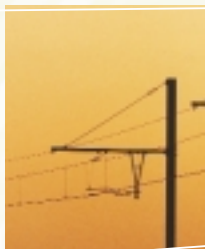
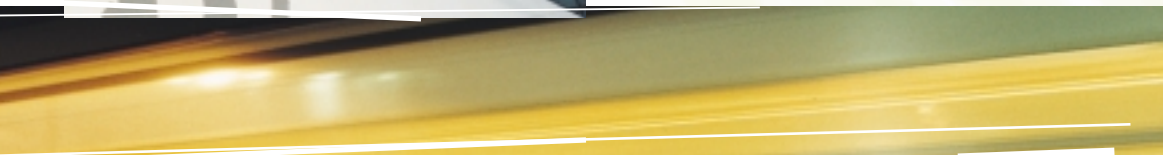
het GEN zet de mobiliteit

op het spoor van de toekomst

Uit een studie is gebleken dat het marktaandeel van de NMBS voor het woon-/werkverkeer in een straal van 30 km rond Brussel ontoereikend was. Met 20% ligt dat namelijk een stuk lager dan de 45% marktaandeel dat de NMBS haalt op langere afstanden (meer dan 30 km van Brussel).

Die vaststelling gaf de aanzet tot de ontwikkeling van een project dat een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoer wil bieden voor verplaatsingen op korte en middellange afstand. Het GEN-project moet niet alleen de verwachte groei van het aantal pendelaars opvangen maar ook verhinderen dat het aandeel van de auto nog toeneemt. Wat eveneens gunstig is voor het milieu, zeker in een stedelijke omgeving.

Het project spitst zich bijgevolg toe op de complementariteit van het trein- en ander openbaar vervoer, met specifieke aandacht voor het busvervoer.



GEN: frequentie, snelheid en comfort voor dagelijks gebruik

› Het GEN omhelst voor de spoorwegen een aantal grote infrastructuurwerken en de aankoop van op maat gesneden treinen, die een betere dienstverlening mogelijk maken. Steeds met als doel de verwachte toename in de vraag naar vervoer op te vangen binnen een straal van 30 km rond Brussel en de complementariteit tussen de vervoermiddelen te verhogen.

Het GEN-project is één van de prioritaire doelstellingen van het nieuwe twaalfjaren-investeringsplan 2001 – 2012 van de NMBS. Het plan bevat alle investeringen nodig voor de infrastructuurprojecten en een deel van de investeringen voor de aankoop van nieuw materieel. Het ontbrekende deel hangt af van een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten en de federale regering, dat momenteel nog het voorwerp is van onderhandelingen.

De financiële inspanningen gekoppeld aan het project illustreren de belangrijke rol die de spoorwegen spelen in het uittekenen van een mobiliteitsbeleid en het streven naar een betere bereikbaarheid op lange termijn, in samenwerking met de andere vervoersondernemingen.

De NMBS moet er in slagen de doelstellingen van de regering in de praktijk te vertalen, hetzij het globaal treinaanbod (in reizigerskm) tegen 2010 met 50 % verhogen. Daarbij dienen de hoogst mogelijke normen te worden gehanteerd, zowel inzake veiligheid, stiptheid als kwaliteit van de aangeboden diensten. En dat met respect voor het milieu.



de GEN-verbindingen

de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen de GEN-verbindingen

GEN-treinen

Het GEN vormt een stervormig net rond Brussel, bestaande uit 9 lijnen. Op alle lijnen rijden tijdens de piekuren 4 treinen per uur en per richting. Die frequentie vereist de aanwezigheid van 4 sporen op elk van die 9 lijnen.

Twee sporen dienen voor het snelverkeer (IC- en IR-treinen en –op sommige stukken- hogesnelheidstreinen), terwijl de twee andere bestemd zijn voor lokaal verkeer (GEN-treinen en tragere piekurtreinen). Daartoe moet op een aantal lijnen naar Brussel de capaciteit worden verhoogd.

Dat houdt de uitbreiding in naar 4 sporen van de lijn 161 tussen Schuman, Watermaal en Ottignies, lijn 124 tussen Linkebeek en Nijvel en lijn 50A tussen Brussel en Denderleeuw. Die projecten worden momenteel bestudeerd door de NMBS.

Een aantal andere lijnen werd al op 4 sporen gebracht, namelijk de verbindingen Brussel - Halle en Brussel - Antwerpen. De werken voor de uitbreiding naar 4 sporen tussen Brussel en Leuven zijn volop bezig.

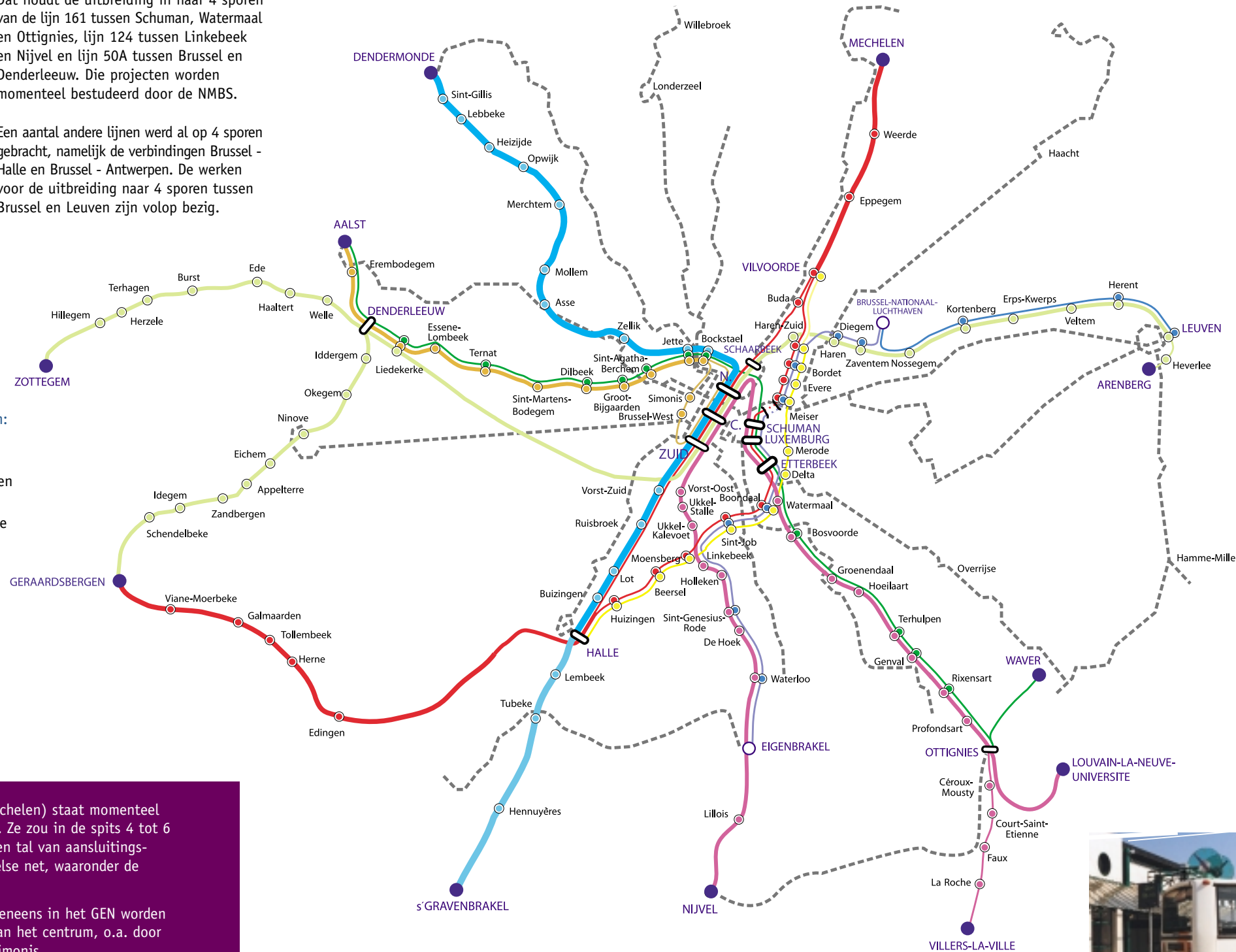
De GEN-verbindingen behelzen de volgende lijnen:

- > Brussel - Leuven
- > Brussel - Denderleeuw - Zottegem/Geraardsbergen
- > Brussel - Nijvel
- > Brussel - Louvain-la-Neuve/Waver/Villers-la-Ville
- > Brussel - Edingen - Geraardsbergen
- > Brussel - Mechelen
- > Brussel - Dendermonde
- > Brussel - Denderleeuw - Aalst
- > Brussel - 's Gravenbrakel

Daarnaast is ook een ringverbinding voorzien via Halle - Brussel-Schuman - Vilvoorde.

De ringlijn (lijn 26 tussen Halle-Vilvoorde en Mechelen) staat momenteel in voor de bediening van het oosten van Brussel. Ze zou in de spits 4 tot 6 GEN-verbindingen per uur en per richting tellen en tal van aansluitingsmogelijkheden bieden met de rest van het Brusselse net, waaronder de Noord-Zuidverbinding en de luchthaven.

Lijn 28, die een westelijke ringlijn vormt, zou eveneens in het GEN worden ingeschakeld. Ze bedient de wijken ten westen van het centrum, o.a. door de heropening van de stations Brussel-West en Simonis.



— 2 treinen per uur
 — 4 treinen per uur
 - - - GEN-bus

De buslijnen

Ook de maatschappijen voor busvervoer nemen de mobiliteitsproblematiek ter harte. Vijf buslijnen moeten het sporaanbod vervolledigen:

- > Brussel - Ninove
- > Brussel - Londerzeel
- > Brussel - Haacht
- > Brussel - Leuven
- > Brussel - Waver

Daarnaast zou op een aantal buslijnen de frequentie verhoogd worden, om de verbindingen te versterken tussen Brussel en Waterloo, Eigenbrakel, Waver, Overijse en Court-Saint-Etienne.

Dat zou ook het geval zijn voor meerdere verbindingen die een vlotte toegang tot de GEN-stations waarborgen.

Het vervoersaanbod in het hartje van de hoofdstad zou evenzeer versterkt worden door het inzetten van bijkomende metrostellen, uitbreidingen van metrolijnen en nieuwe metroverbindingen. De MIVB is al bezig met de aanpassing van alle bushaltes bij toekomstige GEN-stations op spoorlijn 26.

Daarnaast nemen ook de gewesten initiatieven om de bediening van grote regionale centra onderling te verbeteren. Als je weet dat een bus ongeveer 70 auto's vervangt, valt de draagwijdte van zulke initiatieven gemakkelijk te begrijpen.

Het Belgische GEN-project heeft dus maar kans op slagen als de weg efficiënt gekoppeld wordt aan de spoorweg en een goede integratie tussen de transportmodi tot stand komt.



verwante projecten

verwante projecten verwante projecten verwante projecten verwante projecten verwante projecten

Terminal Brussel-Europa

De NMBS onderzoekt de bouw van een terminal "Brussel-Europa" om onder meer de beperkte ontvangstcapaciteit van treinen in het station Brussel-Zuid te ondervangen. Die terminal moet uitgroeien tot een belangrijk knooppunt van nationale en internationale spoorlijnen. Hij zal het IC-, IR- en GEN-verkeer ontvangen, de snelle P-treinen naar Leuven/Mechelen en de hst-verbindingen met Nederland en Duitsland. Hij zou tevens een toegang naar de luchthaven kunnen zijn, dankzij voorzieningen voor het inchecken.

Diabolo van Zaventem

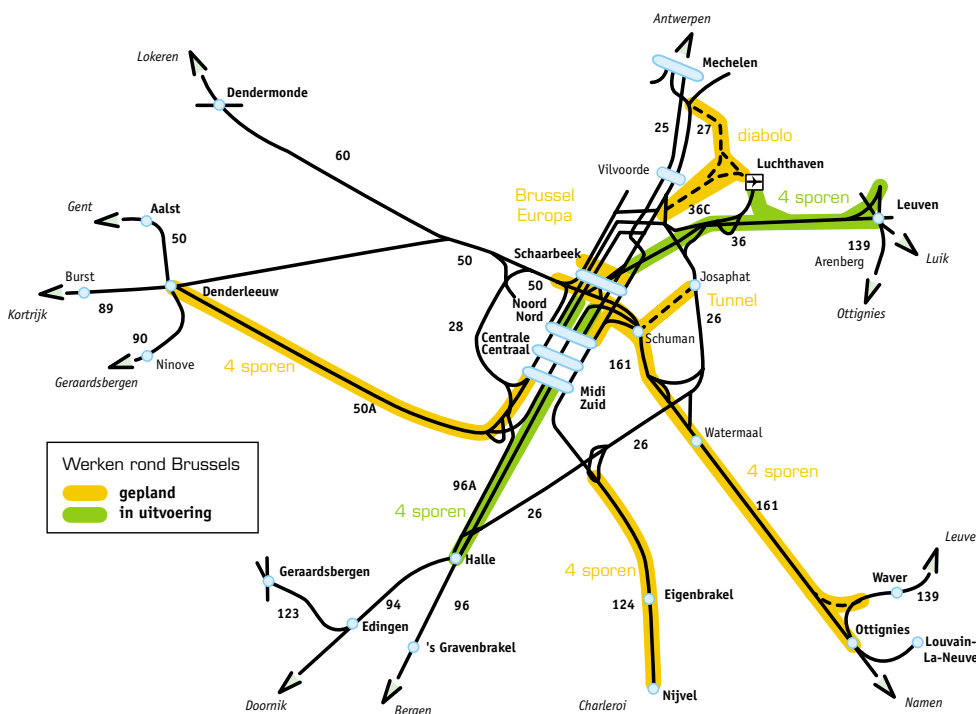
Het GEN zal eveneens baat vinden bij de bouw van de zogenaamde "diabolo"-verbindingen met de luchthaven. Momenteel bestaat er slechts één aansluiting, via de lijn 36 Brussel - Luik.

De diabolo behelst de aanleg van twee verbindingsbochten met de lijn Brussel - Mechelen - Antwerpen (lijnen 25/27), evenals de bouw van een bocht die toegang geeft tot de lijn Brussel - Luik in de richting Leuven. Die infrastructuur moet in de toekomst toelaten een heel wat vlotter treinverkeer met de nationale luchthaven te verzekeren.

Tunnel Schuman - Josaphat

De aanleg van de tunnel Schuman - Josaphat behoort tot de sleutelprojecten die de noodzakelijke extra zuurstof moeten geven aan het Brusselse spoornet. Hij zal snellere reistijden mogelijk maken tussen de Europese wijk, een belangrijke werkgelegenheidspool, en de assen Mechelen/Hasselt, Leuven/Luik en de Luchthaven Brussel-Nationaal.

Door het gebruik van de tunnel samen met de ringlijn 26 (Vilvoorde - Brussel - Halle) zal de Europawijk rechtstreeks met de grootste steden van het land kunnen worden verbonden, zonder dat de treinen via de zo goed als verzadigde Noord-Zuidverbinding moeten rijden.



noodzakelijke voorwaarden voor de verwezenlijking van het GEN

› De verwezenlijking van het GEN-project is gebonden aan een aantal voorwaarden die de optimale bediening van Brussel door het openbaar vervoer moeten verzekeren.

› **Het spoornet** moet verder versterkt en uitgebouwd worden.

Het gaat hier om:

- de uitbreidingswerken naar 4 sporen tussen Brussel en Leuven, momenteel in uitvoering;
- de uitbreidingsprojecten op de lijnen Brussel - Ottignies, Brussel - Nijvel en Brussel - Denderleeuw.

Tussen Brussel en Antwerpen en tussen Brussel en Halle liggen er al 4 sporen.

› **Stations** zullen gepland of verplaatst moeten worden in functie van de vraag. Een aantal andere zullen aangepast worden om meer plaats en comfort te bieden.

› **Bijkomende voorzieningen** moeten worden aangelegd (fietsenstallingen, autobushaltes, ...).

› Naast beter toegankelijke stations en een integratie van de tarieven, moet de **integratie van de verschillende vervoermiddelen** verhoogd worden door coördinerende maatregelen.

› **De aansluitingen** tussen de verschillende vervoermiddelen moeten geoptimaliseerd worden om de mobiliteit te bevorderen.

› In de nabijheid van de stations dienen er **ontradingsparkings** te komen met voldoende plaatsen.

› **De integratie van de tarieven** voor het GEN zal het mogelijk maken probleemloos van het ene op het andere vervoer over te stappen met hetzelfde biljet. Om het succes van het GEN te verzekeren, zullen concurrentiële tarieven worden gebruikt.

De integratie behelst ook de biljetten. Voor de lijn 26 hebben de MIVB en de NMBS al een belangrijke stap in die richting gedaan. De ontwaardings-toestellen in de stations op die lijn aanvaarden nu ook MIVB-biljetten. In de loop van 2002 zal dat systeem toegepast worden in alle Brusselse stations.

› De GEN-verbindingen vergen de inzet van specifiek **spoormaterieel**. Dat moet inzake optrekken/afremmen topprestaties leveren. Het zal bestaan uit vierledige dubbeldekmotorrijtuigen die vlot en snel toegankelijk zijn. Om aan de vraag te voldoen, is de aankoop gepland van 150 motorstellen die elk over 470 zitplaatsen beschikken.

Het bestaande autobussenpark zal eveneens uitgebreid worden met bussen die van het bestaande materieel afgeleid zijn maar meer comfort bieden. Ook voor de metro zullen nieuwe stellen worden ingezet naast de al bestaande.



flankerende maatregelen

flankerende maatregelen flankerende maatregelen flankerende maatregelen flankerende maatregelen



› Hoewel het GEN-project een perfecte combinatie van alle openbaar vervoermiddelen vormt, volstaat het niet om de groeiende mobiliteitsproblemen op te vangen.

Flankerende maatregelen moeten de doeltreffendheid van het GEN zo hoog mogelijk maken en bij de burger een “openbaar vervoer”-reflex creëren, als onderdeel van een ecologisch meer bewuste levensstijl.

Onder flankerende maatregelen verstaan we onder andere:

- › beperken van het gebruik van de auto voor privé-doeleinden;
- › gereserveerde wegstroken voor de autobussen;
- › aanleggen van park & ride-parkeerterreinen buiten het stadscentrum;
- › beperken van het bouwen van parkings in het centrum;
- › voorzien in autoparkings en fietsenstallingen bij de GEN-stations;
- › aanlokkelijke fiscale maatregelen invoeren voor gebruikers van het openbaar vervoer;
- › toekennen van premies voor carpooling;
- › beperken van het verkeer in beschermde zones (woonerven bijv.);
- › invoeren van zones waar de snelheid beperkt is;
- › beperken van het langparkeren;
- › voeren van een stedelijk beleid dat erop gericht is de werkgelegenheid nabij de GEN-stations en -stopplaatsen te concentreren, enz.



van project tot GEN

van project tot GEN van project tot GEN van project tot GEN van project tot GEN van project tot GEN

Binnen elk van de vervoerbedrijven zijn werkgroepen opgericht die de diverse aspecten van het project bestuderen en hun bevindingen aan de bevoegde overheid voorleggen.

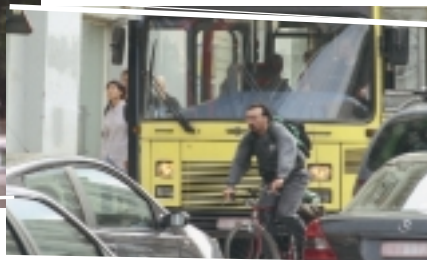
De federale staat, de gewesten en de betrokken vervoerbedrijven komen geregeld samen om de krachtlijnen van het project uit te diepen.

Hieruit is een samenwerkingsakkoord gegroeid tussen de staat en de gewesten, dat momenteel in de goedkeuringsfase zit.

Na het afsluiten van dat akkoord kan gestart worden met de wettelijke procedures verbonden aan de milieu-effectenrapportering en het bekomen van de bouwvergunningen en de procedures voor het verwerven van gronden.

Na het doorlopen van al die procedures zal de aanleg van het GEN-net kunnen beginnen.

De voltooiing van dit project zal niet alleen vertaald worden in een groeiend aantal reizigers op het net; het zal ook een onschatbaar pluspunt zijn voor het milieu en het dagelijkse leven in en om Brussel.



de toekomst gezien door het GEN

› Als het GEN eenmaal klaar is, zal een uitgebreide dienstverlening ter beschikking staan van de klanten, met frequente haltes voor alle stations van het net en goede aansluitingen met IC/IR-verbindingen in een aantal van die stations.

Het GEN zal ook:

- › zorgen voor vlottere verplaatsingen naar en binnen Brussel tijdens de piekuren;
- › voorkomen dat de sociaal-economische activiteit zich buiten Brussel verspreidt, door een goede toegankelijkheid van de door het GEN bediende wijken;
- › het doorgaand autoverkeer in woonwijken verminderen;
- › een geloofwaardig en doeltreffend alternatief bieden voor het systematische en alles overheersende gebruik van de privé-auto;
- › er toe bijdragen dat de mobiliteitsproblemen efficiënt worden aangepakt.

In elke fase van het project kan u voor meer inlichtingen terecht bij de NMBS.

Bel de project-ijflijn 078 15 48 04.

Meer informatie?

bel het groen nummer (in België):
078 15 48 04 (zonaal tarief)

Cette brochure est également disponible en français

www.nmbs.be

*v.u. L. Gillieaux, NMBS Communicatie, Frankrijkstraat 85, 1060 Brussel -
foto's Leo Goossenaarts, Denis Moinil - druk NMBS - design Image Plus - januari 2002*