

College van Burgemeester en Schepenen  
Secretariaat van de overlegcommissie  
Dpt Stedenbouw-Leefmilieu Schaarbeek  
Collignonplein 1 - 1030 Schaarbeek

Brussel, 9-2-2024

**BEZWAARSCHRIFT METRO – NOORD** (REF 2019/217=000/000)

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren Schepenen,  
Geachte leden van de overlegcommissie,

Met dit schrijven wil BRAL bezwaren kenbaar maken in het kader van het openbaar onderzoek naar de noordelijke uitbreiding van metro3.

In 2022 leverde u over het desbetreffende project een positief advies, onder voorwaarden. De gemachtigd ambtenaar besliste daarop artikel 191 van de CoBAT toe te passen, zodanig dat de wijzigingen aan nieuwe onderzoeksdaden onderworpen dienden te worden.

Vreemd genoeg –voor het grootste mobiliteitsproject sinds jaren in het Brussels Gewest– hadden de voorwaarden voornamelijk betrekking op de stedenbouwkundige aspecten van het project, en met name de aanleg van de bovengrond. In die zin zijn de hier voorgestelde wijzigingen eerder cosmetisch. Vanuit BRAL vinden we het redelijk onzinnig dat richting het nieuwe advies het gesprek zich hierop toespitst. Bij gebrek aan inspraaktraject rond het hele project zijn de openbare onderzoeken en de overlegcommissies de enige momenten waarop Brusselaars formeel hun advies kunnen geven over het (on)nut van metro noord.

Wij grijpen deze procedure daarom aan om onze bewaren over het project in zijn geheel te geven. Daar stellen we vast dat 1) deze metro niet beantwoordt aan een reële vraag; 2) de trajectkeuze gebeurde op basis van zwakke argumenten; 3) de impact op de modal shift van deze metro te verwaarlozen is; 4) de hele klimaatimpact van het project sterk negatief is, waarbij de uitstoot van de bouwfase niet gecompenseerd kan raken door een verminderde uitstoot van privéwagens; Daarnaast zijn er ook vragen bij 5) de bouwtechniek met tunnelboor, die nog nooit is toegepast in Brussel en dus met veel onbekenden komt. En tot slot is 6) de context ondertussen sterk veranderd, zowel met betrekking tot het financiële plaatje als met betrekking tot de uitvoering van het hele project.

Dit alles doet ons besluiten dat op dit moment het nut van dit project niet bewezen is. Daarom vragen wij u dan ook om een negatief advies te verlenen.

**BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

## 1. VOORWERP VAN HET ONDERZOEK

Zoals gesteld zijn het de voorwaarden die de overlegcommissie in 2022 aan de bouwheer oplegde die nu voorwerp uitmaken van deze inspraakprocedure. We betreuren het echter dat de commissie toen nauwelijks voorwaarden oplegde die te maken hebben met het aantonen van het nut van deze metro. We blijven dit vreemd vinden dat het gros van deze voorwaarden sloeg op de bovengrond, terwijl de meeste mobiliteitsspecialisten er toen al op wezen dat de keuze van het traject, van de mobiliteitsmodus (metro), van de bouwtechniek, in combinatie met de exuberante kostprijs onvoldoende bewezen achten. We herhalen dat tijdens het onderzoek in 2022 de meeste cijfers al van 2012 dateerden. Het verstrekken van verouderde cijfers om de opportuniteit van dit project aan te tonen, is volgens ons een fundamenteel bezwaar. Waarom vroeg de commissie geen nieuwe cijfers. Bijvoorbeeld over de modal shift, toch één van de oorspronkelijke rechtvaardigingen van het project is. Bij gebrek aan nieuwe cijfers blijft de referentie hier het opportuniteitsonderzoek van 2012 het consortium Brussel Metro Noord (BMN), dat een vermindering van 0,61% van het aantal voertuigkilometers in Brussel-Hoofdstad vooropstelde. Het MER uit 2022 stelde dat dit cijfer kon verhogen mits breder beleid, zoals een zonale heffing, de bouw van P+R, circulatieplannen,... Geen van deze maatregelen lijkt op dit moment op weg naar uitvoering.

### Alternatieven

Daarnaast stellen we vast dat zowat de enige voorwaarde rond mobiliteit:

« 108) Effectuer les améliorations de la ligne de tram 55 d'ici la mise en route du métro » (avis de la commission de concertation, 2022, p.41) zonder antwoord blijft. Er is wel de 13-maatregelen-nota van de MIVB en Brussel Mobiliteit, gericht aan de regering, maar geen daarvan is beslist beleid. Bovendien maakt deze nota geen deel uit van de documenten die hier in het openbaar onderzoek gedeeld worden.

In de documenten die wel voorwerp uitmaken van het onderzoek is er eerder sprake van onzekerheid over hoe tram 55 zal kunnen blijven functioneren tijdens de werken. We vragen dat de MIVB duidelijk maakt hoe de inwoners van Schaarbeek en Evere vóór 2035 kunnen genieten van een goede bediening met het OV.

Verschillende organisaties hebben daarvoor het AVANTI METRO+ project naar voren geschoven. In eerste instantie werd het afgeketst door de MIVB. Met de 13-maatregelen-nota zien we delen van de door avanti geschetste oplossingen nu plots wel terug komen. Dat laat zien dat er voor de reële verplaatsingsnoden wel degelijk mogelijkheden bestaan deze te verbeteren.

---

#### BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

[www.bral.brussels](http://www.bral.brussels)  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

### Impact van de werf

Daarnaast is er de ongelooflijke impact van de werf op de hele buurt, en dat rond elk station. Deze is wel uitvoerig beschreven in de voorliggende documenten, en moeten dus deel uitmaken van de afweging om al dan niet de vergunning te verlenen. Ons oordeel –jammer genoeg gestaafd door het voorbeeld van de Stalingradwijk- is dat deze impact zodanig groot is, en niet verantwoord door de te beperkte voordelen van het project in zijn gehaal.

## 2. RISICO'S VAN HET PROJECT

BRAL wijst er op dat het project niet zonder risico's is. De voorgestelde bouwtechniek is nooit eerder in Brussel gebruikt. De bouwheer doet er alles aan om ons ervan te overtuigen dat deze techniek ruim voldoende elders in de wereld is toegepast om bedrijfszeker te zijn, en dat ze door proefboringen voldoende kennis heeft verzameld over de Brusselse ondergrond om de veiligheid van de techniek te verzekeren. We moeten echter vaststellen dat de track record van dit hele metroproject over deze zaken bedroevend uitvalt. Ook voor de onderdoorgang van het Zuidpaleis had men gezegd dat het voldoende bestudeerd was, idem voor de werken onder het Noordstation. Beide werken lopen nu vast. En dat met reeds beproefde methodes in Brussel.

Ook de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen maakt zich hierover zorgen. In haar advies « *La CRMS [...] s'inquiète particulièrement de la stabilité de l'hôtel communal de Schaerbeek, compte tenu du précédent du Palais du Midi.* » Bovendien stelt ze : « *Le tracé du nouveau métro impacte des espaces urbains remarquables et structurants à l'échelle de la Région : la place Liedts et le Tracé Royal, la place Colignon, le square François Riga et la perspective monumentale de l'avenue Huart Hamoir, etc. Or, les aménagements projetés (spatialité, expression architecturale, matérialité) ne tiennent pas assez compte des qualités intrinsèques des espaces dans lesquels ils s'inscrivent. Ceci concerne tant des bâtiments (comme les maisons sur le boulevard Lambertmont ; l'hôtel communal de Schaerbeek), que des paysages urbains historiques (Tracé Royal; place Colignon), que le patrimoine naturel (arbres et plantations du square Riga).* »

Waar de KCML zich vanuit haar bevoegdheid voornamelijk interesseert voor het Gemeentehuis van Schaarbeek, gaat voor BRAL hetzelfde op voor alle woningen en gebouwen langsheen het traject. BRAL vraagt dat tot in detail onderzocht wordt of en hoe de stabiliteit van alle gebouwen gelegen boven het traject van de tunnelboor en in de omgeving van de bouwputten voor de stations gegarandeerd is.

---

#### BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

[www.bral.brussels](http://www.bral.brussels)  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

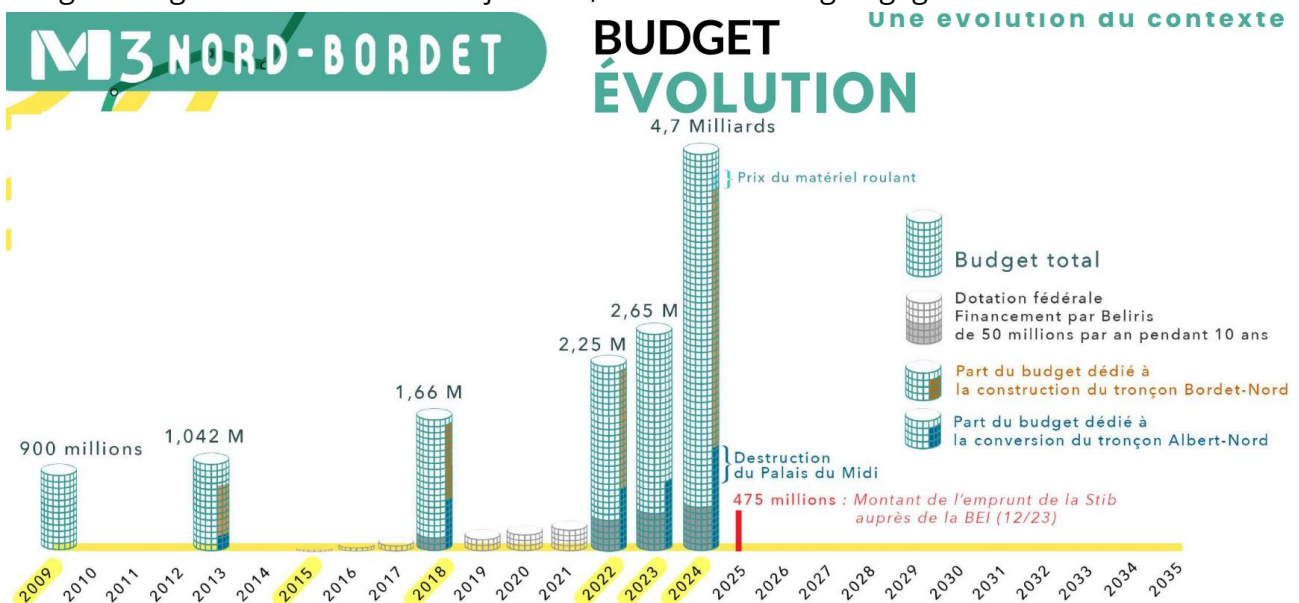
**De onzekerheid rond het afwerken van de hele metro**

Tijdens het vorige openbare onderzoek was er van bovenstaande problemen nog geen sprake. Toen zag het er naar uit de andere onderdelen van het gehele metro 3 project volgens de planning verliepen. Ook al stelde BRAL toen dat deze zogenaamde sausionering van het metro 3 project kwalijk was voor de inspraakmogelijkheden van de Brusselaar, tenminste leek het er toen niet op dat die andere projecten an sich kwalijk verliepen. Dat is vandaag de dag wel anders. Met de huidige bouwvergunning kan de MIVB naar eigen zeggen de onderdoorgang van het Zuidpaleis niet voltooien. Daarom is er daar een nieuwe procedure opgestart – in fast track nog wel- waarvan de uitkomst onzeker is; Zal de overlegcommissie toestemming verlenen voor de ontmanteling van het Zuidpaleis, dit terwijl een klasseringsaanvraag lopende is en de erfgoed waarde ervan ook Europees erkend werd door Europa Nostra?

Ondertussen komen ook problemen bij de werken onder het Noordstation –euh- naar boven. Naast de boven genoemde vragen dat dat oproept rond de stabiliteit van dit bouwproject, geeft dat ook onzekerheden over de mogelijkheden om het hele metro3 project af te ronden. De MIVB stelde altijd dat het zuidelijke deel geen zin had zonder de noordelijke extensie. Maar kunnen we ons een situatie inbeelden waarbij het noordelijke deel zou bestaan zonder de aansluiting met het Noordstation ?

**Het financiële laatje**

4,7 Miljard. Dat is ondertussen de schatting voor het hele metroproject. Het grootste deel van dat geld zal gaan naar het Noordelijke deel, en moet dus nog uitgegeven worden.



**BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

[www.bral.brussels](http://www.bral.brussels)  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

Het Brusselse Gewest heeft dat geld niet. Om dit project te kunnen financieren, heeft de regering in haar begroting voor 2024 al fors moeten bezuinigen, zowel op openbare diensten als op subsidies voor verenigingen. Dit terwijl er voor 2024 slechts 180 miljoen euro is gereserveerd voor metro 3. Voor de jaren 2029, 2030 en 2031 zullen die bedragen oplopen tot 2,3 miljard euro, of te wel bijna 800 miljoen eur per jaar. De voortzetting van het metro 3-project zou de bezuinigingslogica in de komende jaren dus aanzienlijk moeten versterken. En zelfs als de regering er in slaagt deze kosten buiten de begroting te houden, of geld te vinden in publiek-privaat partnerschap (hetgeen schandalig zou zijn, want het zou betekenen dat de inwoners van Schaarbeek of Evere meer moeten betalen voor hun OV), uiteindelijk zal de schuld en dan vooral de rentelasten en de afbetalingen hiervoor toch in het Brussels budget terecht komen. Deze zullen bijkomende besparingen in de publieke dienstverlening met zich mee brengen en ook ten koste van wat wij als Brusselaars kunnen doen voor de andere uitdagingen in onze stad, op vlak van mobiliteit, stedenbouw, klimaatbestendigheid, waterhuishouding, etc.

Is de luxe van een extra metro dit waard? Ons oordeel is van niet.

### **De beperkt impact**

Dat er een noodzaak is om te investeren richting de transitie staat buiten kijf. Maar net daarom is het belangrijk om deze investering goed af te wegen, en in te zetten op wat de stad echt gaat helpen in de transitie. Net daar wringt hier het schoentje. Als deze metro een positieve bijdrage moet leveren aan de transitie, dan is het door het aantal verplaatsingen met de privéwagen te doen afnemen, en om zo die uitstoot en het ruimtebeslag ervan te beperken. Maar net daar zien we dat 1) een metro net bovengronds plaats laat voor meer autoverplaatsingen en 2) dat de modal shift zoals boven gesteld beperkt blijft tot , het zal %. Bovendien berekenden de shifters dat net omwille van deze beperkte modal shift de totale carbon impact van dit project negatief is. Met andere woorden, met de bouw van de metro gaan we veel meer uitstoot genereren dan we ooit zullen terug winnen met de exploitatie ervan.

Bovendien blijft deze berekening gebaseerd op verouderde cijfers. De aanvulling op de impactstudie van 2021 heeft alleen betrekking op het station Liedts, en de gegevens over het aantal reizigers blijven die van de eerste impactstudie (MUSTI-gegevens). Deze gegevens houden geen rekening met de effecten van telewerken op de mobiliteit, zoals erkend in de impactstudie, die gebaseerd is op "statistieken en trends die dateren van de periode vóór de bekrachtiging" (Boek I van MER). Bovendien ontkrachten de meest recente bevolkingcijfers het demografische argument ten gunste van Metro 3: tegen 2070 zou Schaarbeek inwoners

---

**BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

moeten verliezen en meer in het algemeen zou volgende laatste berekeningen van het BISA "de bevolkingstoename van Brussel tussen 2025 en 2050 bijna nul zijn".

Dat alles geeft aan dat het net niet in dit project is dat we moeten investeren om Brussel duurzaam te maken.

#### 4. BOVENGRONDSE HERAANLEG

Gezien de fond van de zaak over de noodzakelijkheid van deze metrolijn gaat, en BRAL sterk twijfelt of het de investering is die Brussel nodig heeft, hebben we alle elementen niet in detail bestudeerd.

Toch vinden we het vreemd dat de afwerking *pristin etat +*, zijnde "de hele interventie omvat, die een tijdelijk herstel van de openbare ruimtes in afwachting van de ontwikkeling van participatieve inrichtingsprojecten die de definitieve inrichting van de site zullen bepalen en alle aanvullende aanbevelingen uit de effectenstudie zullen integreren." Al heel wat elementen bevat die een definitieve keuze later bepalen, en waarvan wij ons afvragen of deze afdoende onderzocht zijn. In normale omstandigheden zijn zo'n ingrepen elk afzonderlijk ontworpen door een team van specialisten, dan het voorwerp van een eventuele inspraakprocedure, dan aan een openbaar onderzoek onderworpen, daarna nog vaak bijgestuurd, zodanig dat de uiteindelijke heraanleg alle belangen goed heeft afgewogen. Nu lijkt deze eerder ondergeschikt aan dat éne belang, namelijk het creëren van een metrostation en de toegangen ertoe, hier en daar bijgestuurd in functie van wat toevallige opmerkingen. Zoals gezegd bestudeerden ook wij niet elke site in detail. We vermoeden dat dat voor vele mensen het geval is. Ook bewoners in en rond de betrokken sites realiseren zich niet altijd de verre gaande impact van dit openbaar onderzoek op het uitzicht en het functioneren van de publieke ruimte in hun buurt. Voor hen gaat dit openbaar onderzoek over de aanleg van de metro en eventueel de impact van de werf. Om hen te betrekken zijn aparte trajecten per site nodig, zonder dat de huidige keuzes sturend zijn.

#### Liedts

Dat is nog erg het geval. Zo zien we aan Liedts dat de autoverkeersafwikkeling die er op dit moment al bijzonder problematisch is, bijkomende verschuivingen zal veroorzaken die ook buiten de perimeter van het onderzoek liggen. Zo zou het tronçon Brabantstraat – Rogierstraat redelijk wat extra verkeer moeten slikken. Deze straten zijn daar geenszins geschikt voor. De Brabantstraat als druk bezochte handelsstraat, en de Rogierstraat als smalle straat en erg steil bergop. Ook de inplanting van het metropaviljoen bepaalt al heel erg de mogelijkheden voor de toekomst. Door ze zo centraal op de plein te plaatsen dreigt ze het

---

#### BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

[www.bral.brussels](http://www.bral.brussels)  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007



plein te domineren ten koste van andere activiteiten. Bovendien ligt ze recht op de zichtas tussen Brabantstraat en Gallaitstraat.

### **Collignon**

Hier is het paviljoen bescheidener. Maar ook hier ligt het op de zichtas vanuit de zijstraten. Het bijgevoegde simulatiebeeld is niet representatief want vanuit de hoogte getrokken.



### **Verboeckhoven**

Dit wordt in de projectfiche beschreven als een multimodale knoop. Dat lijkt ons erg overroepen. Het zou moeten aansluiten op een toekomstig GEN station, waarvan we weten dat de NMBS het geen prioriteit vindt. Ook de aansluiting met andere OV modi op Berenkuil zijn niet direct bereikbaar vanuit het toekomstige station (op 200m wandelen). Rest de aansluiting met tram 7, waarvan de voorwaarde van de overlegcommissie uit 2022 om de oversteek op de Lambermontlaan te verbeteren niet werd ingewilligd “wegens buiten de perimeter” (zie annex “antwoorden op artikel 191”).

### **Riga**

Aan Riga wordt er op erg onevenwichtige manier geraakt aan de Square, die historisch één eenheid vormt. Enkel de noordzijde van het plein wordt geïmpacteerd waardoor het ensemble dreigt aangetast te worden. Er dienen hiervoor 46 bomen te verdwijnen. Het zal jaren duren eer de nieuwe aanplanten tot volwassenheid komen en zowel esthetisch als functioneel opnieuw in hun grandeur hersteld zijn.

### **Linde**

BRAL betreurt het verdwijnen van de bestaande volkstuintjes. De verharding door de aanleg van een station stemt niet overeen met de ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om maximaal in te zetten op ontharding en waterdoorlaatbaarheid.

---

#### **BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

## **Depot**

BRAL betreft ook hier dat het depot zal bijdragen aan de verharding van de Brussels ondergrond. Bovendien zal het komen in de plaats van de sportvelden van de MIVB, die ook gebruikt door clubs en verenigingen uit de buurt.

## **5. BESLUIT**

We zijn er ons erg bewust van dat een deel van de opmerkingen buiten de bevoegdheden van de Overlegcommissie vallen. Toch vragen wij u deze opmerkingen niet zomaar terzijde te schuiven. De impact van deze grote werf, de onzekerheid over de bouwtechnieken,... vallen wel onder uw bevoegdheden, en wij vragen dan ook deze af te wegen met de beperkte bewijsvoering voor de noodzaak van het project en de nu al vastgestelde technische moeilijkheden langsheen het hele parcours. We dreigen zo uit te komen met een hoop opgestarte werven doorheen de hele noord-zuid as van Brussel die door gebrek aan middelen en/of technische moeilijkheden gedurende jaren onderbroken worden. Dat betekent stadskankers, wijken die wegwijnen. Met bovendien een negatieve impact op de OV ontsluiting in plaats van een positieve, wanneer de tijdelijke status van al deze werven extra overstappen betekent voor de reiziger.

Op basis van daarvan, vraagt BRAL om een negatief advies te verlenen aan deze verlenging van metro 3.

Wij vragen dat de overlegcommissie rekening houdt met deze opmerkingen, en we wensen op 26 maart uitgenodigd te worden voor de hoorzitting over dit dossier.

*Tim Cassiers*

*Stafmedewerker mobiliteit en luchtkwaliteit*

[tim@bral.brussels](mailto:tim@bral.brussels)

*BRAL*

---

### **BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles +32 2 217 56 33  
BE0413 744 986 - RPR Brussel

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007