

Werken en omleidingen in Brussel: trop is te veel

Tot april 2027 is het tram- en busverkeer rond Brussel-Zuid ernstig verstoord door werken aan een vloerplaat in de tramtunnel tussen Zuidstation en Lemonnier. Tegelijk wordt in Sint-Gillis en Vorst ook bovengronds op diverse plaatsen gewerkt. Deze zomer zijn maar liefst elf van de negentien tramlijnen van de MIVB verstoord of geschrapt.

De jongste jaren worden tramreizigers in Brussel steeds vaker geconfronteerd met schier eindeloze werven. In Vorst en Ukkel sleept de vernieuwing van de Neerstallesteenweg al aan sinds 2023. Ook tram 81 Montgomery – Marius Renard is nog maar eens het slachtoffer van werken en is nog zeker tot eind dit jaar over twee derde van zijn route verbust, in Anderlecht zelfs tot eind 2027. Deze zomer rijden er evenmin trams op het zuidelijkste deel van de Louizalaan en in Schaarbeek wordt tram 92 Schaarbeek – Fort Jaco alweer onderbroken voor werken aan de riolering. Tram 51 Stadion – Zuidstation is sinds augustus 2025 onderbroken voor werken aan de brug over het Kanaal bij Saintelette. De geplande heropeningsdatum in april 2026 passeerde geruisloos. De tram zou in december opnieuw gaan rijden, tenzij ook die deadline niet gehaald wordt natuurlijk.

Het is positief dat er geïnvesteerd wordt en tramsporen moeten tussendoor vernieuwd worden, maar zeker bij de werf in Vorst kunnen vraagtekens geplaatst worden bij de efficiëntie. Moet het echt meer dan drie jaar duren om over een afstand van twee kilometer de sporen, nutsvoorzieningen en straat te vernieuwen? Op die tijd bouwen de Fransen een volledig nieuwe tramlijn en ook daar pakken ze het openbaar domein aan van gevel tot gevel en zitten de straten en trottoirs vol nutsvoorzieningen.

Tel je door ook nog de vele onderbrekingen door grondverzakkingen, braderieën, manifestaties en andere incidenten bij, dan moet je vaststellen dat de basisbetrouwbaarheid van het Brusselse tramnet onder druk staat. Volgens het Good Move Observatorium bezit 55 % van de Brusselse huishoudens geen auto, een cijfer dat veel hoger ligt dan in Vlaanderen. Goed en betrouwbaar bovengronds openbaar vervoer is voor de Brusselaar dus zonder meer onmisbaar, met name in de wijken waar geen metro rijdt. De fiets is met het Brusselse reliëf en verkeer immers lang niet voor iedereen een optie.

S-trein als alternatief?

Voor wie met een Brupass (XL) of een gecombineerd abonnement reist, biedt de S-trein soms een alternatief, maar alleen op lijn 26 tussen de Europese wijk en Sint-Job rijdt er op weekdays buiten de vakantieperiode minstens om het kwartier een trein. Op andere lokale verbindingen in de stad rijdt meestal slechts één trein om het half uur, in het weekend en 's avonds meestal nog minder. Voor korte stedelijke verplaatsingen is dat gewoon te weinig en ook bij het



Heldere en opvallende informatie aan de halte

Foto Stefan Stynen

spoor moet je rekening houden met veelvuldige weekendsluitingen. Reis je met een ticket of abonnement dat alleen bij de MIVB geldig is, dan mag je ook niet zomaar de trein nemen. Omgekeerd wordt de Brusselse metro trouwens ook slechts hoogst uitzonderlijk opengesteld voor treinreizigers.

Ondanks de inspanningen die de NMBS en Infrabel de jongste jaren hebben geleverd, blijft de toegankelijkheid van zowel de treinen als de stations nog steeds ontoereikend. In drukke stations als Schaarbeek en Etterbeek ontbreken nog altijd hellingen of liften naar de perrons. Zonder hulp raken veel mensen met hun boodschappen-trolley of kinderwagen er de trein niet op.

Doorgaans legt de MIVB bij onderbrekingen vervangbussen in, maar die zijn per definitie veel trager en bieden minder capaciteit. Bovendien zagen we de jongste bij werven ook al wel eens het advies “wandel van x naar y” omdat sommige tramtrajecten nu eenmaal onvervangbaar zijn als de route die de tram volgt onderbroken is, of omdat er geen bussen en chauffeurs meer beschikbaar zijn. De routes van die vervangbussen worden ook nog regelmatig gewijzigd. De route van vervangbus 96, die sinds de zomer van 2025 bestaat, wordt binnenkort voor de vierde keer gewijzigd. Een bus biedt meer flexibiliteit, maar door die voortdurende wijzigingen raakt je als rei-

ziger het noorden kwijt. In het door werven geplaagde Sint-Gillis is te voet gaan dezer dagen dikwijls de betrouwbaarste optie.

Schumanplein bijna klaar, maar keert de bus ooit terug?

Dat een werf afgelopen is, betekent zelfs niet altijd dat de omgeleide lijnen dan ook hun oorspronkelijke route hernemen. Op het vernieuwde Schumanplein zouden verzinkbare paaltjes komen zodat de buslijnen 12, 21, 36, 60 en 79 als enige het plein kunnen oversteken. Het is echter nog niet zeker of die paaltjes geschikt zijn om zo intensief te worden gebruikt. Opnieuw was er verbazend weinig ophef over deze gang van zaken.

De omleiding naar Maalbeek wordt wellicht de definitieve route. Het voordeel is dat de bussen daardoor niet meer moeten worden omgeleid tijdens Europese toppen, maar ze blijven nu wel permanent een langere en tragere route volgen door straten die daar niet geschikt voor zijn. De halte bij metro Maalbeek is op piekmo-

menten verzadigd, want nooit ontworpen voor acht frequente buslijnen. Ook de lijnen 56, 59 en 64 komen er immers langs.

Te weinig overleg

Bij het begin en tijdens werven wordt er op het terrein, via de website en in de app vrij goed gecommuniceerd, maar vooraf is dat veel minder het geval. De eind april gestarte werf en bijhorende hinder in de omgeving van het Zuidstation kwamen bijna toevallig aan het licht. Zullen de huidige werken ervoor zorgen dat er minder langdurige onderbrekingen nodig zijn voor de verdere werken aan metro 3? Als allerlei procedures niet te veel stokken in de wielen steken zou fase 1 van metro 3 klaar kunnen zijn in 2033 ... voor tram-exploitatie.

De jongste jaren was het overleg tussen de MIVB en de gebruikers wat verwaterd. Dat is jammer, want de gebruikers van de MIVB zouden de beste bondgenoten kunnen zijn in een pleidooi voor minder hinder en een efficiëntere aanpak van werven. Dat een groot deel van de reizigers

toch geen alternatief heeft, mag geen excuus zijn. Zeker met haar trams en metro slaagde de MIVB er tot dusver beter in dan De Lijn om ook keuzereizigers voor het openbaar vervoer te winnen. Door de vele langdurige werven en de extra reistijd en hinder die daarmee gepaard gaan, dreigen die echter weer af te haken. Als ze voortaan te voet gaan, is dat niet erg, maar als ze opnieuw voor de auto kiezen wordt niemand daar beter van.

In dat verband blijft het verbijsterend hoe de twee grootste internationale treinstation van Brussel erbij liggen. Wie in het Zuidstation uit de Eurostar stapt en naar het centrum van de stad wandelt, krijgt niet bepaald een fraai beeld van ons land. De MIVB en NMBS zijn hier ook betrokken partij, maar net als hun reizigers het slachtoffer van een falende en afwezige overheid. Ook dit jaagt mensen de auto in.

Stefan Stynen

www.stib-mivb.be/startpagina/reizen/werven-en-projecten



Tram 92 reed een jaar lang niet door de Koningstraat
Foto Stefan Stynen