



Aan de burgemeester en het schepencollege van Schaarbeek en Evere

Aan de leden van de overlegcommissie

Betreft: Reactie van de Fietsersbond op het tweede openbaar onderzoek voor de uitbreiding van metrolijn 3 richting Schaarbeek en Evere en de bouw van 7 metrostations (REF. 15/PFD/1696165)

Brussel, 14 maart 2024

Geachte leden van de overlegcommissie en van het College van Burgemeester en Schepenen,

De Fietsersbond heeft kennis genomen van het openbaar onderzoek voor de uitbreiding van metrolijn 3. Net als bij het eerste [openbaar onderzoek in april 2022](#) wensen we ook ditmaal te reageren. Immers, Metro 3 is het meest ambitieuze mobiliteitsproject in Brussel in decennia. Haar potentiële impact op fietsers specifiek en bij uitbreiding op mobiliteit in het algemeen is groot.

Als belangenbehartiger van de fietsers in Brussel moeten we de vraag stellen wat de plaats is van de fiets in dit project. De synergie tussen de fiets, openbaar vervoer en deelsystemen vormt de ruggengraat van een geïntegreerd en flexibel mobiliteitslandschap naar een slimme en robuuste mobiliteit. Positief is dat de metrostations voorzien zijn op het transport van fietsen (buiten de spitsuren) en dat verschillende stations parkeerfaciliteiten voorzien. Negatief is dat er een kans gemist wordt, het aantal parkeerplaatsen voldoet niet aan de noden van vandaag en in te toekomst en metrostations Colignon en Liedts gelegen in dichtbevolkte wijken voorzien geen beveiligde fietsenstallingen.

Als mobiliteitsorganisatie moeten we daarnaast de vraag stellen of dit project de grote financiële kost waard is. In een ideale wereld waarbij er voldoende financiële slagkracht is, is Metro 3 een grote meerwaarde voor de mobiliteit in de hoofdstad. Echter, wetende dat de financiële middelen van het gewest beperkt zijn, stellen we de vraag: is alles inzetten op één enkel project de meest efficiënte manier om te investeren in duurzame mobiliteit?

De Fietsersbond is voorstander van een performant openbaar vervoer. Desalniettemin zijn we erg kritisch voor Metro 3 zoals het vandaag op tafel ligt. We pleiten voor een verder integratie van de fiets in het project en duidelijke waarborgen dat investeringen in de fiets (en andere vormen van duurzame mobiliteit) niet het slachtoffer worden van Metro 3.

Metro 3 en de fiets

Een nieuw metrostation biedt heel wat opportuniteiten en kan een antwoord bieden op de mobiliteitsbehoeften van de wijk waarin het ingebed is. In deze dichtbevolkte buurten waar de mogelijkheden om beveiligde parkings te ontwikkelen beperkt zijn, biedt de bouw van zeven nieuwe stations een unieke kans om een aanzienlijk aanbod van beveiligde en niet-beveiligde fietsenstallingen te ontwikkelen.

De nieuwe plannen die begin 2024 in openbaar onderzoek zijn houden rekening met verschillende bekommernissen van fietsers en zijn een lichte verbetering ten opzichte van 2022. Toch blijft het gerommel in de marge. Zo is het te betreuren dat voor twee stations, Liedts en Colignon, geen plaats voorzien is voor beveiligd fietsenstallingen. En laat dat net de wijken zijn waar de nood het hoogst is.

De financiële implicaties van het project

Als Fietsersbond maken we ons in de eerste plaats zorgen over de kostprijs van het project. Het volledige kostenplaatje was oorspronkelijk op 1,6 miljard gebudgetteerd maar loopt ondertussen op tot wel 4,7 miljard euro. En dan is de eerste spade nog niet eens in de grond gestoken voor de tweede en meest kostelijke fase van het project. Met andere woorden, bij de uitvoering zullen de daadwerkelijke uitgaven nog een pak hoger liggen.

Het moeilijk verloop van de eerste fase van metro 3 scheidt niet veel vertrouwen. In 2019 gingen de werken voor de eerste fase van start. Deze werken maken grotendeels gebruik van de reeds bestaande tunnels van de premetro, concentreren zich op de bouw van twee nieuwe stations en een verbindingstunnel onder de sporen van het Noordstation. In 2023 ontstonden er bij graafwerken onder het Zuidpaleis stabiliteitsproblemen. Deze bleken zo problematisch dat vandaag tot een gedeeltelijke afbraak van dit monumentale bouwwerk is overgegaan. Ook aan het Noordstation liggen de werken stil, dit wegens een te hoog grondwaterpeil. Voor beide uitdagingen zijn tot de dag van vandaag geen oplossingen gevonden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de grootste schuld van alle deelstaten. Jaar na jaar zijn de uitgaven hoger dan de eigen middelen. Voor infrastructuurprojecten zoals het Metro 3 project kan het Gewest rekenen op middelen van de federale overheid via Beliris. Zelfs met een bijkomende inpassing van de federale overheid zullen deze niet volstaan, en wat dan met de financiering van de cyclostrades, de Brusselse fietssnelwegen, die ook door Beliris worden bekostigd?

Iedere euro kan maar één keer uitgegeven worden. Hoe het beschikbare budget wordt uitgegeven is een keuze die weloverwogen moet worden. Wat is de meest efficiënte manier om te investeren in duurzame mobiliteit: de dure verlenging van Metro 3 waarvan de exacte kostprijs nog niet gekend is of investeren in broodnodige, kwaliteitsvolle en veilige fietsinfrastructuur, wetende dat het aantal fietsers in Brussel jaar na jaar toeneemt?

Conclusie

Fietsersbond vraagt uitdrukkelijk om beveiligde fietsenstallingen te voorzien in Liedts en Colignon en maximaal rekening te houden met de fiets. Daarnaast zijn we van mening dat er nood is op een garanties dat de financiële impact niet ten koste zal gaan van het breder duurzaam mobiliteitsbeleid van het Gewest.

We worden daarom graag uitgenodigd op de overlegcommissie om dit verder te mogen verduidelijken.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Deweer', with a horizontal line underneath.

Voor de Fietsersbond

Thomas Deweer

Thomas.deweer@fietserbond.be