



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES BETREFFENDE DE STUDIE OVER EEN HOOGPERFORMANT  
OPENBAAR VERVOER NAAR HET ZUIDEN VAN HET BHG**

*Fase 3 Multicriteriumanalyse en identificatie van de preferentiële corridors van Deel 1  
Opportunitiestudie betreffende de studie over de uitbreiding naar het zuiden van een hoogperformant  
openbaar vervoer.*

|   |  |
|---|--|
| <b>Aanvrager</b>  | Minister E. Van den Brandt   |
| <b>Verzoek ontvangen op</b>   | 15/09/2025   |
| <b>Uiteenzetting</b>  | 15/09/2025   |
| <b>Bezorgde documenten</b>  | Verslag van de studie over de uitbreiding van hoogperformant OV naar het zuiden van Brussel Deel 1 – Opportunitiestudie (mei 2025)<br>Voorstelling in de GMC op 15/09/2025 |
| <b>Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b> | 13/10/2025   |

De commissie heeft het volgende advies goedgekeurd. Overeenkomstig art. 7 van het besluit van 22 februari 2024 betreffende de samenstelling en de werking van de Commissie, onthouden de instellingen die rechtstreeks betrokken zijn bij het dossier, namelijk Brussel Mobiliteit en de MIVB, alsook die welke meer onrechtstreeks erbij betrokken zijn, zoals Infrabel en NMBS, zich voor het advies.

Sinds de start van de haalbaarheidsstudie over een hoogperformant openbaar vervoer naar het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<sup>1</sup> vonden er een aantal ontwikkelingen plaats. Met name de financiële toestand van het gewest is vandaag kritiek en het metro Noord-project ondervond grote technische en budgettaire moeilijkheden. Bovendien is de scope van de studie beperkt en dus werden mogelijke verbeteringen van lijnen niet onderzocht wegens flessenhalzen elders op het net, met name aan Louiza en Lemonnier. Hoewel de studie ideeën aanbrengt over wat er in de zone haalbaar is, zijn sommige hypothesen achterhaald en op basis van de studie kunnen niet alle mogelijkheden worden beoordeeld.

---

<sup>11</sup> De Commissie is in december 2018 geraadpleegd over het bestek van de studie en verstrekke haar advies hierover op 28 januari 2019

De Commissie vindt dat de conclusies van de studie niet toekomstgericht zijn en dat de studie zich niet uitspreekt over de keuze van een scenario. Daarom is ze geen voorstander van het voortzetten van de studie (*tweede deel*).

Hoewel de inhoud van de fasen van deze studie en die van de studies voor de Metro Noord verschillen, benadrukt de Commissie bovendien dat een recent verslag van het Rekenhof voor de Metro Noord erop aandringt om de “opportuniteitsstudie” en de “haalbaarheidsstudie” van een project niet langer in één en dezelfde overheidsopdracht samen te brengen; het verslag meldt ook dat de Commissie hiervoor al had gewaarschuwd.

De Commissie vraagt met aandrang om de studies en/of de ontwikkelingen van het openbaar vervoer te actualiseren om tot realistische, duurzame en moduleerbare oplossingen op de korte en middellange termijn te komen. Ze vindt het noodzakelijk en hoogdringend om beter rekening te houden met de budgettaire criteria en de ontwikkelingstermijn van de projecten. In dat verband formuleert ze al een eerste reeks aandachtspunten.

Bovendien herhaalt de Commissie haar verzoek om meer te worden betrokken bij de studies en de ontwikkelingen van het openbaar vervoer. Voorts vraagt ze om rond de toekomst van het metro Noord-project snel een presentatie te krijgen van het rapport dat deze zomer aan de regering werd overgemaakt.

### **Aandachtspunten met betrekking tot de volgende studies en/of ontwikkelingen van de openbaarvervoernetten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – onvolledige lijst**

1. Een verschillend gewicht toekennen aan de variabelen “kostprijs” en “haalbaarheid” (het kostprijscriterium zou vooraf door de regering moeten worden bepaald<sup>2</sup>);
2. Nader onderzoeken van de omvang en de kenmerken van de lokale verplaatsingen en de plaatsen van bestemming;
3. Afhankelijk van deze types verplaatsingen het gewicht dat wordt toegekend aan de toegankelijkheid, het comfort, de aansluitingen en de veiligheid van de reizigers laten variëren, vergeleken met de maximale capaciteit van vervoerde reizigers;
4. De globale toegankelijkheid van de haltes en de kwaliteit van het openbaarvervoersaanbod niet doen dalen;
5. Rekening houden met de parameters die een invloed hebben op het volume van de vraag (aantal passagiers/uur/as): bevolkingsdichtheid en/of tewerkstellingsgraad; levensgebied van de pendelaars, aanwezigheid van grote installaties langs het traject en de latente vraag verbonden aan stedenbouwkundige ontwikkelingen;
6. Verder kijken dan de gewestgrenzen en in het bijzonder rekening houden met de mogelijkheden inzake een betere integratie van de netten in het GEN (S-net);
7. Erop toezien dat de eventuele schrapping van een tramlijn op de openbare weg gepaard gaat met een herkwalificatie van die weg volgens het STOP-principe.

---

<sup>2</sup> rekening houdend met de behoeften en prioriteiten met betrekking tot het gewest als geheel

## **Andere opmerkingen over de opportuniteitsstudie over een hoogperformant openbaar vervoer naar het zuiden van Brussel**

1. Alle overwogen scenario's hangen af van de uitvoering van het metro 3-project en impliceren een overstap aan het station Albert, terwijl het project te maken heeft met heel wat onzekerheden. Hoewel de studie van start ging in een periode waarin er veel vertrouwen was in het project, zou een scenario zonder metro 3 en het behoud van een tramexploitatie in de Noord-Zuidtunnel - waarbij in voorkomend geval de mogelijkheid werd onderzocht om de tramlijnen bovengronds door te trekken zonder overstap - relevant zijn geweest en zou dit scenario moeten zijn uitgewerkt, zelfs later in het verloop van de studie;
2. De "*reorganisatie van de OV-lijnen*" die werd voorgesteld in het kader van de variant 3B (figuur 21, p.34) zegt niets over het lot dat is voorbehouden aan tram 4 (de meest structurerende lijn van de scope van de studie) en tram 18 (die vandaag op het tweede gedeelte van het traject van de variant 3B rijdt);
3. De exploitatie van een tramlijn op de as van de Brugmannlaan niet afschaffen als er op een dag een metro in dienst zou worden genomen tussen Albert en Helden die via Hoogte 100 zou rijden. In de studie wijkt het traject van variant 3B sterk af van dat van tram 4 en van de huidige haltes Vanderkindere, Messidor en Boetendael. Hoewel deze haltes ook door tram 92 worden bediend, heeft tram 92 in tegenstelling tot tram 4 een lagere frequentie en rijdt hij niet volledig in eigen bedding.
4. Meer rekening houden met het plaatselijke gebruik, bijvoorbeeld de afstanden tussen de stations die zijn gepland in de variant 3B zijn groot (soms wel 900 m) en dat in wijken waar er soms redelijk steile hellingen zijn;
5. Evalueren van het gegenereerde volume gemotoriseerd verkeer door de schrapping van tram 18, die tussen Globe en Van Haelen nauwelijks in een eigen bedding rijdt: plaats vrijmaken op de openbare weg mag geen toename van de autodruk veroorzaken;
6. Het verslag (p.160) vermeldt een budget van 200 à 500 miljoen euro per kilometer, ofwel een totaalbudget voor variant 3B tussen 1,02 en 2,55 miljard euro. De Commissie herinnert eraan dat de bouw van metro Noord (Noordstation - Bordet, 4,36 km) recent werd geraamd op 3,1 miljard euro, ofwel 711 miljoen euro per kilometer<sup>3</sup>;
7. De voorgestelde routes hebben een beperkte impact op de modale verschuiving. De creatie van een goed openbaar vervoeraanbod sluit aan bij een beleid dat ook de automobiliteit wil beperken (bijvoorbeeld een zoneheffing, residentiële zones);
8. De Commissie benadrukt het belang van intermodale punten en van het blijven bestuderen van de mogelijkheden om de netwerken beter te integreren met het GEN (S-netwerk) en de optimalisering ervan;
9. De studie houdt niet voldoende rekening met de lopende of toekomstige stedenbouwkundige evoluties, of anders gezegd, ze houdt niet voldoende rekening met de latente vraag. De verbinding van het zuiden van Brussel met Anderlecht en Vorst werd al snel uitgesloten terwijl de grote ontwikkelingen, met name aan Biestebroek en in Laag-Vorst, een transversale structurerende lijn goed hadden kunnen gebruiken. De transversale verbinding Vorst/ULB wordt daarentegen interessant bevonden. Naast de latente vraag tonen studies over de woonplaats van universiteitsstudenten aan dat zeer veel onder hen in het westen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen en

---

<sup>3</sup> 29.09.2025 BX1 - Nouvelle estimation: le métro 3 coûterait 4,4 milliards (31/5/2023)

voornamelijk in Anderlecht, en zij zouden geïnteresseerd kunnen zijn in een nieuwe transversale verbinding. Dat geldt ook voor de COOVI-site in de andere richting.

10. De Commissie roept op om de denkoefening over de zware exploitatiebeperkingen van de flessenhals Louiza voort te zetten.
11. Het vernieuwende idee om tramlijn 93, die vandaag tot aan Legrand rijdt, door te trekken tot aan Prins van Oranje, naar waarde schatten.

De Commissie vraagt om haar de *“studie over de uitbreiding naar Kalevoet” te bezorgen, uitgevoerd door het consortium van studiebureaus BMN [Bureau Métro Nord], die aan bod komt op p.182 van de opportuniteitsstudie.*