



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP VAN GEDEELTELIJKE WIJZIGING
VAN HET GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN (GBP) BETREFFENDE
DE HOOGPERFORMANTE NOORD-ZUIDVERBINDING VOOR HET
OPENBAAR VERVOER EN ZIJN MILIEUEFFECTENRAPPORT**

Tijdens de vergadering van 18 september 2017 heeft de Commissie mevr. Cassiers en dhr. Bonhomme van Perspective.brussels gehoord, de heren Clerbaux, Joye, Belabes en Fraiteur van het studiebureau Aménagement s.c. alsook dhr. Monneaux en mevr. Grégoire van het kabinet van minister-president Vervoort, die het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) kwamen voorstellen betreffende de hoogperformante Noord-Zuidverbinding voor het openbaar vervoer en zijn milieueffectenrapport.

Op 25 september 2017 keurde de Commissie het volgende advies unaniem goed, met uitzondering van de vertegenwoordigers van BECI en de MIVB, die zich onthouden heeft als betrokken partij bij het project.

De Commissie betreurt het feit dat ze ondanks herhaalde verzoeken niet voldoende op de hoogte is gehouden van de ontwikkeling van het project metro Noord, wat momenteel het grootste mobiliteitsproject van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is (ten minste op budgettair vlak).

De Commissie is verheugd dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering grote investeringen plant in het openbaar vervoer. Met name in het licht van de capaciteitsproblemen op de huidige Noord-Zuidas en in de richting van Schaarbeek en Evere is ze voorstander van een evenwicht tussen de ontwikkeling (uitbreiding en nieuwe lijnen) van de metro en die van het bovengrondse net, dat in de komende jaren nog sterker moet worden ontwikkeld.

I. PLANOLOGISCH PROCES

De Commissie stelt zich vragen bij de gekozen planologische aanpak. De keuze van het tracé beïnvloedt sterk de bouwtechnieken (tunnelboormachine versus cut&cover) en de toegang tot de stations (diepte). De Commissie stelt vast dat er, al zolang de bouwmethode aan bod komt in haar besprekingen, nog geen enkel op meerdere criteria gebaseerd vergelijkend onderzoek van de mogelijke technieken aan haar werd voorgelegd. Deze technische keuze is belangrijk en de Commissie vraagt dat de impact ervan toegelicht zou worden. Ze beveelt aan om de nadelen en de voordelen van de bouwplaats (op korte termijn) en de kwaliteit van het eindresultaat (op lange en zelfs zeer lange termijn aangezien de houdbaarheidsdatum van een tunnel a priori minder dan een eeuw bedraagt) met elkaar in evenwicht te brengen. Door dit tracé goed te keuren zal het gewijzigde GBP het debat over de bouwtechniek moeilijker maken. Als het effectenrapport van het project tot

het besluit komt dat de tunnelboorteknik op grote diepte niet de goede oplossing biedt, zou men het tracé en het GBP moeten herzien.

De Commissie verbaast zich er ook over dat Brussel Mobiliteit niet werd uitgenodigd voor het Begeleidingscomité van het MER en ook niet op de hoogte werd gehouden van de studie die in de eerste plaats betrekking heeft op mobiliteit en een omvangrijk project betreft.

II. ONDERWERP VAN DE WIJZIGING VAN HET GBP: TOEVOEGING VAN DE P&R-PARKING

De Commissie vraagt dat de wijziging van het GBP de overstapparking (P&R) aan Bordet in het project opneemt, omdat het nauw verbonden is met het metroproject en helpt om het te rechtvaardigen door het bevorderen van een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer. De regering nam reeds twee beslissingen aangaande het P&R-project (in april 2015 en in juni 2017).

De Commissie neemt de gelegenheid te baat om te melden dat meerdere mobiliteitsprojecten die momenteel ter studie voorliggen, o.a. P&R's en het Fiets-GEN, een wijziging van het GBP zullen vereisen en ze suggereert om het GBP te wijzigen op het hele grondgebied van het gewest voor mobiliteitsprojecten.

III. AANDACHTSPUNTEN VOOR DE EFFECTENSTUDIE OVER HET METROPROJECT

M.B.T. MOBILITEIT

De Commissie wenst de eerste aanbeveling van het MER te becommentariëren, te weten *het voorstellen van het project zoals het is bedoeld, dus geen tracé met het oog op een lokaal project voor Schaarbeek, waarvoor het overigens te groot zou zijn, maar wel een tracé in het kader van een groot gewestelijk project [...] waarop het grootste deel van het gewestelijke OV-net zich kan enten en dat een mogelijke vervanging vormt voor de Noord-zuid treinverbinding [...] en een samenspel met andere spoorlijnen (L26, L28, S4 [...])* (zie pagina 16, hoofdstuk 7).

De Commissie merkt op dat deze koppeling tot op heden niet serieus werd onderzocht en dus onzeker blijft (de NMBS heeft bijvoorbeeld niet de wens geuit om een station te bouwen aan de Berenkuil). De verlenging naar het zuiden maakt geen deel uit van het project en in afwachting zullen de verbindingen naar Ukkel afnemen (schrappen van rechtstreekse lijnen naar het Zuidstation en het centrum van de stad).

M.B.T. DE MODAL SHIFT

Van de verschillende elementen die de metro rechtvaardigen zoals een verhoogd gebruik van het MIVB-net, heeft de Commissie vragen bij de modal shift. De cijfers van tabel 3, pagina 21 van hoofdstuk 7 van het MER tonen aan dat *het project voor een toename van 2,03% van het wegverkeer zou zorgen en dat dat zonder het project 2,66% zou zijn; m.a.w. het project zal hoogstens zorgen voor een beperking van de groei van het wegverkeer, geen verlaging. De tabel toont eveneens aan dat een stadstol een verlaging met 14% van het wegverkeer zou opleveren.* De Commissie neemt geen standpunt in over de stadstol maar ze dringt aan op de noodzaak extra begeleidende maatregelen van het push&pull-type te nemen om een betekenisvolle modal shift te bevorderen inzake dit

metroproject en om de doelstellingen op het vlak van een vermindering van het wegverkeer te bewerkstelligen. De Commissie merkt op pagina 20 van hoofdstuk 7 van het MER op dat *de aanleg van de metro een modal shift bevordert van de privéwagen naar het openbaar vervoer, geraamd op 4.600/dag voor de corridor Noord/Bordet tussen Liedts en Bordet en 8.100/dag voor de strook Albert/Bordet* (pagina 15, hoofdstuk 7). Ze vergelijkt de cijfers met de cijfers van het wegverkeer van de IRIS-studie (2001): 429.000 voertuigen in de periode van 6 tot 10 uur 's morgens (binnenkomend verkeer + uitgaand verkeer + intern verkeer).

Bijgevolg is de Commissie het niet eens met de bewering in het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP dat stelt dat *"middels de ontsluiting van het noordoostelijke deel van het Gewest door een lijn van het openbaar vervoer in afzonderlijke baan het modaal aandeel van het wegverkeer kan verminderen ten gunste van het openbaar vervoer"*.

WIJZIGINGEN VAN DE VERPLAATSINGSTIJDEN

De Commissie betreurt dat de analyse van de verplaatsingstijden geen onderscheid maakt tussen het lokale en het gewestelijke gebruik. Momenteel wordt tram 55 ook gebruikt voor korte trajecten in Schaarbeek tussen Helmet, Liedts en Verboeckhoven. Voor dit lokale gebruik van enkele stations zal de langere duur om het station te bereiken wegens de diepte van de stations niet worden gecompenseerd door de tijdswinst tijdens het traject.

De Commissie vestigt de aandacht op de noodzaak om kwaliteitsvolle aansluitingen in te richten om de overstappen voor de gebruikers van Vorst en Ukkel vlotter te doen verlopen in afwachting van een eventuele verlenging van de metro naar het zuiden van het gewest.

HERSTRUCTURERING VAN DE MIVB-, NMBS-, DE LIJN EN TEC-NETTEN DIE BIJ DIT PROJECT BETROKKEN ZIJN.

De Commissie betreurt dat ze niet meer informatie heeft over de herstructurering van het bovengrondse spoornet, terwijl dat, o.a. onder druk van het metroproject, deel zal moeten uitmaken van de globale en aan meerdere criteria gebonden evolutie van het project.

Bij wijze van voorbeeld beveelt de Commissie aan om de fusie van de huidige tramlijnen te bestuderen om Schaarbeek/Etterbeek/Elsene beter te verbinden met Ukkel/Vorst enerzijds en om anderzijds het aantal vereiste eindhaltes aan Albert te verminderen van drie naar één.

M.B.T. HET SOCIAALECONOMISCHE: KOSTEN-BATENANALYSE EN WIJZIGING VAN DE BEDIENING

De Commissie betreurt de afwezigheid van een kostenraming van het project en, derhalve, van een kosten-batenanalyse. Het gaat nochtans om een hulp bij het nemen van een belangrijke beslissing.

De Commissie zou meer informatie willen over de kosten en baten van het project. Zo vraagt ze zich af of de vermindering van het aantal haltes ten opzichte van de huidige tram 55 zou resulteren in een verminderd gebruik of in welke mate de stijging van de kwaliteit meer reizigers zou aantrekken.

M.B.T. STEDENBOUWKUNDE EN ERFGOED

De Commissie dringt erop aan dat de openbare ruimte rond de stations snel wordt heringericht (en indien nodig herbouwd), want nooit geheelde littekens werpen een smet op de geschiedenis van de Brusselse metro (Albertplein, Bizetplein, enz.).

De Commissie vraagt dat de herinrichtingen intermodale overstappen mogelijk maken; ze verwijst daarbij naar haar advies van 27/03/2017 dienaangaande.

M.B.T. DE UITVOERING

Betreffende de bouw van een enkele in plaats van een dubbele tunnelpijp neemt de Commissie akte van het feit dat de effectenstudie er de impact van zal moeten verduidelijken maar dat de verzakkingen veroorzaakt door een enkele tunnel niettemin groter zijn dan die welke door twee tunnels worden veroorzaakt. Dat moet ook worden bekeken in het licht van de grotere diepte die vereist is voor een enkele tunnelpijp, wat ook een negatieve impact zal hebben op de toegankelijkheid van de stations. De Commissie verwijst daarbij naar haar advies van 27/03/17 dat deze kwestie uitgebreid bespreekt.

De Commissie herinnert eraan dat de stations in de eerste plaats breed moeten zijn ; stations die in ieder geval moeten worden uitgegraven ongeacht de bouwmethode van de tunnel. De breedte van de tunnel zelf daarentegen is beperkt zoals bijvoorbeeld de doorgang van de metro onder de Locquenghienstraat - zonder onteigeningen - aantoont.

IV. BESTEK VAN DE EFFECTENSTUDIE VAN HET PROJECT EN ALGEMENE EVALUATIE

Aangezien belangrijke aspecten zoals de kosten-batenanalyse en de impact van de keuze van de techniek niet werden bestudeerd in het MER, stelt de Commissie voor om bij te dragen aan het bestek voor de effectenstudie van het eigenlijke project.

De Commissie betreurt dat, ongeacht haar herhaalde verzoeken, ze niet genoeg informatie ontvangt over het project Albert-Bordet. Tot op heden heeft ze slechts presentaties gekregen over bepaalde gedeelten of aspecten van het project en door sprekers van gemiddelde rang die niet echt op de hoogte zijn van de rechtvaardiging van de gekozen projecten en opties. De Commissie gelast de bevoegde overheden dus om haar zeer binnenkort een algemeen overzicht te presenteren (van Albert tot Bordet) dat alle aspecten omvat (kosten, verwachte verkeersdruk en modal shift, bouwmethodes, enz.).