

MOBILITEIT Pleidooi voor controle-orgaan boven vervoersmaatschappijen

‘Nieuwe metrolijn is weggegooid geld’

BRUSSEL - De prijs voor de nieuwe metrolijn 3 is veel te hoog voor het geprojecteerde aantal reizigers. Dat stellen Pierre Laconte en Claude van den Hove in een nieuw boek. Ze pleiten voor een nieuwe instantie die de lijnen moet uitzetten voor de MIVB, de NMBS en De Lijn.

In het boek ‘Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles’, houden Pierre Laconte, jarenlang topman van de UITP, de internationale unie van vervoersmaatschappijen, en Claude van den Hove, voormalige chef bij wat vandaag de FOD Mobiliteit is, een hele reeks Brusselse vervoersprojecten onder de loep.

De auteurs komen tot de conclusie dat de gemaakte keuzes niet altijd de juiste zijn. Zo is het project voor de Noord-Zuidmetro volgens hen veel te duur. De ombouw van de bestaande premetro tussen Albert en het Noordstation en de bouw van een nieuwe metrotunnel met zeven stations in Schaarbeek en Evere zal meer dan 1 miljard euro kosten, en

dat bedrag zou nog flink kunnen oplopen als er geologische problemen opduiken.

“De verwachte reizigersaantallen rechtvaardigen die investering niet,” zegt Pierre Laconte. “De stations zullen erg diep liggen, waardoor ze reizigers kunnen afschrikken. Het zou beter zijn om de bestaande premetro te verlengen tot het Poggeplein in Schaarbeek, en van daar verder te gaan met een tram in eigen bedding tot Bordet. Dan moeten we ook geen nieuw station bouwen aan de Stalingradlaan.”

Om de prioritaire investeringen te bepalen, zou het Brussels Gewest een nieuw orgaan in het leven moeten roepen dat boven de ver-

“Brussel moet werk maken van een betere ontsluiting van het westen van het gewest”

Pierre Laconte

schillende vervoersmaatschappijen staat. Zonder dergelijke instantie is de Brusselse regering overgeleverd aan de wil van vervoersmaatschappijen en private ingenieursbureaus. “Die hebben er alle belang bij om de duurste optie te kiezen,” klinkt het. “De MIVB levert goed werk, maar zou niet zelf prioriteiten mogen stellen. Ze zou contractueel moeten uitvoeren wat na overleg werd beslist. Hetzelfde orgaan zou een controlefunctie hebben, met inzicht op de volledige levenscyclus van een project”.

Metro naar Berchem

Het nieuwe orgaan zou ook de andere vervoersmaatschappijen in Brussel moeten aansturen. Het gaat dan om de stedelijke spoorlijnen, belangrijk voor de S-treinen, en de buslijnen van de TEC en De Lijn die in Brussel rijden.

“Sinds de oprichting van het Brussels Gewest blijven de MIVB, de Spoorwegen en De Lijn elk op hun positie,” zegt Laconte. “Als er een arbiter bovenstaat, kan die knopen doorhakken en het aanbod beter op elkaar afstemmen. De vele bussen van De Lijn die het Noordstation aandoen, zouden bijvoorbeeld een oplossing kunnen bieden voor de bediening van Thurn & Taxis.” Behalve de bediening van Thurn & Taxis moet Brussel ook werk maken van een betere ontsluiting van het westen van het gewest. Hier zou volwaardige metro wel aangewezen zijn. “De beste optie is een verlenging

van lijn 1 vanuit Zwarte Vijvers via de Gentssesteenweg tot het station van Sint-Agatha-Berchem,” zegt Laconte. “Zo bied je pendelaars een snelle verbinding met het stadscentrum. Een verlenging vanaf Simonis zou veel minder aantrekkelijk zijn.”

Andere prioriteit voor de auteurs is de ontsluiting van de nieuwe wijk die gepland is op de Reyerscampus, samen met de nieuwe zetels voor VRT en RTBF. Hier zou tram 62 verleggen een oplossing kunnen bieden. Die lijn is voorlopig geen hoogvlieger. Volgens de auteurs ligt het huidige tracé in het begin van de Leopold III-laan te ver van de belangrijkste woonwijken in de buurt.

Het boek werd alvast overgemaakt aan Brussels minister van Mobiliteit Pascal Smet (SP.A) en zijn federale collega François Bellot (MR).

Laurent Vermeersch



‘Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles’

Pierre Laconte en Claude van den Hove, Foundation for the Urban Environment (ffue.org)
257 blz., 29 euro