



GEWESTELIJK BESTEMMINGSPLAN
ONTWERP GEDEELTELIJKE WIJZIGING - 6-07/2017
NOORD-ZUIDVERBINDING

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

15 maart 2018

Gezien het verzoek tot advies ontvangen op 4 januari 2018, op vraag van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de gedeeltelijke wijziging van het GBP voor de ondergrondse Noord-Zuidverbinding;

Gelet op het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 25 maart 2010 met betrekking tot de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

De Commissie vergaderde op 18, 25, 30/1; 8/2, 20/2, 22/2 en op 8/3 2018.

Na de vertegenwoordigers van het Kabinet van de Minister-President, Rudi Vervoort en de auteurs van het ontwerp-MER (18/01/2018) gehoord te hebben;

Heeft de Commissie op 15 maart 2018 volgend advies uitgebracht:

1. Inleiding

Om aanvullende informatie te krijgen over dit complexe dossier, heeft de Commissie de vertegenwoordigers van Beliris en van de MIVB (8/02/2018) gehoord, evenals Mathieu Strale, onderzoeker bij IGEAT (20/2) en auteur van de studie "Métro Nord: quelles alternatives?"

Het uitgebracht advies is als volgt gestructureerd:

- 1) De Commissie heeft eerst de bezwaren/opmerkingen geanalyseerd.
- 2) Op basis van deze analyse spreekt ze zich vervolgens uit over de opportuniteit van de wijziging van het GBP.

2. Analyse van de bezwaren over het project van de ondergrondse Noord-Zuidverbinding

2.1. Positionering voor en tegen de metro

De klagers nemen diverse posities in over de relevantie van dit project voor een hoogperformante Noord-Zuidverbinding.

Over het algemeen reageren de openbare besturen zoals Leefmilieu Brussel of de gemeenten (Schaarbeek, Sint-Gillis, Evere, Anderlecht, Ukkel, Brussel-Stad) gunstig op het project. Volgens deze overheidsinstanties beantwoordt dit aan de gewestelijke doelstellingen om de verkeerscongestie te verminderen en het alternatieve aanbod in een context van economische groei te verhogen. Ze erkennen de huidige verzadiging van de bovengrondse lijn (L55) in een wijk met een zeer dicht stedelijk weefsel.

Anderzijds vinden de andere klagers dat dit project niet het verwachte voordeel oplevert. Zij verwijzen naar de zwakke modale verschuiving die het MER voorspelt, de onveiligheid van de stations die zich op een bepaalde diepte bevinden, de vermindering van kwaliteit van het bovengronds aanbod voor de lokale korte trajecten in de noordwestelijke wijken en de vermindering van de kwaliteit van de trajecten naar het stadscentrum voor de wijken in het zuiden van het Gewest als gevolg van een bijkomende overstap.

De Commissie neemt akte van deze twee tegengestelde standpunten voortvloeiend uit het openbaar onderzoek.

Zij is voorstander van de creatie van een performant openbaar vervoersnetwerk om de congestie te verminderen en de ontwikkeling van een alternatief openbaar vervoersaanbod.

Ze is van mening dat de invoering van een hoogperformante openbare vervoerslijn de capaciteit van het openbaar vervoer zal vergroten.

Zij vindt het pertinent een bijkomend aanbod te voorzien binnen het noordoostelijk kwadrant van het Gewest, of met andere woorden daar waar de bevolkingsdichtheid hoog is en volgens demografische projecties nog zal toenemen.

2.2. Methode

Een aantal observaties hebben betrekking op het gebrek aan informatie over de ontwikkeling van de hoogperformante ontwerpverbinding en het gebrek aan duidelijkheid inzake de verschillende lopende procedures.

Andere observaties betreffen de goedkeuring van het GPDO voorafgaand aan elke nieuwe wijziging van het GBP. Dit plan is het meest geschikt voor het bepalen van de algemene strategische mobiliteitsvisie inclusief het grootstedelijk gebied. Dit plan moet een globale visie geven op de ontwikkeling van het Brussels openbaar vervoer voor alle netwerken (MIVB, De Lijn, spoorwegnetwerk...)

In dezelfde geest vinden klagers de opeenvolgende wijzigingen van het GBP jammer. Ze vragen een bredere wijziging die betrekking heeft op de algemene visie rond mobiliteitsproblematiek binnen het Gewest.

In navolging van veel klagers, gemeenten en overlegorganen benadrukt de Commissie in het algemeen het gebrek aan voorafgaande informatie, zowel aan de burgers als aan de diverse instanties en besturen. Dit leidt tot een verkeerd begrip van het project en staat niet toe een algemene visie op het beslissingsproces te ontwikkelen en een inhoudelijk debat te voeren. Dit leidt tot een vorm van ambiguïteit waarbij instanties en andere actoren van het proces zich moeten uitspreken over een tracé zonder informatie over de reorganisatie van het netwerk.

Daarom stelt de Commissie de methode ter discussie. Ze had enige moeite stelling te nemen over het project tot wijziging van het GBP, terwijl het project van de hoogperformante Noord-Zuidverbinding reeds het voorwerp was van verschillende regeringsbeslissingen. Zij wijst erop dat de regeringsbeslissing over het tracé van deze Noord-Zuidverbinding reeds in 2013 werd genomen en over de bouwwijze (tunnelboormachine) op 8 mei 2014.

Bovendien is de stedenbouwkundige vergunning voor dit dossier (voor het noordelijke deel van dit project) reeds ingediend, terwijl de andere delen van het project nog ter discussie staan.

De Commissie wijst op de overlapping van verschillende lopende procedures en betreurt dat er geen rekening werd gehouden met de complexiteit van ons procedurele apparaat.

Ze stelt zich vragen bij de pertinentie om een regelgevende kaart voor het openbaar vervoer in het GBP te integreren terwijl vergelijkbare elementen geïntegreerd moeten worden in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).

Ze is bovendien van mening dat het de taak is van het GPDO om een algemene mobiliteitsvisie in het Brussels Gewest te ontwikkelen en daarbinnen de ontwikkelingsprincipes van het openbaar vervoersnetwerk. Hierdoor zou het makkelijker en duidelijker zijn om vervolgens stelling te nemen over regelgevende kwesties. De stedenbouwkundige vergunningen zouden dan vervolgens op basis van voorafgaandelijke reflecties afgegeven kunnen worden.

Ten slotte vindt zij dat de mededeling van de regering over de herinrichting van de bovengrond samen moest gaan met het metroproject gezien deze complementair zijn.

Daarom onderstreept de Commissie, net zoals de klagers:

- Dat het wenselijk zou zijn dat het GPDO goedgekeurd wordt vooraleer er wijzigingen in het GBP worden doorgevoerd.
- Dat een globale strategische en langetermijnvisie de mogelijkheid biedt te anticiperen en de verschillende wijzigingen in het GBP samen te voegen die nodig zijn voor de realisatie van de gewestelijke projecten, in plaats van over te gaan tot een gedeeltelijke en eenmalige wijziging wanneer een specifiek project dit vereist.
- Dat dit de relevantie van een regelgevende kaart 6 en de noodzaak om deze kwestie te analyseren opnieuw bevestigt.
- Dat het GBP een richtlijn voor de rechtszekerheid moet uitvaardigen betreffende de bestemming van de grond.

2.3. Milieu-impact van het project

Broeikasgassen

De waarnemingen hebben betrekking op de vraag naar een goede integratie van de stations, de beperking van de impact op de vegetatie en de goede toepassing van de trillingsnormen, specifiek bij het graven van de tunnels.

Er wordt vastgesteld dat het project geen aanzienlijke verbetering van de uitstoot van broeikasgassen zal bewerkstelligen, indien er geen bijkomende maatregelen genomen worden.

De Commissie vraagt, net zoals enkele klagers, bijkomend onderzoek met betrekking tot de effecten van de uitstoot van broeikasgassen in overeenstemming met de klimaatverbintenissen. Ze verwijst hiervoor naar de begeleidende maatregelen rond het verminderen van de verkeerscongestie.

Lage frequentiegolven

De Commissie vraagt tijdens de effectenstudies aandacht te besteden aan de problematiek van lage-frequentiegolven.

2.4. Kosten-batenanalyse

De waarnemers, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de Milieuraad en de Economische en Sociale Raad, betreuren dat er noch in het MER, noch in een ander document een kosten-batenanalyse van het project werd gerealiseerd.

Ze erkennen dat het MER geen haalbaarheidsstudie is, maar betreuren dat dit aspect in de debatten niet aan bod kwam.

Sommige klagers wijzen op de aanzienlijke investeringen in dit project, die dus niet worden toegewezen aan projecten voor de verbetering van het bovengrondse vervoer.

De Commissie is verbaasd, evenals sommige klagers, dat er geen socio-economische analyse is, met name van de kosten-batenverhouding.

De Commissie vindt het echter moeilijk een kostenanalyse in het kader van het GBP te maken zonder kennis van de technische aspecten (het is niet duidelijk wat de vermelde bedragen dekken). De reflectie zou eerder een afweging moeten zijn van de noodzaak om zo'n bedrag te investeren in dit project in vergelijking met andere alternatieven.

2.5. Leiding over de uitvoering

Sommige klagers vragen naar de aanstelling van een enkele coördinator om de leiding van het project te garanderen en om de band met de burger, de gemeente, de regionale en extra-regionale actoren te waarborgen.

Ze wensen een audit van het project door een internationale organisatie.

De Commissie meent dat de planning van het project baat zou hebben bij een officiële "regisseur" die de voorwaarden van zo'n project en van de uitvoering verzamelt, regelt, stuurt, bespreekt en controleert.

2.6. Rekening houden met het spoorwegnet (NMBS)

Veel klagers waaronder de Gewestelijke mobiliteitscommissie (GMC) wijzen op het ontbreken van een analyse van het gebruik van het spoorwegnet als alternatief of als aanvulling op het project, met name rond de afstemming van de verschillende vervoerswijzen.

Ze vragen zich af welke rol de MIVB speelt in de ontstopping van de Noord-Zuidverbinding. Daarentegen wijzen ze op het feit dat het spoorwegnet, indien het beter wordt benut, eerder de regionale en de extra-regionale diensten zou kunnen verbeteren.

De Commissie merkt op dat het onderzoek naar de integratie van het spoorwegnet van de NMBS in het regionale aanbod niet goed werd uitgewerkt. Het spoorwegnet zou geïntegreerd moeten worden als een interne infrastructuur die integraal deel uitmaakt van het intra-Brussels openbaar vervoer. Bovendien zou deze integratie weergegeven moeten worden op de kaarten van het openbaar vervoer. Als zodanig geeft kaart nr. 6 van het GBP geen geïntegreerd beeld.

Het GPDO zou dus een kaart moeten bevatten met alle vervoerswijzen in één enkel plan, dat de verbindingen tussen metro, tram, bus, TEC en De Lijn, GEN, trein en P+R kan tonen.

2.7. Aanvullende maatregelen

Veel opmerkingen, waaronder deze van de Milieuraad (MRBHG), van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC) en van de Economische Sociale Raad (ESRBHG), hebben betrekking op het feit dat dit project, zonder begeleiding van aanvullende maatregelen (zoals de stedelijke tolheffing, de slimme kilometerheffing en tariefintegratie) weinig of geen invloed zal hebben op de modale verschuiving en op de vermindering van het verkeer en van de congestie.

De Commissie merkt op dat het GBP niet het juiste instrument is om te bepalen welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Ze benadrukt echter, net zoals vele klagers en zoals aangetoond door de cijfers van het MER, dat alleen dit project van de Noord-Zuidverbinding een zeer beperkt effect zal hebben op de modale

verschuiving, de verkeerscongestie en de uitstoot van broeikasgassen. Ze vraagt, net zoals het MER, om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeerscongestie te beperken.

2.8. Herinrichting van het netwerk

De klagers, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en Brussel-Stad, waren graag geïnformeerd geweest over de herstructurering van het bovengrondse MIVB-netwerk in relatie met het project. Ze maken zich zorgen over de toekomstige verbindingen tussen de Esplanade en de Beurs via tram 3.

Anderen wijzen op het belang van de kennis over de organisatie van het busnetwerk, dat complementair is aan het project. De analyse van dit netwerk werd niet uitgevoerd door het MER en dat betreuren ze. Het MER had rekening moeten houden met alle gegevens van de problematiek, inclusief de reorganisatie van het bovengrondse netwerk, of het nu een tram- of busnetwerk is.

De gemeente Ukkel betreurt de nieuwe overstapplaats die op het station Albert nodig zal zijn. Ze vraagt de oplossingen te analyseren die een snelle verbinding naar het stadscentrum kunnen behouden, zonder overstappen.

Enkele klagers dringen aan op de herontwikkeling van het bovengronds netwerk als middel om het openbaar vervoersaanbod te verhogen.

De waarnemers vragen om bij de reorganisatie van het netwerk rekening te houden met de lijnen van De Lijn. De implementatie van een tarief- en ticketingintegratie zou een aanzienlijk effect hebben op het algemene gebruik van de openbare vervoersnetwerken in het Brussels Gewest. Dit aspect van het probleem is volgens hen onvoldoende geanalyseerd. Een dergelijke oplossing zou een impact kunnen hebben op toekomstige keuzes.

De Commissie benadrukt dat de wijziging van het GBP alleen betrekking heeft op zware infrastructuur en niet op de herinrichting van het bovengrondse netwerk. Desalniettemin ondersteunt het de opmerking van de GMC over de noodzakelijke complementariteit tussen de ondergrondse en bovengrondse netwerken. Deze complementariteit moet rekening houden met de andere vervoersoperatoren zoals TEC, De Lijn en de NMBS. Daarom pleit de Commissie voor een betere globale en aanvullende harmonisatie van de verschillende soorten openbaar vervoer die verder kunnen gaan dan onze regionale grenzen.

In dit verband vindt ze, zoals hierboven vermeld, een volledige integratie van het openbaar vervoersnetwerk, met alle operatoren, in het BHG noodzakelijk. Deze visie moet de gewestgrenzen overstijgen en moet behandeld worden in het GPDO.

Zowel op het niveau van een grootstedelijke Gemeenschap, als op federaal niveau moet een gemeenschappelijke transversale visie worden overwogen.

Ze verdedigt het idee om een manager aan te stellen die verantwoordelijk is voor het centraliseren van het aanbod van de verschillende operatoren.

2.9. Schaarbeek-Reizigers

Sommige klagers stellen zich vragen over de toekomstige dienstverlening van het station Schaarbeek-Reizigers.

De gemeente Ukkel vindt dat het alternatief voor het station Schaarbeek-Reizigers effectiever is, vooral omdat het een multimodale pool creëert.

De Commissie vindt dat een reorganisatie van het bovengronds netwerk kan beantwoorden aan de behoefte om het station te bedienen.

2.10. Alternatieven voor het tracé

De gemeente Schaarbeek en andere klagers vinden dat het ondergrondse alternatief Noord-Bordet/ mediaan tracé via Helmet in plaats van via Riga (NB/MH) gunstiger is dan het project.

De gemeente Schaarbeek vraagt een intermodale pool in Bordet. Deze halte kan worden beschouwd als een intermodaal punt met andere lijnen van het openbaar vervoer (waaronder De Lijn), of als etappe in plaats van een eindhalte. Ze vraagt de lijn voorbij Bordet te verlengen en dit om de wijken te bedienen die zich ten noorden van de Bordetlaan, de Leuvensesteenweg, de snelweg E40 en de P + R zullen ontwikkelen.

De milieudienst van het Vlaamse Gewest vraagt om een analyse van de bediening van de Europalaan (Leopold III-laan) en de bereikbaarheid van de zone Wahis-Bordet-Brussels Airport.

Sommige klagers merken op dat bepaalde belangrijke gebieden niet worden bediend, zoals de zones rond het Poggeplein, het Paul Brienziekenhuis en Aeropolis.

De Commissie meent dat alle reflecties over andere ondergrondse verbindingen dan de voorgestelde de facto verwijzen naar het volledige bovengrondse netwerk en naar de algemene organisatie van het vervoer. Het lijkt moeilijk een voorkeur te uiten over de ene of de andere route terwijl de keuzes over dit tracé reeds gemaakt zijn door de regering.

De Commissie neemt nota van de resultaten van het MER, die dit project bevestigen als de keuze voor de opname van het tracé in het GBP. Het MER benadrukt dat deze hoogperformante Noord-Zuidverbinding op gewestelijk schaal een noord-zuidelijke "ruggengraat" creëert voor het hoogperformante Brusselse openbaarvervoernet, waardoor het aanbod opnieuw bekeken kan worden.

Het MER vergezelt zijn besluiten van technische aanbevelingen en aanbevelingen voor de projectbegeleiding.

De Commissie merkt ook op dat het hoogperformante aanbod de verplaatsingen over middellange en lange afstanden zeer efficiënt maakt. Zij sluit zich aan bij de waarnemers wat betreft de noodzakelijke complementariteit tussen het ondergronds en het bovengronds aanbod om aan de lokale behoeften te voldoen. De Commissie heeft er ook akte van genomen dat de keuze voor het tracé is genomen binnen een "corridor" en dat de aanduiding van de plaatsen van de stations door "glijdende" punten dus nog niet vastligt.

Tot slot, wat de vraag van het milieudepartement van het Vlaams Gewest betreft, ondersteunt de Commissie een grootstedelijke rationaliteit van het vervoer en zij vraagt een denkoefening in die richting.

2.11. Tram 55

De klagers merken op dat tram 55 antwoordt op een lokale vraag waarop het metroproject geen antwoord zou bieden. Ze zijn van mening dat het MER dit aspect had moeten analyseren en oplossingen had moeten voorstellen in de aanbevelingen. De opheffing van de 55 zal onder meer grote gevolgen hebben voor de buurthandel.

Ze zijn van mening dat de analyse van het MER niet volledig is. Ze vragen een onafhankelijk onderzoek van de verschillende manieren om lijn 55 te verbeteren.

Andere klagers, zoals de gemeente Evere, zijn daarentegen voorstander van de opheffing van lijn 55, omdat ze vinden dat die geluidsoverlast veroorzaakt en geen goede inrichting van de openbare ruimte toestaat.

De Commissie constateert dat de sporen van tram 55 na de opening van de metro behouden zullen blijven voor de toegang tot het depot in Haren.

Ze is van mening dat de kans gegrepen moet worden om, in het kader van de reorganisatie van het netwerk, bepaalde stukken te recupereren voor een bovengrondse exploitatie. Het zou jammer zijn om de recuperatie van de huidige sporen te beperken tot een dienstverbinding naar het depot.

De Commissie vindt over het algemeen dat de gebruikers op geen enkele manier hinder of minder comfort mogen ondervinden.

Daarom is de Commissie, evenals enkele klagers, van mening dat een alternatieve oplossing voor de bovengrondse verplaatsing geboden moet worden aan mensen die lijn 55 gebruiken en dat het MER dit aspect niet voldoende bestudeert.

Naast de sociale en genderspecifieke rol die deze bovengrondse lijn speelt, biedt de tram ook kortere afstanden tussen de haltes dan de metro, waardoor wordt voldaan aan de behoefte aan hele korte afstanden in de buurt.

2.12. François Rigasquare / plaats van de stations

Meerdere waarnemers, waaronder de KCML en de Economische en Sociale Raad, stellen vragen bij de gefundeerdheid van de wijziging van de kaart met bestemmingen voor de Rigasquare.

Sommige klagers vragen om de analyse in het MER over de impact van deze wijziging op de mobiliteit aan te vullen. Ze denken dat de bouw van een station in het midden daarvan de voertuigenstroom grondig zal wijzigen. Ze betreuren de opheffing van de parking en vinden dat er al een gebrek aan parkeerplaatsen is in de wijk.

Ze vragen om alternatieven te onderzoeken. Ze zijn van mening dat de nabijheid van de stations Tilleul en Verbroeckhoven de mogelijkheid zou moeten bieden om dit station te laten vallen.

De gemeente Schaarbeek vraagt om de directe toegang tot het station via de Helmetsesteenweg en de verbinding met het nabije handelscentrum te onderzoeken. Het hergebruik van de Heilige-Familiekerk zou een goed alternatief kunnen zijn.

Veel klagers wijzen op de impact van dit project op het plantaardig erfgoed van de Rigasquare en vragen om een bescherming van de opmerkelijke bomen. Ze denken dat het niet mogelijk zal zijn om bomen van een vergelijkbare grootte te herplanten in de toekomst, gezien de bouw van het

ondergrondse station. Ze maken zich zorgen over de invloed van het project op de kwaliteit van de stedenbouwkundige en landschappelijke compositie van deze plaats.

De Commissie onderstreept de algemene kwaliteit van het inrichtingsplan van Octave Houssa uit 1904, dat bewaard moet blijven en zij wijst er ook op dat meerdere bomen op de Rigasquare beschermd zijn.

Er is een aanvraag voor de bescherming van de gehele Huart Hamoiriaan in behandeling, met inbegrip van de square.

De Commissie onderstreept het gebrek aan groene ruimtes in dit deel van de gemeente, waardoor het eens te meer van belang is om die te bewaren. Ze wijst hierbij op de vermindering van het parkgebied van de 5.522 m² naar 4.593 m² ten voordele van een toename van het gebied van structurerende ruimten met 929 m².

De effectenstudie voor de stedenbouwkundige vergunning zou de impact van zo'n inrichting moeten meten en alternatieven voorstellen om geen schade te berokkenen aan dit geheel dat is opgenomen in de inventaris en om de structurerende assen te behouden.

De Commissie ondersteunt de KCML die vraagt om de huidige inrichting van de square te respecteren. Ze onderschrijft de opmerkingen over het feit dat er andere technische oplossingen bestaan, zoals de verplaatsing van de ingangen van het station naar de Heilige-Familiekerk en de beperkte opening van het midden van de square via de 'cut and cover' methode. Deze oplossing biedt het voordeel van een directe verbinding met de handelswijk van Helmet, de sportieve infrastructuur en de scholen en zou tegemoetkomen aan de bezorgdheden van sommige klagers aangaande de impact van het project op de zichtbaarheid en de leefbaarheid van dit handelscentrum.

Bovendien zou deze oplossing het behoud van de bestaande bomen op de Rigasquare mogelijk maken.

De Commissie onderstreept eveneens, evenals enkele klagers, de impact van dit project op de lokale mobiliteit doordat een groot aantal parkeerplaatsen verdwijnt.

Zij is van mening dat er een algemene denkoefening moet worden gehouden over de inrichting van de stations (zoals Riga en Colignon) inzake de opheffing van de bovengrondse parkeerplaatsen en de compensatie daarvan buiten de openbare weg. Zij ondersteunt ook de vraag van de gemeente Schaarbeek om een ondergrondse parking buiten het parkgebied aan te leggen.

2.13. Station Verboeckhoven

Multimodaal GEN-station

Sommige klagers, waaronder de gemeente Schaarbeek, stellen zich vragen bij het gebrek aan bereidheid van de NMBS om het station Verboeckhoven te verbinden met het GEN. Deze weigering van de NMBS betekent volgens hen dat het geplande metrostation in het GBP niet goed gelegen is en dat het beter is om het niet af te sluiten van de bestaande bovengrondse lijnen.

Andere klagers maken zich zorgen over de negatieve effecten van dit station op de levenskwaliteit in de wijk. Het station is gepland in het midden van een stratenblok, waardoor dit stratenblok veel last zal hebben van trillingen en lawaai.

De Commissie ondersteunt de wens van de regering om een GEN-netwerk aan te leggen dat aansluit op de metrostations. Zij verdedigt het idee om van het station Verboeckhoven een multimodaal station te maken dat is verbonden met de metro.

De Commissie neemt akte van de bezwaren, onder meer over de impact van het station op de wijk (beheer van de openbare ruimte, overlast in de binnentereinen van huizenblokken door de aanleg en de exploitatie van de metro). Maar deze bezwaren gaan over het project en niet over de wijzigingen aan het GBP.

Toegang & tracé van tram 7

Enkele klagers maken zich zorgen over de gevolgen van de geplande plaats van de ingangen van het station Verboeckhoven op de levenskwaliteit en de veiligheid in de wijk. Ze vragen om de ingangen verder af te leggen van de bestaande bebouwing.

Wat de ingangen van het station Verboeckhoven betreft, stemt de Commissie in met het feit dat de ingang tegenover de bestaande tramhalte ligt.

Ze onderstreept het belang van tram 7, die veel potentieel voor ontwikkeling heeft. Deze tram kan een verbindende rol spelen in het kader van de bereikbaarheid van de toekomstige gewestelijke ontwikkelingspolen aan het kanaal.

De Commissie is van mening dat de veiligheid en de relatie van de ingangen met de bestaande bebouwing bestudeerd moeten worden bij de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning en de bijbehorende milieueffectenstudies.

2.14. Station Colignon, Liedts en omgeving

Enkele waarnemers wijzen op het massale verlies van parkeerplaatsen als gevolg van de bouw van het station Colignon.

De gemeente Schaarbeek vraagt de uitvoering van een globale studie naar de mobiliteit rond de stations en naar de openbare ruimte.

De Commissie is van mening dat de bezwaren over het station Colignon een antwoord moeten krijgen bij de herinrichting van de openbare ruimte boven de grond en buiten de wegen en de aanpassing van het bestaande Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

Zij steunt de vraag van de gemeente Schaarbeek.

Zij wijst erop dat een van de zwaktes van het project is dat het niet echt rekening houdt met de stedenbouwkundige aspecten. Zij pleit ervoor dat het project dit onderzoek nader ontwikkelt.

Zij wijst op het argument van sommigen, die naar voren brengen dat de aanleg van deze nieuwe ondergrondse lijn de mogelijkheid biedt de inrichting van de openbare ruimte te verbeteren. Zij is van mening dat deze vraag op zich behandeld moet worden en dat de aanleg van deze metrolijn benut moet worden om de inrichting van de openbare ruimte te herzien, niet alleen in de buurt van de stations, maar ook in de omliggende wijken.

Tot slot wijst zij erop dat er voorstellen voor de inrichting bestaan in het kader van het stadsvernieuwingscontract (SVC) en dat het project de mogelijkheid biedt om de bovengrondse inrichting te verbeteren.

2.15. Veiligheid van de stations

Sommige bezwaren gaan over de noodzaak om aandacht te besteden aan de veiligheid van de stations. In dat opzicht wordt de diepte beschouwd als een bron van onveiligheid.

Wat de opmerkingen over de veiligheid betreft, is de Commissie van mening, evenals enkele klagers, zoals de ESRBHG, dat deze aspecten behandeld moeten worden in het kader van de aanvragen van stedenbouw- en milieuvergunningen. Zij constateert echter dat het huidige ontwerp van stations meer licht binnenlaat, waardoor het gevoel van veiligheid wordt verhoogd.

2.16. Depot van Haren/Station Bordet

Bestemmingswijziging/Multimodaal knooppunt Bordet

De gemeente Schaarbeek en Ukkel verbazen zich erover dat er geen onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid om bepaalde gebieden in de buurt van het station een andere bestemming te geven.

De Commissie ondersteunt deze opmerkingen en verdedigt het idee om dit project te benutten om andere bestemmingen te introduceren in het GBP rond stations, waardoor er een mix van functies kan worden ontwikkeld. Zo ondersteunt ze voor het depot van Haren het idee om productiefuncties te voorzien boven het depot en ze vraagt eventueel aandacht voor de keuze van de zonering van het GBP voor kaart 3.

Ook ondersteunt de Commissie, evenals enkele klagers, het principe van een P+R, maar ze vraagt om daarvoor op zoek te gaan naar de beste locatie, die een zo doeltreffend mogelijke modale verschuiving garandeert. Zo moet er rekening worden gehouden met de mogelijkheid van een verbinding met het spoorwagennet (bijvoorbeeld in Diegem).

De Commissie ondersteunt de vraag van de KCML om op kaart 3 het tracé van de nieuwe "Moestuinstraat" langs het gebied weer te geven.

2.17. Compensatie van het gebied voor sport of openluchtrecreatie /gebied voor stedelijke industrie

Leefmilieu Brussel en de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen vragen om het groene gebied dat wordt gecreëerd groter te maken, omdat zij vinden dat het te klein is.

Brussel-Stad betreurt dat dit project de groene ruimtes in dit deel van het Brussels grondgebied nog maar eens vermindert en het kappen van 55 bomen een grote vermindering van het groen tot gevolg heeft. Zij stelt voor om dit verlies te compenseren door de aanleg van een nieuw groengebied in het kader van de herinrichting van de voormalige site van de NAVO.

De Commissie ondersteunt de KCML en Brussel-Stad die een compensatie vragen voor de groene ruimtes die worden opgeheven voor het project.

Zij onderstreept eveneens de opheffing van 4,3 ha gebied voor sport of openluchtrecreatie. Er moet een alternatieve compensatie worden gevonden, eventueel op de voormalige site van de NAVO, die

binnenkort heringericht wordt. Er moeten nog andere alternatieve antwoorden worden gezocht in de buurt. De Commissie wijst er ook op dat deze compensaties eveneens worden gevraagd door het Natuurplan.

SIG

De Commissie is van oordeel dat een compensatie moet worden gevonden voor het verlies van 4,2 ha stedelijk industriegebied. Zij onderstreept de noodzaak om de industrie te behouden in het Brussels Gewest en verwijst hiervoor naar haar advies over het GPDO, namelijk dat er rekening moet worden gehouden met het industrieplan dat wordt voorbereid en dat wordt aangekondigd in Strategie 2025.

2.18. Station Grondwet

Enkele klagers wijzen op de risico's die verbonden zijn aan de werkzaamheden aan het station Grondwet voor het erfgoed (gevaar voor het Zuidpaleis, vernietiging van de kwaliteitsvolle inrichting en beplanting in de Stalingradlaan).

De gemeente Sint-Gillis staat gunstig tegenover het project en denkt dat dit positieve effecten zal hebben op de werking van het netwerk en de veiligheid daarvan.

De Commissie onderstreept dat er al een vergunning is aangevraagd voor dit gedeelte. Het project dat nu wordt voorgesteld bevestigt deze aanvraag, met een verbetering voor dit station onder de Stalingradlaan.

2.19. Tunnel Besmelaan en station Albert

Enkele klagers vinden dat het project een negatieve impact zal hebben op de kwaliteit van de openbare ruimte en de bestaande fietsroute.

De Commissie is van oordeel dat deze vraag onder de civiele bouwkunde valt en niet direct te maken heeft met het GBP. De Commissie ondersteunt het project om deze tunnel aan te leggen onder de Besmelaan om de opslagcapaciteit in dit eindstation te garanderen, te meer omdat het station Albert al is ontworpen voor de voorgestelde inrichting.

De Commissie erkent eveneens het belang om de tram van de grote ring te verlengen naar Anderlecht via de Paepsemelaan.

2.20. Andere impact

Impact op bovengrondse handel

Veel waarnemers uiten hun bezorgdheid over de inrichting van winkels in de stations en wijzen op de concurrentie die deze bezorgen aan de bovengrondse handel.

De Commissie onderstreept de impact die de overgang van bovengronds vervoer naar ondergronds vervoer kan hebben op de handel.

Bovengronds vervoer geeft een zichtbaarheid aan de handelszaken die ondergronds vervoer niet biedt. Bovendien vormen zij een directe concurrentie voor de bestaande handel.

Bovendien onderstreept de Commissie, in navolging van de KCML en de ESRBHG, dat een bovengronds netwerk bijdraagt tot het economische leven in de wijk en sociale contacten bevordert, wat ondergronds vervoer met een grotere afstand tussen de stations niet kan aanbieden.

De Commissie is dus van oordeel dat er maatregelen ter ondersteuning van deze handelszaken getroffen moeten worden.

De Commissie onderstreept eveneens het belang van parkeerplaatsen voor de bestaande handel. De opgeheven parkeerplaatsen langs de weg moeten worden gecompenseerd.

Impact op de vitaliteit van het lokale weefsel

Meer in het algemeen verwijst de Commissie naar de doelstelling in het GPDO voor de ontwikkeling van een nabije stad. Dat betekent dat de diensten die nodig zijn voor het dagelijkse leven in de buurt van de woning gevonden moeten worden. De Commissie onderstreept de impact die dit project zal hebben op de stedelijke ruimtes en pleit voor de ontwikkeling van een duurzame stedelijke aanpak voor alle wijken die worden bediend door de metro om de levenskwaliteit te behouden.

Aangaande alle wijken die de nieuwe geplande metrolijn zal bedienen, wijst de Commissie op het bestaan van een instrument dat het Gewest zelf gecreëerd heeft en dat over het hoofd gezien lijkt door de auteurs van de studie: de wijkmonitoring. Dit instrument moet worden gebruikt voor het stedenbouwkundig onderzoek naar de betrokken wijken en dus een ondersteuning bieden voor bijkomende effectenstudies die worden gevraagd, omdat zij een betere stedenbouwkundige benadering mogelijk maken van de plaatsen waar de toekomstige lijnen en stations zullen komen van de tram en de metro, maar ook van het GEN en de gewestelijke en intergewestelijke buslijnen ten opzichte van de omliggende wijken.

De betrokken wijken (onder voorbehoud van de precisering van het tracé) voor het noordelijke gedeelte van de studie zijn: 21 Noordwijk, 23 Collignon, 80 Helmet, 81 Station Schaarbeek, 79 Vrede en eventueel 801 Industrie: NAVO en 78 Haren.

Impact op de vastgoedwaarde

De Economische en Sociaal Raad betreurt dat het MER niet ingaat op de vraag naar de impact van het project op de vastgoedwaarde. Hij vraagt een bijkomende studie naar dit punt.

De Commissie merkt op dat een metrolijn een onvermijdelijke impact heeft op de waarde van het vastgoed in de wijken die worden doorkruist. De vraag naar bepaling van de meerwaarde stuit op een probleem op het niveau van de vastgoedfiscaliteit. De Commissie adviseert om een onderzoek te lanceren om ervoor te zorgen dat deze fiscaliteit rechtvaardiger is en onder meer rekening houdt met de realiteit en de functie van de locaties.

Ook adviseert de Commissie om deze vraag te verbreden: het gaat niet alleen over het beantwoorden van de vraag naar de fiscaliteit, maar ook om de middelen te voorzien voor een aangepaste ruimtelijke ontwikkeling die de lokale levenskwaliteit ondersteunt (bouw van crèches, buurtvoorzieningen, enz.).

2.21. Keuze van de techniek

Enkele klagers uiten hun bezorgdheid over de keuze van de bouwtechnieken met een tunnelboormachine. Ze stellen zich vragen bij de pertinentie van het tracé, omdat die bepaald zou kunnen zijn door de keuze van de bouwtechniek.

Andere vinden dat de technische keuzes een grote impact zullen hebben op de dienstverlening, omdat de toegang tot de stations langer en minder veilig is.

Ze betreuren dat het MER de impact van de verschillende technieken niet heeft geanalyseerd.

Sommige klagers, waaronder de gemeente Ukkel, vragen om de bi-tubetechniek te kiezen, omdat die minder kost en veiliger en praktischer is voor de gebruikers.

Zoals het MER aangeeft, heeft de techniekkeuze een grote impact op de diepte van de stations, hun kostprijs en toekomstig beheer.

De Commissie onderstreept echter dat de technische overwegingen niet onder het GBP vallen.

Zij vraagt om de opmerkingen van klagers die niet bestudeerd zijn in het MER alsnog te onderzoeken.

2.22. Andere wijzigingen aan het GBP: transitparking

Enkele klagers nodigen de regering uit om kaart 3 van de bestemmingen te wijzigen en een P toe te voegen bij Bordet, zodat hier in de toekomst een P+R aangelegd kan worden.

De Commissie is van mening dat een interregionale benadering nodig is voor de aanpak van de transitparkings. Zij heeft hieraan uiting gegeven in haar advies over het GPDO. Het meest logische is om de transitparkings (P+R) buiten het Brussels Gewest te lokaliseren.

De Commissie stelt zich vragen bij een keuze van een P+R bij Bordet. Waarom zou de beschikbare grond in Brussel worden gebruikt voor dit type infrastructuur dat weinig mogelijkheden voor verdichting biedt? Er kan een oplossing worden gevonden met het Vlaams Gewest voor een ligging in Diegem, dat mogelijkheden heeft op het gebied van grond en een reeds bestaand station.

Zij is van mening dat dit deel uitmaakt van een transregionale benadering en een algemeen plan.

2.23. Termijn voor de realisatie en de werkzaamheden

Enkele klagers, waaronder de gemeente Schaarbeek en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, vragen met aandrang een snelle realisatietermijn voor de metro zelf, maar ook voor de bovengrondse herinrichting. Ze zijn bang voor de gevolgen van zo'n grote werf op de handelszaken, de mobiliteit in de kleine ring en de organisatie van de Zuidmarkt.

Hoewel dit niet onder het GBP valt, vraagt de Commissie om er alles aan te doen om de overlast van de werkzaamheden zo veel mogelijk tot een minimum te beperken (zie regisseur, punt 2.5...).

2.24. Onteigeningen

Enkele klagers vragen om geïnformeerd te worden over de noodzakelijke onteigeningen voor de realisatie van de werkzaamheden.

De vraag naar de onteigeningen valt niet onder de competentie van het GBP. De Commissie is van mening dat dit juridische overwegingen zijn die te maken hebben met vastgoedeigendom en dat de bezwaren in dit kader behandeld moeten worden. Elke onteigening is onderworpen aan een voorafgaande kennisgeving.

Deze bezwaren zijn niet relevant.

3. Besluiten

3.1. Pertinentie van een metro en voorafgaande voorwaarden voor het project

De hoorzittingen en het onderzoek van de bezwaren hebben de complexiteit van dit dossier naar voren gebracht. Zoals de Commissie heeft laten zien, wordt zij uitgenodigd om een advies uit te brengen over een vraag tot wijziging van het GBP, terwijl een geheel van besluiten al is genomen door de regering. Zij is van mening dat de wijziging van het GBP vroeger in het proces behandeld had moeten worden.

Hoewel de Commissie niet tegen de realisatie van een metro is, vraagt zij om een echt stedenbouwkundig onderzoek naar het project. Ze wijst op een aantal basiselementen die volgens haar een voorwaarde vormen voor elk project:

- De noodzaak om een grootstedelijke visie te ontwikkelen. Dat impliceert overleg en coördinatie tussen de gewesten, maar ook tussen de vervoersmaatschappijen,
- De noodzaak om een antwoord te bieden op de behoeften van alle gebruikers en specifiek op de behoeften van de Brusselaars aan openbaar vervoer,
- De noodzaak om een grondig stedenbouwkundig onderzoek uit te voeren naar de wijken waar de geplande lijnen van het openbaar vervoer zullen passeren, evenals elk station of elke halte waar overgestapt wordt, zich daarbij baserend op het analyse- en onderzoeksinstrument dat het Gewest heeft gecreëerd, nl. de wijkmonitoring (waarvan sprake hiervoor bij punt 2.20. Impact op de vitaliteit van het lokale weefsel).
- De noodzaak om de levenskwaliteit in de stad en de betrokken wijken te verbeteren met een onderzoek naar onder meer de stedenbouwkundige aspecten van het project en de reorganisatie van het bovengrondse netwerk.

3.2. Complementair openbaarvervoersbeleid

De Commissie is van mening dat dit dossier een aantal uitvoeringsfasen kan bevatten. De herinrichting van de bovengrondse oppervlakte is in eerste instantie mogelijk en kan een antwoord bieden op lokale behoeften.

De metro is een structurele infrastructurele oplossing die bestemd is voor snelle verplaatsingen over langere afstanden. De twee modi – boven- en ondergronds – zijn complementair en moeten

gezamenlijk behandeld worden. In dat opzicht vraagt de Commissie een onderzoek naar het behoud van tram 55, aangezien de sporen worden behouden.

De Commissie acht het ook essentieel om de mobiliteit te bekijken vanuit alle mogelijke vervoerswijzen en met toepassing van de tariefintegratie.

3.3. Wijziging van kaart 6 van het openbaar vervoer

Zoals zij al heeft aangegeven in haar antwoord op de bezwaren, is de Commissie van mening dat het GBP niet het meest geschikte instrument is om de strategische vraag van de metro te behandelen. Deze vraag moet behandeld worden binnen het GPDO, in het kader van een algemene visie op de organisatie van het openbaar vervoer in het BHG.

Zij verdedigt het idee om kaart 6 van het GBP in te trekken of minstens het regelgevende karakter van die kaart, aangezien deze een situatie vastlegt en het niet mogelijk maakt om te evolueren in functie van het resultaat van de studies.

De Commissie wijst erop dat de werkzaamheden in twee termijnen worden gepland: de realisatie van een metro tussen Albert en het Noordstation tegen 2023 en de realisatie van de metro tussen het Noordstation en Bordet tegen 2028.

Zij verdedigt het idee dat de wijziging van het GBP kan focussen op de aspecten van het project die onmiddellijk moeten worden behandeld, namelijk het station Albert en het station Grondwet.

Zij is niet gekant tegen het principe van een hoogperformante Noord-Zuidverbinding, maar zij is van mening dat het tracé tussen Liedts en Bordet nog verder verfijnd kan worden.

Zij constateert immers dat bepaalde vragen nog niet beantwoord zijn, zoals de vragen naar de stedenbouwkundige integratie van het project en naar de technische aspecten. Zij benadrukt dat dit project een reële positieve impact op de stad moet hebben.

Zij is van mening dat de deur niet mag worden gesloten voor een meer gedetailleerde analyse van sommige alternatieven. Het is niet de bedoeling dat de lopende debatten leiden tot nieuwe aanpassingen die nodig zijn aan het tracé en andere, latere wijzigingen aan het GBP.

3.4. Wijziging van de kaart van bestemmingen 3

Na de bespreking van de bezwaren en de hoorzittingen besluit de Commissie dat het haar niet nuttig lijkt om kaart 3 met de bestemmingen voor de Rigasquare te wijzigen. Het moet mogelijk zijn om technische oplossingen te vinden die uitgevoerd kunnen worden zonder deze wijziging.

De wijziging van het gebied voor sport of openluchtrecreatie bij het depot in Haren moet worden gecompenseerd. Ook het stedelijk industriegebied zou gecompenseerd kunnen worden door de inrichting van oppervlaktes boven het depot die bestemd zijn voor economische activiteiten.