



**Voornaamste projecten van de MIVB  
op het grondgebied van de Stad BRUSSEL  
voor de periode 2006 - 2010**

Voorafgaande opmerking

Deze nota bevat niet de projecten die door de Brusselse regering werden vastgelegd voor 2008 (richtplannen metro – tram – bus).

Ze behandelt op beknopte wijze enkele nieuwe projecten die voorbereid worden.

**1. Verbetering van het bestaande netwerk**

• Metro

De metro-as nr. 1 wordt bediend door lijn 1A en lijn 1B.

Deze twee lijnen hebben een gemeenschappelijk gedeelte tussen het station Merode en het station Beekkant<sup>1</sup>.

Tijdens het piek uur komt er in dit gedeelte om de drie minuten een voertuig voorbij.

Ten opzichte van de stijging van de gebruikersaantallen moet ook de frequentie op het gemeenschappelijke deel op het piek uur opgedreven worden (2 minuten 30).

Daartoe moet de STIB aanvullend nieuw rollend materieel aanschaffen naast het reeds bestelde materiaal: 5 bijkomende treinen zouden moeten worden aangeschaft ten opzichte van de huidige bestelling van 15 treinen.

Een dergelijke toename is gunstig voor de bereikbaarheid van het stadscentrum.

• Busverbinding tussen de Zavel en het centrum van de Stad

De busverbindingen tussen de Zavel en het centrum van de stad (Beurs) worden geconfronteerd met toenemende opstoppingen. De bus beschikt niet over beschermingen tegen het algemene verkeer.

Ten einde deze situatie te verbeteren bestudeert de MIVB – naar het voorbeeld van wat gerealiseerd werd tussen het Centraal Station en het de Brouckereplein - een tweede tegenrichting voor de bussen op de as Cellebroers enerzijds en de as Lombard anderzijds.

De realisatie van een dergelijk project zou de toegankelijkheid van het stadscentrum moeten verbeteren door een grotere doeltreffendheid van de busverbindingen.

• Louiza-flessenhals

---

<sup>1</sup> In 2008, in het kader van de verbinding van de metro van de kleine ring, zal het gemeenschappelijke deel verlengd worden tot het Weststation.

Er loopt een studie naar de verbetering van het tramverkeer in de flessenhals van de Louizalaan waar de bijzonder overrijdbare bedding onvoldoende gerespecteerd wordt.

Er worden meerdere oplossingen bestudeerd. De MIVB wil dat de aangenomen oplossing gunstig is voor de goede werking van het openbaar vervoer.

In talrijke Europese steden kunnen we vaststellen dat systematisch de voorkeur wordt gegeven aan de optie van voetgangerswegen met toegang voor het openbaar vervoer als het gaat om toegankelijkheid en mobiliteit.

Brussel zou zich met ambitie en dynamiek op deze werkwijze kunnen toeleggen.

- Inrichting van de kleine ring West

De kleine ring West wordt bediend door tramlijn 18.

Er werden recent voorlopige markeringen aangebracht om een eigen bedding terrein te creëren tussen de Ninoovsepoort en de Handelskaai.

De definitieve inrichting van deze zone zou het mogelijk moeten maken een echte eigen bedding aan te leggen op deze as wat gunstig is voor de goede werking van het openbaar vervoer.

- Busverbindingen met de Europese wijk

De Europese wijk is erg druk qua verkeer en de autobussen hebben daaronder te lijden. Er werden meerdere zwarte punten geïdentificeerd in deze wijk.

In het bijzonder zou de MIVB willen dat er meer ruimte voorbehouden wordt voor het openbaar vervoer in de Etterbeeksesteenweg.

- De meest efficiënte route voor buslijn 41

Buslijn 41 is een verbindingsweg in het zuiden van het Gewest tussen Oudergem en Ukkel. Omwille van de dagelijkse belemmeringen vermindert de oversteek van het Terkamerenbos via de Terhulpesteenweg de prestaties en de aantrekkelijkheid van deze lijn.

Deze lijn zou tijdens de week beter omgelegd worden doorheen het Terkamerenbos mits de aanleg van een gereserveerde rijstrook in de Bosvoordelaan.

Deze nieuwe route zou ook de kans bieden om een verbinding te maken met het GEN-station in Boondaal.

- Inrichting van de haltes

De MIVB wil de inrichting van de bus- en tramhaltes voortzetten teneinde het wachtcomfort van de klanten en hun veiligheid bij het op- en afstappen te verbeteren.

Voor de grote tramlijnen wordt een nieuw halteconcept, te vergelijken met wat in Frankrijk momenteel geplaatst wordt in het kader van nieuwe projecten, ontwikkeld. Dit zou in de loop van de komende jaren ingevoerd moeten worden.

De informatie in “real time” tijd voor de reizigers via schermen in de wachthokjes, is een belangrijk bestanddeel voor het vertrouwen van de klanten in het openbaar vervoer.

Het plaatsen van hokjes en borden behoort momenteel tot de bevoegdheid van de gemeenten.

- Diverse inrichtingen

De stad Brussel heeft de MIVB tijdens de voorbije jaren aanzienlijk geholpen bij de gunstige aanleg voor het tram- en busverkeer.

Toch moeten er nog heel wat zwarte punten opgelost worden op het grondgebied van de stad Brussel.

De MIVB wil deze positieve samenwerking voortzetten en nog opdrijven in de toekomst voor talrijke projecten.

- Verkeerslichtenbeïnvloeding voor trams en bussen

De MIVB gaat voort met het plaatsen van de vereiste uitrustingen voor de verkeerslichtenbeïnvloeding op kruispunten voor trams en bussen.

De beheerders van de wegen, in dit geval de Stad Brussel, moeten in het kader van de regeling van de werkingsschema's van de lichten maximale voorrang verlenen aan het bovengronds openbaar vervoer, zoals men dat in Frankrijk al doet voor innoverende projecten.

- Aanwezigheid van de politie op het terrein

Talrijke weinig scrupuleuze automobilisten schenden heel wat verkeersregels, vooral inzake parkeren, wat vaak leidt tot opstoppingen die nefast zijn voor het bovengronds openbaar vervoer.

De MIVB wil dat de politie meer aanwezig is op belangrijke plaatsen om het naleven van deze regels te garanderen.

- Voorrang van de wegen die door het openbaar vervoer aangedaan worden

Teneinde de stiptheid van de tram- en buslijnen te bevorderen en het comfort van de klanten te verbeteren, raadt de MIVB aan om, zoals al het geval is in het kader van het beheerscontract voor de gewestwegen, een voorrangregeling in te voeren op alle wegen die gebruikt worden door het openbaar vervoer op het gemeentelijke grondgebied.

Daarvoor is een beslissing van de Gemeenteraad vereist.

De MIVB is bereid de Gemeentes hierin bij te staan.

## 2. Ontwikkeling van het netwerk

- Afleiding van de as Régence Royale via het Centraal Station

De drie tramlijnen die de as Regentschap - Koningsstraat aandoen kennen een kleiner gebruikersaantal tussen het Louizaplein en de Kruidtuin.

Door deze as om te leggen via het Centraal Station tussen het Koningsplein en de Wetstraat zou de aantrekkelijkheid van deze as aanzienlijk vergroot kunnen worden. Deze optie, waarbij de overbelasting van de metro van as 1 wordt opgelost, zou het mogelijk maken om de toegankelijkheid van het stadscentrum te verbeteren, onder meer vanuit de Louizalaan.

- Verbinding met Turn en Taxis

Tijdens de komende jaren is een betere verbinding met het openbaar vervoer met het terrein van Turn en Taxis onontbeerlijk, rekening houdend met de diverse ontwikkelingsprojecten op dit terrein.

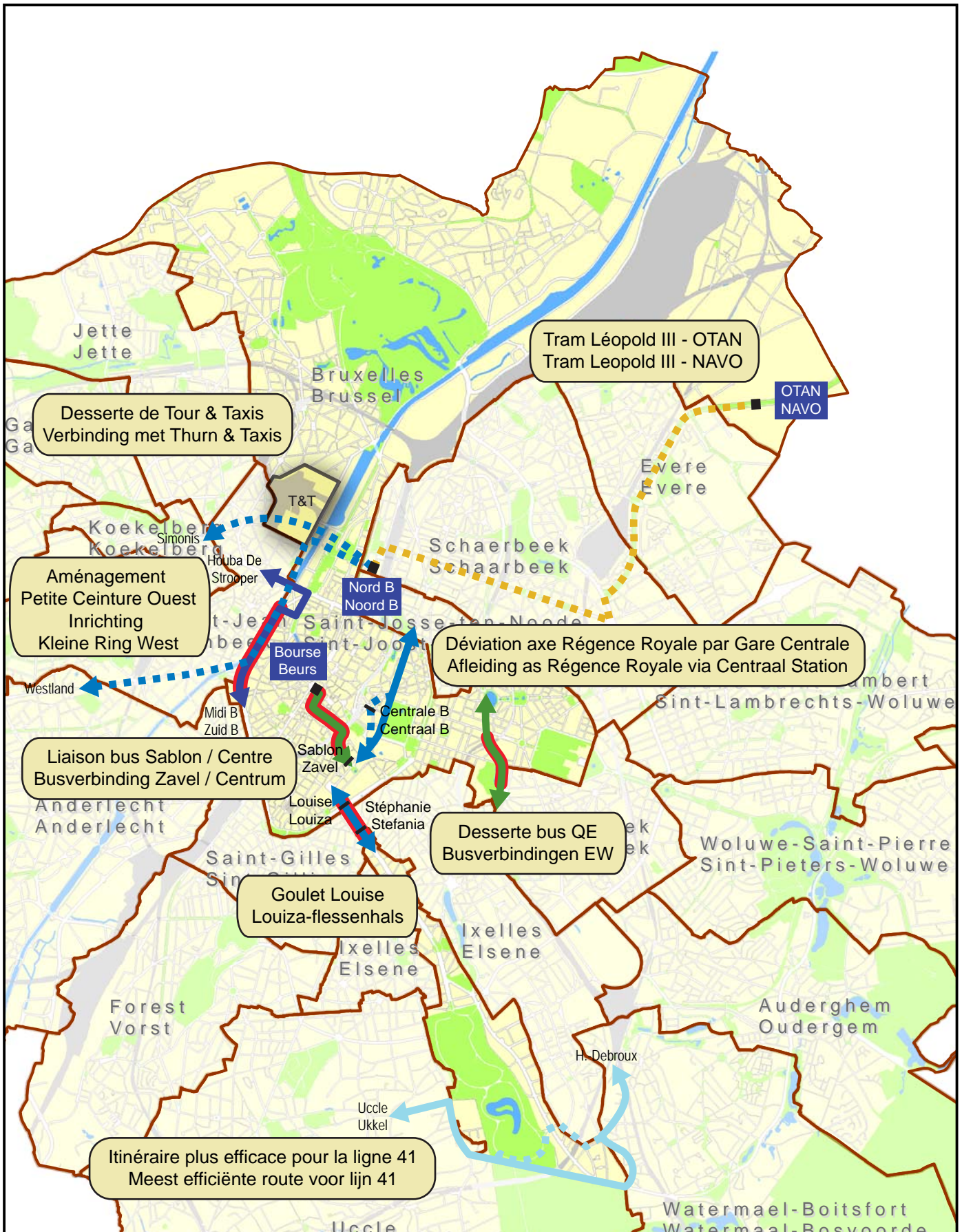
Meerdere oplossingen zijn mogelijk, zoals de aanleg van een tramlijn tussen het Noordstation en het Simonisplein enerzijds en tussen het Noordstation en de Ninoofsesteenweg anderzijds.

De oversteek van het kanaal zou moeten kunnen gebeuren via een nieuw op te richten brug in de Picardstraat of via een eigen zate op de Rederspleinbrug.

- Leopold III-laan - NAVO

De MIVB plant de realisatie van een traminfrastructuur in eigen bedding op de Leopold III-laan om een verbinding te maken met een nieuw tramdepot dat aangelegd wordt in Haren. Deze nieuwe infrastructuur zou het mogelijk maken een nieuwe lijn te creëren die het Noordstation verbindt met de Leopold III-laan tot de NAVO.

---



**PRINCIPAUX PROJETS DE LA STIB 2006-2010 - VILLE DE BRUXELLES**  
**VOORNAAMSTE PROJECTEN VAN DE MIVB 2006-2010 - STAD BRUSSEL**

ECHELLE - SCHAAL



DATE - DATUM 07-2006

RÉALISATION - UITVOERING



STIB - Direction Offre de Transport (DOT)  
MIVB - Directie Vervoersaanbod (DVA)  
Connaissance & Analyse de la Demande - CAD  
Kennis & Analyse van de Vraag - KAV