



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER DE VORDERINGSSTAAT VAN TOEKOMSTIGE METROLIJN 3
NA DE MOEILIKHEDEN OP DE WERF NOORD-ALBERT TER HOOGTE VAN
HET ZUIDPALEIS**

Aanvrager	Initiatiefadvies naar aanleiding van de presentatie voor de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op 14 maart 2023 over de technische aspecten van de moeilijkheden onder het Zuidpaleis in het kader van de werken voor de aanleg van de toekomstige metrolijn 3
Aanvraag ontvangen op	/
Uiteenzetting	27 maart 2023 door de heer Carlos Van Hove, Director Programma Metro Noord-Albert (MIVB) en de heer Philippe Yenny, vicevoorzitter, Speciale studiedienst (MIVB)
Toegezonden documenten	Presentatie 'Uitvoering van de werken onder het Zuidpaleis'
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	17 april 2023

Het gaat om een initiatiefadvies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC). De verzoeken van de Commissie zijn gericht aan de minister van Mobiliteit en aan de Regering.

Naar aanleiding van de presentatie over de vorderingsstaat van de werf Noord-Albert en de moeilijkheden ter hoogte van het Zuidpaleis herinnert de Commissie aan het steeds terugkerende gebrek aan informatie over het project Metro 3. Vanaf het begin van het project heeft de opportuniteitsstudie van het consortium van ondernemingen dat later het hele metroproject zou begeleiden, vragen opgeroepen. Ondanks de gevolgen voor het hele Brusselse openbaarvervoersnet en de omvang van het geraamde budget heeft de Commissie sindsdien herhaaldelijk haar beklag gedaan over het gebrek aan informatie en transparantie over het tracé, de plannings, de aankoop van rollend materieel, de herstructurerings van het net en de kosten.

De Commissie is bezorgd over de moeilijkheden die het project Metro 3 Noord-Albert ondervindt ten gevolge van technische problemen onder het Zuidpaleis: vertragingen, hogere kosten, verslechtering van de levenskwaliteit in de wijk, met name voor bewoners en winkeliers, en verstoring van de verkeersomstandigheden bovengronds voor alle vervoerswijzen.

[Wat betreft de moeilijkheden van de werken onder het Zuidpaleis](#)

De Commissie stelt vast dat de helaas ondervonden technische moeilijkheden in contrast staan met de verklaringen die gedurende de afgelopen jaren tijdens plenaire vergaderingen

werden gedaan, waarbij werd beweerd dat het project Metro 3 zowel technisch als financieel onder controle zou zijn.

De Commissie betreurt dat de Regering niet het initiatief heeft genomen om de GMC te informeren over de toestand van de werf en de problemen die zich bij het Zuidpaleis voordoen, vooral omdat de eerste problemen onder het Zuidpaleis in maart 2021 aan het licht kwamen, de werken sinds begin 2022 stil liggen en het consortium in augustus 2022 een bijgewerkte planning en budget heeft ingediend. Dit gebrek aan transparantie lijkt niet in overeenstemming te zijn met de verbintenissen die de Gewestregering in haar gewestelijke beleidsverklaring is aangegaan, waaronder 'vertrouwen en transparantie waarborgen' (p. 116), de 'overlegmechanismen' garanderen (44 keer) en een 'voorbeeldig openbaar bestuur dat tot uiting moet komen in een versterkte begrotingscontrole' (p. 7).

De Commissie heeft gedeeltelijk begrip voor de vertrouwelijkheid van de uitwisselingen tussen het consortium en de MIVB. De problemen in het Zuidpaleis belangen echter alle Brusselse belastingbetalers, de winkeliers van de Stalingradwijk en de gebruikers van de in het Paleis geïnstalleerde voorzieningen aan, evenals de gebruikers van het openbaar vervoer die van dit deel van het netwerk gebruikmaken, en zouden op transparante wijze moeten worden uiteengezet en regelmatig en in belangrijke fasen democratisch worden besproken.

De Commissie stelt vast dat zelfs de begrotingselementen die geen betrekking hebben op de relatie tussen de MIVB en het consortium, en die derhalve niet onder de ingeroepen vertrouwelijkheid kunnen vallen, niet aan de GMC zijn meegedeeld. Het gaat in dit geval om de kosten van de verschillende door de MIVB gemachtigde studiebureaus en de kosten voor de wederopbouw van het Zuidpaleis.

De Commissie herinnert eraan dat verschillende instanties en rapporten reeds in 2016 hebben gewezen op de risico's van het graven van een tunnel onder het Zuidpaleis: de Foundation for the Urban Environnement¹, de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen (KCML)², alsook het effectenrapport betreffende de wijziging van het GBP in verband met Metro 3. Volgens dit rapport 'dreigt het project het in de inventaris opgenomen erfgoed in gevaar te brengen (problemen in de structuur of in de gebouwschil), door de tunnel onder het Zuidpaleis te graven.'³ Wat de milieueffectenstudie over het station Toots Thielemans betreft, was zij van mening dat 'het van essentieel belang zal zijn om vóór de uitvoering van de werken in de werfzone een onderzoek van de hydrogeologische en geotechnische context uit te voeren, een studie die in dit stadium van de effectstudie niet beschikbaar is'⁴.

De Commissie herinnert eraan en betreurt dat de aanvullende studies in verband met de wijziging van de bouwtechniek in 2018 (namelijk het opgeven van de zogenaamde 'bevrozingstechniek') niet openbaar zijn gemaakt. Bovendien is de oorspronkelijke milieueffectenstudie, die dus betrekking had op een ander project, niet aangepast aan deze wijziging.

De Commissie betwist het taalgebruik van de Regering en de MIVB met betrekking tot de door de MIVB en haar consultants ontwikkelde alternatieve bouwmethode voor het doorsteken van het Zuidpaleis. Dit houdt een gedeeltelijke afbraak van dit gebouw in, geen 'demontage' ervan. Dit wordt bevestigd in een recente open brief van de KCML: 'de alternatieve interventie zou betekenen dat bijna een derde van het Paleis wordt afgebroken'⁵. De door de MIVB ontwikkelde alternatieve oplossing om de werkzaamheden voort te zetten houdt in dat het Zuidpaleis gedeeltelijk wordt afgebroken (binnenkant van het gebouw en dak) en dat de activiteiten die er plaatsvinden dus worden stopgezet. De wijk ondervindt nu al enorme overlast van de werf en deze oplossing zal dat alleen maar vergroten. De werkzaamheden in Stalingrad begonnen in maart 2020, voor wat toen een 'modelwerf' werd genoemd. De afgelopen drie jaar werd de wijk dus geconfronteerd met een zeer storende werf. Wat de communicatie betreft, is

¹ <https://www.ffue.org/newsletters/PDF/bataille-stalingrad-dossier-20p.pdf>

² https://crms.brussels/sites/default/files/avis/579/BXL40166_579_MetroConstitution.pdf

³ https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/02_01_pras_liaison_ns_projet_rie_fr.pdf

⁴ https://www.arau.org/content/uploads/2023/02/EI_PartD_Chapitre_06_Sol_eaux_RF.pdf

⁵ https://crms.brussels/sites/default/files/avis/704/BLX22382_704_CORR_Palais%20du%20Midi_Zuidpaleis_metro.pdf

het bitter om vast te stellen dat de opwaardering van het Zuidpaleis nu als een kans wordt voorgesteld. Dit is een klap in het gezicht van de wijk en haar bewoners, die door deze problemen nog meer hinder zullen ondervinden.

De Commissie wijst er ook op dat de vertraging van Metro 3 bij het Zuidpaleis ook de noodzakelijke verbreding van de Vivaqua-riool aan het Zuidstation vertraagt.

In dat verband vraagt de Commissie om

- alle beschikbare (personele, technische en budgettaire) middelen te concentreren op de oplossingen die voor het Zuidpaleis moeten worden aangereikt om de overlast in de wijk zoveel mogelijk en tijdig te beperken;
- een vergelijkende studie van mogelijke bouwmethoden te laten uitvoeren door onafhankelijke deskundigen; de studie moet gedetailleerd zijn, meerdere criteria bevatten (bv. menselijke, sociaal-economische, financiële en vervoersgevolgen) en transparant en openbaar zijn; zij moet de uiteindelijke keuze van de aan te nemen oplossing bepalen;
- rekening te houden met de huidige gebruiken (winkels, sportclubs, scholen, enz.) van het Paleis bij de eventuele wederopbouw ervan;
- voorrang te geven aan de bovengrondse afwerking van de werven op de gedeelten van de Jamarlaan en de Stalingradlaan - om de overlast voor de wijk te beperken - en op de Europa-esplanade - om de verkeershinder, met name voor het openbaar vervoer, te beperken;
- een onderzoek uit te voeren om te begrijpen hoe deze problemen zijn ontstaan en er lessen uit te trekken voor andere mogelijke grote werven.

Wat betreft het gebruik van het openbaar vervoer en de impact van het telewerken

Hoewel de belangrijkste rechtvaardiging voor de omvorming van de premetro van Noord-Zuid-Albert tot een metrolijn de beweerde behoefte aan extra capaciteit is, stelt de Commissie vast dat de analyse van de vraag over metrolijn 3 sinds de opportuniteitsstudie van 2012 niet is herzien.

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie herinnert er echter aan dat tijdens de COVID-19-pandemie talrijke grote werkgevers hun werknemers een aanzienlijk aantal telewerkuren toestonden of zelfs oplegden. Anderen zijn bezig met een dergelijk proces, dat nog moet worden afgerond. Dit vermindert structureel de vraag naar mobiliteit op piekmomenten, d.w.z. precies wanneer zich capaciteitsproblemen voordoen. De Commissie herinnert er ook aan dat volgens een universitaire studie in 2021 in theorie 44% van de arbeidsplaatsen in loondienst in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 'telewerkbaar' is.⁶

Vanuit dit oogpunt blijkt uit de onlangs gepubliceerde bezoekerscijfers van de NMBS ⁷dat telewerk leidt tot een zowel geografische als temporele spreiding van de stromen: terwijl de grote Brusselse stations in de buurt van de kantoren hun reizigers met ongeveer 20% hebben zien dalen, lijkt het aantal verplaatsingen die geen verband houden met het woon-werkverkeer (d.w.z. die hoofdzakelijk plaatsvinden tijdens de daluren, 's avonds of in het weekend) toe te nemen. Metro 3 is echter gebaseerd op een geografische en temporele concentratie van verplaatsingen, wat het tegenovergestelde is van de in de spoorwegsector waargenomen ontwikkeling.

In dat verband vraagt de Commissie:

- de geactualiseerde cijfers over het gebruik van de lijnen en haltes van het MIVB-net, met name voor de stations in de Noord-Alberttunnel, om inzicht te krijgen in de evolutie

⁶ Analyse en impact van telewerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, studie van de ULB voor het BISA, 2021, in het Frans beschikbaar op <https://dulbea.ulb.be/wp-content/uploads/2021/10/rAPPORT-IBSA.pdf>

⁷ <https://www.belgiantrain.be/nl/about-sncb/enterprise/publications/travellers-counts>

van de verplaatsingsgewoonten sinds de pandemie en de opkomst van telewerken; de Commissie dringt erop aan dat het niet gaat om globale cijfers voor het hele in aanmerking genomen net, maar specifiek voor de betrokken as; zij dringt er ook op aan dat de cijfers per tijdperiode worden gedifferentieerd en dat de evolutie in de tijd wordt vermeld;

- een bijwerking van de vraagvooruitzichten langs de premetro-as Noord-Albert en de uitbreiding tot Bordet, rekening houdend met het structurele telewerk dat wordt ingevoerd en waarvan de effecten nog niet zijn gemeten.

Wat betreft het gedeelte Albert-Noord

Na de lange bouwwerkzaamheden aan de Alsebergsesteenweg hebben de gebruikers in het zuiden van Brussel last van het feit dat het eindpunt van tram 51 tijdelijk is verplaatst naar Hoogte 100 en binnenkort definitief naar het Albertstation zal verhuizen. De Commissie betreurt het verlies van een zeer functionele directe lijn tussen het zuiden van de stad, het kanaal en het noorden.

De Commissie vraagt

- het behoud van tramlijnen 3 en 4 tot het Noordstation, zonder overstap in Albert, zolang de ombouw van de tunnel Noord-Albert tot metro niet is voltooid;
- manieren om de regelmaat en het aanbod van het openbaar vervoer op het traject Noord-Albert op korte termijn te verbeteren binnen de periode van tien jaar die waarschijnlijk zal verstrijken voor de ingebruikneming van de metro Noord-Albert;
- als gevolg van de bijstelling van de mobiliteitsvraag, om de exploitatie van de tram in de bestaande tunnel tussen Noord en Albert en de relevantie van de ombouw van de tram tot een metro opnieuw te beoordelen en/of het meest geschikte moment voor deze ombouw te bepalen (vóór of na de ingebruikneming van de uitbreiding naar Bordet).

Wat betreft het rollend materieel

De vertraging bij de aanpassing van de bestaande tunnel Noord-Albert tot metrolijn heeft ertoe geleid dat de geleverde metrostellen worden omgeleid om de frequentie op andere metrolijnen te verhogen. De behoefte aan tramcapaciteit zal nog vele jaren groot blijven, zowel voor de tunnel Noord-Albert als voor nieuwe tramlijnen zoals Tram 10.

De Commissie vraagt

- de bestellingen van trams en metro's zo goed mogelijk te faseren om op evenwichtige wijze in alle behoeften te voorzien.

Wat betreft het gedeelte Noord-Bordet

De Commissie wijst op de talrijke en aanzienlijke budgetoverschrijdingen van het project Metro 3, terwijl de werkzaamheden op het deel Noord-Bordet nog niet zijn begonnen. Zij is bezorgd over welke impact deze overschrijdingen op de andere mobiliteitsprojecten van het Gewest zullen hebben, maar ook op andere stedelijke beleidsmaatregelen, met name als gevolg van het vermoedelijke intensievere gebruik op langere termijn van het Beliris-budget.

De Commissie vraagt

- een overzichtstabel van alle lopende of geplande opdrachten met vermelding van: 1) de titel van de opdracht, 2) een samenvatting van het voorwerp, 3) de belangrijkste vervaltermijnen en hun voortgang (publicatiedatum, uiterste datum voor het indienen van de kandidaturen, selectie van de kandidaten, uiterste datum voor het indienen van offertes, aanbesteding, enz.);
- om de extra kosten in verband met de doorgang onder het Zuidpaleis en de financiering daarvan te kennen alvorens de werkzaamheden aan Metro Noord van start gaan;

- om te kiezen voor een meer stapsgewijze en veerkrachtige aanpak die het Gewest in staat zal stellen om haar talrijke uitdagingen (budgettaire, sociaal-economisch, milieu, enz.) parallel aan te gaan;
- om ervoor te zorgen dat het project niet ten koste gaat van andere belangrijke openbaarvervoerprojecten, zoals de tramlijn naar Thurn & Taxis, de vervanging van buslijn 49 door een tramlijn en de verlenging van tram 7 naar Vorst of zelfs Anderlecht;
- om de planning van de uitbreiding tot Bordet zodanig vast te leggen dat de omkeerbaarheid wordt gewaarborgd en de 'bias van verzonken kosten' wordt vermeden die zouden leiden tot het voorschieten 'van eender welke prijs'.

Wat betreft het openbaar vervoer in Brussel

Voor het intergewestelijke busnet is het project Metro 3 een katalysator om de verplaatsingen van en naar het Brussels Gewest duurzamer te maken. Ervaringen uit het verleden (metro Bizet, COOVI/CERIA) tonen aan dat de opening van een dergelijke efficiënte verbinding ook nieuwe verplaatsingen met het openbaar vervoer aantrekt. De aandachtspunten voor De Lijn en TEC in dit project zijn met name Horta, het Zuidstation en Bordet. De openbaarvervoersbedrijven blijven dus aandringen op een snelle omvorming van de premetro Noord-Zuid-Albert tot een metro en de aanleg van de M3 Noord.

Wat betreft de gewestelijke begroting

De Commissie betreurt een verdere verhoging van het budget voor Metro 3. Ter herinnering: in de eerste ramingen werd een totaalbedrag van minder dan 1 miljard euro genoemd; in de GMC van 27 november 2017 werd gesproken over een geraamd bedrag van 1,66 miljard; in maart 2022 werd in het Brusselse parlement een bedrag van 2,251 miljard ter sprake gebracht; in februari 2023 werd de rekening op 2,65 miljard geraamd. De kosten van het project zijn alleen maar gestegen, terwijl het duurste en meest onzekere onderdeel van het project (het graven van een tunnel tussen het Noordstation en Bordet) nog niet is toegewezen.

De Commissie herinnert eraan dat de financiële vooruitzichten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zorgwekkend zijn en dat de Brusselse minister van Financiën heeft aangekondigd dat het onmogelijk is om de 'strategische investeringen', die hoofdzakelijk bestemd zijn voor het project Metro 3, na 2025 buiten de gewestbegroting te houden. Dezelfde minister wees er ook op dat gezien de extra kosten en de inflatie de bestaande Beliris-dotatie naar verwachting niet voldoende zal zijn, zodat de gewestregering bij de federale regering pleit voor een 'verhoogde interventie voor het metro-uitbreidingsproject'⁸. Al deze elementen doen verdere vragen rijzen over de financiële haalbaarheid van het project Metro 3 en de enorme impact die de voortzetting van het project zou hebben op de financiering van andere overheidsbeleidsmaatregelen, al dan niet in verband met mobiliteit.

Nota van de MIVB, lid van de GMC en opdrachtgever van het project Grondwet/Toots Thielemans

De MIVB betreurt de moeilijkheden die de aannemer ondervindt bij de werken in verband met de doorgang van de tunnel die nodig is voor de bouw van Metro 3 onder het Zuidpaleis, en de daaruit voortvloeiende vertraging van de bouwwerkzaamheden.

Zij herinnert eraan dat de keuze om deze tunnel onder het Zuidpaleis te bouwen is genomen na een grondige vergelijking van de verschillende mogelijke varianten om de stations Anneessens en Zuid te verbinden door een infrastructuur die verenigbaar is met de doorgang van de metro. Deze vergelijking werd opnieuw in detail bestudeerd in het kader van de effectenbeoordeling voor de vergunningsaanvraag van dit project, en de keuze is gemaakt met

⁸ <https://bx1.be/categories/news/le-gouvernement-bruxellois-veut-une-rallonge-du-federal-pour-le-metro-3/>

volledige kennis van de voordelen, de nadelen, de risico's en de fysieke mogelijkheden of onmogelijkheden.

De ondernemingen die zijn geselecteerd om deze werkzaamheden uit te voeren, hebben zich er ook toe verbonden om dit met kennis van zaken te doen.

De MIVB wijst erop dat, afgezien van deze moeilijkheid om onder het Zuidpaleis door te gaan, de rest van de werkzaamheden normaal is verlopen en dat de situatie nu zodanig is dat er geen alternatief is voor de aanleg van deze doorgang tussen de twee reeds aangelegde delen van de infrastructuur, en dat derhalve moet worden gekozen voor de oplossing die de beste garanties biedt om binnen een redelijke termijn te worden voltooid.

De MIVB herinnert aan de relevantie, volgens haar, van de keuze om de as Albert-Noord om te vormen tot een metro en deze as te verlengen in de richting van Schaarbeek en Evere, rekening houdend met de verzadiging van de door de trams geëxploiteerde infrastructuur.

De ontwikkeling van het telewerken kan weliswaar een capaciteitsmarge bieden, maar deze is slechts beperkt en tijdelijk gezien de aanhoudende groei van het gebruik van het openbaar vervoer en doet niets af aan de relevantie van de keuze voor de metro om op lange termijn aan het toenemende gebruik van deze as te voldoen en deze zelfs te stimuleren door de kwaliteit van het aanbod te verbeteren.

De MIVB wijst erop dat de in het project 'Avanti+' van de verenigingen voorgestelde alternatieven in ieder geval niet op korte termijn haalbaar zijn, gezien de behoefte aan rollend materieel en stelplaatsen om ze te kunnen uitvoeren, evenals de werkzaamheden die noodzakelijk zijn om ervoor te zorgen dat deze oplossingen een minimale operationele betrouwbaarheid hebben, in dit geval de voltooiing van de werkzaamheden die aan de gang zijn in het Zuidstation om de afschuiving tussen de lijnen in de tunnel 'Grondwet' op te heffen.

De uitvoeringstermijnen zullen ervoor zorgen dat deze alternatieven beschikbaar zijn op een tijdstip dat overeenstemt met de capaciteitsbehoeften van de metro op het betrokken traject.

Concluderend beveelt de MIVB aan om de door de Regering aangevatte werkzaamheden en projecten voort te zetten.