

Onderwerp: RET Vervoerplan 2025

Datum: 10 april 2024

Per email verzonden

Aan het college van B en W Rotterdam

Postbus 70012

3000 KP Rotterdam

Geachte dames en heren,

Ooit was de RET een gemeentebedrijf dat ten dienste stond vóór de bewoners van Rotterdam. En als ik het goed heb, mocht de RET geen winst maken. Het moest alleen zien “quitte” te spelen. Kwamen ze te kort, dan werd het door andere gemeenteafdelingen “bijgespijkerd” (bv. GEB).

Sinds de RET in 2007 geprivatiseerd is, lijkt het er op dat er met “winst” gereden moet worden en alles wat “te weinig” oplevert geschrapt moet worden. Maar mijne dames en heren, wat is “te weinig”? Je kan ook denken van deze OV-lijn word veel gebruik gemaakt en op een ander OV-lijn wat minder. Dan streep je de + en - toch tegen elkaar weg. Ja toch! Niet dan?

Nog steeds kan ik niet begrijpen dat Rotterdam, **de stad van wederopbouw en vooruitgang**, tramlijnen gaat schrappen. In Den Haag, Amsterdam en Brussel, is of word, het tramlijnnennet juist uitgebreid. Dat uitbreiden een positief effect kan hebben, kunt u lezen in de 2 bijlages over Brussel.

Ik heb het RET Vervoerplan 2025 doorgenomen en kom met de volgende opmerkingen en aanbevelingen voor tramlijnen en stip ook een paar buslijnen aan.

- **Lijn 1 (oude 24)** Holly naar De Esch. Geen opmerkingen
- **Lijn 2 (oude 2)** Charlois naar Keizerswaard. Geen opmerkingen
- **Lijn 3 (stuk oude 23)** CS naar Beverwaard. Geen opmerkingen
- **Lijn 4 (oude 4)** Molenlaan naar het oude eindpunt van ooit lijn 14 Heemraadsplein. Mijn voorkeur gaat uit om lijn 4 juist door te laten rijden via de Schiedamseweg naar Marconiplein. Ik denk dat u de bewoners en winkeliers van Delfshaven, Schiedamseweg en niet te vergeten toeristen daar blij van worden.
- **Lijn 5 (oude 25)** CS naar Carnisselande. Geen opmerkingen.
- **Lijn 6 (oude 8?)** Deze nieuwe lijn 6 vertrekt vanaf de Kleiweg en gaat vanaf de Straatweg exact de zelfde route rijden als lijn 4 t/m het eindpunt op het Heemraadsplein. Ik kan begrijpen dat dit tot Rotterdam Centraal is om de passagiers van NS station Noord / Bergweg / Noordsingel / Heer Bokelweg snel (in combinatie met lijn 4 om de 10 minuten) in het centrum te krijgen. Maar na Rotterdam Centraal zou ik een voorstander zijn om deze lijn 6 bijvoorbeeld via de Mauritsweg / Eendrachtsweg /

Scheepstimmermanslaan / Westerstraat naar het Willemsplein te laten rijden. Ik weet zeker dat u daar de Spido, het Wereldmuseum, bewoners van het Scheepvaartkwartier, Stichting RoMeO en toeristen een groot plezier mee doet. Juist voor toeristen is deze lijn (eventueel vanaf Rotterdam Centraal) naar Veerhaven en Willemsplein belangrijk. Want als toerist kom je naar Rotterdam om wat te zien en wil je niet “onder de grond” gestopt worden met een metro. Ja toch. Niet dan. Of.....vind u Rotterdam niet om aan te zien???

Ook is de tramhalte Willemsplein belangrijk voor de passagiers van Waterbussen nr. 20 van/naar Dordrecht, nr. 21 van/naar Kinderdijk en nr. 23 van/naar Hollandse Biesbosch/Sliedrecht

- **Lijn 7 (oude 7)** Dat lijn 7 naar Marconiplein gaat rijden kan goed uitpakken voor de bezetting van deze lijn. Maar wel op voorwaarden dat er een tram naar het Willemsplein blijft rijden. Bijvoorbeeld de nieuwe lijn 6. Zie hier boven.
Op blz. 30 van het Vervoerplan geeft de RET aan om buslijn 38 “tijdelijk” door te willen trekken naar Nieuw Kralingen. Ik vind dit een grandioos plan. Gelijk doen. Alleen zou ik dat “tijdelijk” weglaten. Met deze buslijn is het aanleggen van rails voor de nieuwe eindpunt van lijn 7 in “Nieuw Kralingen” met maar 800 veelal duurdere woningen niet nodig. Ondanks dat het een “autoluwe wijk” moet worden verwacht ik dat vele van de nieuwe bewoners in Nieuw Kralingen toch zeker één auto hebben en die ook moeten gebruiken voor hun boodschappen. Er staan voor deze nieuwe wijk geen winkels gepland dus moeten zij eventueel met de auto naar bijvoorbeeld naar de dichtstbijzijnde supermarkt op de Linker Rottekade of winkels aan de Crooswijkseweg.
Laat ik u wel vertellen dat ik een groot voorstander ben om ons tramnet flink uit te breiden of hier en daar te wijzigen. Maar dit mag niet ten kosten gaan van lijn 7 door oud Kralingen waar aan de route en omgeving **veel meer woningen** liggen dan aan de u voorgestelde nieuwe route naar Nieuw Kralingen met zijn **800 nieuwe woningen**.
De tram rijdt al meer dan 100 jaar door Oud Kralingen dus kan en moet volgens mij lijn 7 gewoon via Vlietlaan en Oudedijk naar Woudenstein blijven rijden. Trouwens, lijn 7 bij de halte Vlietlaan, stap je zins mensen heugenis al uit als je vanuit het centrum naar het Kralingsebos of strandbad gaat. Heus het word een ramp als lijn 7 niet meer door “Oud Kralingen” zou blijven rijden. Lijn 7 hoort namelijk bij oud Kralingen. Je dupeert er zo veel mee om het niet te doen. Zoals: seniorencomplexen, zorginstellingen, winkeliers, scholieren, studenten van de Erasmus Universiteit, Arboretum Trompenburg, voetbalvereniging Excelsior, diverse andere veldsportverenigingen en Stichting RoMeO. Deze lijn moet juist gekoesterd worden omdat er in de omgeving juist veel nieuwe woningen gebouwd gaan worden. Denk aan De Esch en omgeving Kralingse Zoom. Daarom zou het goed zijn om lijn 7 juist door te trekken naar de Kralingse Zoom om zo de metro te ontlasten. Nog een optie is om lijn 7 nu in 2025 **(als test)** door te laten rijden naar de Esch. Of is de RET soms bang dat dit een succes gaat worden?
De RET laat in het Oude Noorden geen tram (lijn 8) meer rijden over de Zaagmolenstraat omdat deze straat eigenlijk te smal is voor trams, auto's, scooters en fietsers en dus levensgevaarlijk. Ik kan deze beslissing heel goed begrijpen en sta er dan ook volledig achter.

- Maar dan moet lijn 7 ook uit de Crooswijksestraat en Pijperstraat gehaald worden. Die straten zijn ook smal, zo niet nog smaller en drukker dan de Zaagmolenstraat. Dus mijn advies is, laat lijn 7 via de **vrije baan** op de Boezemweg en Goudsesingel naar de Meent rijden. De **nieuwe ideale route voor lijn 7** zou volgens mij er zo uit kunnen zien: Start De Esch (tijdelijk) – Burgemeester Oudlaan – ‘s Gravenweg – Oudedijk – Vlietlaan – Goudse Rijweg – (linksaf) Boezemweg – Goudsesingel – Meent – Pompenburg – Weena – Rotterdam Centraal – Kruisplein – West Kruiskade – Middelandstraat – Vierambachtstraat – Mathenesserdijk – Marconiplein – Schiedamsedijk – Rotterdamsedijk – Broersvest – Station Schiedam Centrum – ‘s Gravenlandseweg – Burgemeester van Haarenlaan – Churchilweg – Van Dalsumlaan – Woudhoek (eindpunt)
- **Lijn 8 (oude 25)** Lijkt mij een goede route mits het eindpunt in Spangen bij het Spartastadion is. Een optie is misschien om deze tramlijn na het Spartastadion, in de toekomst door te trekken naar de nieuw geplande NS station Van Nellefabriek
 - **Lijn 11 (oude 21)** Deze “pieklijn” rijdt alleen overdag als aanvulling op lijn 1. Je zou deze lijn 11 helemaal kunnen laten vervallen als lijn 7 vanaf de Esch doorgetrokken gaat worden naar Woudhoek i.p.v. eindpunt Marconiplein. Eén van de vele voordelen is dat de bewoners in Schiedam-Woudhoek in de avonduren ook nog een tramverbinding hebben.
 - **Lijn 12 (oude lijn 12)** geen opmerkingen
 - **Lijn 15 (ofwel uw nieuwe lijn 7)** Zoals ik u reeds gemeld heb ben ik **vóór uitbreiding van ons tramnetwerk**. Ik zie deze lijn pas zitten als blijkt dat buslijn 38 (zie hieronder) een groot succes mocht worden naar Nieuw Kralingen. Ik stel dan ook de volgende route voor vanaf de Zaagmolenbrug rechtdoor de Linker Rottekade, Kerkhoflaan (halte begraafplaats Crooswijk), rechtsaf Rusthoflaan (halte begraafplaats / crematorium St. Laurentius), linksaf Nieuwe Crooswijkseweg, Bosdreef (halte evenemententerrein Kralingseplas), linksaf Ing. P. Kosterlaan, rechtsaf Rolf Hartkoornweg (eindpunt Stoomstichting Nederland). Dan ligt de pas vernieuwde rails in de Jonker Fransstraat er ook niet voor niets. Want de oude lijn 8 en eventueel lijn 7 rijden er dan niet meer. Ja toch! Niet dan?
 - **Buslijn 38** (tussen CS en Nieuw Kralingen??) Dit voorstel van de RET kan heel goed uitpakken. Deze buslijn kan namelijk heel belangrijk worden omdat de oude lijn 8 en eventueel lijn 7 niet meer in de omgeving van het Oude Noorden en Oud Crooswijk komt. De nieuwe route van bus 38 zou volgens mij vanaf de Zaagmolenbrug / Linker Rottekade naar Nieuw Kralingen zo kunnen zijn: Rechtsaf Crooswijksestraat, linksaf Crooswijkseweg (Begraafplaats / Crematorium St. Laurentius), linksaf Rusthoflaan, rechtsaf Kerkhoflaan (Begraafplaats Crooswijk), linksaf Boezemlaan (via een bussluis), rechtsaf Boezembocht (politie Rotterdam en Stoom Stichting Nederland), Rechtsaf Ingenieur P. Kosterlaan (Bedrijventerrein en woningen Nieuw Kralingen), Eindpunt Bosdreef/Pr. Beatrixlaan (te hoogte van het evenemententerrein Kralingseplas) Wel zou deze buslijn opgewaardeerd moeten worden van 2x per uur naar minimaal 3 a 4 x per uur en in de avonduren en in het weekend moeten rijden. Dat gebeurt nu niet. Mocht deze buslijn 38 een groot succes worden, dan pas kunt u altijd nog overwegen om een tramlijn

(15?) aan te leggen naar Nieuw Kralingen of zoals men in Crooswijk zegt, “Het Nieuwe Crooswijkerhout”.

- **Buslijn 40.** Ik vind het nog steeds een schande dat men in het weekend niet met het Openbaar Vervoer van de RET bij de Algemene Begraafplaats / Crematorium Hofwijck aan de Delftweg kan komen. Juist omdat er op zaterdag ook uitvaarten zijn. Laat deze bus ook in het weekend rijden. Desnoods 2x in het uur van 's morgens 9.00 uur tot 18.00 uur.
- **Buslijn 50** In de rapporten van de MRDH word bus 50 genoemd als vervanging voor tramlijn 7 door “Oud Kralingen”. Start Kralingse Zoom en eindpunt Melanchtonweg. De juiste route zou nog bekend gemaakt worden volgens de MRDH.
In september 2023 heeft Wethouder Karremans met vele oudere bewoners en hun rollators (o.a. met oud minister Korthals Altes) uit het Termaarhuis een proefrit gemaakt met een lijnbus in de omgeving van de 's-Gravenweg en Kralingse Zoom (Het beginpunt van deze nieuwe buslijn). Dit was geen succes.
Wist u dat in het Vervoerplan RET deze bus 50 helemaal niet voor komt. Ook voor de toekomst word hij niet genoemd. Gaat dit betekenen dat tramlijn 7 in Oud Kralingen blijft rijden? Dan staat iedereen in Oud Kralingen te juichen. Maar verdwijnt lijn 7 en komt er ook geen bus 50 dan zijn vele flink (Censuur)
- **Instappers.** Dan nog even over bladzijde 44 over het aantal “instappers” op een gemiddelde werkdag. Ik vind dit niet te vergelijken . Er zit nogal verschil in of er 9 x per uur of 2 x per uur gereden word op een lijn. Rij je vaker per uur, dan is de kans op meer instappers groter. Ja toch! Niet dan?

Dus ik adviseer of beter gezegd smeed u om het Openbaar Vervoer van de RET, in één na grootste stad van Nederland ons Rotterdam, niet verder af te breken door tram- of buslijnen op te heffen maar juist te zorgen dat we die gaan uitbreiden. **Want hoe krijg je een automobilist uit een auto?** Juist door goed fijnmazig openbaar vervoer aan te bieden. Er staat niet voor niets onder het stadswapen van Rotterdam “Sterker door Strijd”. Dus u “strijd” voor een “sterker” openbaar vervoer.

Daar kan en moet u als volksvertegenwoordiger voor zorgen. Ja toch! Niet dan?

Nog meer ideeën voor uitbreiding openbaar vervoer heb ik zeker, zoals:

- Lijn 4 vanaf de Molenlaan naar Metro Binnenhof
- Lijn 7 vanaf Metro Kralingsche Zoom via Oudedijk
- Lijn 8 vanaf Schiebroek via 110-morgen naar Hillegersberg
- Lijn 15?? vanaf Nieuw Kralingen naar Rotterdam CS of verder??
- Lijn ?? vanaf metro Kralingse Zoom via de geplande nieuwbouw (sportvelden bij het Kralingsebos) naar Metro Alexander
- Lijn ?? via de fly-over bij Franciscus Gasthuis naar RotterdamThe Hague Airport door naar Overschie (begraafplaats??)
- Lijn?? Via rails Stadhoudersweg naar Diergaarde Blijdorp / Overschie / Spaansepolder / Schiedam
- Metro B doortrekken van Nesseland via Zevenhuizen, Moerkapelle naar Zoetermeer

- Metro D doortrekken van Spijkenisse via Zuidland, Oudendoorn naar Hellevoetsluis of misschien zelfs Rockanje (strand?).

Met vriendelijke groet,

Mede namens:

Vele bewoners Seniorencomplex 't Hofje van Gerrit de Koker,

Seniorenraad Kralingen/Crooswijk,

DEZE NIEUWE TRAMLIJNEN VOEREN JOU IN DE TOEKOMST DOOR BRUSSEL!

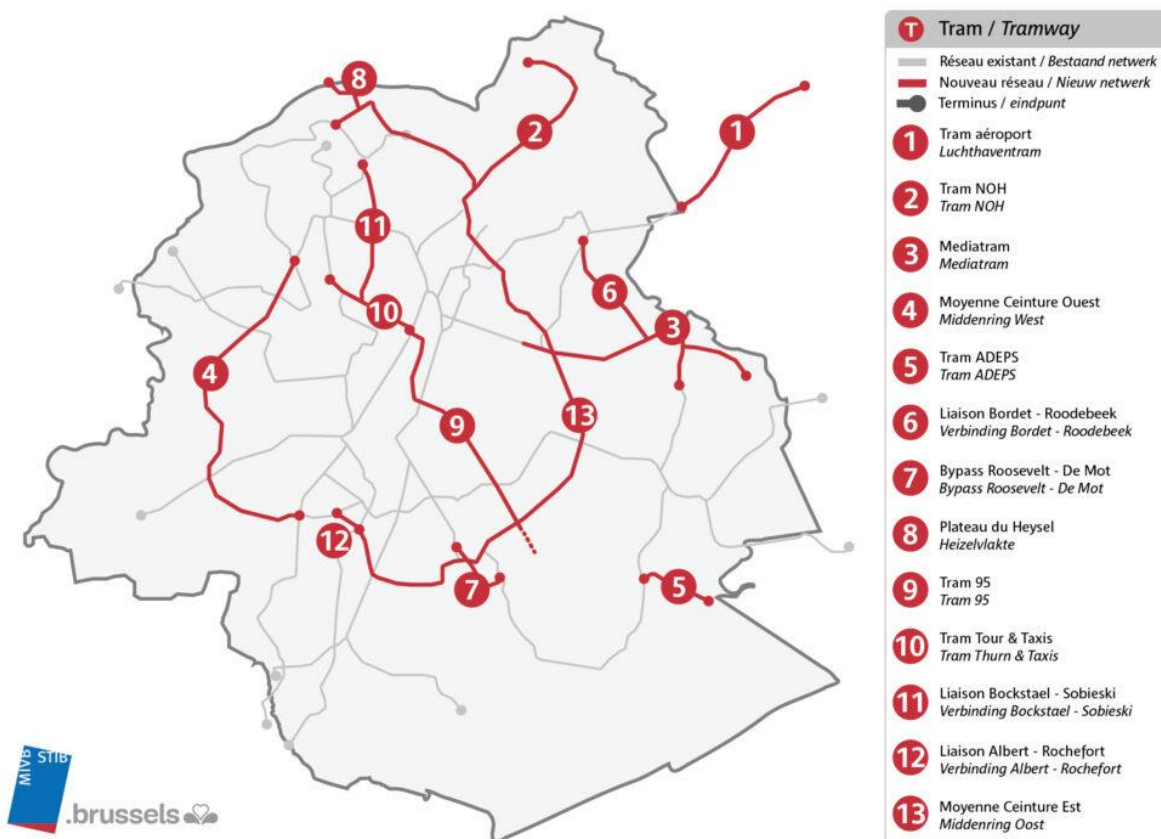
Op het net
januari 22, 2024

Met de tram naar Tour & Taxis, het Centraal Station of tot aan de luchthaven? Het tramplan van de MIVB voorziet de komende jaren in **13 grote projecten en 40 kilometer extra sporen**. In deze blogpost ontdek je welke nieuwe tramlijnen en verbindingen Brussel er tegen 2035 bijkrijgt en waar jij de tram zal kunnen nemen.

Het busplan is zo goed als uitgerold en zorgde voor een forse uitbreiding van het busnet. De nieuwe [metrolijn 3](#) is in aanbouw. Je kreeg er de afgelopen jaren ook al tram 8 en 9 bij. Maar daar stopt het niet, dankzij het zopas door de Brusselse regering goedgekeurde **tramplan**.

Terwijl de tram in de jaren '80 zo goed als dood en begraven was – in 1983 werd zelfs beslist het net op te doeken, maar door groot protest gebeurde dat gelukkig niet – bevestigt dit plan de prominente rol die de tram speelt in Brussel.

Welke 13 nieuwigheden mag je verwachten?



1. De luchthaventram

Het tramplan voorziet in een verbinding met de luchthaven. Die kan je vandaag al bereiken met de auto, bus en trein. Dankzij de verlenging van de lijn 62, in samenwerking met Vlaanderen, zal dat in de toekomst ook met de tram kunnen. Eens de lijn er is, vormt het

station **Bordet** (ook het eindpunt van de toekomstige metrolijn 3) een onmisbaar multimodaal knooppunt in dit deel van het Brussels gewest.

2. Tram 10 naar Neder-Over-Heembeek

De aanleg van deze tramlijn is in volle gang. Ze loopt van Rogier naar Neder-over-Heembeek (NoH) en biedt de inwoners van het noordoosten van Brussel een rechtstreekse verbinding met het stadscentrum. Het traject is 9,6 kilometer lang, loopt door 5 Brusselse gemeenten en telt 19 haltes. Tram 10 kan 1.800 passagiers per uur vervoeren. Je zal de tram **eind 2024** al kunnen nemen.

3. Mediatram

De Mediatram? Dat is een lijn die door het gloednieuwe “mediapark” aan de Reyerslaan zal lopen, waar de nieuwe gebouwen van de VRT en RTBF komen. Hij rijdt dan langs de Colonel Bourglaan, naast de E40, en krijgt **Kraainem** als terminus. De Mediatram zal grote polen in het oosten van de stad bedienen, zoals de zone Marcel Thiry, de campus van de UCL, het nieuwe ziekenhuis Saint-Luc,...

Er zijn ook grote veranderingen voor **Meiser**. Onder dit beruchte kruispunt komt een station, gevolgd door een verlenging van lijn 7 naar station Albert en uiteindelijk ook Wiels. Albert wordt meer dan ooit een overstapknooppunt voor het zuiden van Brussel.

4. Middenring West

Met de ontwikkeling van deze tramverbinding wil de MIVB anticiperen op de sterke ontwikkeling van het westen van Brussel. Het gaat in feite om de vertramming van een stuk van de buslijnen 49 en 53.

5. Verlenging tram 8 van Herrmann-Debroux tot ADEPS

Tram 8 zal op termijn verder rijden van Herrmann-Debroux tot de wijk van het Rood Klooster en het sportcentrum van **ADEPS**, de Waalse tegenhanger van Sport Vlaanderen (het voormalige Bloso).



Tram 8 tijdens de inauguratie van de lijn in 2018

6. Verlenging lijn 8 Roodebeek – Bordet

Lijn 8 krijgt ook een verlenging van Roodebeek tot Bordet, dat een echt overstapknooppunt wordt voor metro 3 en de luchthaventram.

7. Bypass Roosevelt – De Mot

Dankzij een bypass tussen de De Mot- en de Rooseveltlaan kunnen de tram die tussen Louise en Watermaal-Bosvoorde rijden heel wat tijd winnen. Bovendien kan de ingreep daar het tramnet ontlasten dat nu verzadigd is, met ook voordelen voor lijn 7. Het gaat onder meer om de Buyllaan en -kruispunt en de terminus Legrand. Dat levert ook winst op voor de lijnen 7, 25, 71 en 93. De bypass is voorzien voor 2028.

8. Heizelvlakte: Koning Boudewijn – Esplanade (toegang Parking C)

Deze verbinding linkt de eindpunten Koning Boudewijn (tram 9, metro 6) en Esplanade (tram 3) aan mekaar. Het doel is simpel: het aantal opties voor uitbating van de lijnen die er rijden vergroten. Dat deze buurt een grote aantrekkingspool is voor het gewest, met onder meer grote evenementen, speelt uiteraard een belangrijke rol.

Bedoeling is ook een halte te hebben aan **Parking C**, zodat automobilisten en snelle verbinding krijgen. Op langere termijn zou het netwerk uitgebreid worden naar het noorden van Brussel, langs de A12, in het kader van het [Brabantnet](#) van de Vlaamse overheid.

9. Tram 95

Als je zelf de huidige buslijn 95 neemt, dan heb je het ongetwijfeld al gemerkt: de bussen zitten soms overvol. Een tram zorgt voor veel meer plaats. De studie voor het tracé van deze nieuwe lijn loopt nog, maar zeker is dat het onze volgende **structurerende lijn** wordt. Hoe? In combinatie met de tram naar Tour & Taxis raak je van het noordwesten, zonder overstap, naar het zuidoosten van de stad. Met de lijn verdwijnt zo een ontbrekende schakel op ons tramnet.

10. Tram Tour & Taxis – Centraal Station

Deze plannen zijn al enkele jaren oud, maar worden nu concreet. Dankzij deze lijn zal je met de tram van het **Noordstation**, via station Belgica, naar Tour & Taxis kunnen sporen. In een tweede fase rijdt de tram verder door tot het Centraal Station, een groot overstapknooppunt met vele buslijnen, de metro en de trein, om uiteindelijk doorgetrokken te worden naar lijn 95.



11. Verbinding Bockstael-Sobieski

Dankzij een tramverbinding tussen Bockstael en Sobieski (en richting Parking C) zou het voorkeurstraject van de “**Sneltram A12**” mogelijk worden. Deze sneltram is een project van Vlaanderen dat een snelle tramverbinding voorziet tussen Willebroek, ten noorden van Brussel, en het Noordstation. Ook deze tram maakt deel uit van het Brabantnet.

12. Verbinding Albert – Rochefort

Deze verbinding is nodig om de Middenring West te kunnen realiseren. Ze vergemakkelijkt de passage van trams van het zuidoosten naar het westen van Brussel, zonder via het drukke stadscentrum te moeten passeren.

13. Middenring Oost

Tram 7, die vandaag het grootste deel van de Middenring Oost uitmaakt, is zo goed als verzadigd, vooral tussen Meiser en Dockx. De verwachting is dat dit enkel nog zal toenemen. Momenteel kunnen er niet meer trams rijden op deze lijn, tenzij de gemeenschappelijke stukken met lijnen 3 en 25 verdwijnen. Goed nieuws, want dat is voorzien in het tramplan, dankzij de komst van de Mediatram, de luchthaventram en tram 10 (NoH).

Nieuwe trams

Omvorming premetro op noordzuidas

Dankzij de omvorming van de **premetro** op de noordzuidas in een echte metrolijn komen er 21 trams van het grote type T4000 vrij die je zal kunnen nemen op andere lijnen. Daarbij komen de [nieuwe trams \(TNG\)](#) die [na grondige testen](#) in dienst werden genomen en waarvoor een nieuwe stelplaats wordt voorzien aan de Heizel.

150 kilometer sporen

Alles samen betekent dat op termijn 40 kilometer aan extra tramsporen, goed voor een volledig net van 150 kilometer. Dit tramplan heeft een duidelijke ambitie: het Brussels openbaar vervoer voor onze reizigers nog **efficiënter, duurzamer en aantrekkelijker** maken.

Een op de twee Brusselaars kiest openbaar

vervoer voor woon-werkverkeer

© BRUZZ

Vandaag 05.30u

48,4 procent van de werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikt de trein, tram of bus om naar het werk te pendelen. Dat blijkt uit de jongste mobiliteitsbarometer van HR-dienstengroep Acerta. Ook de fiets wint langzaam maar zeker aan belang.



Op het vlak van mobiliteit is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een buitenbeentje in vergelijking met de andere regio's en provincies. Zo is het **openbaar vervoer in de hoofdstad veel populairder** om naar het werk te pendelen dan elders in het land. 48,4 procent van de werknemers gebruikt in Brussel het openbaar vervoer tegenover het nationale gemiddelde van 8,5 procent. Bovendien wordt het openbaar vervoer ook stevast populairder in het Brusselse woon-werkverkeer: vijf jaar geleden ging het nog om 43,4 procent.

Nog meer winst is er voor de fiets: vijf jaar terug gebruikte 10,9 procent het stalen ros voor minstens een deel van het pendeltraject, vandaag is dat 18,7 procent. Dat heeft voor een deel te maken met het feit dat Brusselse werknemers gemiddeld slechts 13,5 kilometer van hun werk wonen terwijl het nationale gemiddelde op 20,8 kilometer ligt.

“Dat er een shift en een verdere diversifiëring van vervoersmodi aan de gang is, blijkt onder andere ook uit het feit dat de wegcode is herzien”, klinkt het bij Karolien Van Herpe, juridisch experte bij Acerta.

“Doordat steeds meer mensen een elektrische fiets kunnen leasen én het feit dat de wegcode steeds meer ruimte laat voor de fiets, verwachten we dat het aantal fietsende pendelaars alleen nog maar zal toenemen.” De 18,7 procent fietsende pendelaars in Brussel liggen voorlopig wel nog ver onder het nationale gemiddelde van 39,1 procent.

De grote verliezer in de nieuwste mobiliteitsbarometer is de auto. In vijf jaar tijd is zijn rol binnen het woon-werkverkeer in Brussel geslonken van 48 naar 42,6 procent.