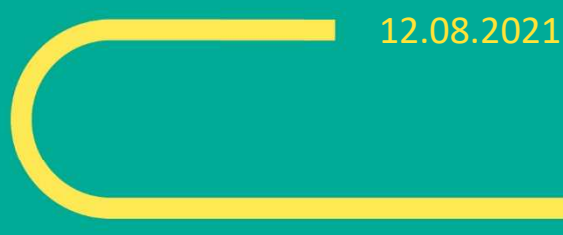


PROJECT METRO 3

Persbericht

Fase 2 – Einde van de effectenstudie



M3
Bordet-
Albert

EFFECTENSTUDIE BEVESTIGT BELANG VAN PROJECT METRO 3

Het besluit van de milieu-effectenstudie is duidelijk: Metro 3 is het meest geschikte transportmiddel om tegemoet te komen aan de groeiende mobiliteitsbehoefte in het noorden van Brussel. De studie, die werd uitgevoerd door een onafhankelijk studiebureau onder het toezicht van een begeleidingscomité, toont aan dat Metro 3 de beste oplossing is en sluit zich aan bij de keuze voor de locatie van de stations, het vooropgestelde traject en de technische uitvoering. Op basis van de aanbevelingen zullen de plannen worden geoptimaliseerd voor de 4,5 km tunnel, de 7 nieuwe metrostations en de stelplaats die ter uitbreiding van metrolijn 3 zullen worden gebouwd. Beliris, de publieke bouwexpert in Brussel, zal in nauw overleg met de MIVB de gewijzigde plannen voor de vergunning begin 2022 indienen. Het is een opportuniteit om het project verder te optimaliseren en nog beter te beantwoorden aan de behoeften van de burgers.

Fase 2 van het project verloopt volgens plan

De nieuwe metrolijn 3 zal een as van 10,3 km vormen tussen Bordet in Evere en Albert in Vorst. Dit gebeurt in twee fases waarvan de eerste al in uitvoering is. De eerste fase omvat de omvorming van premetro naar metro, de bouw van een nieuw station Toots Thielemans tussen het zuidstation en Lemonnier, de aanpassing van de bestaande stations tussen Albert en het noordstation en de constructie van de verbindingstunnel ter hoogte van het noordstation. Fase 2 bestaat uit het graven van de tunnel, de bouw van 7 stations en een stelplaats voor de metro. Met deze fase wordt een grote stap gezet: meer dan 1100 aanbevelingen werden verzameld en geanalyseerd in de effectenstudie. Een groot deel daarvan waren al voorzien in de gedetailleerde projectstudie of werden eerder al in overweging genomen. Voor de andere aanbevelingen wordt een bijkomende analyse gedaan binnen de vooropgestelde termijn van 6 maanden, vóór het indienen van de wijzigingen van de vergunningsaanvraag.

De studie beaamt dat het project Metro 3 een oplossing zal bieden aan de groeiende mobiliteitsbehoefte voor de wijken in het noorden van Brussel. Voorafgaand werd het studieproject eerder al gevalideerd door de federale en regionale overheid in 2013, geïntegreerd in het Gewestelijk Ruimtelijk Plan (PRAS) in 2017 en bevestigd door een publieksenquête in Brussel in 2020.

De metro als beste oplossing

Een aantal onafhankelijke en gecertificeerde studiebureaus (ARIES en TRACTEBEL) heeft het project en de alternatieven grondig onderzocht. Zo werd de mogelijkheid bestudeerd of men tram 55 kon versterken door de capaciteit te verhogen of een extra traject aan te leggen. Geen van beide opties bleek haalbaar. *“Een uitbreiding van de tram alleen zou nooit volstaan om aan de groeiende mobiliteitsbehoeften in het noorden van Brussel tegemoet te komen. De effectenstudie wijst nogmaals op de noodzaak van de komst van deze metrolijn”* vertelt Briec de Meeûs, CEO van MIVB. *“Dit betekent echter niet dat de tram in de toekomst geen plaats zal hebben in de intermodale mobiliteitsplannen in Brussel.”* De studie herbekeek ook om de te bouwen tunnel van 4,5 km te voorzien van een bitube in plaats van de vooropgestelde monotube, maar dit voorstel werd niet weerhouden. Deze oplossing zou de kosten van het project aanzienlijk opdrijven en zou een veel grotere impact hebben op de gebouwen bovengronds, alsook op het milieu.

Milieu, intermodaal verkeer en toegang voor personen met beperkte mobiliteit

De conclusies van de effectenstudie stellen de bouw van de 7 nieuwe metrostations, waarvan het traject en de ligging ook al herbevestigd werden in het PRAS-effectenrapport van 2017, niet in vraag. De adviezen zijn gericht op de aanpassing van de 7 nieuwe stations en de stelplaats in Haren op vlak van milieu, complementariteit met andere transportmiddelen en de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM). Zo zijn er aanbevelingen voor het opvangen van regenwater en het verminderen van de waterlozing in de riolering. Daarnaast wordt ook aangeraden om groene daken en fotovoltaïsche panelen te plaatsen. Al deze aanbevelingen worden in overweging genomen in de plannen voor de stations met een ruim dakoppervlak: Verboekhoven, Vrede, Linde, Bordet en de stelplaats in Haren. Maar ook bevindingen zoals het voorzien van toiletten voor personen met beperkte mobiliteit, de installatie van 2 liften per perron, de aanleg van beveiligde fietsenstallingen en de aandacht voor het verkleinen van het niveauverschil enerzijds en de afstand anderzijds tussen het perron en de opstap van de metro komen aan bod. In de komende maanden zullen Beliris, de MIVB en het Gewest de aanbevelingen uit de effectenstudie in detail onderzoeken teneinde het project Metro 3 verder te optimaliseren.

Overleg en inspraak van de buurt voor de integratie van Metro 3

In de studie worden ook aanbevelingen gegeven voor de inrichting van de openbare ruimte rond de nieuwe metrostations. Deze zullen geen wijziging van de vergunningsaanvraag impliceren daar deze tot stand zullen komen via een participatief proces. *“De inrichting van de openbare ruimtes zal in nauw overleg gebeuren met de bewoners, handelaren en alle betrokken partijen van de wijken.”* licht Cédric Bossut, directeur van Beliris, toe. *“De procedure zal worden aangepast volgens de vereisten van elk station. De inwoners kunnen mee nadenken over de inrichting van de openbare ruimte rond de stations met betrekking tot aankleding, stadsmeubilair, beveiligde fietsenstalling, intermodale mobiliteit, aanwezigheid van groene zones,...Dit zal pas over enkele jaren aan bod komen gezien eerst alle civieltechnische werken achter de rug moeten zijn.”*

Beheer van de overlast door de werken

De effectenstudie vermeldt ook haar conclusies en bevindingen om de overlast tijdens de werken te beperken. Zo wordt er aangeraden te streven naar een maximaal duurzaam beheer van afval en materiaal, bijvoorbeeld langs het kanaal. Voor de bestemming en verplaatsing van de aarde die vrijkomt door het graven, zijn de specificaties opgenomen in het bestek voor de werken dat de opdracht van de aannemer duidelijk omschrijft. In de studie wordt terecht aangedrongen op maatregelen om de overlast te beperken. Het graven van een tunnel en de bouw van 7 stations zal gevolgen hebben voor het leven van de omwonenden.

MIVB en Beliris nemen als projecteigenaars hun verantwoordelijkheid op en zijn zich bewust van deze bezorgdheid. Hiervoor doen zij beroep op de diensten van een gespecialiseerd onderzoeksbureau inzake trilling- en geluidsoverlast.

PERSCONTACTEN

Marianne Hiernaux (Beliris) - 0475 82 43 41 – marianne.hiernaux@mobiliteit.fgov.be
An van Hamme (MIVB) - 477 62 73 73 – an.vanhamme@mivb.brussels