



ADVIES

Ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het GBP - Noord-Zuidverbinding

19 oktober 2017

Aanvrager	Minister-president Rudi Vervoort
Aanvraag ontvangen op	24 augustus 2017
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening-Mobiliteit & Commissie Leefmilieu
Aanvraag behandeld op	6 september en 13 oktober 2017
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	19 oktober 2017

Vooraf

Het voorgelegde ontwerp van wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) bestaat uit een wijziging van kaarten van het GBP.

De Regering wil een performante openbare vervoersverbinding tussen het noorden en het zuiden van het Gewest creëren. Om de technische uitvoering van deze infrastructuur toe te laten, moet men het volgende wijzigen :

- kaart 6 « openbaar vervoer » van het GBP, omdat
 - o deze momenteel niet in een tracé « met afzonderlijke baan » tussen het Noordstation en de stelplaats via Bordet voorziet ;
 - o ze voorziet in een tracé « met afzonderlijke baan » tussen de MIVB-stations « Anneessens » en Zuidstation dat technisch gezien niet meer verenigbaar is met een geoptimaliseerde exploitatie ;
 - o voor het station « Albert » moet worden voorzien in een kleine uitbreiding om het om te vormen tot een eindhalte voor de eigenlijke noord-zuidverbinding en, bij technisch geïnduceerde uitbreiding, de trams 3, 4, 7 en 51 ;
- kaart 3 « bodembestemming » van het GBP, omdat
 - o voor de stelplaats Haren het gebied voor collectieve voorzieningen moet worden uitgebreid ten koste van een « gebied voor stedelijke industrie » (GSI) en een « gebied voor sport- of vrijetijdsactiviteiten in de open lucht » (GSVOL) ;
 - o voor de toegangen tot het geplande station op de Rigasquare de structurerende ruimte moet worden uitgebreid ten koste van een klein groengebied.

Dit ontwerp van wijziging van het GBP gaat gepaard met een milieueffectenrapport (MER). Het zet, in de ruime zin, de gevolgen voor het leefmilieu van het project en van de verschillende beoogde alternatieven uiteen.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Vooraf

De Raad herhaalt dat de Regering zich in het kader van de buitengewone Sociale top ertoe heeft verbonden om aan Pijler 1 van de Strategie 2025 een doelstelling 11 toe te voegen betreffende de maatregelen op het vlak van mobiliteit waarover samen met de sociale partners overleg moet worden gepleegd. Hij benadrukt met genoegens de toevoeging van deze doelstelling, gezien zijn herhaalde verzoeken om zo vroeg mogelijk over de ontwikkeling van grote mobiliteitsprojecten zoals dit te worden geraadpleegd (dit project is momenteel het grootste in termen van mobiliteit in Brussel - en op zijn minst in termen van begroting).

1.2 Wijzigingen van het GBP

De Raad stelt vast dat er zich steeds meer wijzigingen aan het GBP voordoen, terwijl dit plan wordt geacht een leidraad voor de bodembestemming in het Brussels Gewest voor de komende jaren te zijn.

Hij verbaast zich dus erover dat deze wijziging niet vroeger, bij de uitwerking van het demografisch GBP werd geïntegreerd, gezien het om een project gaat dat al vele jaren ter bespreking ligt.

In dat opzicht vraagt **de Raad** dat de wijziging van het GBP eveneens de inschrijving van de aan Bordet geplande ontradingsparking P+R zou hernemen, omdat deze nauw samenhangt met het geplande project en dit helpt te rechtvaardigen door een modal shift van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. Het ontwerp van P+R is al het voorwerp van twee Regeringsbesluiten geweest (in april 2015 en in juni 2017).

Anderzijds wijst **de Raad** erop dat andere mobiliteitsprojecten die momenteel worden onderzocht (andere P+R, het fiets-GEN, ...) eveneens een wijziging van het GBP zullen vereisen. Bijgevolg stelt hij voor om een wijziging van het GBP op het hele grondgebied van het Gewest voor mobiliteitsprojecten te verrichten.

1.3 Begrotingsanalyse en impact op het vlak van mobiliteit

De Raad is zich er terdege van bewust dat het niet de rol van het MER is om in te gaan op begrotings-elementen die met de concretisering van een performante openbare vervoersverbinding tussen het noorden en het zuiden van het Gewest samengaan. Niettemin is voor **de Raad** een dergelijke begrotingsanalyse met betrekking tot zowel de tenuitvoerlegging als de uitbating van een performante openbare vervoersverbinding onontbeerlijk om een coherent advies te kunnen formuleren.

Voor **de Raad** is het aldus noodzakelijk om over cijfergegevens te kunnen beschikken aan de hand waarvan het project (metro) en het bovengrondse alternatief (tram) in termen van kosten-baten voor de mobiliteit kunnen worden vergeleken, zowel vanuit het oogpunt van de tenuitvoerlegging als van de uitbating.

Anderzijds stelt **de Raad** in termen van mobiliteit vast dat bij gebrek aan begeleidingsmaatregelen die automobilisten ertoe aanzetten om hun voertuig te laten staan, de verwachte modal shift van het project slechts 8.100 personen per dag zou bedragen, wat gering is ten overstaan van de grote investeringen van een dergelijk project.

Voor **de Raad** zou het project een grotere impact op de vermindering van de filedruk hebben, indien er begeleidingsmaatregelen zouden worden ingesteld. **De Raad** dringt erop aan dat deze maatregelen die noodzakelijk zijn om de filedruk te verminderen, zouden worden gewaarborgd en dat dit project dus in een ruimere mobiliteitscontext zou worden uitgedacht om zo de investeringen te optimaliseren. Voor alle doeleinden herinnert hij eraan dat hij een [initiatiefadvies](#)¹ betreffende de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft uitgebracht.

Zoals hij dit in zijn advies over het ontwerp van GPDO had benadrukt, herinnert **de Raad** eraan dat de realisatie van deze nieuwe verbinding een lange termijn oplossing voor de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is en dat er vanaf vandaag andere oplossingen moeten worden gevonden en men dus hieraan een budget moet besteden.

1.4 Sociaaleconomische impact

De Raad betreurt het dat er in de analyse van de sociaaleconomische impact geen rekening werd gehouden met de impact van het project op de vastgoedwaarde.

¹ Zie A-2014-018-ESR (<http://www.esr.irisnet.be/adviezen/adviezen-van-de-raad/par-date/2014/a-2014-018-esr/view>)

Anderzijds dringt **de Raad** erop aan dat er een studie naar de gepaste locatie van de in- en uitgangen van de stations zou worden verricht. De inrichtingen van de boven- en ondergrondse stations moeten immers zo worden uitgedacht, dat ze tot het sociaaleconomische leven van de wijk bijdragen. In dat opzicht heeft **de Raad** vragen bij de wijziging van de bodembestemming (GBP) betreffende het Rigastation, die een groengebied tot een structurerende ruimte omvormt.

Tot slot vestigt **de Raad** de aandacht op het feit dat in functie van de technieken die worden gebruikt om het project te operationaliseren, de impact van de bouwplaatsen verschillend zal zijn en dat ook hiermee rekening moet worden gehouden.

1.5 Ondergrondse of bovengrondse verbinding

De Raad verheugt zich erover dat de Brusselse Regering grote investeringen in het openbaar vervoer voor ogen heeft. In het kader van deze investeringen vraagt hij om eveneens voldoende middelen te waarborgen om het bovengrondse net te ontwikkelen en een voldoende dicht netwerk te verzekeren.

Over het algemeen vindt **de Raad** dat alle vormen van openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk en met de beste toewijzing van de middelen moeten worden aangemoedigd. Vandaar het voorheen geformuleerde verzoek om over alle elementen te beschikken om zich met volledige kennis van zaken te kunnen positioneren.

1.6 Governance

In het kader van een dergelijk project dringt **de Raad** aan op het feit dat de governance-aspecten (coördinatie van de actoren, coördinatie van de bouwplaatsen, communicatie, naleving van het tijdschema, ...) eveneens van fundamenteel belang zijn om tot een oplossing te komen, die de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een echte meerwaarde biedt.

1.7 Impact van de keuze van de technieken

De Raad betreurt het dat er voorafgaandelijk geen grondige geotechnische studie werd verricht. Deze is immers onontbeerlijk om de bodemgesteldheid te bepalen en de verschillende technieken die moeten worden aangewend om de stations uit te graven en te bouwen. **De Raad** dringt des te meer aan op dit punt, gezien één van de aanbevelingen van het MER (blz. 30 van de niet-technische samenvatting) betreffende de tenuitvoerlegging van afdeling Noord het volgende bepaalt : « *rekening houden met de geomechanische zwakte van de geologische laag waarin de graafwerken en de bouw van de stations zich hoofdzakelijk situeren. Een uitvoerig bodemonderzoek is daarom aangewezen voordat de gedetailleerde ontwerpstudies een aanvang nemen* ».

Bovendien stelt het gebruik van een tunnel in een stedelijke context een aantal problemen in termen van tenuitvoerlegging, waarop de antwoorden niet in het MER worden gegeven.

De Raad stelt vast dat de bouw van een leiding met één pijp of met twee pijpen een impact heeft op de diepte waarmee men rekening moet houden. Aldus is hij van oordeel dat de geplande diepte van de stations een belemmering voor de toegankelijkheid en het gebruik van deze vervoerswijze zou kunnen vormen. In ieder geval moeten de noodzakelijke voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) van bij de ontwikkeling van deze stations worden voorzien. Bovendien moet de inrichting van de stations een multimodale mobiliteit vereenvoudigen (liften, beveiligde fietsparkings, fietsgoten, ...) en rekening houden met de veiligheidsaspecten. Voor **de Raad** moet het volledige bestaande net eveneens aan deze opmerkingen inzake toegankelijkheid en veiligheid beantwoorden.

*

* *