

Brussel, 07 juni 2019

Bezwaarschrift betreffende de Gemengde aanvraag voor stedenbouwkundige en milieu-vergunning (klasse 1A) over het ontwerp van het lastenboek van de effectenstudie Metro - Noord

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

Met dit schrijven wil BRAL haar bezwaren kenbaar maken over het ontwerp van lastenboek van de effectenstudie Metro Noord.

1. Algemene bedenkingen

Bij de wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan voor het inschrijven van een hoogwaardige OV lijn richting het noorden, stelde BRAL zich vragen bij de fasering en de fragmentering van het hele metro-dossier. Door eerst in het Gewestelijk Bestemmingsplan een traject voor te stellen, zonder zich veel in te laten over de technische haalbaarheid, komt men nu tot een technische studie die gelimiteerd is in het aantal mogelijke alternatieven en bouwtechnieken.

BRAL herhaalt haar vraag om **een volledige maatschappelijke kosten-baten analyse** te doen, die niet enkel gaat over een technische oplossing voor een reeds uitgetekende lijn, maar die het hele mobiliteitsplaatje in rekening brengen. 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**.

Desalniettemin wil BRAL haar opmerkingen geven bij het ontwerp van bestek voor deze effectenstudie, in die zin dat deze de kans biedt om een aantal alternatieven met meer zorg te bestuderen. Hierbij verwerpt BRAL de tendentieuze voorstelling van metro 3 als een *nieuwe hoogwaardige OV lijn voor Brussel*, modat **het eigenlijk gaat over het vervangen van een tramlijn door een metrolijn**. In alle communicatie hieromtrent blijft de overheid flou en onvolledig; De effectenstudie zou dus een gelegenheid bieden om ten volle het potentieel van de tram55 te verkennen, zowel wat betreft lokale als regionale verbindingen.

2. Gekozen alternatieven

Dit project probeert al van in het begin twee heel verschillende doelstellingen met elkaar te verzoenen: aan de ene kant, de capaciteit van tram 55 te verbeteren en aan de andere kant, een snelle, regionale verbinding toevoegen aan het MIVB netwerk. Nochtans zijn metro en tram twee heel verschillende vervoersmiddelen. De eerste heeft een regionale functie, en behoeft daarom snelle verplaatsingen over grote afstanden. De tweede heeft een eerder lokale bediening, met meer haltes en een laagdrempelige bediening

In de analyse mag het behoud van tram 55 dus niet enkel het 0 scenario zijn, waarbij deze dan dient te beantwoorden aan bovenlokale eisen. De studie kan ook een opportuniteit zijn om na te gaan hoe de eerste doelstelling, namelijk de capaciteit van tram 55 te verbeteren, kan gerealiseerd worden. Suggesties hiertoe zijn het bestuderen van meer eigen beddingen, een resolute keuze voor het STOP-principe langs de lijn van de 55, waarbij stevig geknipt wordt in beschikbare ruimte voor de auto (rijden en parkeren), het oplossen van de knoop Thomas-Liedts (bijvoorbeeld door de creatie van een nieuwe lijn vanaf Koningstraat die dan parcours 55 volgt, of andere alternatieven voor de passage onder de sporen te onderzoeken,... BRAL heeft eerder al opgemerkt dat deze vermenging van twee doelstellingen leidt tot een halfslachtig metro-project dat ook in haar regionale dimensie niet haar volledige potentieel aanboort. Deze effectenstudie kan dat in zekere zin rechtzetten door een uitgebreide analyse te maken van het groei-potentieel van tram 55. Deze kan dan als basis dienen om op zoek te gaan naar een complementaire structurerende regionale lijn.

3. Regionale mobiliteitseffecten

BRAL stelt zich grote vragen bij de gekozen perimeter voor het bestuderen van de mobiliteitseffecten. Terwijl het hier gaat om een lijn, die deel uit zou maken van een (inter)regionaal transportsysteem, beperkt met de studie tot de "onmiddellijke invloedszones rond de verschillende stations en stelplaatsen". Hoe wil men zo op een serieuze manier berekenen wat de regionale mobiliteitseffecten zijn? De keuze voor metro 3 induceert bijvoorbeeld bijkomende overstappen voor andere lijnen (huidige lijnen 3, 4, 25 bijvoorbeeld). Die keuze kan verantwoordt zijn. Maar op zijn minst dienen die mee in rekening gebracht te worden.

Daarnaast moet ook de aansluiting met het project BrabantNet van de Lijn, en meer specifiek de luchthaventram uitgebreid bestudeerd worden.

Tot slot lijkt het ons meer dan zinvol om bij de mobiliteitseffecten ook rekening te houden met de uitvoering van het regionale mobiliteitsplan Good Move, die een rationalisering van de autoverplaatsingen vooropstelt.

4. Lokale mobiliteitseffecten

Voortgaande op het verschil in functie tussen metro en tram, moet de effectenstudie ook uitgebreid aandacht besteden aan de gevolgen voor de lokale bediening in Schaarbeek. In deze volstaat het niet te schermen met invloedzones van tram en metro. Er moet een duidelijk beeld geschept worden in functie van totale verplaatsingstijd voor de gebruiker, die naast de effectieve tijd van de rit, ook gemiddelde afstand tot haltes en de tijd tot aan de platforms, in rekening brengt. Eigen berekeningen suggereren dat die totale verplaatsingstijd voor de huidige gebruikers van tram 55 (met veel verplaatsingen tussen pakweg Liedts en Helmet) een stuk hoger zal zijn. De effectenstudie kan hier klaarheid in brengen.

5. Effecten op de publieke ruimte

Wat BRAL betreft volstaat het niet dat de effectenstudie zich beperkt tot “onder meer de visuele en esthetische integratie van de werken in hun omgeving beoordelen (soorten omheiningen enz.), evenals de impact op de toegankelijkheid van de ruimten.” In het raamwerk van gewestelijke beleidsdocumenten zoals het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling en Good Move enerzijds, en lokale beleidsinstrumenten en –beslissingen (zone 30, circulatieplannen,...) is het nodig deze impact te beschouwen in het licht van een omslag van de invulling van de publieke ruimte als een verblijfs- en leefruimte eerder dan een verplaatsingsruimte. De effectenstudie zou dus moeten ingaan op mogelijke hefboomen en belemmeringen die dit project biedt voor de herconceptualisering van de publieke ruimte in die zin.

Wij hopen dat de overlegcommissie rekening houdt met deze opmerkingen, en we wensen uitgenodigd te worden voor elke hoorzitting die te maken heeft met dit dossier.

Tim Cassiers
Medewerker Mobiliteit
tim@bral.brussels
BRAL

7 juni 2019