



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER HET TOEKOMSTIGE METRO 3-PROJECT

Aanvrager	Initiatiefadvies
Verzoek ontvangen op	nvt
UITEENZETTING	17/11/2025 door dhr. Martin Langlois, MIVB en dhr. Carlos Van Hove, SSD/DIOV
Bezorgde documenten	Nota Scenario's M3 - Juni 2025 Presentatie Nota M3 - Scenario's door Martin Langlois, MIVB en Carlos Van Hove, SSD/DIOV
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie Op	15/12/2025

In overeenstemming met het besluit van 22 februari 2024 over de samenstelling en de werking van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Hoofdstuk 4 Belangenconflict, art. 7, onthouden de MIVB en Brussel Mobiliteit zich van advies aangezien ze bij dit project betrokken zijn. De NMBS en Infrabel hebben hun onthouding per e-mail gemeld na de vergadering (17/12/2025).

De Commissie betreurt dat ze niet op het juiste ogenblik door de regering is geraadpleegd over een dergelijk strategisch project dat onder haar bevoegdheden valt.

Dit advies concentreert zich op de toekomst van het Metro 3-project. De Commissie raadt aan haar voorgaande adviezen te herlezen die reeds meerdere kritieke aspecten¹ van het Metro 3-project bespreken.

De Commissie ondersteunt de ambitie om het Brusselse openbaarvervoernet meer efficiëntie en degelijkheid te verlenen om een grote modale verschuiving naar het openbaar vervoer

¹ Met name over de kosten, de financiering, het onderhoud en de termijnen in 2022 en over de alternatieven 2024

mogelijk te maken. Ze benadrukt het belang van de Noord-Zuidas in het structurerende netwerk van het Brusselse openbaar vervoer.

Gezien de technische problemen, de vereiste budgetten en de financiële toestand van het gewest is de Commissie geen voorstander van de voorgestelde scenario's voor de voortzetting van het Metro 3-project. Het scenario voor de ingebruikneming van een metrolijn op de as Noord-Albert (manuele modus) wordt op ongeveer een miljard euro geraamd. Het door de MIVB voorgestelde scenario om de civieltechnische bouwwerken van het knooppunt Grondwet af te werken en er tijdelijk een tram te laten rijden via het station Toots Thielemans en om de achterzijde van Noord te bouwen en een CBTC-metrosignalisatie te implementeren, wordt geraamd op meer dan een half miljard euro (deze ramingen gaan ervan uit dat de technische problemen die sinds twee jaar worden ondervonden onder het Zuidpaleis en achter het Noordstation onder controle kunnen worden gebracht).

De Commissie wijst er ook op dat de aanbeveling van de MIVB, te weten de ingebruikneming van een halve metrolijn Albert-Noordstation, elke rechtstreekse verbinding met het stadscentrum zou verbreken. De Commissie betreurt dat de MIVB geen enkel ander scenario in overweging neemt dan het oplossen van de flessenhals aan Grondwet (behalve het eenvoudigweg opgeven van die optie, waarbij dan de reeds gedane investeringen als een puur verlies worden voorgesteld), zonder een poging te doen gebruik te maken van wat reeds in een ander exploitatieschema werd gebouwd.

Zelfs al vinden sommige leden dat het wenselijk is de aangevatte werken af te ronden en op termijn Metro 3 af te werken binnen een realistisch budgettair kader, vraagt de Commissie dus om het Metro 3-project in de huidige stand van zaken stop te zetten of uit te stellen.

De Commissie stelt een andere benadering voor om het vertrouwen te herstellen in het project voor een betere bediening van de Noord-Zuidas en het imago van het gewest.

1. Verbetering van de bestaande tramdiensten op de Noord-Zuidas.

De ambitie om het openbaar vervoer te ontwikkelen moet eerst en vooral uitgaan van een echt plan voor de versterking van de exploitatie van het net van de tram op de Noord-Zuidas, in en buiten de tunnel.

De Commissie vraagt om een actieplan te implementeren dat de huidige dienstverlening zonder dralen moet verbeteren:

- a) gebruikmaken van de verschillende mogelijkheden die de software voor een digitale opvolging van het verkeer biedt, waarmee onder meer de opeenvolging van de trams beter op elkaar kan worden afgestemd.
- b) activeren van de realtime verkeersregeling van de lijnen 4 en 10 (en van een derde toekomstige lijn) met speciaal personeel dat afhangt van de tramdispatching, zoals dat al gebeurt voor de twee metrolijnen;
- c) schrappen van de ontregelingen die verband houden met de vervangingen van bestuurders in het station Rogier, wat soms meer dan een minuut in beslag neemt;

- d) monitoren van deze exploitatiemethode en publiceren van de indicatoren die samen met Brussel Mobiliteit zijn opgesteld.

2. Werken

De Commissie verzet zich tegen de onderbreking van de dienstverlening in de tunnel Noord-Albert tussen het Zuidstation en Lemonnier zoals op korte termijn is gepland (2026) om werken uit te voeren tussen het Zuidstation en Lemonnier. Zolang de tunnel onder het Zuidpaleis niet klaar is, zijn deze werken niet gerechtvaardigd en ze zullen de trajecten van de reizigers in sterke mate verstoren.

In ieder geval vraagt de Commissie een grondige planning die indien nodig alle verkeersonderbrekingen vermeldt die nog zijn vereist om een metro aan te leggen op de bestaande as (Albert, Jamar, Anneessens, Noordstation ...).

De Commissie vraagt een moratorium op alle infrastructuurwerken die verband houden met Metro 3 totdat de situatie is opgehelderd (zie hieronder "Studies"). De Commissie benadrukt dat er rechtsonzekerheid heerst met betrekking tot de afbraak van het Zuidpaleis, waarvan de vergunning momenteel het voorwerp uitmaakt van een opschortend beroep bij de Raad van State.

In afwachting van een nieuwe visie en een nieuw programma dringt de Commissie erop aan om de getroffen bovengrondse openbare ruimte, in het bijzonder op de Jamarlaan, de Stalingradlaan en de Europaesplanade, te herstellen om de hinder voor de buurt te verminderen en verbindingen met de handelszaken en de collectieve infrastructuur opnieuw te verzekeren. Alle weggebruikers moeten zich weer in goede omstandigheden kunnen verplaatsen, in het bijzonder voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, met een bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit, vrouwen, genderminderheden en gezinnen.

Vervolgens vraagt de Commissie om alle werken die zouden moeten worden uitgevoerd (afhankelijk van wat uiteindelijk wordt beslist) gelijktijdig uit te voeren om de exploitatie van de tunnel slechts één keer te onderbreken.

3. Actualiseren van de studies voor een heldere en gedeelde visie

Terwijl de voornaamste reden voor de omvorming van de premetro Noord-Zuid-Albert naar een metrolijn de behoefte aan extra capaciteit is, stelt de Commissie vast dat de analyse van de vraag op de lijn van Metro 3 niet werd herzien sinds de opportuniteitsstudie uit 2012. Ze stelt vast dat het veelvuldige gebruik van de trams op de Noord-Zuidas ten dele het gevolg is van de uitvoering van het Metro 3-project zelf (aansluitingen aan Albert voor de reizigers van tram 18 en aan Rogier voor de reizigers van tram 55) en van andere werken die maken dat er niet langer een rechtstreekse bediening is van het stadscentrum (zoals de onderbreking van tram 92 komende van het zuiden naar Louiza) en die zorgen voor een verschuiving van de reizigers naar de lijnen 4 en 10.

De Commissie is verbaasd dat het rapport over de toekomst van Metro 3 aan de MIVB werd gevraagd, terwijl die laatste rechter in eigen zaak is in dit project waarvan het beheer op grote problemen stuit. De GMC vraagt al lang een onafhankelijke studie over Metro 3 en haar vraag heeft uiteraard betrekking op de toekomst van Metro 3 rekening houdend met de huidige

parameters: grote meerkosten, grote technische problemen, financiële situatie van het BHG. De Commissie vindt dat Brussel Mobiliteit als organiserende overheid van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze studies moet aansturen door er de nodige financiële en menselijke middelen voor ter beschikking te stellen.

De Commissie pleit voor meer transparantie en voorzichtigheid en ziet in deze studies de mogelijkheid om het vertrouwen in het project te herstellen.

De Commissie vraagt om snel onafhankelijke studies uit te voeren met het oog op het volgende:

- a) de wenselijkheid van een metro van het noorden naar het zuiden opnieuw tegen het licht houden vanuit een algemene visie op de gewestelijke mobiliteit, in het bijzonder de analyse van de vraag, de lokale behoeften en de modale verschuiving;
- b) de alternatieven voor het openbaar vervoernet zelf grondig analyseren (met name de haalbaarheid en de impact van het alternatieve project "Premetro+") en de toevoeging van een derde tramlijn op de as van de Noord-Alberttunnel bestuderen (en zelfs testen), waarbij lijn 55 (die tram 3 wordt) tot op niveau -2 van het station Albert één van de opties is; De Commissie herinnert eraan dat de regering in november 2023, in het licht van het te verwachten uitstel van het project, 13 alternatieven bovengronds goedkeurde, "waarvan er één als "interessant" wordt beoordeeld door de MIVB en Brussel Mobiliteit, namelijk een parallelle tramlijn tussen Bordet en Kruidtuin. Zo zou lijn 55 van een deel van zijn reizigers worden ontlast terwijl de mobiliteit in het noordoosten van het gewest wordt versterkt".²
- c) de noodzakelijke mobiliteitsmaatregelen weer actueel maken: kilometerheffing, fiscale steun aan carpoolen, mobiliteitsbudget, verlaging van de verplichte drempel voor het opstellen van een Bedrijfsvervoerplan naar 50 werknemers, opstellen van BVP per economische activiteitenzone, enzovoort.
- d) de technische haalbaarheid, de termijnen en de algemene kosten van het Metro 3-project opnieuw evalueren, onder meer de kosten voor de civieltechnische werken, de afwerkingen, de uitrustingen, enzovoort, met inbegrip van de kosten voor het stopzetten van sommige werken, de investeringskosten voor rollend materiaal en opslagplaatsen;
- e) als onderdeel van deze nieuwe evaluatie grondig nadenken over de verbetering van de Noord-Zuidtunnel via Lemonnier, door de kruising ondergronds van T82 met T4 en T10 te schrappen en T82 bovengronds te laten rijden. Aan Lemonnier, bestuderen hoe twee PBM-perrons kunnen worden ingericht (of één centraal PBM-perron) met een lift die uitgaat op de openbare ruimte van de Zuidlaan, voor het geheel van de stationsruimte en de kruising. Tegelijk de mogelijkheid onderzoeken van een exploitatie van de tunnel en het station Toots Tielemans voor het stallen van rollend materieel.
- f) indien nodig het project voor het noordelijke deel herzien, zowel wat betreft het tracé als de uitvoering ervan.

De Commissie heeft vastgesteld dat de informatie die vandaag beschikbaar is niet volstaat om een degelijke kostenraming op te stellen van een publiek-private samenwerking en dat de analyse van de Europese Investeringsbank voor een PPS-scenario voor het deel Bordet-

² <https://www.lesoir.be/550900/article/2023-11-22/bruxelles-envisage-dautres-options-de-mobilite-en-surface-dans-lattente-du-metro>

Noord aangeeft dat dit één van de grootste opdrachten van dit type in België zou zijn. De Commissie vraagt om de hogergenoemde onafhankelijke studies voorafgaand uit te voeren. Ze waarschuwt ook voor de risico's die deze publiek-private samenwerkingen inhouden en voor de zeer hoge financiële kosten op de langere termijn.