

College van Burgemeester en Schepenen  
Secretariaat van de overlegcommissie  
Departement Stedenbouw stad Brussel  
Anspachlaan 6  
1000 Brussel

Brussel, 21 december 2023

## **OPMERKINGEN VAN BRAL VOOR DE IMPACTSTUDIE ROND DE VERGUNNINGSAANVRAAG VOOR DE ONTMANTELING VAN DE BINNENCONSTRUCTIE VAN HET ZUIDPALEIS**

Mijnheer de Burgemeester, Dames en Heren Schepenen,

Met dit schrijven wil BRAL elementen aanbrengen voor de impactstudie rond de vergunningsaanvraag voor de ontmanteling van de binnen-constructie van het Zuidpaleis. Voor BRAL is het belangrijk dat deze impactstudie degelijk cijfermateriaal aanlevert zowel over de impact van deze ontmanteling op de wijk als ook over de noodzaak van deze ingreep. We waren aanwezig bij de informatievergadering van 12 december 2023, georganiseerd door de aanvrager, de MIVB. Terwijl we de tijd en de inzet van de aanwezige MIVB-ploeg waarderen, bracht de avond onvoldoende duidelijkheid over de procedure enerzijds, en lagen er elementen ter tafel die ons grote zorgen baren.

### Welk uitgangspunt voor de impactstudie ?

Tijdens de infovergadering werd ons duidelijk gemaakt dat het uitgangspunt van de aanvraag de bestaande vergunning voor de tunnel onder het Zuidpaleis is. De bouwvergunningsprocedure wijzigt enkel de bouwtechniek voor het aanleggen van de tunnel, alsook vraagt ze de toestemming om hiertoe het Zuidpaleis te 'ontmantelen'. Als alternatief scenario ligt zelfs de volledige afbraak op tafel. Zijn er dan geen redenen om aan te nemen dat de schaal van deze *wijziging* van dien orde is dat deze ook de oorspronkelijke bouwvergunning in vraag stelt? Zo lijkt ons uit de overwegingen in de oorspronkelijke bouwvergunning naar voren te komen dat 1) de aannames over de haalbaarheid van de voorgesteld techniek; 2) het behoud en renovatie van de waardevolle elementen in het Zuidpaleis; 3) de realisatie van het totale metro-project van Bordet to Albert; en 4) het goede beheer van de werf en de minimalisatie van de impact op de wijk, integraal deel uitmaakten van de beslissing om deze bouwvergunning toe te kennen. Gezien de perikelen rond dit dossier de laatste 3 jaar hebben aangetoond dat deze overwegingen minimaal 'voorbarig

#### **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

optimistisch' waren, **is het vreemd dat men de oorspronkelijke bouwvergunning als *acquit* beschouwd**, en dat er niet minstens een scenario op tafel ligt waarin dit deel van de tunnel niet gerealiseerd wordt.

Zo steekt de aanvrager de kop in het (drassige Zenne)zand om toch maar de moeilijkheden met het totale project niet te moeten mee in overweging nemen. Daarmee herhaalt zich weer eens de saucinage van waar de inspraak in dit project al van het begin onder te lijden heeft.

### Een merkwaardige procedure

Wij tasten redelijk in het duister over wat er met deze brief zal gebeuren. De mogelijkheid ertoe werd gecreëerd door de 'fast-track' ordonnantie van 5 oktober 2023. Deze stelt dat een informatievergadering voor het grote publiek zal georganiseerd worden tijdens de periode voor het uitvoeren van de impactstudie. Deze vond zoals gemeld effectief plaats op 12 december 2023. Maar tijdens de vergadering werd ons duidelijk gemaakt dat onze vragen en bemerkingen op dat moment niet genoteerd zouden worden. An sich lijkt dat al tegenstrijdig met hoe het in de fast-track ordonnantie staat: objectief 3 van die informatievergadering is namelijk: "3° het publiek de kans te geven om desgevallend de specifieke punten te belichten die tijdens de studie zouden kunnen worden onderzocht." Goed, verderop stipuleert de ordonnantie inderdaad dat we binnen de 15 dagen vanaf die vergadering de mogelijkheid hebben om "opmerkingen, suggesties en verzoeken indienen om bepaalde punten over het project te belichten zodat er tijdens de uitvoering van de effectenstudie rekening mee wordt gehouden". We dienen deze aan u te richten, het college van stad Brussel, waarna u een afschrift zal overmaken aan de MIVB.

Ter herinnering, deze procedure herkauwt de procedure die tot de hervorming van 2017 in het BWRO stond, namelijk een openbaar onderzoek voor de impactstudie. Toentertijd sprak de Adviescommissie zich vervolgens uit over de te weerhouden onderzoekspistes. Zonder de achterliggende wetgeving blijft het echter volstrekt onduidelijk wat er dan met ingediende opmerkingen gebeurt. Komt er een formeel advies van de begeleidingscommissie, over een studie die al lopende is? Kan het voorwerp en de omvang van het studiewerk voor het reeds gekozen studiebureau dan nog gewijzigd worden? En dat allemaal in het sowieso al krappe tijdsbestek van deze procedure? Wij hopen dat we ons vergissen, maar we twijfelen er sterk aan. **Daarom vragen wij dat er in alle transparantie gecommuniceerd wordt over hoe de opmerkingen van het publiek behandeld worden, en de motivatie om ze al dan niet te weerhouden tijdens de impactstudie.**

### De impactstudie

Opdat de onderzoekscommissie goed kan oordelen over de haalbaarheid en noodzaak van de nieuwe techniek, alsook over de impact ervan, vragen wij om volgende elementen op te nemen in de impactstudie. Deze zijn ook noodzakelijk opdat het bredere publiek tijdens 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**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

openbare onderzoek op een geïnformeerde manier zijn opmerkingen bij het project kan doen. Tegelijk is de impactstudie zo ook een opportuniteit om keuzes op transparante wijze te objectiveren en te onderbouwen.

### **1. Een alternatief 0 dat ook echt een alternatief is**

We vragen met aandrang het opnemen van een scenario voor het niet uitvoeren van de voorziene tunnelwerken. Tijdens de infovergadering bleek dat het verderzetten van de werken met de huidige technieken (en dus zonder de ontmanteling van het Zuidpaleis) zal gelden als het 0 scenario. Dat is gezien de situatie nauwelijks serieus te nemen. Uit alle communicatie rond het stilleggen van de werf blijkt dat het voortzetten met de huidige technieken financieel en bouwtechnisch eigenlijk gewoon geen optie is. Natuurlijk is het goed om ook objectief vast te stellen wat de impact daarvan zou zijn. Maar men kan het bezwaarlijk een realistisch 0 scenario noemen.

Wij vragen daarom dat er ook een scenario bestudeerd wordt waarbij de tunnelwerken niet uitgevoerd worden. Hoeveel tijd kost het in geval van dit geen-tunnel-scenario om de huidige werf te stabiliseren? Wat kan men in dat geval doen met de gecreëerde ruimtes onder de Stalingradlaan? Wat is dan de impact op de Brusselse mobiliteit?

### **2. Een volledige mobiliteitsstudie**

Daarom dient de mobiliteitsimpactstudie verder te gaan dan louter de impact van een eventuele nieuwe werf op de wijk. De impactstudie mag ten eerste geen abstractie maken van de moeilijkheden die ook op het noordgedeelte van het metrotraject opduiken. Zo zou deze studie objectief moeten beantwoorden of het afwerken van het Zuid-gedeelte zin heeft, zonder zekerheid dat het Noordgedeelte er komt. Onder de scenario's waarbij de tunnel gerealiseerd wordt, moet dit risico mee ingecalculeerd worden. Wat is de impact van het niet onrealistische "halve metro" scenario? Welke bijkomstige overstappen veroorzaakt die? Bijvoorbeeld aan Albert, en Noord? Hoe kan die "halve metro" functioneren zonder rechtstreeks toegang tot een metrodepot? Welke impact zal dit hebben op de andere metrolijnen?

Ten tweede zou de studie ook een antwoord moeten bieden of een alternatieve mobiliteitsoplossing, zoals het Premetro+ voorstel van Avanti! ingeval van het geen-tunnel-scenario antwoord bieden op de capaciteitswensen voor de Noord-Zuid lijn ? Waarbij ook de optie kan bestudeerd worden om het Lemonnier kruispunt op te lossen door tramlijnen 51 en 82 bovengronds te houden

### **3. De impact op de wijk**

Voor alle alternatieven moet voor BRAL de impact op de wijk voorop staan. Al 3 jaar overleeft deze wijk node de zware werf die haar te beurt is gevallen. Dat wil zeggen dat de impactstudie een meer dan stevig luik sociaal-economische impact dient te hebben, waarbij de verschillende scenario's grondig tegen elkaar afgewogen moeten worden met betrekking van het voortbestaan van het sociaal, cultureel en economisch weefsel, inclusief het verplaatsen van winkels, sportclubs, scholen, etc.

### **4. De impact op de heraanleg Stalingradloaan**

Verder stellen wij ons ook vragen over hoe in de verschillende scenario's de goedgekeurd heraanleg van de publieke ruimte op de Stalingradlaan zal verlopen. Welke gevolgen hebben ze op de timing waarmee de werken kunnen zullen verlopen? Maakt het dat deze werken in verschillende fases moeten gebeuren?

Wij hopen dat deze vragen zullen behandeld worden in de impactstudie. Het lijkt ons de manier om transparant en geïnformeerd tot een beslissing te kunnen komen.

Met de meeste hoogachting,

Tim Cassiers  
Stafmedewerker mobiliteit en luchtkwaliteit  
BRAL vzw