



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES
OVER DE EFFECTENSTUDIE EN DE VERGUNNINGSAANVRAGEN IN
VERBAND MET DE TWEDE FASE VAN HET METRO 3-PROJECT**

Aanvrager	Advies op eigen initiatief naar aanleiding van het openbaar onderzoek van de effectenstudie en de vergunningsaanvragen in verband met de tweede fase van het Metro 3-project voor de bouw van een tunnel van 4,5 km lang, zeven stations en een stelplaats voor het rangeren en onderhoud van metro's in Haren.
Aanvraag ontvangen op	/
Uiteenzettingen	14.03.2022: Bart TIMMERMANS, Beliris, Anne COLLARD, MIVB, public affairs, Christophe CORMAN, MIVB, project manager M3 Bordet-Noord, ARIES, Gilles LEDENT, CEO Aries en David DE BORMAN, Aries, directeur, Morgan LAITAT, BMN verantwoordelijke STATIONS
Overgemaakte documenten	Presentaties van 14.03.2022, links naar de websites metro3.be/nl en openpermits.brussels
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	28.03.2022

De Commissie ondersteunt de investering in het openbaar vervoer. Het advies bevat cruciale aandachtspunten om de politieke beslissingen te leiden.

Het advies wordt goedgekeurd, met uitzondering van de MIVB die zich onthoudt krachtens art. 5 van het besluit tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (19.10.2000): "Geen enkel lid mag beslissen over onderwerpen waarin hij een rechtstreeks belang heeft, hetzij persoonlijk, hetzij als zaakgelastigde."

Dhr. Cerexhe, een van de vertegenwoordigers van de Conferentie van Burgemeesters, verzet zich tegen het advies en hoopt dat er tijd wordt vrijgemaakt om dit grondiger uit te spitten.

De vertegenwoordigers van Brupartners en van het Parkeeragentschap onthouden zich omdat ze niet genoeg tijd hadden om de aanvraag te bekijken.

De vertegenwoordigers van De Lijn en TTB onthouden zich over het advies.

Inhoudsopgave

LES PROCÉDURES D'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DE DEMANDE D'AVIS	2
LES COÛTS, LE FINANCEMENT, L'ENTRETIEN ET LES ÉCHÉANCES	2
LE REPORT MODAL, DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN ET FRÉQUENTATION DE LA LIGNE 3.....	4
LE BILAN CARBONE DE LA LIGNE 3.....	7
LES STATIONS ET LES AMÉNAGEMENT DES ABORDS	7
LE CHANTIER : PERTURBATIONS EN SURFACE.....	12
LE CHANTIER : ÉVACUATION DES TERRES & APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX	13

DE PROCEDURES INZAKE HET OPENBAAR ONDERZOEK EN HET VERZOEK OM ADVIES

Terwijl de Commissie sinds 2009 vraagt beter te worden ingelicht en betrokken te worden bij het Metro 3-project betreurt ze het feit dat de regering geen beroep heeft gedaan op haar betreffende het belangrijkste mobiliteitsproject in de geschiedenis van het gewest en dat ze haar standpunt moet bekendmaken via een advies op eigen initiatief, en bovendien binnen een zeer kort tijdsbestek.

De Commissie vindt dat de duur van het openbaar onderzoek ontoereikend is om zowel haar als de Brusselaars de kans te bieden de vergunningsaanvraag en de effectenstudie te raadplegen en te analyseren. De dossiers inzake de vergunningsaanvraag en de effectenstudie zijn net als het project omvangrijk, met 7.000 pagina's waarvan 595 pagina's enkel voor de niet-technische samenvatting. De verklaring van afsluiting van de effectenstudie dateert van 28 juli 2021, ofwel 7 maanden voor het begin van het openbaar onderzoek en bijna 8 maanden voor de presentatie van Beliris. Het boek II: "Tunnel" was niet beschikbaar op de website metro3.be tot aan de vergadering van de Commissie van 14 maart 2022. De verwijzing naar de website openpermits kwam er pas tijdens het openbaar onderzoek. Andere belangrijke dossiers (bijvoorbeeld de wijziging van de GBP Heizel) werden tegelijkertijd ter raadpleging aan de bevolking voorgelegd.

De Commissie betreurt het feit dat de regering de duur van het openbaar onderzoek niet heeft verlengd, wat ze wel deed voor het RVA Zuid (1.889 pagina's) of het Good Move-plan (939 pagina's). De Commissie vindt dat het beperken van de duur van het openbaar onderzoek tot het strikt wettelijke minimum niet in overeenstemming is met het engagement dat de regering aangaat in haar algemene beleidsverklaring (p.108): *"In de meeste bevoegdheidsdomeinen, voor de goedkeuring van grote inrichtings- en mobiliteitsprojecten en afgezien van de verplichte overlegregels zal de Regering er de voorkeur aan geven om het overleg met en de participatie van de betrokken inwoners en belanghebbende partijen te laten plaatsvinden in een vroeg stadium."*

Het secretariaat van de Commissie heeft de leden voorgesteld een advies uit te brengen in het kader van het openbaar onderzoek opdat dit meer gewicht heeft; daarom waren de termijnen zeer kort (6 werkdagen tussen de presentatie van Beliris en de zaakgelastigde van Aries en de verzending van de opmerkingen voor het ontwerp van advies). De Commissie vindt dat ze niet voldoende tijd heeft gehad om het dossier te analyseren.

Gelet op de omvang, de complexiteit en de kostprijs van het project vraagt de Commissie aan de regering de duur van het openbaar onderzoek te verlengen tot september 2022 en ze vraagt eveneens haar om een officieel advies te verzoeken dat dit advies aanvult en verder uitwerkt, want dit werd met grote spoed opgesteld zonder dat de leden het dossier ten volle konden doornemen.

DE KOSTPRIJS, DE FINANCIERING, HET ONDERHOUD EN DE TERMIJNEN

De Commissie betreurt de afwezigheid van financiële elementen in de conclusies van de effectenstudie. Op verzoek van de leden werd een punt over de kostprijs en de financiering van de lijn expliciet op de agenda geplaatst van de informatievergadering van de Commissie van 14.03.2022. Nochtans hebben noch de MIVB noch Beliris een presentatie voorbereid, noch hebben ze geantwoord op de vragen die de leden hadden gesteld. Een dergelijke situatie doet afbreuk aan de goede werking van de Commissie en de transparantie van de debatten over het bestudeerde onderwerp.

De Commissie had met name vragen over de verdeling van het budget over de aanleg van de metrolijn op het gedeelte Albert - Noordstation en de uitbreiding van de metro naar Bordet.

De Commissie betreurt het feit dat noch Beliris noch de MIVB uitleg heeft verstrekt over de stijging van de kostprijs. Men antwoordde dat men moest uitgaan van 2,2 en niet 2,3 miljard (zoals onlangs werd gemeld aan de pers door de gewestelijke mobiliteitsminister), maar dat blijft bijna een detail in vergelijking met de stijging sinds het laatste bedrag dat aan de Commissie werd voorgesteld door de MIVB en Beliris, namelijk 1,66 miljard (zitting van 27.11.2017). De Commissie kan dit gebrek aan transparantie enkel betreuren.

Betreffende het bestaande gedeelte Albert - Noordstation vraagt de Commissie zich af of het nieuwe bedrag van 2,3 miljard het volgende omvat:

- alle posten, met inbegrip van de aanpassing van de perrons, de aankoop van de metrostellen, de signalisatie- en surveillance-uitrustingen, enz.;
- de bouw van een dubbele eindhalte in Albert (voor de trams 4 en 7) zoals gevraagd door de gemeente Ukkel;
- de huidige problemen met het ondersteken van het Zuidpaleis.

De Commissie is bezorgd over de stijging van de totale kostprijs van metro 3 (uitbreiding Noord en as Albert-Noord). Na de aankondiging van het project in 2009 verdubbelde de oorspronkelijke kostprijs (850 miljard) na tien jaar tot 1,66 miljard in 2019 en verdriedubbelde daarna tot 2,3 miljard in februari 2022¹.

De Commissie zegt dat meerdere metroprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het buitenland grote en zelfs zeer grote meerkosten met zich meebrachten. Bovendien zullen de prijsstijgingen van materialen en energie, samen met de zeer waarschijnlijke stijging van de rentevoeten, de bouwkosten voor de metro nog opdrijven. De Commissie denkt dat 15% van het totale budget² dat werd geraamd voor onvoorziene gebeurtenissen in het kader van de aanleg van de tunnel naar Bordet in deze context ontoereikend is.

Het project voorziet in stationinfrastructuur van in totaal meer dan 70.000 m², een tunnel van 4,5 km en een stelplaats in Bordet (100.000 m²). Vandaag besteden het Gewest en de federale staat al zeer grote bedragen - die steeds moeilijker vrij te maken zijn - om de vele infrastructuur die in het verleden werd gebouwd te renoveren en te onderhouden, zoals de autotunnels, de (pre)metrotunnels en -stations, de treinstations en -infrastructuur. De Commissie maakt zich bijgevolg zorgen over het feit dat er geen raming bestaat van de middelen voor het onderhoud en de veiligheid van de nieuwe infrastructuur. Deze financieringsproblemen riskeren nog urgenter te worden in de toekomst omdat deze financieringsbehoeften in concurrentie zouden kunnen treden met de noodzakelijke financiering van andere uitdagingen waarmee het BHG te maken heeft, op het vlak van energie, leefmilieu, economie, sociale zaken...

De Commissie vindt bovendien dat de kostprijs van het project niet in verhouding staat tot de belangrijkste mobiliteitsdoelstelling, namelijk het verminderen van de autodruk. De vermindering van het autoverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veroorzaakt door de metrolijn wordt immers geraamd op een vermindering van 0,61% van de voertuigkilometers.

De Commissie zegt dat zelfs als de hele Beliris-dotatie naar het metroproject zou gaan - wat in het nadeel zou zijn van de vele andere projecten gesteund door Beliris, met name op het vlak van mobiliteit - de financiering van het project ondanks alles besparingen in andere domeinen met zich zou meebrengen. De gewestelijke minister voor Financiën en Begroting vestigde de aandacht op het volgende: *'De Beliris-dotatie van 125 euro per jaar zou volgens hem [Sven Gatz] in zijn geheel aan de metro moeten worden besteed. "Zelfs dan zou het nog moeilijk zijn sommige uitgaven rond te krijgen. Het saldo zou in de gewone uitgaven moeten worden opgenomen en men zal ergens anders moeten besparen", waarschuwt hij.'* (L'Écho, 23 januari 2022).

De Commissie merkt op dat de schuldgraad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de hoogste is van alle deelstaten: 280% van de inkomsten³. Volgens het Rekenhof bedraagt de rechtstreekse schuld van het Gewest 7,6 miljard euro; deze verhoogde met 73% tussen 2018 en 2020 en zou tot 8,6 miljard euro stijgen tegen eind 2022.

De Commissie vraagt aan de regering alvorens een beslissing te nemen, zowel de kostprijs van dit project en zijn financiering op te helderen, rekening houdend met de vele andere gewestelijke prioriteiten en wetende dat de investering buiten budget van 500 miljoen per jaar onhoudbaar is, en zeker als deze nog stijgt.

¹ Persconferentie van de overheid en van Beliris op 16 februari 2022.

² Bedrag genoemd door Cédric Bossut in de uitzending "Déclic" op La Première (RTBf) op 17.02.2022.

³ Zie het laatste jaarverslag van de Nationale Bank: <https://www.nbb.be/nl/publicaties-en-onderzoek/jaarverslagen>

De keuze tussen dit project en de andere mobiliteitsprojecten, alsook met betrekking tot andere gewestelijke beleidsprioriteiten (bijvoorbeeld de massale isolatie van woningen in de context van de sociale en energiecrisis of de renovatie van sociale woningen), valt ontegensprekelijk onder de politieke verantwoordelijkheid van de regering. De Commissie zegt dat elke budgetoverschrijding zal worden betaald door de Brusselaars en niet door het federale niveau (Beliris).

Het einde van de werken, oorspronkelijk gepland in 2018, werd uitgesteld naar 2022, vervolgens naar 2028 en nu naar 2032. De starheid en het gebrek aan veerkracht van dit soort grote projecten roept vragen op aangaande hun relevantie in de huidige onzekere overgangperiode op onder meer milieu-, economisch, sociaal en geopolitiek vlak. Dat wil ook zeggen dat gedurende ten minste 25 jaar - tussen de beslissing om van wal te steken met het project en de eventuele ingebruikneming, het transportaanbod op de beoogde as niet substantieel zal verbeterd zijn.

Om al deze redenen betwijfelt de Commissie of het Metro 3-project financieel draaglijk is voor het gewest en ze vindt het relevant de kostprijs voor het afblazen van de noordelijke uitbreiding te berekenen.

De Commissie vraagt, rekening houdend met de budgettaire situatie en met de onzekerheden die met het project gepaard gaan, een variant van het project te bestuderen, namelijk het behouden van de premetro in de bestaande tunnel, waarvan de doorstroming tussen Zuid en Anneessens momenteel wordt verbeterd, met afdoende verbindingen in de wijken voor en na de tunnel.

DE MODALE VERSCHUIVING, BEDIENING DOOR HET OPENBAAR VERVOER EN GEBRUIK VAN LIJN 3

Algemeen

De Commissie is verbaasd over een reeks ongegronde beweringen in de algemene conclusies van de effectenstudie, onder meer:

- De uitdaging om "het noorden en het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ontsluiten". Als Evere en Schaarbeek ingesloten zijn, dan is zowat het hele land ingesloten;
- de mogelijkheid van het behoud van tram 55 terwijl dit nooit werd voorgesteld door de MIVB (p.5) en geen enkele tramlijn ooit gelijktijdig met een metrolijn werd behouden;
- de techniek van de tunnelboormachine waarvan wordt gezegd dat men ze onder controle heeft terwijl uit de vergelijking van de enkele of dubbele tunnel blijkt dat de verdubbeling van de tunnallengte - in het geval van een dubbele tunnel - een bijkomend risico oplevert wegens een groter aantal strekkende meter tunnel.

De Commissie betreurt het ontbreken van financiële gegevens en van een samenvattende tabel die de voor- en nadelen van het project en de alternatieven voor het project opsomt, alsook de kansen en risico's die deze alternatieven inhouden. Het ontbreken van deze elementen maakt het des te moeilijker en zelfs onmogelijk om een effectenstudie van meerdere duizenden pagina's te vatten.

Modale verschuiving

De Commissie stelt vast dat de effectenstudie de modale verschuiving die metrolijn 3 oplevert, niet objectiveert en benadrukt wat Aries, de auteur van de studie, tijdens de vergadering van 14 maart meedeelde: "*de modale verschuiving stelt niets voor*". Maar de modale verschuiving vormt wel een van de oorspronkelijke redenen voor de nieuwe metrolijn (cf. opportuniteitsstudie uit 2012).

Wegens gebrek aan een dergelijke objectivering, blijft de referentie het milieueffectenrapport (MER) dat werd opgesteld naar aanleiding van de wijziging van het GBP in 2017, dat op zijn beurt was gebaseerd op de opportuniteitsstudie van het consortium Brussel Metro Noord (BMN) uit 2012, namelijk een afname van 0,61% van de voertuigkilometers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (schatting zonder stadstol)⁴.

⁴ In 2025 (een datum waarop men vroeger hoopte voor de indienstneming) zal er zonder de metro 720.300 km zijn afgelegd met wagens tijdens de ochtendspits, tegen 715.879 mét metro. Dat zou een afname van 0,61% betekenen (Tabel 3, p.21). Deze tabel werd trouwens opgesteld op basis van de modellen ontwikkeld door het consortium Brussel Metro Noord (BMN), dat met het project is belast.

De Commissie vindt dat een structurerende openbaar vervoerlijn een aanzienlijke bijdrage moet leveren aan de omslag naar duurzame vervoerswijzen. Ze vraagt bijgewerkte cijfers over de modale verschuiving rekening houdend met scenario's waarin het bovengrondse netwerk wordt geherstructureerd en met de invoering van begeleidende maatregelen zoals de kilometerheffing voor particulieren. De herstructurering van het bovengrondse netwerk is één van de voorwaarden die aanwezig was sinds het begin van het project (meerderheidsakkoord 2009-2014, Irisplan2 uit 2010, beslissing over het tracé van de regering op 28 februari 2013, regeerakkoord 2019-2024). Het is bijgevolg hoogst verbazingwekkend vast te stellen dat dit overzicht niet in de aanvraag is terug te vinden.

Bediening door het openbaar vervoer, zowel lokaal als over lange afstand, alternatieven

De Commissie brengt in herinnering dat de perimeter van het project reeds goed bediend wordt door het openbaar vervoer.

- *"Zeven tramlijnen doorkruisen de perimeter. Zes lijnen komen samen ter hoogte van het Noordstation [...] De perimeter beschikt over een fijnmazig netwerk van buslijnen [een vijftiental]; Heel wat bussen van De Lijn zijn in de perimeter aanwezig" (eigen vertaling) (effectenstudie, RNT, p.32-34);*
- er bevinden zich veel stations van het GEN (S-Net Diegem, Haren, Haren-Zuid, Bordet, Evere en Schaarbeek): *"Brussel Mobiliteit denkt dat de modale verschuiving die werd geraamd in de voorgaande studies slechts een beetje zal evolueren in vergelijking met een MUSTI-model".*
- het tracé van de metrolijn 3 volgt gedeeltelijk het tracé van de bestaande lijnen, in het bijzonder dat van tram 55.

De voorkeur voor de metro als een structurerende openbaar vervoerlijn naar het noorden alsook andere rechtvaardigingen voor de metro, hebben in de eerste plaats te maken met de wens om de commerciële snelheid te verhogen en ten tweede met de ambitie om de capaciteit uit te breiden (Boek VII: Algemene conclusies; p.2) eerder dan met het reële parcours van de gebruikers. Deze twee doelstellingen zijn compatibel als het erop aankomt snelle verplaatsingen te garanderen over lange afstanden maar met stations die zich ongeveer 30 meter onder de grond bevinden (dus meerdere minuten stappen naar de perrons of om weer bovengronds te raken), bieden ze minder goede oplossingen voor de lokale behoeften. Sommige parcours zullen dus langer duren met de metro dan met de tram.

Vanuit lokaal oogpunt wordt tram 55 vandaag vooral gebruikt tussen Liedts en Helmet, en er bevinden zich meerdere scholen langs de lijn wat bijdraagt aan de verzadiging tijdens de spitsuren in de huidige exploitatiewijze. De metro biedt geen tijdswinst voor relatief korte trajecten. De studie liet na de verplaatsingsbehoeften van de bewoners uit de betrokken wijken te analyseren, omdat deze zich beperkte tot een model dat geografisch niet voldoende kan inzoomen. Bovendien weten we vandaag dat de totale verplaatsingstijd niet het enige doorslaggevende element is voor de modale keuze. Veertig procent van de Brusselaars - en nog meer in het betreffende stadsdeel - hebben eenvoudigweg geen keuze omdat ze niet over een voertuig beschikken⁵. Het tarief, het aantal overstappen en het feit dat men al dan niet in de openlucht reist, de objectieve veiligheid en het veiligheidsgevoel, de nabijheid van haltes, enzovoort, zijn allemaal zeer belangrijke elementen bij de keuze voor openbaar vervoer, en die hier niet in het voordeel van de metro spreken, zeker omdat deze op zeer grote diepte komt te liggen.

Vanuit dit oogpunt zal het schrappen van tram 55 (14 haltes vanaf het Noordstation) paradoxaal genoeg zorgen voor een minder goede bereikbaarheid van de wijken die ze doorkruist, omdat metrolijn 3 slechts zeven stations zal hebben en, bovendien, op grote diepte.

De Commissie betreurt dat er geen enkel exploitatieplan van het toekomstige net in dit stadsdeel, noch een plan inzake de verbetering van het bestaande net aan de aanvraag werd toegevoegd. In deze omstandigheden is het niet mogelijk de effectieve impact van het project op

⁵ Thomas Ermans, 2019, *Brusselse huishoudens en de auto*, Focus nr. 32 van het BISA, 1-10.

het gebruik van het openbaar vervoer te vatten, of om de situatie voor en na op het vlak van de toegankelijkheid van de wijken te vergelijken, terwijl de methodes en middelen daartoe bestaan⁶.

M.b.t. een vraag betreffende grotere afstanden en nieuwe gebruikers, betreft de Commissie het feit dat de hypothese van een metro naar Bordet niet werd vergeleken met andere mogelijke verlengingen, bijvoorbeeld naar Sint-Agatha-Berchem en de E40. Ze verbaast zich er eveneens over dat vanuit het oogpunt van een metrolijn naar Bordet verlengingen naar belangrijkere centra zoals Diegem, Brussels Airport of P&R's langs de Ring R0, met extra potentieel en mogelijkheden om er een intergewestelijk mobiliteitsproject van te maken, niet in overweging werden genomen. De eindhaltes Bordet en Albert zijn niet echt belangrijke aantrekkingspolen. Sommigen stellen zich bijgevolg de vraag of het wenselijk is een alternatief uit te proberen met minder metrostations.

De Commissie vraagt wat de visie is op het toekomstige bovengrondse net in de zone en eveneens opheldering te verschaffen inzake de tram- en busnetten, alsook over het eventuele behoud van een deel van het tracé van de 55, en betreffende de overstappunten en de eindhaltes van de intergewestelijke lijnen.

Gebruik van lijn 3: MUSTI-gegevens, demografische groei, telewerk

De Commissie betreft dat ze geen gegevens heeft over het gebruik gedurende één uur (veeleer dan gedurende twee uren). Ze verbaast zich over de grote verschillen in de resultaten van de modellen van Bureau Métro Nord en die van het gewest met MUSTI (BOEK II, p.45 e.v.).

De Commissie vraagt meer uitleg voor deze resultaten en in het bijzonder vraagt ze om verduidelijking van de gebruikscijfers van Metro 3 in het licht van de drempel van 6.000 passagiers/uur/richting die de regering in 2009 vastlegde als de ondergrens voor de bouw van een metro. Er worden lagere cijfers dan die van de berekeningen van Bureau Métro Nord toegekend aan alternatieve hypothesen zoals een grotere modale verschuiving naar de fiets.

De Commissie stelt vast dat de MUSTI-gegevens steunen op overdreven demografische veronderstellingen: de laatste cijfers van het BISA gaan uit van 1.227.695 inwoners tegen 2025 (ofwel 40.000 minder dan de MUSTI-gegevens) en 1.266.370 inwoners tegen 2040 (ofwel 130.000 minder dan de MUSTI-gegevens). Cf. https://bisa.brussels/themas/bevolking/bevolkingsprojecties?_ga=2.148571700.2047390938.1648714736-1528731746.1648714736

De Commissie stelt vast dat de MUSTI-gegevens geen rekening houden met de effecten van COVID en het telewerken op de mobiliteit. Maar zoals de effectenstudie (RNT, p.37) aangeeft, zou men " *een duidelijke toename op korte en lange termijn van het telewerk en de uitbreiding van de uurroosters [moeten waarnemen], wat zou moeten bijdragen tot een vermindering en een vervlotting van het gebruik van het openbaar vervoer*".

De effectenstudie (RNT, p.49) stelt m.b.t. de gebruikte gegevens (waaronder de MUSTI-gegevens) dat " *de bestaande situatie (2018-2020) wordt gesimuleerd op basis van oudere gegevens en niet steunt op de meest recente gegevens*".

De inleiding (Boek I, p.75) erkent dat " *Aangezien het moeilijk is betrouwbare langetermijnvoorspellingen te doen over het toekomstige mobiliteitsgedrag, werd beslist de studie uit te voeren op basis van de statistieken en tendensen van de periode vóór de lockdown, rekening houdend met het feit dat zich mogelijke veranderingen kunnen voordoen. De situatie van 3 maanden geleden is immers nog veel te nieuw om betrouwbare scenario's voor 2030 te kunnen voorstellen.*"

Er wordt dus expliciet geen rekening gehouden met telewerk in de effectenstudie. Maar een recente universitaire studie (oktober 2021) van de ULB op vraag van het BISA⁷ schatte dat niet minder dan 44% van de jobs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest "telewerkbaar" zijn. Grote werkgevers die het telewerk verboden of sterk inperkten voor de COVID-crisis staan momenteel erg open voor telewerk, en leggen zelfs één tot drie dagen telewerk op aan hun werknemers. De

⁶ Zie onder meer Kevin Lebrun, 2018, Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitenpolen, *Brussels Studies* [online], Algemene collectie, nr. 123. URL: <https://journals.openedition.org/brussels/1652?lang=nl>

⁷ https://bisa.brussels/sites/default/files/publication/documents/BISA_Verslag_telewerk.pdf

verplaatsingsbehoeften voor vergaderingen en allerlei contacten namen ook af met de snelle digitalisering van de maatschappij. Dat kan de mobiliteitsbehoeften tijdens de spitsuren enkel doen verminderen en bijgevolg ook de belasting en collectieve rentabiliteit van de toekomstige lijn. Hoewel de effectenstudie geen rekening kon houden met deze elementen, vindt de Commissie dat men absoluut moet stilstaan bij de methodologische beperkingen en dat een heroverweging van de opportuniteit van het project zich opdringt, ook in het licht van de beschikbare budgettaire middelen. De effectenstudie is met andere woorden al niet langer up-to-date wegens de veranderde maatschappij.

Om al deze redenen twijfelt de Commissie aan de relevantie van een metro op het gekozen tracé. Er zou ten minste een scenario moeten worden uitgewerkt en gemodelleerd dat rekening houdt met a) de effecten van de pandemie op de mobiliteit en b) bijgewerkte demografische hypothesen.

DE KOOLSTOFBALANS VAN METROLIJN 3

De koolstofuitstoot van de bouwplaats van de metro en zijn exploitatie zijn aanzienlijk. Volgens de effectenstudie (RNT, p.372-373), zullen de bouw en de exploitatie van metrolijn 3 een koolstofuitstoot genereren die goed is voor 1,7% van de voertuigkilometers (Algemene conclusies, p.53). De daling van de koolstofuitstoot ten gevolge van de modale verschuiving, geraamd via de afname van de voertuigkilometers, door de ingebruikneming van de metrolijn zou slechts 0,61% bedragen en zou dus leiden tot een globale stijging van de koolstofuitstoot.

De Commissie vraagt rekening te houden met de gegevens van de modale verschuiving, met de cijfers over de koolstofbalans van het project (bouw en exploitatie) en met de begeleidende maatregelen opdat men het effect ervan correct zou kunnen beoordelen.

DE STATIONS EN DE INRICHTING VAN DE OMGEVING

Inrichting van de omgeving

De inrichting van de openbare ruimte rond de stations ligt nog niet definitief vast en zal aan een participatief proces met de bevolking worden onderworpen zodra de stedenbouwkundige vergunning werd toegekend. De Commissie vraagt dat deze projecten aan haar worden voorgelegd en worden geverifieerd met betrekking tot de geldende plannen en normen.

Van bij de start rekening houden met de toegankelijkheid

De Commissie zegt dat stations op een grote diepte (Liedts tussen 22 en 25 meter, Vrede en Bordet 24 meter, Riga 27 meter, Linde 30 meter, Colignon en Verboekhoven 32 meter), met drie (Verboekhoven) of vier verdiepingen (de andere) een probleem vormen voor de toegankelijkheid (zie ook infra), alsook de veiligheid en het veiligheidsgevoel van de gebruikers, met name de meest kwetsbaren.

De Commissie betreurt dat er geen volledige analyse werd uitgevoerd van de plannen vanuit het oogpunt van de toegankelijkheid en dat er niet werd geverifieerd of deze voldoen aan de normen en goede praktijken inzake toegankelijkheid en of ze stroken met de aanbevelingen op het gebied van toegankelijkheid uit de effectenstudie van 2021. Beliris heeft nochtans een bestellingsopdracht voor advies gesloten met een toegankelijkheidsconsultant.

Toegang tot de stations

De fietsnietjes kunnen niet op de voetgangerswegen worden geplaatst. Meer bepaald ter hoogte van de gidslijnen gebruikt door slechtzienden. Het is ook belangrijk rekening te houden met de terreininname van de fietsen (met inbegrip van bakfietsen) die ter hoogte van de fietsnietjes worden geparkeerd om de beschikbare vrije doorgang te berekenen op de voetgangerswegen naar de stations.

In de stations

Voor slechtzienden is het belangrijk contrasterende kleuren aan te brengen tussen de vloeren, de muren en de plafonds. Het project lijkt veel grijstinten te bevatten, wat op het eerste zicht niet voldoet aan de behoeften inzake contrasten.

Voor de vloerbekledingen wordt blauwe steen afgeraden omdat deze glad wordt als hij nat is.

De Commissie vraagt geen inox-nagels te gebruiken bij wijze van waarschuwingstegels ter hoogte van de voetgangersoversteekplaatsen. Deze nagels bieden niet voldoende garanties op het

gebied van duurzaamheid en contrasten voor slechtzienden. Eigenlijk moet de hele waarschuwingstrook contrasterend zijn. Bovendien zijn de waarschuwingstegels met nagels in de omgeving van het Jourdanplein bijvoorbeeld al beschadigd op meerdere plaatsen.

Wat de signalisatie in het station betreft, moet men erop letten dat deze zo helder en toegankelijk mogelijk is voor iedereen en idealiter een samenhang vertonen met de andere transportoperatoren als het station intermodaal is.

Perrons en opstappen

In afwezigheid van duidelijke garanties en antwoorden op de vragen van de verenigingen van personen met beperkte mobiliteit, blijft de Commissie ongerust over de mogelijkheid tot autonome toegankelijkheid van de metro in de nieuwe stations, met inbegrip voor rolstoelgebruikers. De Commissie vraagt dat Beliris en de MIVB actief samenwerken om te zorgen dat de perrons en het rollend materieel op elkaar afgestemd zijn zodat personen gelijkvloers kunnen opstappen zonder een afstand tussen metrostel en perron te moeten overbruggen.

We vragen erop toe te zien dat de gevels van de perrons geen obstakels of uitsteeksels bevatten die rolstoelgebruikers kunnen hinderen en trouwens ook voor alle andere metrogebruikers.

De Commissie merkt op dat in de geamendeerde versie na de aanbevelingen van de effectenstudie, met name in *Bijlage 2: nota over de bovengrondse inrichtingen*, de aanvrager voorstelt het basisprincipe inzake het algemene herstel in de oorspronkelijke staat of verbeterde oorspronkelijke staat toe te passen.

Voetgangers

Het stappen is essentieel voor het bevorderen van de modale verschuiving. Er bestaat een reëel belang om de bediening voor voetgangers van de stations te verbeteren, in de eerste plaats in overeenstemming met het STOP-principe, en vooral bij het begin van de denkoefening.

Wat de geplande fietsparkings in of in de omgeving van de stations betreft, moet men er ook op toezien dat er geen conflict optreedt tussen de fietserstromen die de parking gebruiken en de voetgangersstromen richting station.

Integratie van een parkeeraanbod voor fietsen

De Commissie herinnert eraan dat fietsparkeergelegenheid noodzakelijk is om de intermodaliteit te bevorderen en dat het project een unieke mogelijkheid biedt om beveiligde fietsparkeergelegenheid te creëren in dichtbevolkte wijken waar er weinig mogelijkheden bestaan om beveiligde fietsparkings te plaatsen. De Commissie stelt met spijt vast dat het project tussen 2018 en 2021 weinig is geëvolueerd op het vlak van parkeergelegenheid voor fietsen.

De Commissie verwijst naar het Masterplan Fietsparkings dat de regering in 2021 heeft aangepast en vergelijkt het met de aanbevelingen van de effectenstudie en de in het project geplande plaatsen. Ze stelt zeer grote verschillen vast en betreurt dat er geen rekening wordt gehouden met deze cijfers in de bouwprojecten van de stations alsook in de herinrichting van de rechtstreekse omgeving van de ingangen.

De Commissie vraagt dat het project een globaal mobiliteitsproject is, dat het ook bijdraagt aan de uitvoering van het Masterplan Fiets dat door de regering werd goedgekeurd en dat het oog heeft voor de behoeften van de wijk, bovenop de behoeften inzake intermodaliteit van de metro.

De Commissie vraagt om van de metro een stedelijk project te maken, dat alle mobiliteitsbehoeften omvat, met inbegrip van fietsparking en dus moet het aantal beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen in stations worden verhoogd.

De Commissie dringt erop aan rekening te houden met de evoluties inzake fietsen (bakfietsen, longtailfietsen, enz.). Wat betreft het aantal plaatsen voor speciale fietsen moet men uitgaan van een ratio van 10% van het aantal plaatsen voor klassieke fietsen, met minimaal vijf plaatsen voor speciale fietsen.

De Commissie merkt op dat een Villo!-station geen fietsparking is en dat deze dus niet kunnen worden meegeteld in het aantal gecreëerde plaatsen. De Villo!-stations vormen een deelmobiliteitsoplossing met een heel andere werking en gebruik dan dat van de fietsparkings. Ze vervullen niet dezelfde functie en bieden niet dezelfde diensten, zelfs als ze complementair zijn.

Parkeren op de openbare weg

In de omgeving van de nieuwe stations vraagt de Commissie te voorzien in parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een handicap. Als sommige moeten worden verplaatst, moet men voorzien in hun vervanging, en ze zelfs verdubbelen.

De inrichting van de openbare ruimte heeft een rechtstreekse impact op het parkeeraanbod op de openbare weg. Het project voorziet in een afname met 60% van het parkeeraanbod op de openbare weg in de perimeter. Er worden dus veel plaatsen geschrapt. Maar dat is nu net een van de argumenten tegen een eigen dan wel semi-eigen bedding voor het bovengrondse net. Betekent het in oorspronkelijke staat herstellen dat de openbare ruimte opnieuw wordt aangepakt via nieuwe vergunningsaanvragen? Zou het in dat geval een globaal dossier voor het hele tracé betreffen of aanvragen per perimeter (nog niet bepaald) rond de stations? Dit kan de manier waarop men het schrappen van plaatsen bovengronds en de noodzakelijke verschuiving - of niet - van parkeergelegenheid buiten de openbare weg aanpakt, aanzienlijk wijzigen.

In het algemeen betreurt de Commissie het gebrek aan duidelijkheid over de werkelijke impact op de parkeergelegenheid van de geamendeerde versie die gevolgen heeft voor de wenselijkheid om in het project al dan niet de mogelijkheid op te nemen van gedeelde parkeerplaatsen buiten de openbare weg in de omgeving van de toekomstige metrostations, ongeacht of ze zich in wijken bevinden waar de parkeerdruk hoog is en/of aan het begin van de lijn, in overeenstemming met het beleid voor de ontwikkeling en promotie van Park&Rides (ter herinnering: in het GPDO is er sprake van een P&R in Bordet, vermeld in Good Move en voorgesteld in het kader van het RVA Bordet).

De Commissie vraagt het parkeeragentschap op de hoogte te houden van deze projecten en cijfers, via kennisgevingen voorafgaand aan de metrowerken, en vergezeld van bijgewerkte plannen die de beoogde schrappingen alsook eventuele wijzigingen van de configuratie van de parkeergelegenheid zo goed mogelijk aanduiden.

Preventie en veiligheid

Betreffende de integratie van de veiligheidsaspecten in de openbare ruimte (Security by Design) zoals bepaald in het Globaal Veiligheids- en Preventieplan 2021-2024, vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in haar besluit van 16.05.2019 aan Brussel Preventie & Veiligheid (BPV) om "*op termijn de risicoanalyse in te besteden en deze analyse te leveren voor een gegeven project op verzoek van Brussel Mobiliteit of een andere openbare opdrachtgever.*" BPV beschikt niet over de technische capaciteit om een substantiële analyse te leveren voor dit dossier, in het bijzonder gezien de geldende termijnen. Brussel Preventie & Veiligheid beroept zich op de algemene principes zoals bepaald in de Gids voor de integratie van veiligheidsvoorzieningen in de openbare ruimte (2019).

Bordet

Gelet op de perifere ligging dicht bij Zaventem, de zeer doeltreffende bediening door een buslijn, het NMBS-station en de nabijheid van autosnelweg E19, betreurt de Commissie de gebrekkige ontwikkeling van Bordet als een intermodaal knooppunt in intergewestelijk verband. De strategische ligging van dit station aan de toegangspoort van het gewest biedt een interessante mogelijkheid om er een intermodale hub van te maken die een deel van de wagens dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnenrijdt, zou kunnen opvangen. Het metrostation zou rekening moeten houden met de huidige en toekomstige behoeften inzake de bediening door bussen. De Commissie betreurt dat het bouwproject van het station niet langer wordt gecombineerd met de bouw van een rechtstreeks met de metro verbonden P&R.

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 800 beveiligde plaatsen en 530 vrij toegankelijke plaatsen.

Paragraaf 2.10.4 van de verklarende nota vermeldt de creatie van meerdere fietsparkings, als volgt verdeeld: 70 vrij toegankelijke plaatsen ter hoogte van de drie ingangen van het station en een parking met 324 beveiligde plaatsen in het station. De voorgestelde cijfers liggen dus zeer ver af van deze aanbevelingen en de toegankelijkheid van de plaatsen in het station wordt niet gespecificeerd. We gokken op een helling met kleine treden voorzien van een goot. De ideale hellingsgraad voor fietsen ligt tussen 2 en 4%. Er is voorzien in drie niet-beveiligde, niet-overdekte en niet-gecentraliseerde fietschokjes in de omgeving van het NMBS-station. Zelfs als de NMBS niet

bijdraagt aan de investering noch aan het beheer van deze hokjes en rekken, moet er een akkoord worden gevonden voor het gebruik als ze zich op de NMBS-terreinen bevinden.

De komst van de metro zal ook een grotere strijd om parkeergelegenheid in de omgeving van het station veroorzaken. Er zou ook in een vroeger stadium rekening moeten worden gehouden met de weerslag op de parkeerdruk ten gevolge van de bouw van het station Bordet en ten minste zouden ruwe schattingen de weerslag hebben kunnen objectiveren op langdurig parkeren in de wijk in verband met het openbaar vervoer (reeds geobserveerd in de bestaande situatie), wat nog zal toenemen met het project zonder P&R en voor kort parkeren tast men in het duister. De parkeermonitoring aanbevolen door de effectenstudie is effectief nodig.

Infrabel heeft onlangs het eerste deel van een capaciteitsstudie van de L26 afgerond. Deze studie beoogt uitsluitend het potentieel van een verhoging van de spoorcapaciteit met het oog op een verschuiving van het huidige en toekomstige verkeer dat de Noord-Zuidverbinding gebruikt. Het eerste deel van de studie stelt dat de uitbreiding naar vier sporen op het gedeelte Meiser-Bordet-Haren geen significante potentiële capaciteitswinst oplevert als zodanig. De studie wijst daarentegen op het bestaan van een potentiële capaciteitsuitbreiding op de L26 door in Haren een ongelijkvloerse kruising aan te leggen. In het licht van deze potentiële winst werd dit bouwwerk gekozen als een project dat het verdient te worden uitgediept in het kader van het tweede gedeelte van de studie die de relevantie van de uitvoering van de geselecteerde acties grondiger moet onderzoeken, op basis van de capaciteitswinst die ze opleveren in het licht van de financiële, maatschappelijke en milieukosten. Het tweede gedeelte zal binnenkort van start gaan en zou eind 2022 moeten worden afgerond.

De NMBS vraagt dat de perrons over 4 meter breedte vrij beschikbaar zijn (ook aan de hellingen, trappen en liften) en dat de luifel in de SV worden opgenomen (als ze in de perimeter van de vergunning zitten). Ze merkt op dat de hellingen naar de perrons niet conform zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Ze moeten beantwoorden aan de Revalor-normen (NMBS-standaard), TSI-PRM en andere normen/standaarden die bij de NMBS gelden. De toegangen moeten ook aangepast zijn aan het feit dat de NMBS-perrons met 76 cm worden verhoogd. De NMBS-zone vanaf de openbare ruimte en de intermodale zone moet volgens de MIVB-PBM-normen kunnen worden gecertificeerd (perrons en toegangen).

Wat de loopbrug (en bijhorende liften) betreft, merkt de NMBS op dat ze geen voorstander is en dat ze er niet in zal investeren en ze ook niet zal beheren. Niettemin moeten de loopbrug en zijn toegangen conform de spoor- en PBM-normen zijn. De uitrustingen voor reizigersinformatie (affiches) moeten aan elke halte aanwezig kunnen zijn. De Kiss&Ride moet in de twee richtingen bereikbaar zijn en de parkeerplaatsen voor personen met een handicap moeten dicht bij de intermodale zone worden geplaatst (voorplein noordkant). Bovendien is de fiets-voetgangershelling problematisch voor de ontwikkeling van het blok in zijn geheel omdat ze verhindert dat het aangrenzende perceel verbinding met en zichtbaarheid heeft op het voorplein van de multimodale hub, en ook dat zijn gevels optimaal geactiveerd worden.

De verkoopautomaten, de reizigersinformatie, de totem en de concessiezone moeten dicht bij de toegang tot de perrons gelegen zijn (hellingen/trappen).

De NMBS vraagt de rechtstreekse toegangen van het metrostation naar de NMBS-perrons te beperken (de deuren naar de NMBS-perrons moeten kunnen worden gesloten 30 minuten voor/na de eerste/laatste trein, bij voorkeur door het NMBS-personeel).

Doorgangen vrij van obstakels voor PBM's vanuit de openbare ruimte naar de perrons en van perron naar perron moeten in de SV worden opgenomen (ingangen en uitgangen, podotactiele doorgangen, bereikbaarheid TVM's...).

De verlichting is ontoereikend op het intermodale voorplein station/MIVB in de openbare ruimte (aan de kant van het NMBS-terrein/westelijk perron). De verlichting van de perrons en de toegang tot de perrons moet voldoen aan de NMBS-normen.

Er moeten beheersovereenkomsten en overeenkomsten voor werken met de NMBS worden opgesteld met betrekking tot de spoorzones. Als de toegangen, onthaalvoorzieningen, reizigersinformatie, enzovoort van de NMBS zich niet op NMBS-terrein bevinden, moet de NMBS een eeuwigdurend en gratis zakelijk recht genieten.

Vrede

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 350 beveiligde plaatsen en 230 vrij toegankelijke plaatsen.

Paragraaf 2.9.4. van de verklarende nota maakt gewag van 148 fietsparkeerplaatsen: 34 vrij toegankelijke plaatsen en 144 beveiligde (waarvan 6 voor speciale fietsen). De Commissie apprecieert het feit dat alle plaatsen zich op gelijkvloers niveau bevinden en zonder obstakels bereikbaar zijn. Niettemin doet de installatie van het beveiligde gedeelte aan de achterkant van het station zonder de mogelijkheid van een rechtstreekse toegang tot de ingangen van het station afbreuk aan een comfortabel gebruik. De geldende aanbevelingen stellen dat een fietsparking zo dicht mogelijk bij de toegangen tot het station moet liggen. Bovendien zijn de parkeerplaatsen vanuit het Brusselse fietsnetwerk en de betreffende gemeente niet optimaal bereikbaar wat gevolgen kan hebben voor het gebruik van de fietsparkinguitrustingen.

De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen.

Linde

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 390 beveiligde plaatsen en 260 vrij toegankelijke plaatsen.

Paragraaf 2.8.4. van de verklarende nota heeft het over de creatie van 157 fietsparkeerplaatsen, als volgt verdeeld: 61 vrij toegankelijke plaatsen en 96 beveiligde.

De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen.

Riga

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 300 beveiligde plaatsen en 200 vrij toegankelijke plaatsen.

Paragraaf 2.7.4 van de verklarende nota heeft het over de creatie van 55 vrij toegankelijke bovengrondse fietsparkeerplaatsen in de omgeving van het station alsook 90 beveiligde plaatsen op verdieping -1 van het station. Deze plaatsen in het station moeten toegankelijk zijn via hellingen met lage trap treden en voorzien van goten. De ideale hellingsgraad voor fietsen ligt tussen 2 en 4%. Het plan bevat geen informatie over de hellingsgraad en daar moet dus aandacht aan worden besteed bij de realisatie, om het comfort van dergelijke voorziening te garanderen. De Commissie vraagt om de toegang ook buiten de openingsuren van het station te verzekeren.

De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen.

Verboekhoven

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 420 beveiligde plaatsen en 280 vrij toegankelijke plaatsen. De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen.

Paragraaf 2.6.4 van de verklarende nota heeft het over de creatie van 200 fietsparkeerplaatsen in de omgeving en in het station zelf. De in het station geconcentreerde parkeergelegenheid is niet toegankelijk via de best verbonden wegen van het Brusselse fietsnetwerk. Dat kan een grote impact hebben op het gebruik van de geplande toekomstige beveiligde parking in dit station. Het zou ook nodig zijn vrij toegankelijke fietsparkeergelegenheid toe te voegen aan de ingang van het station vanaf de Lambermontlaan.

De Commissie vraagt het aantal fietsparkeerplaatsen naar boven te herzien en de toegang buiten de openingsuren van het station te verzekeren.

Verboekhoven is een overstappunt voor gebruikers komende van De wand (tram 7) richting centrum, en de overstap naar de metro moet worden geoptimaliseerd.

De studie vermeldt dat "het zuidelijke stationsgedeelte" (Walhemstraat) te groot is en de loopbrug te weinig wordt gebruikt wegens het ontbreken van een GEN-station. De NMBS bevestigt dat er geen GEN-halte komt aan Verboekhoven. De geplande plaats voor een station aan Verboekhoven bevindt zich op de lijn 161 Namen - Ottignies - Brussel Luxemburg - Brussel Noord - Brussel Zuid. Het betreft een lijn die wordt gebruikt door zeer veel treinen en de strook tussen Brussel Noord en Brussel Schuman zit dicht tegen het verzadigingspunt. De capaciteitsstudies uitgevoerd op deze strook Schuman - Brussel Noord wijzen uit dat maximaal 2 treinen per uur en per richting er zouden kunnen stoppen, wegens de exploitatie van deze strook, de hoge frequentie en de heterogenisatie van het verkeer. Met de huidige spoorinfrastructuur is het niet mogelijk sommige treinen te laten halt houden op deze strook zonder op onaanvaardbare wijze andere treinen die

deze lijn gebruiken, te vertragen. Bovendien vindt de NMBS, gelet op de intermodaliteit metro-trein in Brussel Noord en Bordet, dat de bouw van een nieuw station in Verboekhoven geen meerwaarde biedt vanuit het gezichtspunt van een suburbane mobiliteit. In het licht van de omvang van de werken, de grote investeringen, hun zware impact op een zeer dicht stedelijk weefsel, en anderzijds, de werkelijke winst op het vlak van intermodaliteit, roept de rechtvaardiging voor de creatie van een halte aan Verboekhoven vragen op. Deze bedenkingen werden in mei 2017 aan Beliris bezorgd.

Colignon

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 320 beveiligde plaatsen en 220 vrij toegankelijke plaatsen.

De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen. Paragraaf 2.5.4 van de verklarende nota heeft het over 68 plaatsen (waarvan 4 voor speciale fietsen) in de nabijheid van de stationsingangen. Er is in geen enkele ruimte voor langdurige fietsparkeergelegenheid voorzien in de stationsplannen.

De Commissie vraagt om van de metro een stedelijk project te maken, dat alle mobiliteitsbehoeften omvat, met inbegrip van fietsparking en dus moet het aantal beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen in stations worden verhoogd.

Liedts

Het Masterplan Fietsparkeren wijst op de noodzaak van het creëren van 600 beveiligde plaatsen en 400 vrij toegankelijke plaatsen. De cijfers staan dus zeer ver af van deze aanbevelingen.

De verklarende nota geeft in paragraaf 2.4.2 aan dat er is voorzien in 67 bovengrondse fietsparkeerplaatsen (waarvan 5 voor speciale fietsen) in de omgeving van het plein, terwijl in paragraaf 2.4.4 gewag wordt gemaakt van 87 fietsparkeerplaatsen maar het gedetailleerde overzicht komt uit bij 83 plaatsen.

Er is in geen enkele ruimte voor langdurige fietsparkeergelegenheid voorzien in de stationsplannen.

Het station ligt in een dichte stedelijke omgeving met een sterke behoefte aan beveiligde fietsparkeerplaatsen. De bouw van de metro biedt een kans om hier iets aan te doen in de wijken waar er wegens de dichte bebouwing weinig alternatieven voorhanden zijn.

De Commissie vraagt om van de metro een stedelijk project te maken, dat alle mobiliteitsbehoeften omvat, met inbegrip van fietsparking en dus moet het aantal beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen in stations worden verhoogd.

DE BOUWPLAATS: HINDER BOVENGRONDS

De Commissie stelt vast dat de tunnelboormachine pas in gebruik kan worden genomen wanneer de 7 stations zijn gegraven. Bijgevolg, zelfs als er een licht tijdsverschil is tussen het graven van de stations, zullen er 9 grote bouwplaatsen in open lucht (7 stations + Aarschotstraat en Haren voor de in- en uitgang van de tunnelboormachine) gelijktijdig plaatsvinden, wat neerkomt op ongeveer 9 keer de huidige bouwplaats aan Stalingrad.

Als het project wordt gerealiseerd zal er grote hinder zijn voor de wijken en voor auto's, fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer (onderbreken van tramlijnen, omleidingen van bussen) en dat zal een enorme negatieve impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het bijzonder in het betreffende stadsgedeelte, terwijl het project nu net werd gerechtvaardigd met het argument dat er dringend iets aan een reeds hopeloze situatie moest worden gedaan. De Commissie wil deze bovengrondse hinder benadrukken, die er ondanks de tunnelboormachine wel degelijk zal zijn. Het tijdelijke beheer tijdens de werken zal zeer lang duren, rekening houdend met de hogervermelde budgettaire moeilijkheden die de werken dreigen te verlengen, als deze zouden plaatsvinden.

De Commissie hoopt dat er zeer kwaliteitsvolle en ambitieuze voetgangersomleidingen worden ingericht die niet beperkt zijn tot enkel bewegwijzering, en dat hier met name rekening mee zal worden gehouden bij de hyperbesturing. Er moet worden nagedacht over tijdelijke inrichtingen zoals de verbreding van trottoirs, tijdelijke oversteekplaatsen...

Het bovengrondse openbaar vervoernetwerk moet ook zo veel mogelijk behouden blijven, de onderbreking van de tramlijnen 25, 62 en 93 op het Liedtsplein moet worden vermeden en als dat niet mogelijk is moeten er vlotte en korte overstappen worden georganiseerd.

DE BOUWPLAATS: WEGVOEREN VAN DE GROND & MATERIAALBEVOORRADING

"Het totale volume grond voor het project wordt geraamd op 1.450.000 m³ (aanwezige grond), wat neerkomt op vijf keer de heuvel van de Leeuw van Waterloo. Bovendien zal 500.000 m³ materiaal moeten worden vervoerd voor de gesloten ruwbouw van de stations, de stelplaats en de tunnel. In totaal schatten wij het vervoer voor de duur van de aanleg van deze metrolijn NB en de bijbehorende stelplaats op het equivalent van 150.000 vrachtwagens." (Algemene conclusie van de effectenstudie, p.50);

De Commissie noteert dat er geen enkele van de alternatieven via het spoor of het water zoals aanbevolen door de effectenstudie in overweging werd genomen door de opdrachtgever.

Om de mogelijke hinder voor het gewest en de mogelijke negatieve impact op het milieu maximaal te beperken, vraagt de Commissie aan de Brusselse overheden het goede voorbeeld te geven op het gebied van bouwplaatslogistiek, zoals bepaald in het Good Move-plan, en met name in de actiefiche D.9.

Het gebruik van waterwegen als de aangewezen transportwijze in het kader van toekomstige bouwplaatsen - van de tunnel, de stations en de stelplaats -, zowel voor het wegvoeren van de afgegraven grond en het afval als voor de bouwmaterialbevoorrading, moet worden bestudeerd. Deze bouwplaats is opgenomen in de inventaris van het Meerjarig beheersplan voor de bouwplaatsen van de Haven van Brussel. De Haven zal de opdrachtgever en diens aannemer (gratis) zijn team ter beschikking stellen voor de uitvoering van voornoemd plan, dat is samengesteld uit de havencluster-manager en de transportexpert. De Haven zal erop toezien dat de geschikte haventerreinen (voorhaven) beschikbaar zijn op het moment dat de werken dit vereisen.

Het pre-transport via het spoor van de grond en het puin van de tunnel en de stelplaats van Haren naar de voorhaven, wordt overwogen om de hinder voor de bewoners van Haren en Schaarbeek te beperken. De Commissie vestigt de aandacht van het gewest op de noodzaak, in het kader van de uitvoering hiervan, om te voorzien in een betrouwbare verbinding tussen de Bordet-site en de voorhaven van Brussel, met inbegrip op de site die eigendom is van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur. De huidige spoorverbinding naar de voorhaven werd inderdaad uit gebruik genomen door Infrabel, in afwachting van een andere oplossing waarvan de programmering niet compatibel is met die van de bouwplaats van de metro Noord. De Commissie noteert dat de NMBS zich tegen deze oplossing verzet omdat dit de commerciële uitbating van de S- en IC-treinen van de lijn 26 zou benadelen tijdens de werken. Bordet ontvangt momenteel 7 treinen per uur en per richting waaronder 2 treinen naar de luchthaven, dankzij de afronding van een andere grote Brusselse bouwplaats, de tunnel Schuman-Josaphat die in 2016 opende.

De Commissie onderstreept de noodzaak om de Leeuwoprit snel te renoveren, die zal immers nodig zijn voor het vervoer in het kader van een groot gedeelte van de algemene werken, onder meer voor het transport van gebruiksklaar beton en materialen die niet via spoor naar Bordet kunnen worden vervoerd (via de waterweg en de voorhaven met name) of voor het wegvoeren van grond en puin in de mate dat dit niet zou kunnen worden vervoerd via spoor naar de voorhaven of naar hun eindbestemming. Als de renovatiewerken aan de Leeuwoprit niet op tijd zouden kunnen klaar zijn, dan zou dit een veel grotere impact van de werken op de buurt met zich meebrengen (opstoppingen, uitlaatgassen, lawaai, trillingen, ongevallen...), zonder rekening te houden met de omweg van 7 km per traject voor de betreffende vrachtwagens (geraamd op 150.000).

In het geval de oplossing via spoor voor het pre- en post-transport niet mogelijk zou zijn, gaat de voorkeur van de Commissie uit naar een grondige renovatie door Infrabel van de Leeuwoprit, aangezien deze oplossing de goedkoopste is en het gemakkelijkste snel uit te voeren is van alle door de studiegelastigde onderzochte oplossingen. De Commissie vraagt bijgevolg aan het gewest om op tijd te beginnen met de vereiste onderhandelingen met Infrabel om de timing van de werken te respecteren, zowel voor de renovatie van de Leeuwoprit als voor de spoorverbinding met de voorhaven. De Commissie vestigt de aandacht van het gewest ook op de timing van de werken, aangezien het wegvoeren van de grond en het puin zou beginnen binnen minder dan een jaar.

Als de stedenbouwkundige vergunning wordt toegekend ondanks de voorbehouden die in dit advies naar voren worden gebracht, stelt de Commissie - gelet op de uitdagingen - voor een specifieke gewestelijke taskforce op te richten voor de bouwplaatslogistiek, samengesteld uit de opdrachtgevers - Beliris en de MIVB -, Brussel Mobiliteit, Leefmilieu Brussel, de Haven en de betrokken toezichthoudende kabinetten. De Commissie vraagt dat deze taskforce rekening houdt met alle effecten van de werken op de toegankelijkheid, de mobiliteit en het milieu (luchtvervuiling, geluidshinder en niet enkel wat betreft CO2-uitstoot).