

Volg de Verkiezingen met De Morgen voor maar €10/mnd.

ABONNEREN**DeMorgen.**

IN HET NIEUWS

MENINGEN

POLITIEK

TV & CULTUUR

♦ **Opinie**

Waarom Brussel megaproject Metro 3 moet begraven



Kunst in de metro in Brussel. Beeld Kevin Faingnaert

Frédéric Dobruszkes (ULB, vicevoorzitter van de Regionale Mobiliteitscommissie), Michel Hubert (USL-B en ULB, academisch verantwoordelijke van het Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Gewest), Christian Kesteloot (sociaal geograaf, KU Leuven) en Pierre Laconte

(ere)secretaris-generaal van de Internationale Unie van Openbaar Vervoer - UITP).

♦ Exclusief voor abonnees door **FRÉDÉRIC DOBRUSZKES**, **MICHEL HUBERT** en **CHRISTIAN KESTELOOT EN PIERRE LACONTE** 16 mei 2019, 16:55

Nu de verkiezingsfolders de brievenbussen vullen en de verkiezingsdebatten in Brussel elkaar opvolgen, is het steeds duidelijker dat de nieuwe metrolijn in Brussel, die Evere en Schaarbeek wil verbinden met Sint-Gillis en Vorst via het stadscentrum (**Metro-Noord of lijn 3**) er absoluut moet komen. Sommigen bazuinen zelfs dat dit de enige oplossing is voor de files in de stad.

Wie in de details van het project duikt, ontdekt heel wat tekortkomingen en grote risico's. Het is een zeer duur project voor een schamele milieuwinst en weinig vermindering van de congestie: de voorstudies begroten een vermindering van het autoverkeer met 0,6%! De erg diepe stations zijn niet geschikt voor de veel voorkomende korte verplaatsingen langs de lijn. De hogere snelheid van de metro compenseert niet het tijdsverlies om van de straat naar de diepgelegen perrons te geraken, en omgekeerd; de afstanden tussen de stations zijn groter dan tussen tram- en bushaltes en impliceren dus meer wandeltijd voor de gebruikers. Er zijn financiële en technische onzekerheden wegens de ongunstige ondergrond (kleilagen die sterk reageren met de watertafel). De opdracht voor de voorstudies behelsde niet alleen de vraag naar de haalbaarheid van het project, maar ook de technische uitwerking ervan indien het project haalbaar werd geacht. Het is dan geen verrassing dat andere oplossingen voor het mobiliteitsprobleem tussen noord en zuid, zoals een intensiever gebruik van de bestaande spoorinfrastructuur, een verbeterde trambediening, een minder diepe premetro of zelfs metrolijnen elders in Brussel (omdat die efficiënter zouden zijn om de overstap van autorijden naar



openbaar vervoer te verwezenlijken), naar de prullenmand verwezen zijn.

Maar er is meer. De stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor het nieuwe station Toots Thielemans aan de Stalingradlaan wordt door de MIVB ingediend. Dit bedrijf, een exploitant van openbaar vervoer, heeft echter niet de opdracht om te investeren in naam van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Sommigen beweren dat de reden voor deze aanvraag door de MIVB het project afschermt van parlementaire controle en die van het Rekenhof. Anderen wijzen erop dat het Gewest de BTW-heffing door het Ministerie van Financiën via de MIVB kan ontwijken.

De financiering van het hele project baart de grootste zorgen. In de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale en de gewestelijke overheid is vastgelegd dat de federale overheid via Beliris 50 miljoen euro per jaar gedurende 10 jaar voor haar rekening neemt, bovenop de financiering van de voorstudies (20 miljoen). Het Brussels Gewest verbindt zich ertoe de rest van de bouw te financieren, ongeacht de meerkosten.

De prijs van het project, inclusief de conversie van premetro naar metro en het nieuwe station, Toots Thielemans, wordt vandaag geschat op 1,66 miljard euro. Deze schatting is gebaseerd op verwachtingen, niet op reële offertes van bedrijven. Deze kost wordt verhoogd met 21% BTW, die de federale staat, de regio's en de gemeenten niet kunnen aftrekken, omdat ze niet aan de BTW zijn onderworpen.

De federale overheid zou dus amper een kwart van de kosten financieren, berekend op de huidige schatting. De last op de begroting van het Brussels Gewest en dus de Brusselse belastingbetalers zal dus heel groot zijn, grofweg 150 miljoen per



jaar gedurende 10 jaren. Maar het allerbelangrijkste is dat elke ontsparing van het project enkel op de gewestelijke finances zal wegen. In het effectenrapport wordt gewezen op de significante risico's bij het boren doorheen de grondwaterlaag en door een ongunstige geologische laag, vooral omdat er geen ervaring bestaat om dit over zulke grote lengte te verwezenlijken.

In Amsterdam werd deze zomer een gelijkaardige Noord/Zuid metrolijn geopend. In haar toespraak moest de burgemeester toegeven: “Er is veel gevraagd van Amsterdammers en het vertrouwen in de overheid is geschaad.” De lijn werd in 1996 gepland en een jaar later werd een referendum gehouden waarbij 65 procent van de deelnemers tegen het plan stemden. Dat was niet genoeg om de bouw tegen te houden, omdat maar 22 procent van de kiesgerechtigden kwamen opdagen. Oorspronkelijk was de kost op iets minder dan 700 miljoen euro geraamd en de opening van de lijn was voor 2007 voorzien. Het werd uiteindelijk juli 2018, wegens inzakkingen, waterproblemen, noodzakelijke ingrepen die in het plan niet voorzien waren, failliete onderaannemers, enz. De totale kosten bedragen 3,1 miljard euro. Net als in het Brusselse geval was afgesproken dat de Rijksoverheid een vast bedrag zou betalen en alle meerkosten door de gemeente gedragen moesten worden. Toen (in 1999) stond het Rijk in voor 950 miljoen euro en werd de bijdrage van de stad op 100 miljoen euro geschat. De Amsterdammers hebben niet alleen veel moeten wachten, maar ook heel veel moeten betalen voor deze nieuwe lijn.

Parijs vertelt eenzelfde verhaal: de werkzaamheden aan de uitbreiding van lijn 14 naar de noordelijke buitenwijken moesten 14 maanden lang stilgelegd omdat de bouwplaats van het toekomstige station Porte de Clichy twee keer onder water kwam te staan. Een ander voorbeeld is het ambitieuze Grand Paris Express-project, dat tot doel heeft om het metronetwerk



met 205 kilometer en 68 stations uit te breiden om de belangrijkste hubs in de voorsteden beter te bedienen. De kosten van dit megaproject werden in 2010 op 19 miljard euro geschat. Vandaag staat de wijzer op 35 miljard. Niemand gelooft nog in de eerste planning. Sommige delen van het project, die Parijs hielpen om de Olympische Spelen van 2024 binnen te halen, zullen niet op tijd worden opgeleverd. Nochtans zijn Franse ingenieurs niet aan hun proefstuk toe wat betreft zware infrastructuur ...

In Brussel overschreden de reële kosten van de meeste uitgevoerde metroprojecten hun inschattingkosten vóór de aanbesteding met 50 tot 80%; twee projecten zelfs met 150%.

SAMENVATTEND, METRO NOORD IS:

- een slecht antwoord op de echte problemen (verzadiging van tram 55 in de huidige vorm, impact van het wegvervoer op de luchtkwaliteit en gezondheid, congestie en de alomtegenwoordigheid van de auto in de stad);
- een ernstige bedreiging voor de Brusselse financiën, ondanks de gedeeltelijke federale financiering van 50 miljoen gedurende 10 jaar, die bevestigd moet worden door de volgende regering (Beliris geeft gemiddeld 125 miljoen € per jaar uit -gedurende 10 jaren gaat bijna de helft van het budget naar die ene metrolijn);
- een keuze die het nagenoeg onmogelijk maakt om te investeren in andere mobiliteitsprojecten, zowel in Schaarbeek-Evere als in de rest van de stad, omdat de kosten-batenafweging alleen op het project zelf werd gericht en ander gebruik van de investeringen uitsluit;
- een financiële beslissing die gedurende minstens 10 jaren het Gewest budgettair zal verlammen ten opzichte van alle andere



grote uitdagingen. We denken bijvoorbeeld aan het klimaat. Het project zorgt voor een veel te kleine en veel te late vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtvervuiling - tegen 2030. Zeventig procent van de uitstoot van broeikasgassen in het Gewest komt van energieverbruik van gebouwen. Vooral in het armere centrum van het Gewest, met een meerderheid aan huurwoningen, moeten zeer snel isolatie en efficiënte verwarmingsinstallaties verplicht worden. Deze week maakte de Brussels minister voor leefmilieu bekend dat de totale kost voor een grondige aanpak in het Gewest op meer dan 28 miljard euro geraamd wordt. Zonder doortastende financiële maatregelen van het Gewest zal dat nooit gebeuren.

LEES OOK:

- [In kaart: op welke leeftijd gaat de rest van Europa met pensioen?](#)
- [Bill de Blasio is de 24ste Democratische presidentskandidaat: 'Trump moet gestopt worden'](#)
- [Tanmay Bakshi is 15 en adviseur voor techreus IBM: 'We moeten niet bang zijn dat computers de wereld zullen overnemen'](#)



MEER OVER GEWEST ECONOMISCHE SECTOR ECONOMIE, BUSINESS EN FINANCIËN
TRANSPORT BRUSSEL BRUSSELS GEWEST MIVB FRÉDÉRIC DOBRUSZKES MICHEL HUBERT
CHRISTIAN KESTELOOT EN PIERRE LACONTE

MENINGEN

