

Brussel, 27 oktober 2017

Betreft: Gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) –  
Hoogperformante Noord-zuidverbinding van het openbaar vervoer

## BEZWAREN BRAL

Geachte leden van de overlegcommissie,

Vooraleer in te gaan op de inhoudelijke analyse van de voorliggende wijziging van het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP), heeft BRAL enkele procedurele bedenkingen rond de metro 3.

Ten eerste **betreurt BRAL dat elke vorm van publiek debat rond het de keuze voor een metro naar het noorden van Brussel ontbreekt**. Als zelfs de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Milieuraad zich niet voldoende gehoord vinden, wat dan te zeggen van de burgers. Op geen enkel moment voor dit openbaar onderzoek hebben bewoners enige inspraak gehad in het uittekenen van principes en objectieven voor dit grootste openbaar vervoersproject voor Brussel. Hierdoor is dit project geen toonvoorbeeld van goed bestuur te noemen.

Ten tweede verwerpt BRAL de tendentieuze voorstelling van metro 3 als een *nieuwe hoogwaardige OV lijn voor Brussel*, terwijl **het eigenlijk gaat over het vervangen van een tramlijn door een metrolijn**. De mobiliteitsstudie in het MilieuEffectenrapport (MER) is flou en onvolledig, zeker wat betreft afwegen van tram- en metro-alternatieven. Zo stelt het MER in haar aanbevelingen dat bij de zuidelijke alternatief (NB/S)

*“kan gekozen worden voor een gelijktijdig behoud van de exploitatie van lijn T55 om aan de vraag naar openbaar vervoer ten noorden van de Haachtsesteenweg te voldoen”*

*Zie Hoofdstuk 7, p 19*

Om dan even verder diezelfde optie te verwerpen omdat dit een verlies aan bereikbaarheid voor de huidige kernen rond Verboeckhoven, Helmet, Vrede, ... betekent. Dit is op zijn minst een eigenaardige interne incoherentie. Ook hier lijkt de verankering van het traject in het GBP dus voorbarig, omdat ze zo ook het lot van tram 55 bezegelt.

Ten derde stelt BRAL zich vragen bij de fasering en de fragmentering van het hele metro-dossier. Het is erg vreemd om eerst in het Gewestelijk Bestemmingsplan een traject voor te stellen, terwijl uit het MER blijkt dat er nog heel wat onzekerheden zijn over technische mogelijkheden. Ons lijkt het logisch om **eerst een volledige studie te doen over alle mogelijke bouwtechnieken**, gekoppeld aan de geo-technische mogelijkheden en moeilijkheden, **en het tracé van een metro dan mee te laten bepalen door deze studie**.

Naast deze algemene opmerking, wenst BRAL ook een paar concrete bezwaren op te lijsten.

### 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

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

## 1. Overwegende dat regionaal en lokaal verkeer worden verward

De keuze voor dit tracé betekent een poging om twee heel verschillende doelstellingen met elkaar te verzoenen: aan de ene kant, de capaciteit van tram 55 – een lokaal vervoermiddel – verbeteren en aan de andere kant, een snelle, regionale verbinding toevoegen aan het MIVB netwerk. Een nieuwe metrolijn kiezen als oplossing op de eerste doelstelling, wilt zeggen dat **men een lokaal probleem wenst op te lossen met een regionale oplossing.**

Bij de aanbevelingen in het MER lezen we inderdaad dat de studie duidelijk moet communiceren wat dit project is, dit wil zeggen:

*“[...] geen tracé dat een lokaal project toelaat voor Schaarbeek, waarvoor het overigens te groot zou zijn, maar een tracé dat een groot gewestelijk mobiliteitsproject mogelijk maakt dat de ruggengraat van noord naar zuid vormt waarop, met één enkele overstap, het grootste deel van het gewestelijke openbaar vervoer op spoor en dus een groot deel van de polen die verplaatsingen genereren, kunnen worden geënt”*

*Zie: Hoofdstuk 7, p 19*

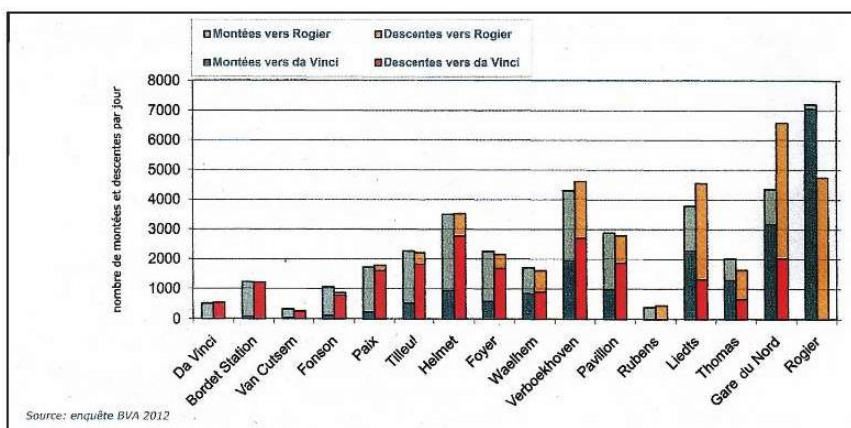
Nochtans lijkt net dit aspect van het project in het totale plaatsje erg onderbelicht. **Waarom is er geen enkele scenario dat uitgaat van het behoud van tram 55 voor de lokale verplaatsingen en het bouwen van een metro voor de regionale verplaatsingen?** Nu worden de tramscenario's vaak verworpen, omdat ze enkel lokale noden lenigen, terwijl alternatieve tracés voor de metro worden verworpen omdat de bereikbaarheid van centrale wijken als Helmet er op achteruit gaat.

Het metro-project zou gebaat zijn met het duidelijk uiteen trekken van lokale en regionale bediening. Het voorkomt de a-priori waarin de metrolijn (ook) tram 55 moet kunnen vervangen.

## 2. Overwegende dat de kwaliteit van de lokale verplaatsingen verslechtert

Het MER toont duidelijk aan dat Verboeckhoven, Helmet, Liedts, en Paviljoen belangrijke op- en afstapplaatsen zijn voor tram 55. Tram 55 speelt dus een belangrijke rol voor lokale verplaatsingen binnen Schaarbeek.

Met een metro liggen de haltes niet alleen verder uit elkaar. Door de vooropgestelde diepte van de lijn zal de tijd om vanaf straatniveau tot op het platform te raken erg oplopen (tot 3min). Bovendien zullen de meeste metrohaltes slechts één ingang hebben. Ook dit vermindert de bereikbaarheid van de haltes. Bijgevolg moet men voor een verplaatsing rekening houden met een bijkomende 'verticale' verplaatsingstijd, terwijl ook de gemiddelde "horizontale" verplaatsingstijd vanaf en naar de haltes toenemen. Deze **opgelopen wandeltijd doet zeker op de korte en middellange trajecten de gewonnen tijd van de snellere metro teniet. De metro is dus minder aantrekkelijk voor de lokale verplaatsingen en zou, paradoxaal, net minder gebruikers kunnen opleveren op dit deel van het tracé.**



Zie: Hoofdstuk 5, p 29

### 3. Overwegende de negatieve gevolgen op de openbare ruimte

De analyse van het MER toont aan dat het project negatieve tot zeer negatieve gevolgen zal hebben, zowel op erfgoed – het niet behoud van opmerkelijke gebouwen/bomen in Riga, bijvoorbeeld – als op publieke ruimte met inplanting van stations.

Analysecriteria	Deeltracé "NB"								Deeltracé "AA"					Haren		
	Alt. 0	Project	NB/N	NB/M	NB/MH	NB/S	THDN 55	THDN RES	Alt. 0	Project	AA/1N	AA/2M	AA/3NM	Alt. 0	Project	Zuid
Erfgoed	▲	■	■	■	■	■	■	■	▲	■	■	■	■	■	■	■
Samenstelling en stedelijke zichtbaarheid	=	■	■	■	■	■	■	■	=	■	■	■	■	■	■	■
Kwaliteit van de openbare ruimte	=	!	!	■	■	■	■	■	▲	■	■	■	■	=	■	■
Richtschema's	■	■	■	■	■	■	■	■	▲	■	■	■	■	■	■	■
TOTAAL	=	■	■	■	■	■	■	■	▲	■	■	■	■	=	■	■

Zie: Hoofdstuk 7, p 73

In Riga hebben zowel burgers als de gemeente Schaarbeek de procedure ingezet om de site te beschermen als stadsgezicht. Dit is een duidelijk signaal van lokale stakeholders dat het voorziene station de eigenheid van de publieke ruimte niet respecteert.

Naast de impact op het erfgoed, wenst BRAL ook te onderlijnen dat een metro onder de grond de sociale controle vermindert. Bij een tram zijn haltes wachtplaatsen in de publieke ruimte, bij een metro niet. De **sociale controle en convivialiteit die uitgaan van bovengrondse tramverbindingen verdwijnen onder de grond**, waar de sociale controle sowieso minder groot is.

Tot slot zou het verdwijnen van tram 55 ervoor zorgen dat er ook verkeersruimte vrijkomt. Dat verhoogt opnieuw de aantrekkelijkheid van de verkeersinfrastructuur voor autoverkeer en verhoogt ook haar snelheid. De **vrijgekomen ruimte kan dus een aanzuigeffect op auto's hebben**.

#### 4. Overwegende dat dit tracé een negatief economisch impact heeft

Door te kiezen voor dit tracé, komen er diepe tunnels en grote stations. Dit creëert grote ondergrondse ruimten. Om deze in te vullen, wil men voornamelijk handelsactiviteiten aantrekken. Nochtans zijn handelscentra en ondergrondse metrostations niet altijd een gelukkig huwelijk. Op vele plaatsen vindt men slechts moeizaam uitbaters, en zijn handelsactiviteiten weinig succesvol. Passanten zijn daarom nog geen klanten.

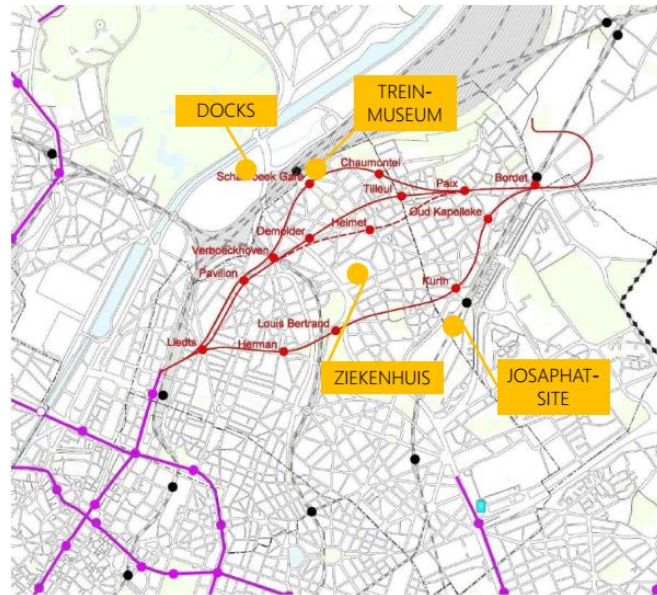
**Extra handelsactiviteiten in de metrostations betekent meer concurrentie voor de handelaars bovengrond.** De lokale handel, zoals nu bestaat rond Helmet, Liedts of Vrede, zal het extra moeilijk hebben wanneer de grotere ketens de ondergrond zullen inpalmen. Ook de gemeente Schaarbeek toont zich geen voorstander van ondergrondse handelsactiviteiten.

Tot slot vermindert een ondergrondse (onzichtbare) metro ook de zichtbaarheid van de belangrijke handelskernen langs de tramlijn. Enerzijds omdat de passage van/naar de haltes niet langer langs de handelsas zal gebeuren, maar anderzijds ook omdat de zichtreclame vanuit de tram verdwijnt.

#### 5. Overwegende dat dit niet het beste tracé is voor de regionale functie van de metro

Voor BRAL blijkt duidelijk dat de metro, vanuit haar regionale vervoersfunctie, niet geschikt is om te voorzien in de lokale verplaatsingen. Maar ook vanuit haar regionale functie stelt BRAL ernstige vragen bij het gekozen tracé. Uit de MER blijkt dat deze lijn 0 (nul!) ontwikkelingszones aandoet, en ook minder onderwijsplaatsen en minder arbeidsplaatsen (tab 17, Hoofdstuk 7, p 69 ) bedient dan andere metro-alternatieven. **De a-priori dat de metro ook tram 55 dient te vervangen levert dus een tracé op dat voor de meer regionale functies in Schaarbeek en Evere geen meerwaarde betekent.**

BRAL vraagt een studie die een tracé uittekent los van tram 55, dat maximaal inzet op het bedienen van belangrijke polen met regionale uitstraling in Schaarbeek en Evere. We denken hierbij aan ontwikkelingspolen zoals Josaphat (voor een zuidelijke optie) of Schaarbeek vorming (voor een noordelijke variant); Ook zou men rekening moeten houden met bestaande regionale trekkers zoals Docks of het Treinmuseum (voor de noordelijke variant) of het Brugmann ziekenhuis en het Terdelt sportcomplex (voor de zuidelijke optie).



## 6. Overwegende dat elke afstemming met andere (inter)regionale OV projecten ontbreekt

BRAL betreurt de gebrekkige afstemming met Vlaanderen, en meer bepaald met de Visie2020 en het BrabantNet van De Lijn. Dit is een **gemiste kans om van deze hoogwaardige Brusselse Noord-Zuid OV verbinding een transregionale structurerende as te maken.**

Het MER geeft aan dat het project Metro Noord in overeenstemming is met BrabantNet, omdat het "verzorgingsgebied aanzienlijk vergroot" (zie: Hoofdstuk 2 - Gewestelijk niveau Vlaanderen, p.31). In realiteit dreigen beide vervoerssystemen met elkaar te concurreren. De sneltramlijn Nationale Luchthaven – Noordstation van BrabantNet wil ook een hoogwaardige verbinding zijn, die eveneens langs Bordet passeert en naar het Noordstation gaat. Deze is gepland om het traject van tram 62 te volgen, om dan bij Thomas af te buigen naar het Noordstation. Dit zijn dus twee lijnen die hetzelfde beogen.

Waarom is er geen werk gemaakt van de afstemming of zelfs integratie van beide projecten niet gecombineerd? Dit zou de mogelijkheid geven om een **rechtstreekse hoogwaardige OV verbinding met de luchthaven** te maken, of waarom niet om **verder het hinterland langs de Haachtsesteenweg (Diegem, Machelen,...) te bedienen** in samenwerking met De Lijn? Op die manier kan men de pendelaar overtuigen om het OV te nemen, alvorens hij/zij in de wagen stapt. Niet om eerst tot Bordet te rijden, en dan pas op het OV over te schakelen.

## 7. Overwegende dat deze metro de verkeersdruk onvoldoende vermindert

BRAL stelt vast dat het MER aangeeft dat de regionale impact van de metro erg beperkt zal zijn: **slechts 8.100 automobilisten per dag zouden door deze metro overtuigd worden om hun auto aan de kant te laten.** Voor het stuk Noord-Bordet zouden dat er slechts 4.600 zijn. Dat is wel **een erg beperkte modal shift voor zo'n groot investeringsproject.** Bovendien is niet duidelijk of deze cijfers ook betrekking hebben op het mogelijk voortransport per auto tot aan de metro?

Dit roept de vraag op of deze investering wel verantwoord is. Vooral als ook uit het MER blijkt dat meer OV – hier bijvoorbeeld twee tramlijnen – altijd meer volk aantrekken. Is het dan wel opportuun om zoveel OV middelen in één project te steken, terwijl met voor hetzelfde budget meerdere tram- en buslijnen zou kunnen creëren die meer volk bedienen.

Analysecriteria	Bestaand tracé N/S		Deeltracé "NB"								
	Bestaande traject	Alt. 0	Bestaande traject	Alt. 0	Project	NB/N	NB/M	NB/MH	NB/S	THDN 55	THDN RES
Rechtstreeks bediende bevolking	465.819	509.384	53.394	59.052	72.451	64.830	67.993	68.342	61.402	59.052	153.173

Zie: Hoofdstuk 7, p 48

Het antwoord op deze vraag zou kunnen liggen in de regionale meerwaarde van een hoogwaardige metroverbinding. Alleen **lijkt uit het MER duidelijk dat die meerwaarde er enkel komt indien er ook bijkomende maatregelen, zoals een stadstol worden genomen.** Zonder deze laatste is de impact op de congestie zeer klein. Zo lezen we:

*“Bovendien vermeldt de BMN-studie dat het Project toelaat het aantal afgelegde kilometers in het BHG gedurende de ochtendspits met 0.6% te doen dalen ten opzichte van de referentiesituatie. In de hypothese van een stadstol in Brussel, zou deze verhouding echter 16,35% bereiken.”*

Zie: Hoofdstuk 7, p 25

De cijfers uit tabel 3 (Hfdst7, p.25) van het MER zijn in dat opzicht verhelderend. Hieruit blijkt duidelijk dat de verkeersdruk ook met het project nog zal toenemen. Het aantal voertuigkilometers stijgt tegen 2025 met 2,03%. Zonder het project zal dat 2,66% zijn. Met andere woorden, het project laat toe het stijgende autoverkeer slechts lichtjes te beperken. Op basis van deze vaststelling verwerpen we de notie dat deze metrolijn bijdraagt aan de globale doelstelling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het terugdringen van de verkeersdruk.

*“De vermoede afwezigheid van dwingende maatregelen voor personenwagens heeft een gevoelige toename tot gevolg van het aantal afgelegde voertuigkilometers in het BHG en een gebrek aan significante modale verschuiving van personenwagens naar het openbaar vervoer”*

Zie: Hoofdstuk 7, p 18

BRAL wenst te onderstrepen dat structurele openbaar vervoer-assen slechts zin hebben in combinatie met verregaande mobiliteit-sturende maatregelen zoals een zonale heffing, én indien pendelaars gezocht worden waar ze wonen.

## 8. Conclusies van BRAL voor de overlegcommissie

BRAL vraagt de overlegcommissie **om deze gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan voor het inschrijven van een hoog-performante Noord-Zuid OV lijn te verwerpen**, evenals de bestemmingswijziging voor Riga.

BRAL vraagt om **een volledige maatschappelijke kosten-baten analyse** te doen, die duidelijk onderscheid maakt tussen de noden voor lokale en regionale bediening. Zulke grote investeringen verdragen immers geen natte-vinger-werk. Men moet alle uitgangspunten en objectieven netjes oplijsten, zonder a-priori's. Zo **vermijdt men halfslachtige oplossingen die noch het lokale gebruik echt beantwoorden, noch een regionale omslag betekenen.**

In deze analyse mag het behoud van tram 55 niet enkel het 0 scenario zijn. Dit moet deel uitmaken van een scenario waarbij deze lijn instaat voor de lokale verplaatsingen, in combinatie met de aanleg van een regionale hoog-performante lijn. De metro moet hierbij uitgetekend worden om zo veel mogelijk regionale ontwikkelingspolen en functies te bedienen.

**BRAL vraagt dat die studie gebeurt in afstemming met BrabantNet**, en voorziet in de mogelijkheid om een volwaardig interregionaal vervoersysteem op te zetten.

**BRAL onderstreept dat zulke grote investeringen in structurend openbaar vervoer enkel zin hebben indien ze gepaard gaan met mobiliteit-sturende maatregelen zoals een zonale heffing.**

BRAL vraagt om uitgenodigd te worden voor elke zitting van overlegcommissie met betrekking tot dit dossier.