



ADVIES OVER DE STUDIE BETREFFENDE DE NOORDELIJKE VERLENGING VAN DE METRO

De Commissie vergaderde op 29 oktober en 3 december 2009 en hoorde daarbij de heer Verheulpen, Directeur van de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOP) van Mobiel Brussel ; na beraadslaging werd eenstemmig het volgend advies uitgebracht.

De Commissie brengt dit advies op eigen initiatief uit, zoals bepaald in artikel 2 van het besluit van 19 oktober 2000 tot oprichting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

RETROACTA

De administratie Beliris van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer werd door de Samenwerkingscommissie Federaal – Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met een onderzoek op de uitbreiding van het hoogwaardig openbaarvervoersnetwerk richting Noord (Noordstation – Schaarbeek Vorming) te Brussel, doorgaans beter bekend als studie over de noordelijke verlenging van de metro.

Beliris heeft via het Staatsblad een oproep aan gegadigden gepubliceerd voor de noordelijke verlenging van de metro.

Beliris heeft vervolgens een ontwerp van bestek opgesteld voor een contract aangaande een massastudie, dat aan de geselecteerde gegadigden dient te worden bezorgd.

Dit ontwerpbestek werd overgelegd aan Mobiel Brussel en de MIVB met het verzoek hun opmerkingen te formuleren.

Het regeerakkoord 2009-2014 beschouwt als « prioritair de studie voor het doortrekken van de pre-metro en metro tot Schaarbeek en Ukkel en de metroverbinding in Evere, mits financiële tegemoetkoming van de Federale Overheid. De uitbreiding van de metro zal definitief worden bevestigd rekening houdend met de volgende elementen :

- de vraag kan niet door een ander openbaar vervoer worden gedekt (vanaf 6.000 passagiers/u.);
- de infrastructuurkosten en de afschrijvingen hiervoor ;
- voor het bovengronds verkeer worden rationaliseringsmaatregelen genomen op deze verbinding. »

De Commissie herinnert aan haar advies van december 2008 over het ontwerp van IRIS 2-plan : « De leden van de Commissie zijn het er niet over eens of de metro daar het geschikte middel voor is en of het wel een goede oplossing is om de noord-zuidas van de metro te verlengen naar zowel het noorden (Schaarbeek) als naar het zuiden (Ukkel). Bepaalde leden zijn gelet op de grote bevolkingsdichtheid en het moeizame bovengrondse verkeer voorstander van een verlenging. In het IRIS 2-plan staat dat de belasting in het noorden groter is dan in het zuiden.

De leden vragen wel unaniem om de analyse van de IRIS 2-modellering af te ronden met een sociaaleconomische evaluatie van het noordelijke deel (gepland door Beliris) en het zuidelijke deel, om er de relevantie van te beoordelen en om te bepalen wat de optimale investering is. »

ADVIES

1. De Commissie bepleit een visie op mobiliteit door de administratieve grenzen heen, gebaseerd op meer overleg en een grotere samenwerking tussen de verschillende partners van het economische hinterland van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
2. De Commissie is weliswaar verheugd over een financiële tegemoetkoming van het federaal niveau in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, **ze dringt er evenwel op aan dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de greep blijft houden op de studies over en de uitvoering van de infrastructuur op zijn grondgebied.**
3. De Commissie betreurt dat de vertegenwoordigers van Beliris haar uitnodiging om haar over de stand van het dossier te komen inlichten hebben afgeslaan. Ze betreurt eveneens dat ze ondanks haar verzoek daartoe, geen kennis heeft kunnen nemen van het door Beliris opgemaakte ontwerp van bestek. Het was de wens van de Commissie om te onderzoeken in hoeverre in het ontwerpbestek het voorbehoud dat in het regeerakkoord is vervat in aanmerking wordt genomen en hoe er wordt omgegaan met de definitie van de technische en sociaaleconomische studies en de alternatieven.
4. De Commissie benadrukt dat de technische keuzes strategisch belangrijk zijn en vraagt met aandrang om de voorziene sociaaleconomische studies onafhankelijk, transparant te laten gebeuren. In deze studies moet het volgende aan bod komen :
 - a) de evolutie van vraag en aanbod, qua capaciteit, snelheden en regelmatigheid ;
 - b) de verschillende exploitatiemodi van de infrastructuur en de integratie ervan in de verschillende openbaarvervoersnetten;
 - c) de tracés rekening houdend met de tewerkstellingsvolumes en de bediende bevolking, et in verband met de projecten van ruimtelijke ordening, o.m. in het kader van het toekomstige Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO);
 - d) de kosten verbonden aan infrastructuur en exploitatie, de financiering en afschrijving ervan ;
 - e) rationaliseringsmaatregelen voor het bovengronds verkeer, te nemen samen met andere maatregelen ;
 - f) de verschillende bouwtechnieken (open sleuf, schild, enz.) en de impacts van deze technische keuzes die vanuit verschillende invalshoeken dienen bekeken te worden :
 - > impacts op de kostprijzen en de uitvoeringstermijnen ;
 - > impacts op het comfort van de reizigers en de kwaliteit van de dienstverlening : langere tijd om op het perron te komen (verticaal traject), risico op een groter interval in de stations, sociale controle en objectieve en subjectieve onveiligheid ;
 - > plaatselijke impacts : duur van de werkzaamheden, onteigeningen en/of schade aan de gebouwen, onderbreking van het verkeer, geluidshinder ;
 - > stedenbouwkundige impacts en gunstige omstandigheden voor stedelijke vernieuwing ;
 - > impacts op het milieu.
5. De Commissie vraagt om referentieniveaus op het gebied van de kwaliteit van de dienstverlening vast te leggen en de synergieën te bepalen die met het bestaande netwerk tot stand moeten worden gebracht, zoals op het vlak van de aansluitingen.
6. De Commissie heeft kennis genomen van de problemen en vraagstukken die zijn gerezen onder een federaal beheer van de studie omtrent de noordelijke verlenging van de metro, terwijl Mobiel Brussel en de MIVB voldoende ervaring bezitten op het vlak van de aanleg en de exploitatie van tientallen kilometers metrolijnen en -infrastructuur :
 - a) Welke rollen vervullen de verschillende medespelers - Beliris, Mobiel Brussel, MIVB – zowel in de studiefases als voor het bouwheerschap ?

- b) Hoe cohesie brengen met de infrastructuur en de exploitatie van de huidige premetroverbinding Noord-Zuid-Albert : lengte van de stations, « metro » breedte, exploitatievarianten met verschillende soorten materieel die een geleidelijke ingebruikneming mogelijk zouden maken ?
 - c) Wat het lijntracé betreft, welke zijn de uitwerkingen van de stedenbouwkundige keuzes en onzekerheden, o.m. in verband met een eventueel te bouwen stadion te Schaarbeek Vorming ?
 - d) Kunnen de bijzondere technieken die nodig zijn voor een veilige en bedrijfszekere exploitatie, zeker aan bod komen met een globale overeenkomst en via een aanbestedingsprocedure ?
 - e) Is er ruimte voor Brusselse knowhow en studie bureaus in een globale overeenkomst ?
 - f) Wat is de algemene visie op het netwerk, de exploitatie, de aankoop van het materieel, het onderhoud en het bergen ervan ?
7. De Commissie is van mening dat deze studies des te noodzakelijker zijn in een periode waar budgettaire beperkingen aan de orde zijn, zodat de rendabiliteit van de investering duidelijk wordt. Ook moet men de aanleg van nieuwe infrastructuur tegemoet zien vanuit de invalshoek van de schepping van plaatselijke arbeidsplaatsen.
8. De Commissie vraagt om de in het vooruitzicht gestelde stappen alsook het tijdschema ervan, de sociaaleconomische studie, de aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften, de vergunningsaanvragen, effectenonderzoeken, enz. nader te bepalen, en om op de hoogte te worden gebracht van de evolutie van het project. De Commissie benadrukt het belang voor Brussel en zijn hinterland van een goede bediening met het openbaar vervoer en het is haar wens om op dat vlak met de verschillende medespelers samen te werken.

De Voorzitster,

Pr. Dr. C. Macharis