

PREMETRO ÷ NOORD-ZUID-ALBERT



Een initiatief van het
Avanti!
Platform.



INHOUDSOPGAVE

<i>INLEIDING</i>	<i>....</i>	03
<i>PREMETRO+ HET ALTERNATIEF VOOR METRO 3</i>	<i>....</i>	04
<i>DE VOORDELEN VAN PREMETRO+</i>	<i>....</i>	07
<i>CONCLUSIE</i>	<i>....</i>	09
<i>EINDNOTEN</i>	<i>....</i>	11
<i>ONDERTEKENAARS</i>	<i>....</i>	11

INLEIDING

Het is tijd om na te denken over een alternatief voor Metro 3. Een alternatief dat de capaciteit van het openbaar vervoer zowel in het stadscentrum als in Schaarbeek en Evere verhoogt en tegelijk het comfort van de gebruikers garandeert. Een alternatief dat niet afhankelijk is van zware, nieuwe infrastructuur. Dát is de essentie van wat we voorstellen met Premetro+.

Waarom zo'n alternatief? Natuurlijk is niemand tegen een metro, maar tegen welke prijs? Want het moet gezegd dat Metro 3 nog steeds vastloopt. De kosten zijn vervijfvoudigd, twee van de drie bouwplaatsen liggen stil, deadlines worden regelmatig verlengd en het sociale- en architecturale erfgoed wordt bedreigd met sloop. Om nog maar te zwijgen van de overlast die het project sinds 2019 veroorzaakt voor de bewoners van Lemonnier en Stalingrad.

Premetro+, dat begin 2023 het levenslicht zag, werd ondertussen herwerkt in het licht van de sterke verslechtering van de context in de afgelopen twee jaar, als gevolg van de aangekondigde verdubbeling van de kosten van de Bordet-tunnel en de sloop van het Zuidpaleis. In 2023 was ons voorstel nog steeds bedoeld als een 'alternatief in afwachting' van de bouw van Metro 3. We gingen er toen nog van uit dat Metro 3 effectief zou rijden. Nu dit project een fata morgana is geworden, moeten we alternatieven overwegen en ontwikkelen zonder vooroordelen.

Metro 3 afschaffen betekent niet dat we de gebruikers in de steek laten. Wel moeten we het openbaarvervoernetwerk ten minste gedeeltelijk herdenken en de bestaande infrastructuur beter benutten. Veel goedkoper dan Metro 3, sneller te realiseren en zonder nieuwe, zware infrastructuur: Premetro+ zou ons in staat stellen om uit het moeras te klimmen waarin Metro 3 vastzit. Daar zouden onze regio, haar inwoners en de gebruikers van het openbaar vervoer veel baat bij hebben.

Deze brochure is het resultaat van een samenwerking tussen verschillende partners op basis van bijdragen van onderzoekers en ingenieurs, bestaande uit twee delen. Het eerste deel stelt Premetro+ en de belangrijkste maatregelen voor. Het tweede deel beschrijft de voordelen van Premetro+ ten opzichte van Metro 3, met betrekking tot de kosten, uitvoeringstermijnen en impact op het MIVB-netwerk. De bijlagen aan het einde van de brochure geven aanvullende informatie die kan helpen om de ins en outs van Premetro+ beter te begrijpen.

Zie bijlage 1:
"Geblokkeerde werken aan het Noordstation: 'onvoorzien' of kortzichtig?"

PREMETRO+ HET ALTERNATIEF VOOR METRO 3

Premetro+ is een realistisch alternatief voor Metro 3 waarvoor men geen zware infrastructuur hoeft aan te leggen. Het bestaat uit twee reeksen maatregelen: de eerste reeks is gericht op het stadscentrum en de tweede op Schaarbeek en Evere.

Dit alternatief geeft voorrang aan de gebruikers en is gebaseerd op de volgende principes:

- voldoende capaciteit en dus comfort;
- een betrouwbare en regelmatige dienst;
- een maximaal aantal rechtstreekse en geografisch gediversifieerde verbindingen.

Deze principes zijn richtlijnen voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Brussel, en Premetro+ kan hiervoor de basis vormen.




DE DIENSTEN NAAR HET STADSCENTRUM VERBETEREN DOOR LANGE, RECHTSTREEKSE LIJNEN TE (HER)CREËREN

Voorstanders van Metro 3 hebben gelijk als ze zeggen dat het nodig is om de capaciteit van het openbaar vervoer in de Noord-Zuid-Alberttunnel (NZA, vaak 'premetro' genoemd) te vergroten. Maar ze hebben het mis als ze zeggen dat dit alleen kan worden bereikt door van de premetro een metro te maken, of te 'metro-iseren'.

Zie bijlage 2: "Bezettingsgraad: is Metro 3 gerechtvaardigd?"

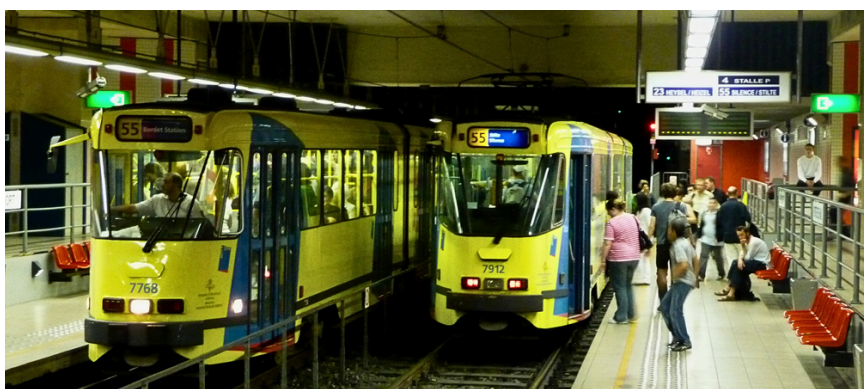
Het is heel goed mogelijk om **de capaciteit van de premetro snel te verhogen door een derde tramlijn toe te voegen**. In combinatie met een reorganisatie van lijnen 3, 4 en 7 zou een extra tram in de NZA-tunnel leiden tot een situatie die voor meer gebruikers gunstig is dan in het geval van 'metro-isering'. Gebruikers zouden profiteren van drie tramlijnen die rechtstreeks verbonden zijn met het stadscentrum vanuit zowel het noorden als het zuiden.

Op korte termijn voorziet ons alternatief in de volgende maatregelen:

-  **Tram 55 verlengen van de stations Rogier naar Albert**, waar het eindpunt dat voor Metro 3 wordt ontwikkeld zo onmiddellijk gebruikt kan worden.
-  **Tram 4 verlengen door 'm te koppelen aan de toekomstige tram 10** naar Neder-Over-Heembeek (NOH), die in het najaar van 2024 klaar moet zijn.
-  **Een nieuwe lijn 3 creëren door tram 3** (deel Noordstation-Churchill) **en tram 7** (oostelijke middenring) samen te voegen, om opnieuw een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen tussen Elsene, Ukkel (Churchilllaan), het Zuidstation en het stadscentrum.

Tegelijkertijd willen we de regelmaat op de betrokken lijnen optimaliseren door middel van een speciaal dispatchingteam. Zij kunnen voorkomen wat nog steeds vaak voorkomt aan het Noordstation, namelijk dat een volle tram wegrijdt net voordat een lege tram zijn dienst begint. Ten slotte stellen we voor om op strategische plaatsen (in de buurt van het Noord- en het Zuidstation) twee trams stand-by te houden die, indien nodig, snel in dienst kunnen worden gesteld op vraag van het dispatchingteam.¹

Op middellange termijn stellen we voor om de lijnen door de NZA-tunnel te reorganiseren door trams 51 en 82 weer bovengronds te brengen bij Lemonnier. Dit zal de frequentie en regelmaat op het NZA-traject nog verhogen, omdat de oversteek bij Lemonnier vermeden wordt.



Zie bijlage 3:
“De bediening van het centrum
en de terminus aan Rogier”



DE DIENSTEN NAAR SCHAARBEEK EN EVERE VERBETEREN DOOR LIJN 55 TE VERBETEREN

Het is mogelijk om ook de exploitatie van tram 55 snel te verbeteren, zowel vanuit het standpunt van de gebruikers als van de uitbater. Dat is trouwens wat de regering aan de MIVB heeft gevraagd toen duidelijk was dat de verlenging tot Bordet niet voor 2034² zou worden gerealiseerd. Een van de opties die wordt overwogen, is om de lijn te exploiteren met T4000's (253 zitplaatsen) in plaats van T3000's (184 zitplaatsen).

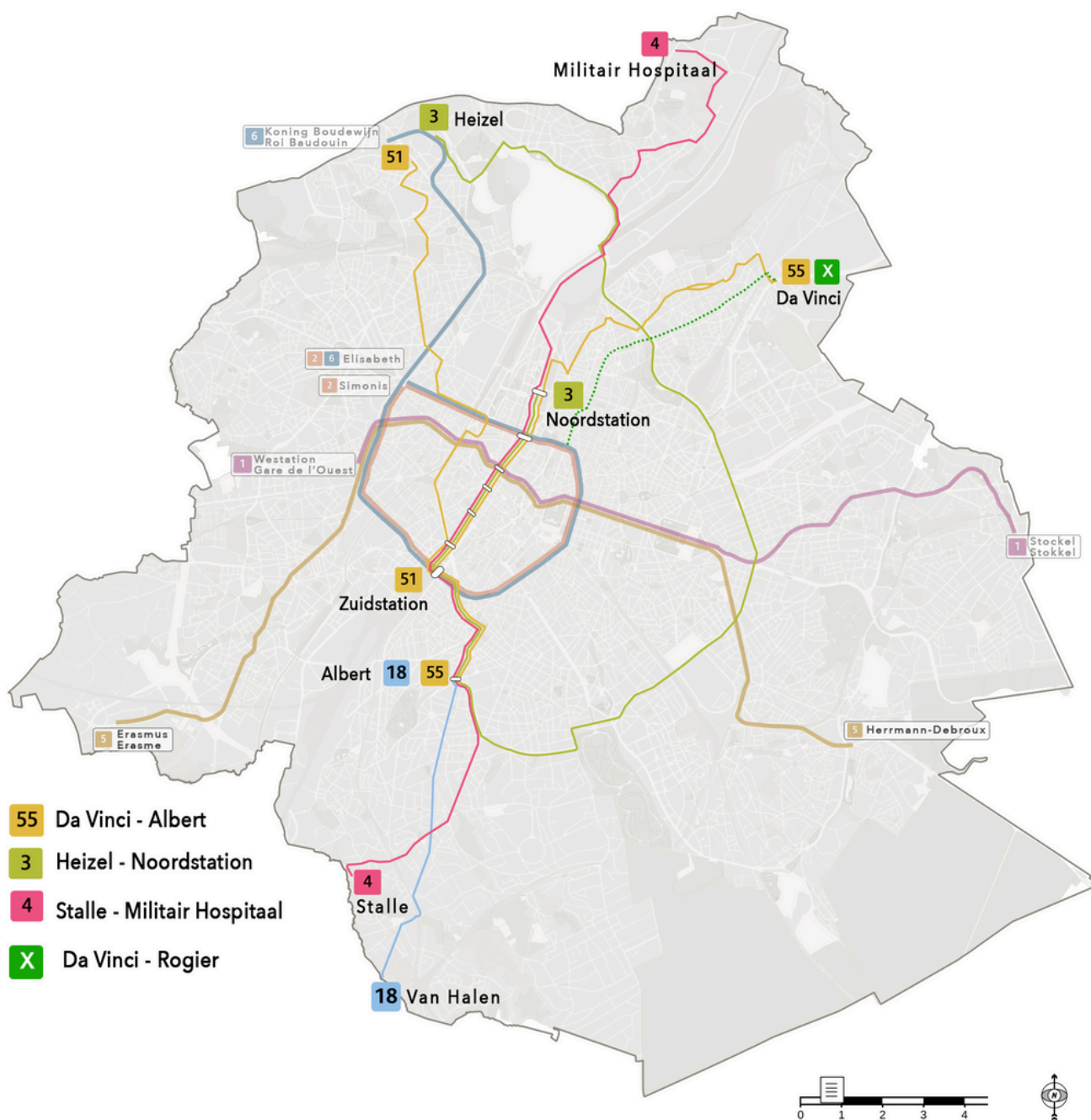
Op korte termijn stelt Premetro+ voor om op de lijn T4000's te laten rijden, waardoor de capaciteit van tram 55 met bijna 40% zou toenemen. Zoals blijkt uit de elementen van de eerste vergunningsaanvraag voor Metro Noord (april 2022), zou deze capaciteitsverhoging ruimschoots voldoen aan de verwachte vraag. In tegenstelling tot wat de MIVB en Brussel Mobiliteit beweren, houdt deze oplossing helemaal geen “heropbouw van het merendeel van de haltes op de lijn” in. Volgens onze analyse is de helft van de haltes al toegankelijk voor T4000-toestellen, hoewel de situatie op sommige plaatsen bij de laatste paar deuren slechter is.



Zie bijlage 4 :
“Tram 55 verbeteren”

Tegelijkertijd stelt Premetro+ een reeks secundaire maatregelen voor om de doorstroming van trams en bussen te verbeteren op basis van een actieplan van de MIVB. Deze eenvoudige en beproefde maatregelen zouden de werking van de lijn aanzienlijk verbeteren: eenrichtingsverkeer behalve voor de trams, verkeerslichten met afstandsbediening, voorrang geven aan tram 55 op de belangrijke verkeersaders die de lijn gebruikt en bepaalde kruispunten herorganiseren.

Op middellange termijn wil Premetro+, naar het voorbeeld van een van de trajecten die door de MIVB en Brussel Mobiliteit zijn bestudeerd, **een nieuwe lijn aanleggen op de Haachtsesteenweg**, deels parallel met tram 55. In eerste instantie zouden bussen deze lijn kunnen exploiteren. In tweede instantie, als het aantal reizigers het toelaat, zouden trams de lijn kunnen exploiteren.



DE VOORDELEN VAN PREMETRO+ TEN OPZICHTE VAN METRO 3

MOBILITEIT: RECHTSTREEKSE EN FREQUENTERE LIJNEN NAAR HET CENTRUM EN BETERE VERBINDINGEN NAAR HET NOORDOOSTEN

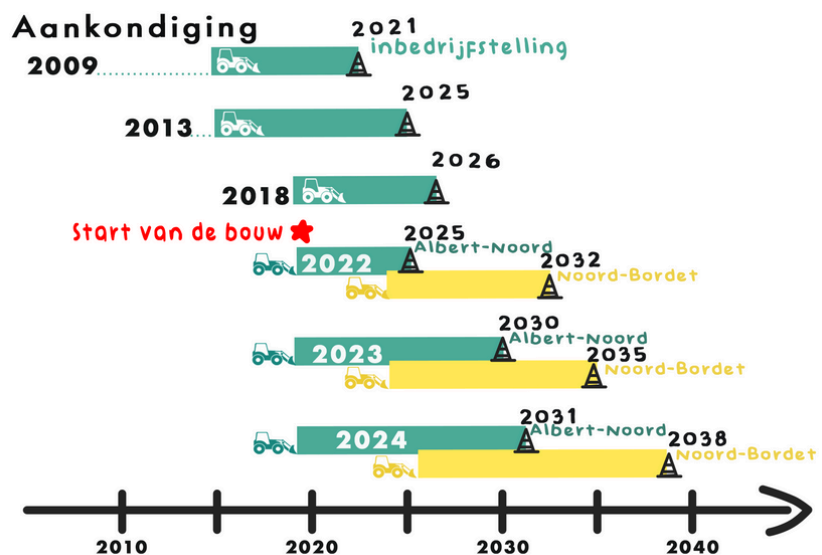
Door drie lijnen naast elkaar te laten bestaan in de NZA-tunnel biedt Premetro+ veel gebruikers een **rechtstreekse verbinding met het stadscentrum**, of ze nu uit Evere, Schaarbeek, Neder-over-Heembeek, Vorst of Ukkel komen. De invoering van Metro 3, en a fortiori een 'halve metro' tussen Albert en het Noordstation, zouden daarentegen nieuwe overstappen creëren. Ten slotte bieden de drie lijnen in de tunnel **een hogere frequentie** (één tram om de twee minuten) dan de metro zou bieden (één om de drie minuten).

De exploitatie van lijn 55 met grotere trams en de aanleg van een nieuwe lijn op de Haachtsesteenweg zullen de **toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Schaarbeek en Evere verbeteren en het comfort voor de reizigers verhogen**. De Metro 3 met zijn zeven stations zou integendeel de toegankelijkheid aanzienlijk verminderen in vergelijking met tram 55 met zijn veertien haltes.



DEADLINES: SNELLE UITVOERING

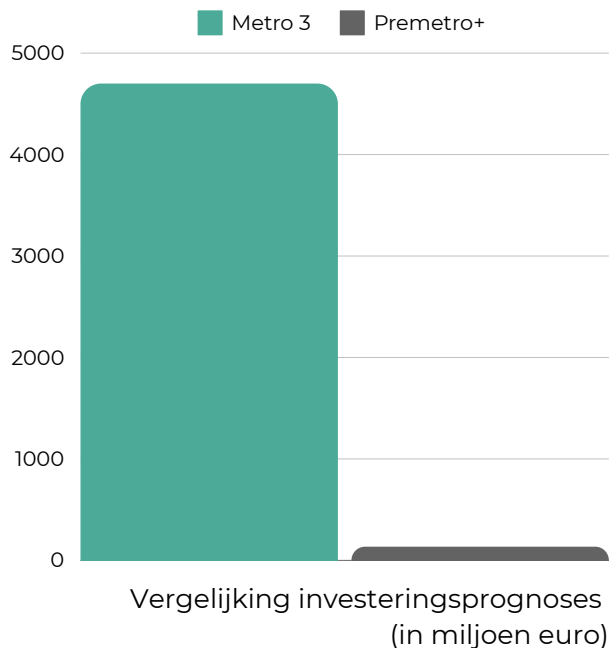
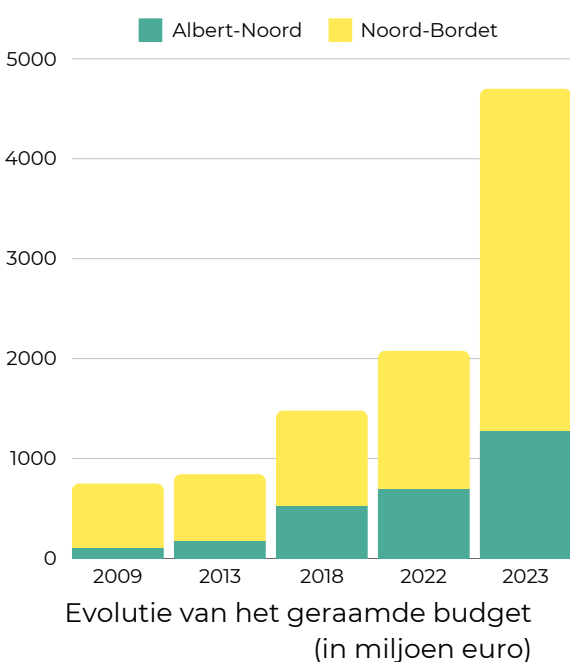
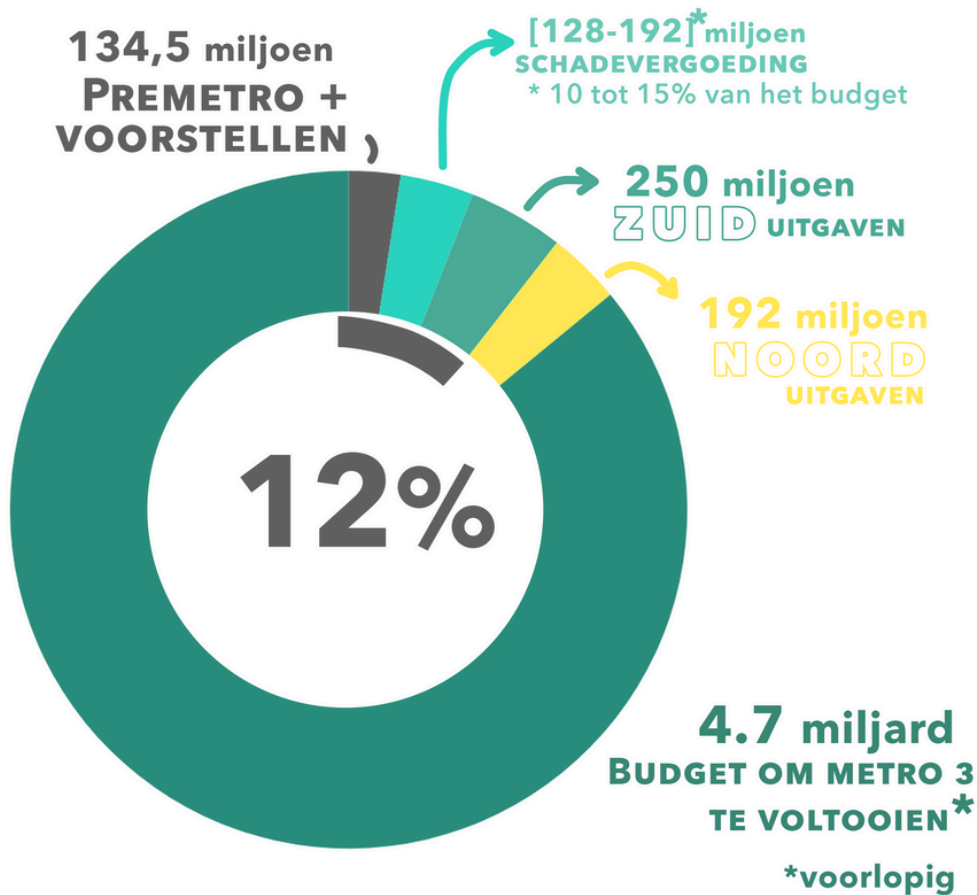
De belangrijkste maatregelen van Premetro+ kunnen snel worden uitgevoerd. Als we de secundaire maatregelen meerekenen (de vernieuwing van de trams 51/82 en de aanleg van een nieuwe lijn op de Haachtsesteenweg), dan zou ons voorstel in 2030 volledig operationeel kunnen zijn. Dat komt ongeveer overeen met de aangekondigde ingebruikname van de 'halve metro' Albert-Noordstation. En dat terwijl de verlenging van de metro naar Bordet niet klaar zal zijn voor 2034 of zelfs 2038. Toen het project werd aangekondigd, werd 2020 nog genoemd als datum.



Opeenvolgende deadlines aangekondigd voor het in dienst stellen van Metro 3

BUDGET: VEEL LAGERE KOSTEN

Premetro+ vergt veel lagere investeringen dan Metro 3. De geraamde kosten van Metro 3 zijn bijna vervijfvoudigd sinds de aankondiging van het project in 2009. Zelfs als je bij deze investeringen de opofferingskosten optelt die gepaard gaan met het afzien van de 'metro-isering' van de NZA-tunnel, zou Premetro+ een besparing van 88% betekenen ten opzichte van de aangekondigde kosten van Metro 3.



CONCLUSIE

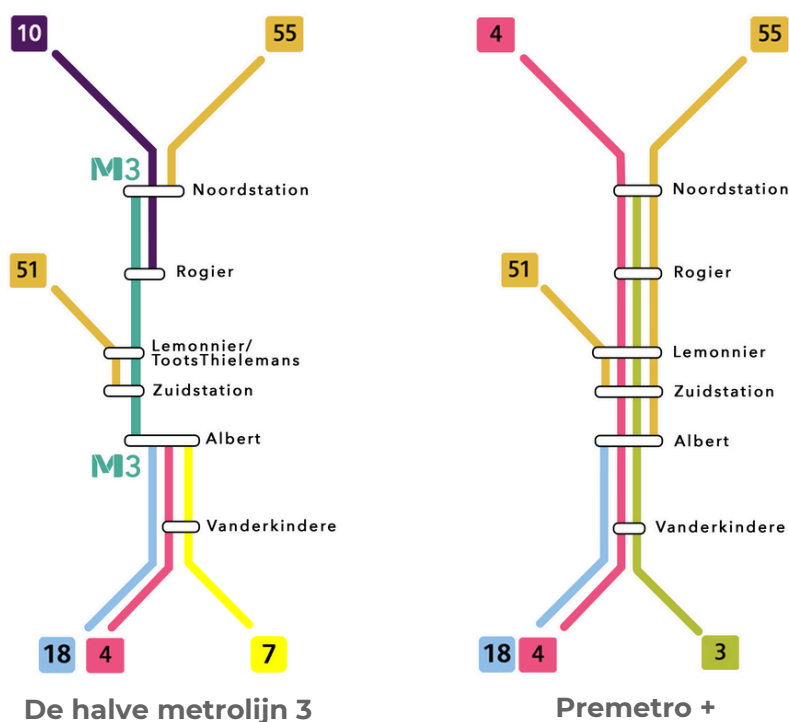
PREMETRO+, EEN ALTERNATIEF VOOR METRO 3 EN ... VOOR DE HALVE METROLIJN ALBERT-NOORD

Ons voorstel is opgesteld als een pragmatisch alternatief voor Metro 3, maar het vermijdt ook een even problematisch scenario: de aanleg van een halve metro tussen Albert en het Noordstation. Omdat de uitgaven voor dit traject al gedaan zijn en de kosten van de tunnel naar Bordet astronomisch hoog zijn, zou de volgende regering geneigd kunnen zijn om zich te beperken tot het 'metro-iseren' van de tunnel voor Premetro+.

Hoewel een dergelijke beslissing de regering in staat zou stellen om (te veel) gezichtsverlies te voorkomen, zou het niettemin een nadelig scenario zijn voor het netwerk en dus voor de gebruikers. Een halve metro in dienst stellen tussen Albert en het Noordstation zou het netwerk en de aantrekkelijkheid ervan duidelijk verslechteren.

Eenzijds zou een halve metro nieuwe overstappen creëren voor veel gebruikers :

- **Tram 4 zou beperkt worden tot Albert.** Daardoor moeten reizigers die vanuit het zuiden komen, overstappen om het Zuidstation, het stadscentrum en het Noordstation te bereiken.
- **Tram 3, die tram 10 moet worden** (met een routewijziging ten noorden van Van Praet), **zou beperkt worden tot Rogier.** Een reiziger die vanuit het noorden naar Ukkel of Vorst wil, zou dus twee keer moeten overstappen.
- **Tram 55 zou beperkt worden tot het Noordstation.** Daardoor zouden gebruikers van die lijn hun rechtstreekse verbinding met Rogier verliezen, waar ze kunnen overstappen op het metronetwerk (in dit geval lijnen 2 en 6).



Anderzijds zouden een halve metro tussen Albert en het Noordstation **een vermindering van de frequentie betekenen** : in de spits zou er 3,25 minuten zitten tussen twee metro's, tegenover 2,5 minuten tussen twee trams vandaag. Naast de verslechtering van het openbaar vervoer, mag ook niet vergeten worden dat het bouwen van een halve metro alleen al voor de tunnel onder het Zuidpaleis 400 miljoen euro zou kosten, om nog maar te zwijgen van de sociale- en erfgoedkosten voor het slopen en herbouwen ervan.

Zie bijlage 5 :

“Slopen van 15.000 m² aan voorzieningen voor 120 meter tunnel: een terugblik op de ‘noodzakelijke’ sloop van het Zuidpaleis”

Ten slotte zou de exploitatie van een halve metro volgens de MIVB *“op lange termijn niet levensvatbaar zijn”*.³ De exploitatie van deze ingekorte lijn zou namelijk opslagproblemen opleveren aangezien de stelplaats zich aan het einde van de lijn (Bordet) bevindt. Met andere woorden, de MIVB stelt dat fase 1 van het project alleen relevant is als fase 2 wordt voltooid. Opnieuw voedt de opdeling van het project in verschillende fasen een logica van voldongen feiten die kenmerkend is voor de geschiedenis van Metro 3.⁴

Omdat de twee fases van Metro 3 onderling afhankelijk zijn en de tweede fase (de verlenging naar Bordet) waarschijnlijk niet gebouwd zal worden, is het meer dan ooit noodzakelijk om het project in zijn geheel te bekijken en deze logica van voldongen feiten om te keren. Als de verlenging naar Bordet, die nu meer dan onzeker is, een voorwaarde is voor de exploitatie op lange termijn van het traject Albert-Noordstation, zou de meest elementaire vooruitziende blik ertoe moeten leiden dat het project helemaal wordt opgegeven. Op korte termijn betekent dit dat er een einde moet komen aan de werken die momenteel aan de gang zijn in het Albertstation, wat de facto zou betekenen dat er een halve metro in dienst wordt gesteld, wat, zoals we al zeiden, zou leiden tot een nefaste reorganisatie van het MIVB-net.

We zijn ons er terdege van bewust dat het opgeven van Metro 3 in zijn geheel opofferingskosten met zich mee brengt. Dit gezegd zijnde, zou de implementatie van Premetro+ nog steeds minder kosten dan de bouw van een halve metro Albert-Noord en nog minder als je bij de kosten van de halve metro de kosten optelt voor de heropbouw van het Zuidpaleis die ten laste komen van de Stad Brussel.

Gezien de totale ineenstorting van Metro 3, is Premetro+ een realistisch en ambitieus alternatief. Een alternatief dat de diensten naar het centrum en het noordoosten verbetert met rechtstreekse lijnen. Een alternatief dat de benodigde capaciteit tijdens de spitsuren kan opvangen en de Brusselaars een aantrekkelijk netwerk biedt voor al hun verplaatsingen.

EINDNOTEN

1. De MIVB heeft dit ooit gedaan, met een metro op een speciaal spoor tussen Merode en Schuman, en een tram op een ander spoor tussen het Zuidstation en Lemonnier.
2. L'Écho, « En attendant le métro 3, Bruxelles cherche des alternatives en surface », 22/11/23
3. L'Écho, « Métro 3: une demi-ligne Albert-Nord pas viable à long terme, selon le CEO de la Stib » ; 30/05/23.
4. De voormalige staatssecretaris voor Stedenbouw verklaarde en aanvaardde de logica van het voldongen feit toen hij het had over het project Toots Thielemans/Zuidpaleis: *“We besloten om alles onomkeerbaar te maken. We hebben het geld gereserveerd, de contracten getekend, de vergunningen afgeleverd (...). En om te voorkomen dat de tegenstanders van de metro de hele zaak zouden blokkeren - want dat is typisch Brussel: je wilt iets en het duurt twintig jaar om het uit te voeren - wilde ik dat het doorging (...) en we zorgden ervoor dat het onomkeerbaar was.”* Bron: de documentaire *Stalingrad, avec ou sans nous?* geproduceerd door het Centre Vidéo de Bruxelles, <https://www.youtube.com/watch?v=GeFpQXBifsI>

ONDERTEKENAARS





CONTACT

Damien Delaunois
Inter-Environnement Bruxelles
Scheikundigestraat 34-36, 1070 Brussel

www.premetroplus.be

GEBLOKKEERDE WERKEN AAN HET NOORDSTATION: 'ONVOORZIEN' OF KORTZICHTIG?

Het Noordstation is een essentieel punt op het traject van Metro 3. Dit station moet dienen als terminus en keerpunt voor het zuidelijke deel (Albert - Noordstation) en als verbinding met het noordelijke deel (Noordstation - Bordet). Daar is noch een vergunning voor afgegeven, noch een financieringsplan voor opgesteld.

Het tracé omvat een doorgang onder de sporen tussen de Vooruitgangstraat en de Aarschotstraat. Naast de bouw van de tunnel onder het spoorwegrooster, moest ook het grondwater verlaagd worden, om een galerij te bouwen tussen twee betonnen platen - boven de metrotunnel en onder de sporen.

De werken begonnen in maart 2021, maar in februari 2024 meldde de pers dat de werkzaamheden in feite sinds april 2023 stillagen en dat technische oplossingen sindsdien "in studie" waren. De directeur van Beliris legde deze impasse een jaar eerder (18/4/23)[1] uit aan de Commissie voor Mobiliteit van het Brussels Parlement, maar was niet gemeld in de pers. De reden? Het grondwaterpeil stond hoger en was groter dan verwacht in een ondoordringbaar, ondergronds bekken. Het bleek onmogelijk om genoeg water weg te pompen om het, althans tijdelijk, naar een niveau te brengen zodat de twee platen konden gebouwd worden die bedoeld waren om het water op te vangen.

Hoewel het al ongelooflijk is om te horen dat het grondwaterpeil niet bekend was voor de start van een dergelijk project, is de rechtvaardiging die de eigenaar van het project aanvoert om dit fiasco te verklaren nog moeilijker te geloven. Het probleem, volgens de directeur van Beliris, is dat het niet mogelijk was om de hydrogeologische onderzoeken volledig uit te voeren vanwege de omslachtige procedure voor het onderbreken van het treinverkeer. Voor zo'n onderbreking moet er ruim op voorhand (twee jaar) een aanvraag ingediend worden bij Infrabel. De testcampagne van Beliris duurde slechts vier uur en stootte op rotsachtige punten waardoor ze niet dieper kon. Het lijkt er dus op dat de werkzaamheden onder het Noordstation blindelings en op goed geluk begonnen zijn.

Net als bij het Zuidpaleis zette Beliris dus door met de bouw in de wijk van het Noordstation, ondanks alle waarschuwingen over de structuur van de bodem in Brussel en ondanks de onvolledige hydrogeologische onderzoeken. Eens te meer krijgt de logica van het voldongen feit voorrang op die van een intelligente, beredeneerde planning.

[1] Hoorzitting van Cédric Bossut, mobiliteitscommissie van het Brussels Parlement, 18/4/23. We hebben de hoorzitting getranscribeerd op basis van de video-opname. Zie <https://www.youtube.com/watch?v=aVZUoDYeYYY> (vanaf 52:40). Zie ook op onze website, <https://www.premetroplus.be/>, "Métro 3 : fiasco sur toute la ligne", 2/4/24 (in het Frans).

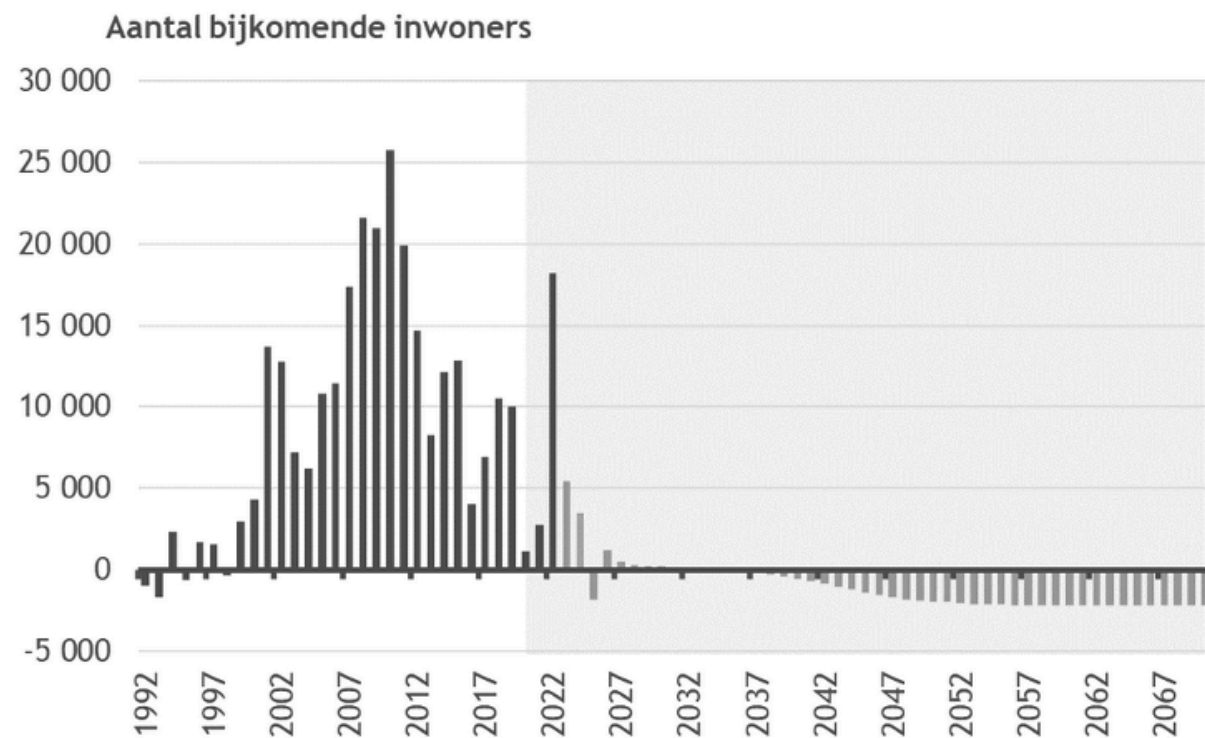
BEZETTINGSGRAAD : IS METRO 3 GERECHTVAARDIGD?

Sommige experts zijn van mening dat een metro gerechtvaardigd kan worden vanaf 10.000 passagiers per uur per richting (p/u/r) en dat het pas rendabel wordt vanaf 8.000 p/u/r, exclusief kosten voor de aanleg van infrastructuur[1]. In het meerderheidsakkoord van 2009-2014, waarin het Metro 3-project is opgenomen, werd de drempel vastgesteld op 6.000 p/u/r. De impactstudie voor de verlenging van de metro tot Bordet toonde uiteindelijk aan dat de maximale bezetting slechts 5.741 p/u/r zou bedragen. Kortom, als de regering zich had gehouden aan de drempel die ze zichzelf had gesteld om Metro 3 te rechtvaardigen, had ze logischerwijs van het project moeten afzien.

Er moet worden benadrukt dat de impactstudie werd opgesteld vóór de coronapandemie en de lockdowns. De bezetting van 5.741 p/u/r houdt daarom uiteraard geen rekening met de veranderingen in de mobiliteitspraktijken als gevolg van de toename van het telewerken. Het houdt evenmin rekening met de laatste demografische projecties. Zij voorspellen een daling van de regionale bevolking tussen nu en 2070 (-4%). Vanaf het einde van de jaren 2040 “zal de bevolkingsgroei alleen positief blijven in de Vlaamse regio”, aldus het Planbureau.

Bevolkingsgroei - Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Aantallen



bron: Planbureau

<https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/bevolkingsvooruitzichten>

[1] F. Dobruszkes en T. Duquenne, “Métro ou tramway? De l’effet des densités de population et des répartitions modales à Bruxelles”, Recherche Transports et Sécurité, n°85, pp. 221-240.

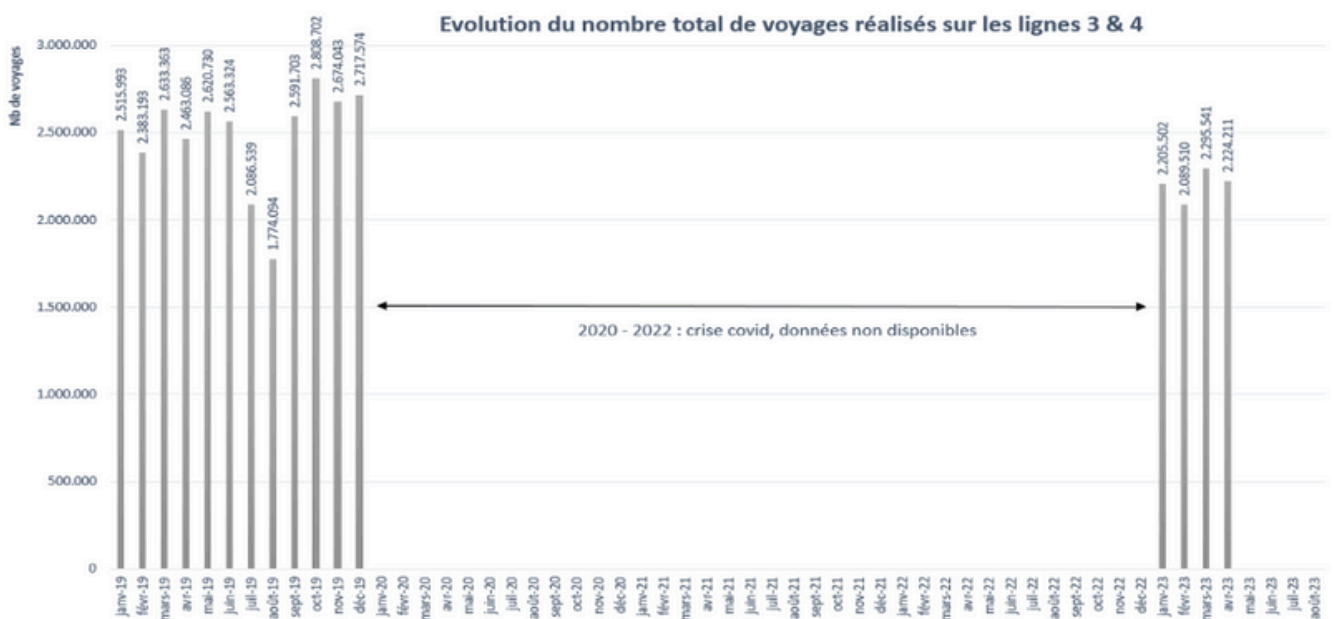
Om het telewerk mee te nemen in de verplaatsingsgewoontes zou het relevant en nuttig zijn om precies het tramgebruik te becijferen van de trams die zullen verdwijnen met de opening van Metro 3, idealiter lijn per lijn en uur per uur.

Een regionaal parlamentslid heeft hierover onlangs een parlementaire vraag gesteld. Meer bepaald werd aan de MIVB gevraagd om per lijn en per uur de cijfers te geven van het aantal ritten op de lijnen 3, 4 en 55 voor de periode 2020-2022, de jaren waarin telewerk aanzienlijk aan een opmars bezig was door de opeenvolgende lockdowns.

Voor de trams 3 en 4 lijkt de MIVB, als we onderstaande grafiek mogen geloven, niet te weten (of te willen bekendmaken) hoeveel ritten er in 2020, 2021 en 2022 op deze lijnen zijn gemaakt: "2020-2022: covidcrisis, gegevens niet beschikbaar".

We vinden het moeilijk om het verband te begrijpen tussen de pandemie en de (on)beschikbaarheid van gegevens over het aantal ritten, want die kunnen worden gemeten met behulp van de Mobib-validaties of de foto-elektrische sensoren ter hoogte van de tramdeuren (de zogenaamde 'COVO'-tellers).

Bovendien is het tijdsbestek problematisch: de 'covidcrisis' begint niet op 1 januari 2020 en eindigt niet op 31 december 2022: de eerste maatregelen dateren van maart 2020 en de laatste beperkingen werden aan het einde van de eerste helft van 2022 opgeheven.



bron: website van het Brussels Parlement
<https://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?lang=nl&moncode=163274&montitre&base=1>

De informatie uit deze grafiek bekendmaken is dus problematisch voor de MIVB. Los daarvan is het waar dat een metro per definitie meer capaciteit biedt dan een tram. Metro 3 werd echter gerechtvaardigd op basis van een 'demografische boom' die uiteindelijk uitbleef. Bovendien zou het verwachte aantal reizigers, dat al onvoldoende was om de metro te rechtvaardigen, moeten worden herberekend in het licht van de nieuwe mobiliteitspraktijken en de recente demografische projecties. Naar onze mening zou een update van de verkeersramingen op de toekomstige lijn de ongeschiktheid van Metro 3 verder aantonen.

DE BEDIENING VAN HET CENTRUM EN DE TERMINUS AAN ROGIER

Al bijna twintig jaar daalt het aantal lijnen op de Noord-Zuid-as. Voor de herstructurering van het netwerk in 2006-2009 reden er zes lijnen, tegenover twee nu. Met het Metro 3-project zal er nog maar één lijn rijden op het traject.

Deze vermindering heeft de druk op het eindpunt Rogier alleen maar verhoogd. Veel trams zullen daar stoppen van zodra Metro 3 operationeel wordt. Naast de 25 en 55 zullen in de toekomst ook de 10 en 22 tot daar beperkt worden. Door zijn ontwerp – iets wat moeilijk te verbeteren valt - heeft Rogier een lage capaciteit: het kan niet meer dan 22 trams per uur ontvangen. De tramlijnen beperken tot het Noordstation zou een heel slecht idee zijn. Het zou betekenen dat je niet enkel moet overstappen om in het centrum te geraken, maar zelfs om het noordelijke uiteinde van de Vijfhoek te bereiken (aan de halte Rogier).

Als antwoord op deze situatie kunnen twee niet-exclusieve pistes worden verkend :

1 Een fijnmaziger netwerk herstellen, naar het voorbeeld van Premetro+, met drie lijnen die om de zes minuten rijden. Hoewel deze oplossing zou leiden tot een toename van de wachttijden aan het einde van de lijn (gemiddeld 30 of 90 seconden), zou dit grotendeels worden gecompenseerd door het wegvallen van één overstap. Deze oplossing vergt geen investeringen en kan daarom onmiddellijk worden geïmplementeerd.

2 Een bovengrondse eindhalte aanleggen aan Rogier, in oost-westrichting. Er is hiervoor voldoende plaats. Aan de kant van de Kruidtuin zou er op die manier een lijn vanaf de Haachtsesteenweg, maar ook vanaf de Koningsstraat kunnen rijden. A priori vereist deze formule de aanleg van een dubbel spoor over 500 meter met aansluiting op de Kruidtuin en de aanleg van het eindpunt Rogier. De werken kan men uitvoeren op de bestaande eigen bedding en vereisen dus noch een onteigening, noch een zeer lange aanlooptijd. De MIVB heeft deze optie al bestudeerd en concludeerde toen dat een bovengrondse tramlijn Noordstation-Rogier-Kruidtuin haalbaar is.

TRAM 55 VERBETEREN

Zoals de tabel hieronder laat zien, zijn de meeste haltes (18 van de 32) al toegankelijk voor T4000-trams, hoewel de toegang voor voertuigen op sommige plaatsen niet ideaal is. Zestien haltes hebben een situatie die we aanvaardbaar vinden. Veertien zouden moeten worden heringericht voor T4000's. Twee haltes hebben een suboptimale situatie (Van Cutsem, in beide richtingen). Dit toont aan dat de exploitatie van lijn 55 met T4000's niet "de heraanleg van de meeste haltes op de lijn" vereist, zoals de MIVB suggereert. Wel nodig zijn relatief beperkte verbeteringen aan minder dan de helft van de haltes. Bovendien zouden deze wijzigingen slechts leiden tot het verlies van 8 parkeerplaatsen.

	55 Da Vinci			55 Rogier		
	Compatibiliteit T4000	Verlengen naar	Impact parking	Compatibiliteit T4000	Verlengen naar	Impact parking
Rogier	✓	/	/	✓	/	/
Noordstation	✓	/	/	✓	/	/
Thomas	✓	/	/	✓	/	/
Liedts	✓	/	/	✓	/	/
Gallait	✓	/	/	●	VOOR of ACHTER	/
Paviljoen	✓	/	/	✓	/	/
Verboekhoven	✓	/	/	✓	/	/
Waelhem	●	ACHTER	-1	●	VOOR of ACHTER	/
Schaarbeekse Haard	●	ACHTER	-1	●	ACHTER	-2
Helmet	●	VOOR	/	●	VOOR	/
Linde	●	ACHTER	-1	●	ACHTER	/
Vrede	●	VOOR of ACHTER	/	●	ACHTER	-2
Fonson	●	VOOR	/	●	VOOR of ACHTER	-1
Van Cutsem	✓	ACHTER	/	✓	VOOR of ACHTER	/
Bordet Station	✓	/	/	●	VOOR (3m)	/
Da Vinci	✓	/	/	✓	/	/
TOTAAL	6 (+1)		-3	8 (+1)		-5

SLOPEN VAN 15.000 M² AAN FACILITEITEN VOOR 120 METER TUNNEL EEN TERUGBLIK OP DE 'NOODZAKELIJKE' SLOOP VAN HET ZUIDPALEIS

Het deel van het traject Albert-Noord dat de premetrolijn omvormt tot een metro omvat al sinds het ontwerp de bouw van een nieuw station (aanvankelijk 'Grondwet' genoemd en later omgedoopt tot 'Toots Thielemans') en een nieuwe ondergrondse kruising tussen Toots en Anneessens. De reden voor deze toevoeging aan het bestaande netwerk was de inrichting van het station Lemonnier: de ondergrondse kruising met tramlijnen 82 en 51 en de onmogelijkheid om metrotoestellen aan hoge snelheid te laten rijden. De bouw van het nieuwe station en de tunnel die van de ene kant van de Stalingradlaan naar de andere loopt, heeft tussen 2019 en 2024 grote gevolgen gehad voor de winkeliers, gebruikers en omwonenden van het Zuidpaleis. Een aantal winkeliers werden verplaatst naar een containerdorp in het centrum van de Stalingradlaan en er werd een 'Toots'-pact gesloten tussen de MIVB, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten om de negatieve gevolgen van het project te ondersteunen en te beperken. Dit pact van 10 miljoen euro heeft echter niet kunnen voorkomen dat het project de meest surrealistische en dramatische wending heeft genomen, met als hoogtepunt de beslissing om het Zuidpaleis af te breken.

In **mei 2019** werd het contract voor de bouw van de tunnel en het station 'Toots Thielemans' toegekend aan SM Toots (bestaande uit BESIX, Jan De Nul Group en Franki Construct). De werken zijn op 1 oktober 2020 begonnen aan het 'Toots Thielemans'-station en strekten zich geleidelijk aan over de hele Stalingradlaan uit om af te takken net voor de Arbeidsdoorgang en onder de noordelijke vleugel van het Zuidpaleis. Nog voor het einde van het eerste jaar kwamen de relaties tussen de aannemer en de MIVB onder druk te staan, waarbij iedereen elkaar de mond snoerde over de moeilijkheden die werden ondervonden door de heterogene aard van de ondergrond en de geotechnische risico's. De doorgang onder het Zuidpaleis moest worden uitgevoerd met behulp van een *jet grouting*-techniek: vanuit de kelders van het Zuidpaleis moesten twee verticale waterdichte gordijnen worden gebouwd door een opeenvolging van kolommen te creëren met behulp van injectie van hogedrukbeton. Nadat deze waterdichte corridor was gemaakt, moest er een dragende plaat worden gelegd voor het Zuidpaleis.

In **januari 2021** werden aanvullende tests uitgevoerd in de kelders (de eerste geotechnische tests waren alleen uitgevoerd in de parkeergarage van het Zuidpaleis). Uit deze tests bleek dat het kleigehalte lager was dan verwacht. In mei van hetzelfde jaar stortte de aannemer beton in een schacht om een pijler te vormen met voldoende draagvermogen om een dragend element van de metrotunnel te worden. Deze onderzoeksprocedure tijdens de bouw resulteerde in een opeenvolging van mislukkingen. Toen de constructeur zijn techniek aanpaste aan het terrein, ontstonden er problemen met de stabiliteit van de te bouwen muren. Er ontstonden opnieuw spanningen tussen SM Toots en de MIVB. Deze laatste legt de te volgen procedure op om de werken verder te zetten ('geoptimaliseerde' *jet grouting*) en ontvangt van SM Toots een raming die het geplande budget verdubbelde en de uitvoeringstermijn met acht jaar verlengde. De MIVB tekende bezwaar aan tegen deze beperkingen, het project werd stopgezet en beide partijen stapten naar de rechtbank. Het is nu **september 2022** en de winkeliers van het Zuidpaleis en de bewoners van de Stalingrad- en Lemonnierwijken leven al 23 maanden midden in een gigantische bouwput.

In **februari 2023**, tijdens een overlegvergadering met SM Toots, kwam de MIVB tot de conclusie dat haar 'geoptimaliseerde' *jet grouting*-oplossing te veel impact zou hebben op de bewoners van het Zuidpaleis: 4,5 jaar extreme trillingen en lawaai. De winkeliers van het Zuidpaleis laten het er niet bij zitten: de ontruiming van het Zuidpaleis wordt gepresenteerd als de enige mogelijkheid om door te gaan met een project dat, met hetzelfde niveau van technische expertise, aanzienlijk langer en twee keer zo duur zou zijn. Hooggeplaatsten onderzoeken nu de mogelijkheid, die in juni 2022 informeel werd geopperd door de aannemer¹: het Zuidpaleis 'ontmantelen' om kranen toegang te geven tot de begane grond van het gebouw en verder te gaan met conventionele *cut-and-cover* bouw. Hiervoor moest het hele Zuidpaleis worden afgebroken (met uitzondering van de buitengevels, die werden gestut). De Brusselse regering publiceerde vervolgens een zogenaamde 'versnelde' verordening om de aanvraag van de MIVB voor een 'deconstructie'-vergunning te versnellen en de administratieve tijd die nodig was om de aanvraag te verwerken tot een minimum te beperken.

In **januari 2024**, tijdens de tweede 'informatievergadering voor het publiek' over de 'afbraak' van het Zuidpaleis, werd erop gewezen dat de Stad Brussel verantwoordelijk zou zijn voor de heropbouw van een nieuw Zuidpaleis op eigen kosten, onafhankelijk van de acties van SM Toots. Als de heropbouw door de stad niet op tijd klaar is, stelt de MIVB voor om een tijdelijk openbaar park aan te leggen tussen de gestutte gevels. Van haar kant voerde het adviesbureau Stratec de impactstudie uit voor de afbraak van het Zuidpaleis, hoewel het niet bekend is of het de relevantie van het metroproject in zijn geheel zal beoordelen. Volgens de hoorzittingen van de MIVB en de bouwheren Denys en Pierre-Marie Dubois voor de Commissie voor Mobiliteit van het Brussels Parlement op 5 maart 2024 zal het Prémétro+-voorstel echter niet worden bestudeerd in de impactstudie als mogelijk alternatief voor de afbraak van het Zuidpaleis.