



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES OVER DE STATIONS VAN HET PROJECT METRO LIJN 3 GEDEELTE NOORD

De Commissie hield op 12 december 2016 zitting en heeft toen dhr. Bart Timmermans van Beliris gehoord, alsook mevr. Catherine Fabry van het studiebureau BMN en dhr. Peter Windey van het architectenbureau Sweco Belgium, die een stand van zaken gaven van het project metro Noord.

De afdeling Actieve Modi van de Commissie, waarin de vertegenwoordigers van de voetgangers, de PBM's, de fietsers en de MIVB zetelen, kwam ook samen op 17 januari, 16 februari en 21 maart 2017; daar werden de vertegenwoordigers van Beliris en van het bureau BMN gehoord en werd dit advies voorbereid.

Op 27 maart 2017 keurde de Commissie het volgende advies unaniem goed, met uitzondering van de vertegenwoordigers van de MIVB die zich hebben onthouden aangezien ze betrokken partij zijn bij het project.

Vooreerst betreft de Commissie dat bepaalde grote projecten zoals dat van de metro Noord haar (veel) te laat worden voorgelegd, in een stadium waarin het niet langer mogelijk is belangrijke wijzigingen aan te brengen zonder de ontwikkeling van het project zelf op losse schroeven te zetten. Bovendien stelt de Commissie vast dat aangezien ze geen personen of organisaties mag oproepen, bepaalde instellingen niet zo vlug ingaan op uitnodigingen tot verschijnen, en de uitnodigingen zelfs afwijzen.

Gelet op het recente karakter van het project dringt de Commissie erop aan dat de toekomstige lijn van metro 3 Noord-Bordet, de stations en de inrichtingen die ermee verband houden, vanaf het begin beantwoorden aan de behoeften van alle gebruikers op middellange en lange termijn. Concreet houdt dat een hoge mate van toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit in, evenals een goede intermodaliteit, met name voor voetgangers en fietsers, en het anticiperen op demografische evoluties en mobiliteitsgedrag.

De Commissie herinnert eraan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap heeft geratificeerd en dat het sinds 8 december 2016 over een ordonnantie houdende de integratie van de dimensie handicap in het beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt. Het Brusselse regeerakkoord verduidelijkt dat alle nieuwe inrichtingen 100% toegankelijk moeten zijn (PBM). Het gewest heeft ook een "*Handiplan*" aangenomen, om rekening te houden met de handicapdimensie in alle beleidsdomeinen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het principe van "*Handistreaming*" omvat eveneens de betrokkenheid en medewerking van het middenveld bij en aan beleidsmaatregelen, waarbij het de bedoeling is de persoon met een handicap toegang te bieden tot de algemene dienstverlening bestemd voor de gehele bevolking.

De Commissie herinnert er eveneens aan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in 2016 ook een gendermainstreamingplan heeft aangenomen waarin wordt aanbevolen grote projecten vanuit gelijkkansenoogpunt grondig te onderzoeken.

De Commissie dringt erop aan dat het architecturale ontwerp van de stations een zo goed mogelijke toegankelijkheid waarborgt voor alle gebruikers, zowel binnen in de stations als in de omgeving ervan. Ze benadrukt de volgende elementen:

- **Een vlot traject van de bovengrond naar de perrons voor iedereen en voldoende liften met genoeg capaciteit en beschikbaarheid;**
- **Een zo klein mogelijke ruimte tussen de perrons en de metro's;**
- **Voldoende en goed gelokaliseerde parkeerplaatsen voor fietsers;**
- **Een kwaliteitsvolle bovengrondse inrichting en parkeerplaatsen voor personen met een handicap;**
- **Aandacht voor de uitrustingen en inrichtingen binnen in de stations;**
- **Specifieke aanbevelingen per station.**

Het traject van de bovengrond naar de perrons: roltrappen en liften

De geplande diepte voor het kunstwerk vereist specifieke maatregelen om een comfortabele toegang voor iedereen te garanderen. De Commissie vindt dat een dergelijk omvangrijk project voor de Noord-Zuid-mobiliteit in het gewest, dat op 789 miljoen euro is geraamd, ook investeringen vereist om een zo goed mogelijke toegankelijkheid te garanderen.

De Commissie heeft de toegangsmogelijkheden bestudeerd tussen de bovengrond en de perrons, die op een diepte van ongeveer 25 meter liggen.

De reizigers moeten bij voorkeur via roltrappen toegang krijgen tot de perrons; het traject tussen de bovengrond en het perron duurt twee à drie minuten. Er zijn één à twee toegangen van de bovengrond naar de tussenverdieping gepland, en vervolgens twee à drie opeenvolgende roltrappen tussen de tussenverdieping en elk perron. In het station Kruidtuin (diepte 24 meter) duurt het traject 2,5 minuten.

Voor personen met beperkte mobiliteit is er een lift per perron gepland tot aan de tussenverdieping, en vervolgens een andere lift van de tussenverdieping naar de bovengrond, behalve in de stations Vrede, Verboeckhoven en Lince, waar er per perron een lift vanaf de bovengrond beschikbaar zal zijn. De lift doet er na het sluiten van de deuren - dus zonder de wachttijd mee te tellen - 15 seconden over om van de tussenverdieping naar het perron af te dalen. De afmetingen van de binnenkant van de liften zijn 1m10x2m30, ofwel 2,53 m², wat plaats biedt aan twee rolstoelen of 9 personen (met 3,5 personen per m²), of twee fietsen.

Er zijn meerdere trapdelen van ongeveer 30 treden gepland langsheen de roltrappen. Zo zullen er in het station Liedts 131 treden zijn van de bovengrond naar het perron.

Er is ook een lift per perron gepland voor de eerstehulpdiensten, waar het publiek geen gebruik van kan maken.

De Commissie betreurt het gebrek aan informatie over de passagiersstromen die van de roltrappen en liften zullen gebruik maken. De Commissie stelt voor de software te testen die door het studie bureau wordt gebruikt om modellen op te stellen van de bewegingen via roltrap en lift in een diep station van het Brusselse net (Kruidtuin bijvoorbeeld) en de resultaten van de software te vergelijken met een observatie op het terrein (met inbegrip van de gemiddelde wachttijd voor de lift) om zich ervan te vergewissen dat deze software correct is geparametriseerd. Deze test zou moeten worden uitgevoerd voor de start van de effectenstudie.

Personen met een beperkte mobiliteit maken een derde van de bevolking uit: een persoon is beperkt in zijn mobiliteit wanneer hij of zij in zijn of haar beweging wordt belemmerd wegens zijn/haar lengte, toestand, leeftijd, permanente of tijdelijke handicap alsook wegens toestellen of instrumenten waarop hij/zij een beroep moet doen om zich te verplaatsen.

Gelet op de diepte van de stations, zullen fietsers die de metro op willen met de fiets, ook de voorkeur geven aan de liften in plaats van de trappen.

Bovendien zal het snellere parcours met de lift andere gebruikers ook aanzetten tot het gebruik van die liften. Dat zal ook het geval zijn bij een onderhoud of defect van de roltrappen.

Bijgevolg vreest de Commissie dat de capaciteit van de liften ontoereikend is en ze vraagt dit na te gaan aan de hand van meer verfijnde studies van de stromen van de verschillende gebruikers en hun doorlooptijd.

Naast de kwestie van de capaciteit kunnen de liften in onderhoud of defect zijn. Hoe kan dan de toegankelijkheid worden verzekerd met slechts een lift per perron? De Commissie vraagt de uitbater om te voorzien in een ambitieus onderhoudscontract voor - in de eerste plaats - de liften en ook voor de roltrappen, om interventies op zeer korte tijd mogelijk te maken om te vermijden dat stations gedurende meerdere dagen ontoegankelijk zijn zoals dat vandaag soms het geval is op het Brusselse net. Ze beveelt aan lering te trekken uit de internationale goede praktijken ter zake (bijvoorbeeld steden als Londen, Parijs of Hong Kong, waar de liften en roltrappen in hoge mate beschikbaar zijn).

Onder voorbehoud van meer informatie vraagt de Commissie te voorzien in twee liften per perron, indien mogelijk met één lift die rechtstreeks naar de bovengrond voert. Een mogelijkheid zou zijn de liften die momenteel exclusief aan de eerstehulpdiensten zijn voorbehouden voor het publiek toegankelijk te maken. Dat veronderstelt een reeks aanpassingen: toegangscontrole, breedte van de gangen aan het station Colignon.

Ten slotte betreurt de Commissie de locatie van sommige liftkooien tegenover de ingang van stations of langs weerszijden van de tussenverdieping, terwijl de personen die er gebruik van maken nu net de meeste verplaatsingsproblemen ondervinden (rolstoelen, koffers, kinderwagens,...). Voor de stations Bordet en Colignon in het bijzonder is het traject met twee liften via de tussenverdieping en vervolgens de toegang in het midden van het perron (locatie van wagens voor PBM's) bijzonder ongunstig voor personen met een beperkte mobiliteit. De Commissie vraagt de locatie van de liften van deze stations te herzien om de trajecten te vergemakkelijken.

De ruimte tussen de perrons en de voertuigen

De Commissie vraagt dat de ruimte tussen de stationsperrons en de metrostellen ("mind the gap ") zodanig is dat de toegankelijkheid optimaal is, voornamelijk dat personen in een rolstoel zonder hulp de metro op kunnen, wat ook de toegankelijkheid van alle personen met beperkte mobiliteit mogelijk maakt. **De Commissie vraagt om zo veel mogelijk te streven naar een afwezigheid van horizontale en verticale ruimte tussen het perron en het metrostel en zich daarvoor te laten inspireren op de beste buitenlandse voorbeelden.**

De Commissie vraagt rekening te houden met de lopende toegankelijkheidsstudie van de MIVB en dringt aan op het belang van een goede coördinatie van de betrokken spelers (MIVB, Beliris Brussel Mobiliteit) om hierin te slagen. De Commissie vraagt dus dat een certificator gedurende de hele duur van het project de naleving van deze waarden garandeert, tot aan de ingebruikneming van de metro.

Fietsparkeergelegenheid

De Commissie vindt dat de fietsparkeergelegenheid in of in de omgeving van de nieuwe metrostations ontoereikend is. Voor het station Colignon (gemeentehuis van Schaarbeek) zijn er bijvoorbeeld slechts 10 plaatsen gepland in de Verwéestraat.

De Commissie vraagt de parkeercapaciteit voor fietsen te verhogen op grond van de populariteit van de stations en van de verwachte stijging van het aantal fietsers tegen 2025 en 2050. De Commissie vraagt ook rekening te houden met het soort fietsen: meer elektrische fietsen vereisen beveiligde parkeergelegenheid, meer bakfietsen of fietsen met een aanhangwagen vereisen meer ruimte. Er zijn verschillende locaties mogelijk voor de parkeergelegenheid: bovengronds in de openbare ruimte, in de stations, in andere gebouwen in de omgeving - in die laatste gevallen moeten er engagementen worden aangegaan betreffende de uitbating, bijvoorbeeld door het Parkeeragentschap. Voortaan moet er beveiligde en toegankelijke parkeergelegenheid voor fietsen in het station worden gepland.

De Commissie apprecieert het dat er wordt voorzien in beveiligde parkeergelegenheid aan het station Bordet en vraagt dat dat ook het geval zou zijn in de andere stations. Het is belangrijk deze parkeergelegenheid te plannen vanaf het begin van de projecten om conflicten te vermijden tussen gebruikers die zich bijvoorbeeld kunnen voordoen bij het plaatsen van fietsboxen op de voetgangersdoorgangen.

Om de vraag correct in te schatten en concreet de mogelijkheden voor fietsparkeergelegenheid station per station te onderzoeken, beveelt de Commissie de uitvoering aan van de studie "masterplan fietsparkeergelegenheid" in samenwerking met Beliris, het Parkeeragentschap, de MIVB en de fietsersverenigingen. De Commissie vermeldt de mogelijkheid om beveiligde parkeergelegenheid te creëren in stations met behulp van bewoners of werknemers in de wijk; dat zou vanzelfsprekend het voorwerp moeten uitmaken van een sociaaleconomische evaluatie.

Ten slotte, vraagt de Commissie **op de plannen de hoeveelheid en het type fietsparkeergelegenheid aan te geven, alsook de zones die voor parkeergelegenheid zijn gepland (open parkings, bij voorkeur overdekt, en beveiligde parkeergelegenheid, tegen 2025 en 2050) en om te controleren of er geen conflict optreedt tussen de voornaamste voetgangers- en fietswegen.**

De Commissie ondersteunt de plaatsing van Villo-stations maar vraagt het deelfietssysteem niet te vermengen met de parkeergelegenheid van privéfietsen.

De bovengrondse inrichtingen en de toegankelijkheid van de stations

Inzake de bovengrondse inrichting **zijn de belangrijkste elementen in dit stadium die welke de toegankelijkheid van het station zouden bepalen**, zoals de plaatsing van de toegangen, de luchtkokers en de rookafvoer¹, de plaatsing en de toegankelijkheid van de bus- en/of tramhaltes van het openbaar vervoernetwerk en van de haltes voor vervangbussen (die rijden telkens het metroverkeer is onderbroken).

De Commissie signaleert dat de huidige plannen voor de inrichting van de bovengrondse ruimtes ter hoogte van de locatie van de toekomstige stations niet per noodzakelijkerwijs zullen overeenstemmen met de evoluties inzake mobiliteit die zich zullen voordoen tegen 2025, wanneer de bouw van de stations is gepland (bevolkingsgroei, wijziging van de modale aandelen, verkeersplannen, technologische evoluties) en ze op dat moment dus zullen moeten worden herzien. De Commissie dringt aan op een kwalitatieve inrichting van de bovengrondse installaties en ruimtes, met het oog op een optimale integratie van de stations in de onmiddellijke omgeving en het bredere stedelijke weefsel. In die zin dringt ze aan op een nauwe samenwerking van bij aanvang met de bevoegde diensten (met name Brussel Stedelijke Ontwikkeling en de bouwmeester - de bMa).

M.b.t. de bovengrondse inrichtingen wijst de Commissie op de omvang van de voetgangersstromen die de metrostations genereren en vraagt de ruimtes voor de metro-ingangen voor voetgangers zo goed mogelijk te verzorgen, aangezien ze er massaal aanwezig zullen zijn en/of zullen wachten.

De Commissie dringt ook aan op de noodzaak om te voorzien in ten minste twee parkeerplaatsen voor personen met een handicap dicht bij de ingang van elk station (bovenop die welke gepland zijn voor individuele aanvragen).

M.b.t. de intermodaliteit legt de Commissie in de eerste plaats de nadruk op de intermodaliteit tussen de metro en het tram- en busnet en vraagt ze snel het nieuwe bus-/tramaanbod op te stellen om de aansluitingen tussen de verschillende types openbaar vervoer zo vlot mogelijk te doen verlopen in de nieuwe inrichtingen. In het bijzonder aan Verboeckhoven is het station niet optimaal aangepast voor de aansluitingen.

De Commissie dringt ook aan op het belang van een P&R aan Bordet en om dit project zo goed mogelijk te doen aansluiten op dat van het metrostation, kwestie van zo goed mogelijke aansluitingen mogelijk te maken.

¹ De rookafvoer is omgeven door een laag scheidingsmuurtje van een meter hoog.

Het behoud van een gedeelte van de rails van tram 55 is gepland om te zorgen voor een betere exploitatie van de tramlijnen naar de stelplaats van Haren. De Commissie vraagt een evenwicht te zoeken tussen de robuustheid van het MIVB-net (en de toegangswegen tot de belangrijke stelplaats van Haren) en de fietsbaarheid van de weg (de rails maken bepaalde wegen, die zich wegens hun vlakheid nochtans uitzonderlijk goed lenen tot fietsen, onfietsbaar; bv. de Helmetsesteenweg). De Commissie suggereert de rails pas weg te nemen wanneer een tweede toegangsweg tot de stelplaats zal worden gerealiseerd.

Inzake de toegankelijkheid van PBM's tot de weg, herinnert de Commissie aan het belang van het volgen van de voorschriften van het Cahier voetgangerstoegankelijkheid van Brussel Mobiliteit. Om zich te wapenen tegen moeilijkheden bij de uitvoering van de werkzaamheden, dringt de Commissie erop aan dat de uitvoeringsplannen voorzien in:

- modeldoorsnedes ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen die duidelijk vermelden dat die laatste gelijkvloers moeten zijn;
- het plaatsen van de straatkolken die niet ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen mogen liggen;
- het plaatsen van de podotactiele tegels (noppentegels, geleidingstegels, informerende tegels), overal waar ze noodzakelijk blijken in het project;
- de plaats van de parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een handicap.

De uitrusting en de inrichting van de stations

De Commissie beveelt met aandrang aan dat de inrichting en uitrusting van de stations worden onderzocht rekening houdend met de genderkwestie. Onveiligheid of een onveiligheidsgevoel, waar vrouwen vaker last van hebben, kunnen het gebruik dat ze maken van het openbaar vervoer sterk beïnvloeden alsook hun manier om gebruik te maken van de openbare ruimte in het algemeen. De geplande diepte van de stations van de metro Noord zou de veiligheid of het onveiligheidsgevoel kunnen verhogen (meer tijd die wordt doorgebracht in het station tussen de bovengrond en de perrons, minder sociale controle mogelijk dan in kleinere stations, enz.).

M.b.t. de genderkwestie is een gendermainstreamingplan opgesteld dat door de regering werd goedgekeurd en het moet dus vanaf de aanvang dienen bij de denkoefening aangaande de inrichting en uitrusting van stations, maar ook voor alle pragmatische aspecten ervan: verlichting, zichtbaarheid, toegangen, plaats van de loketten en handelszaken, plaats van de toiletten...

De Commissie beveelt een **specifieke raadpleging aan om na te gaan in welke mate rekening wordt gehouden met gender in de voorgestelde plannen.**

Vanaf vandaag dringt de Commissie erop aan dat de **toiletten op de plannen voor het publiek toegankelijk worden gemaakt** en ook conform zijn met de voorschriften uit de gids voor hulp bij het ontwerpen van een toegankelijk gebouw, om te verzekeren dat iedereen er toegang toe heeft (inclusief PBM's). Dat veronderstelt dat de toiletten niet in de technische lokalen worden geplaatst.

De Commissie dringt er ook op aan dat de volgende aanbevelingen met het oog op **een goede toegankelijkheid voor iedereen zouden worden nageleefd**:

- een podotactiel teken om de ingang van het metrostation aan te geven;
- automatische toegangsdeuren aan de stationsingangen;
- een continue en kwaliteitsvolle visuele, podotactiele en geluidsbewegwijzering vanaf de ingang van de stations tot in de voertuigen (beveiliging van de perrons met noppentegels (zoals aan Schuman); bewegwijzering van de trappen (visueel en met podotactiele elementen);
- twee PBM-sassen voor de toegangscontrole;
- een dubbele informatie in real time over de doorkomst van de metrotoestellen: visuele informatie en audiosysteem voor blinden en slechtzienden;
- rustpunten in de stations en in hun omgeving, en steunzitjes voor personen die willen zitten maar moeite hebben met gaan zitten of opstaan;
- noodoproep terminals die voor iedereen beschikbaar zijn, op elk niveau van het station;
- loketten die voor iedereen toegankelijk zijn (PBM's inbegrepen);
- geschikte leuning aan de trappen;
- fietsbeugels op het trottoir die met de blindenstok kunnen worden waargenomen door er een horizontale stang van maximaal 30 cm boven de grond aan toe te voegen.

De Commissie vraagt dat de trappen die naar de perrons leiden systematisch zouden worden uitgerust met kwaliteitsvolle fietsgoten (zoals die van de centrale gang van het Noordstation) zodat fietsen met hun fiets tot aan het perron raken.

De bouwplaatsen

De Commissie vraagt dat goed wordt onderzocht hoe de overlast door het wegvoeren van de aarde/het puin van de bouwplaats door vrachtwagens en hun afgelegde kilometers in het gewest kunnen worden beperkt; een onderzoek dat rekening moet houden met alternatieve transportmogelijkheden (spoor, waterwegen). De Commissie vraagt bovendien dat deze overwegingen in de bestekken voor deze bouwplaatsen zouden worden opgenomen als selectie- en gunningscriteria voor de overheidsopdracht(en);

Deze criteria zullen moeten worden geëvalueerd op basis van de offertes van de kandidaat-inschrijvers m.b.t.:

- vermindering van de luchtvervuiling;
- vermindering van de overlast voor de buurtbewoners;
- vermindering van het aantal afgelegde kilometers;
- organisatie van de logistiek van de bouwplaatsen vanuit het oogpunt van doeltreffendheid en duurzaamheid;
- ontwikkeling van alternatieve en/of innoverende oplossingen inzake duurzaamheid van de transportmodi.
- enz.

Ten slotte moet de samenwerking tussen de opdrachtgever, Beliris, de Haven van Brussel en diens transportexpert worden voortgezet.

De Commissie dringt aan op het belang van het behoud van de continuïteit van het voetgangers, fiets- en PBM-verkeer tijdens de bouwplaatsen.

Extra opmerkingen betreffende specifieke stations

Station Liedts:

- De fietsbare verbinding tussen de Brabantstraat en de Gallaitstraat vergemakkelijken door de conflicten tussen fietsers en voetgangers ter hoogte van de zone tussen de twee metro-ingangen zo klein mogelijk te maken.

Station Colignon:

- Op het plein tussen de Verhas- en Verwéestraat de plaatsing herzien van de rookafvoer en van het Villo-station om de voetgangersweg vrij te maken en plaats te bieden aan de terrassen (groot aantal want op het zuiden gericht).

Station Verboeckhoven:

- Beschikken over een onderhoudscontract dat voorziet in snelle interventies voor het herstellen van de lift boven aan de toekomstige oversteek in de mate dat deze oversteek, eens de lift in panne valt, niet langer toegankelijk zou zijn wegens de aanwezigheid van een ezelstrap om er te raken die de sterke stijging compenseert.

Station Riga:

- Voorzien in de mogelijkheid een beveiligde fietsparkeerplaats in het station te installeren.
- Fietsparkeergelegenheid toevoegen aan de kant van de Helmetsesteenweg.

Station Linde:

- Nadenken over het statuut van de zone voor de ingang van het station: gedeelde ruimte voor voetgangers en fietsers (D10). Dit soort zone is niet geschikt voor langere stroken want dat is een stressfactor voor bepaalde personen en conflicten tussen fietsers en voetgangers wanneer de dichtheid van een van de twee modi (of van de twee tegelijk) te hoog is. In een dergelijke situatie kunnen duidelijk onderscheiden ruimtes tussen voetgangers en fietsers de slimmere oplossing blijken.

Station Vrede:

- De locatie van de fietsparking wijzigen om de onderhoudswerken en de schoonmaak van de ramen van het station te vergemakkelijken.
- De voetgangersoversteekplaats verplaatsen opdat ze recht tegenover het station komt te liggen.

Bordet:

- Voorzien in een grote beveiligde fietsparkeerplaats voor fietsers (plaats met veel aansluitingen want eerste station op de lijn vanaf de Noordrand van Brussel).
- Een beveiligd kwaliteitsvol alternatief voorstellen ter vervanging van de laatste stuk weg waar je vandaag langs de Haachtsesteenweg tot Bordet kan fietsen langs de sporen van lijn 26 en dat verdwijnt ten gevolge van de bouw van het metrostation.
- Toezien op de continuïteit tussen de voorgestelde bovengrondse inrichtingen in het kader van dit project en de projecten voor afgescheiden fietspaden op Jules Bordet alsook met de fiets-voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het kruispunt tussen Jules Bordet en Leopold III (kant ING).