

Nieuw Brussels busplan onder st(r)oom

Een goed jaar geleden stelde de MIVB haar busplan voor Brussel voor. Nieuwe lijnen, extra ritten en heel wat nieuwe elektrische en hybride bussen moeten de stad mobiel houden en het wagenpark vergroenen. De MIVB vroeg ook input aan de reizigers en die reageerden massaal. Ook TreinTramBus liet haar licht schijnen op de plannen. Wat is er uiteindelijk van gekomen?

De MIVB wil duidelijk een flinke sprong voorwaarts maken wat betreft busvervoer. Waar vandaag veel verbindingen slechts mogelijk zijn met veelvuldig overstappen en grote omwegen via het centrum, moeten bijkomende tangentiële verbindingen heel wat reizigers overstappen doen besparen. Ook worden sommige wijken opnieuw bediend. TreinTramBus had dan ook het plan verwelkomd, al zagen we nog mogelijkheden tot verbetering in de details.

Sinds enige tijd rijden de eerste bussen van de laatste grote busbestelling rond en ging ook de eerste nieuwe buslijn van start (de elektrische centrumlijn 33, zie ook p. 23). Eind dit jaar wordt het busnet in Noord-West-Brussel aangepakt naar aanleiding van de opening van de nieuwe tramlijn 9 naar UZ Brussel. Lijnen krijgen dan vaak een heel andere route en eindbestemming. Andere wijzigingen volgen de komende maanden en jaren.

Wat verandert er precies?

Er zijn enkele lijnen die helemaal nieuw zijn. De reeds genoemde lijn 33, die in juni van start ging; lijn 37, die Linkebeek met Albert gaat verbinden en de daarmee samenhangende gewijzigde lijnen 41 en 43; lijn 42 die flink wordt uitgebreid en aangepast; lijn 52, die Laag-Vorst met Hoog-Brussel gaat verbinden via Albert en zodoende heel wat scholen beter toegankelijk maakt; lijn 53, die West-Brussel een betere verbinding geeft; lijn 45, die Neder-Over-Heembeek – een groeipool in het noorden van Brussel – beter gaat ontsluiten en ten slotte lijn 78, die het Erasmusziekenhuis met Ukkel gaat verbinden via Vorst en daarmee ook een heel aantal nieuwe bouwprojecten langs de Industrielaan en aan station Kalevoet zal ontsluiten. Stuk voor stuk nieuwe routes met een forse meerwaarde.

Ukkel krijgt een flinke boost aan buslijnen, en ook Vorst krijgt een betere bediening. Door lijn 54 naar de Audiparkings af te leiden, worden die beter bereikbaar voor de vele bezoekers van Vorst Nationaal. Ter compensatie wordt de nieuwe lijn 52 ook verlengd tot Vorst Nationaal, waardoor de jongeren uit de Bervoetswijk hun verbinding met een paar belangrijke scholen bewaren. Met de nieuwe lijn 74 worden ook Anderlecht en Ukkel overstapvrij bereikt.



Bus 27, hier nog aan het Zuidstation

Foto Rudy De Ceunynck

Verder veranderen de komende jaren ongeveer twee derde van alle lijnen van parcours, soms beperkt, soms ingrijpend. Een overzicht is te vinden op de speciale website www.busplanmivb.be, met een schat aan informatie. Een overzicht met welke lijnen wanneer worden aangepast was welkom geweest, net als meer communicatie over wat er met de vele suggesties is gebeurd en waarom ze al dan niet werden weerhouden. Ook een link naar de kaart had prominenter mogen zijn, maar de overzichtelijkheid en volledige informatie is desondanks een voorbeeld voor menig Belgische vervoersmaatschappij.

Wat vindt TreinTramBus ervan?

We konden ons scharen achter heel wat voorstellen van de MIVB. Toch leken er ons nog een paar ontbrekende schakels te zijn, en lijnen die wij misschien anders hadden georganiseerd. In de meeste gevallen ging de MIVB daar niet in mee. Vaak was dit te verantwoorden. Zo hadden we voorgesteld om vaker de nieuwe metrolijn 3 te bedienen, maar aangezien de afwerking daarvan pas voorzien is tegen ca. 2028 was dit wellicht te vroeg. De vijandigheid van het stadsbestuur om busverkeer toe te laten in het voetgangersgebied houdt ook heel wat bushaltes ver van het hypercentrum, en daar zijn we niet zo gelukkig mee. We waren ook wat te voortvarend om buslijn 12 naar de Luchthaven af te schrijven als een duplicaat van de treinverbinding vanaf station Luxemburg en lijn 26: beide hebben een verschillende rol te spelen, zeker sinds de MIVB vaker lijkt te zullen stoppen binnen het Gewest. Ook de werken aan het Meiserplein zijn uitgesteld, en aanpassingen aan het busplan daar zag de MIVB daarom niet zitten.

Waar we een beetje op onze honger blijven zitten, is het gewestgrens-overschrijdende verkeer. Van Woluwe naar Diegem of naar de Gossetlaan in Groot-Bijgaarden is het niet gemakkelijk om de bus te nemen, noch van de MIVB noch van De Lijn. Het is niet duidelijk waar het strop zit, maar hier zou toch meer mogelijk moeten zijn. Neder-Over-Heembeek krijgt dus een bijkomende buslijn. We stelden voor om haar tracé meer te laten samenvallen met de reeds bestaande lijn, omdat beide wel zeer dicht bijeen liggen en samen wellicht een aantrekkelijker dienstregeling zouden bieden. De MIVB ging daar niet op in, maar trekt de lijn 84 nu wel door tot het Militair Hospitaal. Op termijn moet i.s.m. De Lijn geanalyseerd worden welke bediening er nodig is, zeker met de komst van de toekomstige lijn van het Brabantnet. Onze opmerking van een tramlijn naar Neder-Over-Heembeek viel niet in dovemansoren: ook de MIVB denkt ondertussen in die richting, ook al zijn de plannen nog zeer vaag. En de buslijn 27, die de haltes van de lijn 22 moet overnemen, wordt wel heel erg kronkelend en traag, al juichen we de verlenging naar Sterrenbeelden toe. Ook is het een gemiste kans dat lijn 28 niet in oostelijke richting wordt verlengd tot Stokkel of een ander belangrijk knooppunt vanaf Konkel.

Niet alleen meer buslijnen

Het MIVB-busplan gaat niet alleen over een hertekening van het netwerk. De



aankoop van 7 elektrische bussen, o.a. voor lijn 33, en bestelling van 90 hybride bussen die vanaf eind dit jaar moeten beginnen rijden, moet het wagenpark aanpassen aan de 21ste eeuw. Een bijkomende bestelling van 145 gelede bussen is trouwens in voorbereiding. Het aandeel elektrische bussen blijft voorlopig beperkt. Voor TreinTramBus had het gerust wat sneller mogen gaan, maar de MIVB kiest ervoor om zich eerst goed voor te bereiden op de nieuwe technologie. We hopen dat de ervaring met lijn 33 de MIVB overtuigt om sneller helemaal over te schakelen. Ondertussen gaan ook de investeringen in het tramnet en de metro door. De reeds genoemde tramlijn 9 zal eindelijk de bereikbaarheid van het

UZ Brussel verbeteren en op termijn nog doorgetrokken worden naar de Heizel. Tramlijn 94 wordt verlengd (en het lokale busnet hertekend) van het Trammuseum tot metrostation Roodebeek. De renovatie van de metrostations Beurs en De Brouckère begint vorm te krijgen. Ten slotte is de bouwaanvraag ingediend voor de metrolijn 3. Er wordt dus geïnvesteerd in het openbaar vervoer, maar dat is ook nodig. De verwachting is dat de vraag naar mobiliteit zal blijven stijgen en dat het wegverkeer op zijn limieten botst. Metro 3 zal hopelijk wat druk van de ketel kunnen halen in Schaarbeek. Maar vooraleer we zover zijn, is het 2028, en zo lang kan Brussel zich niet permitteren te wachten.



Bus 78 naar Humaniteit aan het Zuidstation

Foto Rudy De Ceunynck

Een serieuze stap vooruit

Hoewel het dus zeker hier en daar beter had gekund, kunnen we moeilijk anders dan blij zijn met de extra verbindingen die we mogen verwachten. Of het voldoende zal zijn om aan de groeiende vraag te voldoen, valt echter af te wachten. We verwachten dan ook dat de MIVB blijft monitoren en bijsturen waar nodig en dat het Brussels Gewest blijft investeren in de broodnodige capaciteitsuitbreidingen.

Bert Van de Wiele