



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE STRATEGISCHE NOTA OVER DE VERSTERKING VAN HET  
BOVENGRONDSE MOBILITEITSAANBOD VOOR DE BUURTVERBINDINGEN  
TUSSEN NOORD EN BORDET**

<b>Aanvrager</b>	Initiatiefadvies naar aanleiding van een strategische nota over de versterking van het bovengrondse mobiliteitsaanbod voor de buurtverbindingen tussen Noord en Bordet.
<b>Verzoek ontvangen op</b>	nvt
<b>Uiteenzetting</b>	22/01/2024
<b>Bezorgde documenten</b>	Strategische nota over de versterking van het bovengrondse mobiliteitsaanbod voor de buurtverbindingen tussen Noord en Bordet.  Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  Toegelicht aan de GMC op 22/01/2024
<b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	19/02/2024

## Algemene opmerkingen

1. De Commissie is verheugd dat de MIVB en de regering overwegen het bovengrondse mobiliteitsaanbod in Schaarbeek en Evere te verbeteren, aangezien de indienststelling van Metro 3 de voorbije jaren al vele malen werd uitgesteld.
2. Daarnaast is de Commissie blij dat er oplossingen op korte en middellange termijn worden bestudeerd en dat hierbij de nadruk wordt gelegd op de complementariteit van stappen, fietsen en het openbaar vervoer. Deze complementariteit is immers ondertussen wel bewezen.
3. Niettemin betreurt de Commissie het dat ze niet eerder werd geraadpleegd over een dergelijke strategisch onderwerp dat nochtans onder haar bevoegdheden valt, en dat ze wederom via de pers over dit dossier geïnformeerd werd. Het verzoek van de regering dateert van juni 2023 en de persberichten van november 2023, maar de presentatie van het dossier (op vraag van de Commissie) vond pas plaats in januari 2024. Ze had graag eerder geïnformeerd willen zijn en een bijdrage willen leveren aan de keuze van de opties voordat sommige oplossingen werden uitgesloten of zelfs niet in overweging werden genomen.

De Commissie betreurt ook dat ze niet geïnformeerd werd over het feit dat de werkzaamheden aan het Noordstation sinds het voorjaar 2023 stilliggen en dat ze systematisch via de pers moet vernemen hoe Metro 3 vordert.

Daarom dringt de Commissie erop aan dat de informatie wordt verstrekt voorafgaand aan de besluitvorming en dat er een partnerschap wordt gesloten met de bevoegde overheden om alle overwegingen en bevoegdheden zonder taboe te bundelen.

## Wat betreft de strategische nota die aan de leden van de BHR werd voorgesteld

4. De Commissie stelt op prijs dat de “Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering” (Nota) het volgende erkent: *“Er moeten dus maatregelen worden genomen om het vervoersaanbod op de as Noord-Bordet en de alternatieven tussen nu en de indienststelling van de metro M3 Bordet-Albert te vergroten”* (Nota, p. 8).
5. Ze is echter verbaasd en bezorgd wat betreft de incoherentie tussen de scope van de “Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering” en die van het verzoek van de ministerraad van 8 juni 2023.  
Zo is de “Nota” erop gericht het vervoersaanbod op de as Noord-Bordet te vergroten (Nota, p. 8) terwijl het verzoek van de ministerraad handelde over *“het identificeren van de mogelijke opties om het bovengrondse mobiliteitsaanbod te versterken”* rekening houdend met *“de termijnen voor indienststelling van het metro 3-project”* (Nota, p. 1), dus van het project in zijn geheel. De Commissie wijst er bovendien op dat de twee dossiers altijd als één geheel zijn voorgesteld door de promotoren van het metro 3-project.
6. Door deze incoherentie sluit de MIVB logischerwijs opties uit die nochtans bestudeerd zouden moeten worden, met name de opties die de bedieningsfrequentie op de as Noord-Zuid-Albert op korte termijn zouden verbeteren, ondanks het feit dat de MIVB deze as als verzadigd voorstelt. Dit is des te relevanter omdat de recente informatie (lange onderbreking van de werf aan het Noordstation, moeilijke doorgang onder de sporen van het genoemde station) en onzekerheden (Zuidpaleis) inzake de termijn voor de aanleg van de metrolijn op de as Noord-Zuid-Albert de overheden ertoe zouden moeten aanzetten om ook voor dit gedeelte kortetermijnoplossingen te zoeken en geen nieuwe overstappen te creëren (met name aan Albert), die nadelig zijn voor de gebruikers, zolang deze onzekerheden blijven bestaan.
7. De Commissie dringt erop aan dat welke opties ook worden gekozen, ze moeten voldoen aan de hoogste toegankelijkheidscriteria voor mensen met een handicap (inclusief de aanpassing van bestaande infrastructuur).

## Over de voorgestelde opties

### Optie 3: Verhoging van de capaciteit van de trams op tramlijn 55

8. De Commissie stelt vast dat het scenario om op tramlijn 55 langere T4000/T4200 trams in te zetten snel van tafel werd geveegd op basis van feitelijk onjuiste informatie. Zo wordt er bijvoorbeeld op gewezen dat “de meeste haltes van de lijn opnieuw (zouden) moeten worden ingericht”, terwijl een deel van de haltes al de juiste lengte hebben of gewoon verlengd moeten worden met weinig of geen impact voor het parkeren (dit is het geval voor de haltes langs het trottoir zonder parkeergelegenheid). De Commissie vraagt dan ook dat deze optie als een volwaardig scenario wordt bestudeerd en niet wordt samengevoegd met een andere

optie, vooral omdat wordt aanvaard dat dit “een van de opties (is) die het interessantst is in termen van capaciteit” (blz. 9 en blz. 43 van de strategische nota).

#### Optie 9: Opening van een tweede parallelle tramlijn (Haachtsesteenweg of andere)

9. De Commissie is van mening dat voorstel 9 in detail bestudeerd zou moeten worden aangezien de tweede lijn de toegankelijkheid zou verbeteren van wijken die voor ten minste 2/3 van deze lijn in toegankelijkheidszones B en C liggen (categorieën uit de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening). Bovendien zou het geplande tracé de toegankelijkheid van een aantal voorzieningen van collectief belang via het openbaar vervoer verbeteren: scholen (bijvoorbeeld de school Clair-Vivre en haar drie vestigingen) en de academie van Evere. Een route via de Haachtsesteenweg zou ook de verbinding met het Paul Brien-ziekenhuis garanderen, ook als tram 55 zou verdwijnen.
10. Bovendien, ook al zijn er beperkingen (budgettair, tijdgerelateerd of inzake de inrichtingen) die een snelle ingebruikname van deze nieuwe lijn onmogelijk maken, zou ze in eerste instantie, en op kortere termijn dan een tramlijn, met een bus kunnen worden geëxploiteerd.
11. Tot slot benadrukt de Commissie dat, als er een bus- of tramlijn zou worden ingevoerd op de Haachtsesteenweg, dit moet gebeuren met inachtneming van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de “befietsbaarheid” van de as (tracé fiets COMFORT en PLUS).

#### Optie 13: Versnellen van de implementatie van het structurerende fietsnetwerk

12. De Commissie staat achter deze optie en gelooft dat een groot deel van de bevolking de fiets zou nemen als er een performant netwerk komt. Ze wijst er echter op dat deze optie moeilijk te combineren valt met bepaalde andere maatregelen. De Commissie herinnert eraan dat als we een modal shift van het openbaar vervoer naar de fiets willen verwezenlijken, we absoluut optimale veiligheidsvoorwaarden moeten bieden. In het geval van de Haachtsesteenweg of de Vooruitgangstraat lijkt het erop dat dergelijke veiligheidsvoorwaarden niet verenigbaar zijn met een busstrook of een tramlijn. De Commissie wijst hierbij op de belangrijke rol van de betrokken gemeenten.

#### Budgettaire beperkingen

13. In verschillende passages van de strategische nota lijken de investeringen, die nodig zijn om bepaalde voorstellen uit te werken, beschouwd te worden als beperkingen of obstakels voor het verbeteren van het bovengrondse aanbod in Schaarbeek en Evere. De Commissie benadrukt dat deze investeringen niet veel voorstellen in vergelijking met het geraamde prijskaartje van het metro 3-project. Het openen van een tweede lijn (voorstel 9), zelfs als dit geschat wordt op 72 miljoen euro, zou zo slechts 1,53% van het metro 3-budget (4,7 miljard euro) bedragen.

#### Aankoop van rollend materieel

14. De Commissie betreurt het gebrek aan vooruitziendheid wat de aankoop van rollend materieel (trams en bussen) betreft, en nog meer wat de stelplaatsen betreft, ondanks alle onzekerheden die bestaan in verband met de uitwerking van Metro 3.
15. Wat de capaciteitsverhoging aan de hand van langere trams betreft, stelt de Commissie vast dat de productieketen van aan de MIVB geleverde trams (TNG) voorziet in 49 T3200's (levering lopende), vervolgens 11 T4200's en vervolgens 30 T3200's. Naar het voorbeeld van andere steden, zoals Marseille, raadt de Commissie aan de omzetting van de derde fase naar T4200's (die in 2027 in productie gaat) in plaats van T3200's snel te bestuderen.

## Communicatie tussen de operatoren

16. De Commissie benadrukt dat het in ieder geval belangrijk is goed te communiceren en te overleggen, niet alleen met de andere regionale vervoermaatschappijen, met name De Lijn, die relatief sterk aanwezig is in de betrokken wijken, maar ook met de verenigingen die de reizigers vertegenwoordigen.

## Voorgestelde alternatieve oplossingen

17. De Commissie denkt dat er dringend bovengrondse alternatieven moeten worden voorgesteld die gunstig zijn voor de stedelijke ontwikkeling en kaders in het STOP-principe van het Good Move-plan.

Daarom vraagt ze om ook de volgende opties te analyseren:

18. → Aanleg van een rechtstreekse tramlijn tussen het Liedtsplein en de Sint-Lazaruslaan (1 km), om Schaarbeek rechtstreeks te verbinden met het stadscentrum via de Pachecolaan tot Brussel-Centraal (toekomstige lijn Tour & Taxis). In eerste instantie zou het een buslijn kunnen betreffen naar het voorbeeld van bus 71 op de Elsensesteenweg. Dit zou de gelegenheid zijn om de openbare ruimte van de grote handelswijk in de Brabantstraat te herwaarderen.
19. → Verlenging van tram 55 tot voorbij de terminus Rogier. Deze terminus is nadelig voor zowel de reizigers (aansluiting) als de exploitant en de verlenging zou de capaciteit op de Noord-Zuid-as aanzienlijk kunnen verhogen.
20. → Bijgevolg een scenario met drie lijnen in de premetro Noord-Zuid-Abert (T3/T10, T4 en T55), waarbij trams 51-81-82 desnoods bovengronds worden ingezet tussen de kleine ring en de Fonsnylaan.
21. → Oplossing bus Bordet - Paul Brien-ziekenhuis - Kruidtuin in plaats van een tram. Deze variant op optie 9 is eenvoudiger en sneller uitvoerbaar dan een nieuwe tramlijn en maakt het ook mogelijk de reactie van de bevolking op dit nieuwe aanbod te testen.
22. Tot slot meent de Commissie dat te voet gaan wel werd vermeld maar niet voldoende werd overwogen als alternatief.

Het is nochtans voor afstanden die als te voet doenbaar worden beschouwd dat tram 55 het meest wordt gebruikt. Zo bedraagt de afstand tussen het Verboekhovenplein en het Noordstation slechts 1,8 km, wat neerkomt op een 20 à 30 minuten stappen afhankelijk van hoe snel je gaat. Deze afstand afleggen met het openbaar vervoer, zonder dat er vertragingen zijn, duurt minstens 13 minuten, dus het verschil is minimaal.

Het Rogierplein ligt maar iets verder, op een afstand van 2,2 km. Zoals blijkt uit de door Walk Brussels en Tous à Pied gepubliceerde Voetgangersbarometer<sup>1</sup> waren voetgangers in 2023 echter bereid om lange afstanden af te leggen op voorwaarde dat de infrastructuur dit mogelijk maakt.

23. Stappen alleen zal het probleem van de drukte niet oplossen maar maakt wel deel uit van de mix van mogelijke oplossingen. De Commissie ziet dus verschillende hefboomen die geactiveerd moeten worden:
24. → De korte afstanden tussen haltes aangeven en actief ter kennis brengen (bewegwijzering, sensibiliseringscampagne, enz.)

---

<sup>1</sup> <https://voetgangersbarometer.be/>

25. → In overleg met de betrokken gemeenten, investeren in een wandelnetwerk (rechtstreekse en ononderbroken routes, kwaliteitsvolle verharding, brede voetpaden zonder obstakels, toegankelijke en veilige oversteekplaatsen, kwaliteit van de openbare ruimte, groen, banken, ...) langs lijn 55 en rekening houdend met de Brabantstraat, de meest rechtstreekse route om het Liedtsplein, het Noordstation en het Rogierplein met elkaar te verbinden.