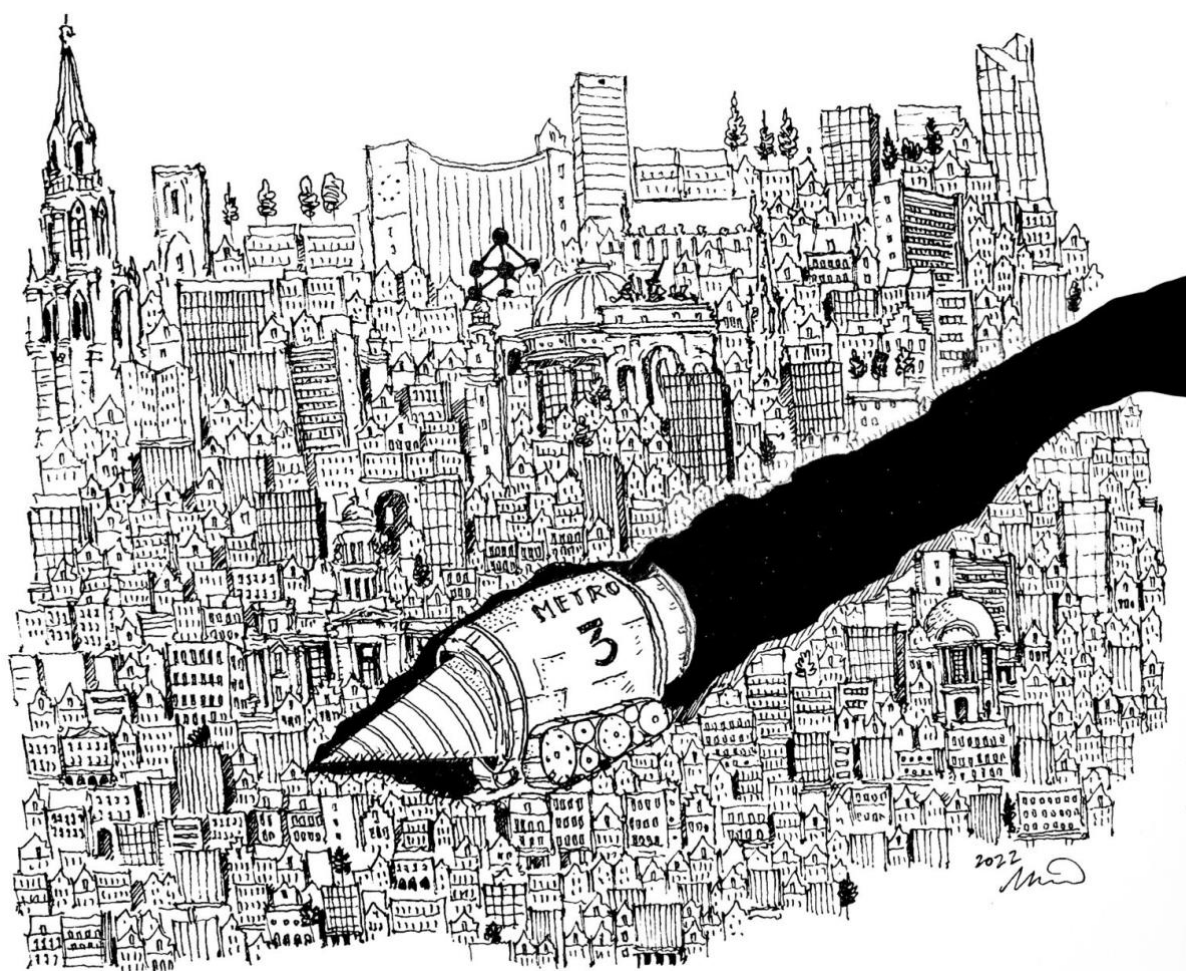


#2 Een betere toekomst zonder Metro Noord

Published 19/04/2022 · Updated 10/05/2022

[Maxime Fontaine](#), [Michel Hubert](#), [Frédéric Dobruszkes](#), [Wojciech Kęłowski](#), [Christian Kesteloot](#) en [Pierre Laconte](#)

Deze tekst heeft de steun van verscheidene personen en organisaties (zie [lijst](#)).



© For one metro more... (c) [Matteo Hinant](#), 2022.

Vertaling: Annelies Verbiest ([AV Translations](#))

[Un avenir meilleur sans le Métro Nord](#)

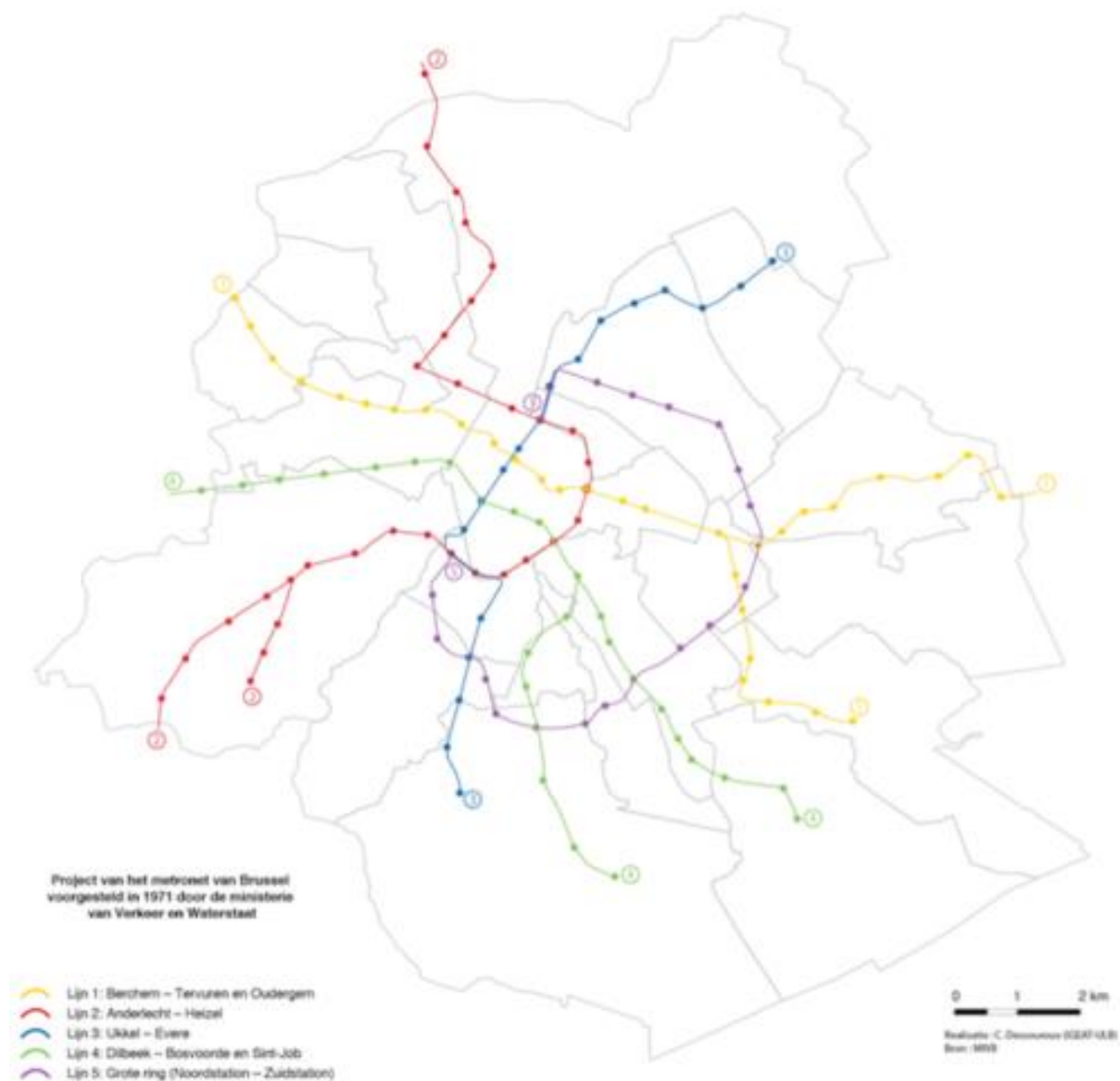
[A better future without the North Metro](#)

De BSI Position Papers geven de opinies, gedachten en aanbevelingen van de auteurs weer, die voor Brussels Studies en het Brussels Studies Institute (BSI) geen enkele verantwoordelijkheid inhouden. De auteurs nemen de volledige verantwoordelijkheid op zich.

Kan het metro Noord project nog gestopt worden? Voor de auteurs van deze BSI Position Paper biedt het openbaar onderzoek naar aanleiding van de geplande graafwerken voor een nieuwe tunnel inderdaad deze kans. De prioriteiten zijn ondertussen veranderd (telewerk, energiecrisis,...) en het project in kwestie vormt een grote bedreiging voor de gewestelijke begroting en de andere beleidskeuzes die het Gewest dient te maken; en dit terwijl de verwachte winst voor het leefmilieu te verwaarlozen is en de verbetering van de mobiliteit weinig bevredigend.

De voltooiing van metrolijn 2 (rond het Brusselse stadscentrum via het Weststation) in 2009 was voor de MIVB de gelegenheid om een grote lobbycampagne op te starten om de herstructurering van haar metronet te promoten. Deze zogenaamde “Metrovisie”¹ bestond uit verschillende projecten. Een daarvan was de prioritaire uitvoering van wat het project “Metro Noord” zou worden en waarvoor een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning is ingediend. In het kader van dit project zou een metrotunnel van 4,5 km worden gegraven van het Noordstation in Schaarbeek tot Bordet in Evere en zouden zeven nieuwe metrostations en een nieuwe stelplaats in Haren voor de stalling en het onderhoud van metrostellen worden gebouwd. De nieuwe tunnel is bedoeld om de bestaande tunnel te verlengen die van Albert in Vorst tot het Noordstation loopt en die momenteel van premetro tot metro wordt omgevormd². Over het Metro 3-project, van Albert tot Bordet, werd al nagedacht tijdens het ontwerp van het Brusselse metronet in de jaren 1960 (Figuur hieronder). Het is het resultaat van de volharding van technische overheidsdiensten die actief zijn gebleven binnen de MIVB en de administratie³. De eerste politieke en administratieve stappen ter ondersteuning van dit project werden in 2009 gezet, voornamelijk door de Parti socialiste (PS) en in het bijzonder door Laurette Onkelinx (voormalig kandidaat-burgemeester in Schaarbeek en destijds voorzitter van de Brusselse federatie van de PS en federaal vicepremier belast met Beliris⁴) en Rudi Vervoort (burgemeester van Evere en minister-president van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 2013), met het akkoord van alle andere partijen die achtereenvolgens aan de macht kwamen, alsook van de Mouvement Réformateur (MR), dat in het Gewest in de oppositie zat⁵ maar die van 2014 tot 2019 belast was met Beliris in de federale regering, in de persoon van Didier Reynders.

Metroproject van 1971



Bron: HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P. en DOBRUSZKES F., 2013. De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen, In: *Brussels Studies*, BSI synthesesnota, nr. 71, 18/09/2013. Beschikbaar op het adres: <https://journals.openedition.org/brussels/1186>

Meteen werd de techniek van het tunnelschild overwogen, waarmee op grote diepte de nieuwe tunnel kan worden geboord zonder aan de oppervlakte afbraakwerken te moeten uitvoeren, om – zoals werd gezegd⁶ – te vermijden dat de traumatische aderlating van de metro in Molenbeek zich opnieuw zou voordoen. Het verklaart in ieder geval waarom de nieuwe stations allemaal zouden worden aangelegd op een diepte van 25 tot 30 meter⁷, wat lager is dan het diepste huidige station in Brussel (Kruidtuin, 22 meter).

Deze BSI Position Paper wil de voornaamste uitdagingen en risico's van dit project belichten, maar ook het project in zijn budgettaire context plaatsen en de alternatieven onder de loep nemen.

Een project uit het verleden dat niet meer tegemoetkomt aan de behoeften van heden en toekomst

Een project met wisselende motieven

Het doel van het project is doorheen de tijd meermaals gewijzigd.

In 2009 kende Beliris het privéconsortium Bureau Métro Nord (BMN)⁸ de overheidsopdracht toe voor de opportuniteitsstudie, de gedetailleerde technische studies en het toezicht op de werken. Zo nam het een fundamenteel foute start: had men echt gedacht dat het consortium zijn eigen ruiten zou ingooien en de voortzetting van een miljoenenopdracht aan zijn neus voorbij zou laten gaan? De eerste studie is een “onderzoek over het sociaal-economisch en strategisch nut van de uitbreiding van het metronet”. Het onderzoek werd afgerond in 2012 en in een persbericht⁹ werd gewezen op de doelstellingen van het toenmalige gewestelijk mobiliteitsplan (IRIS 2-plan), in het bijzonder op de doelstellingen die het aandeel van de personenwagen willen verkleinen en de kwaliteit en het comfort van het openbaar vervoer willen verhogen. Tram 55 zou verzadigd en moeilijk te verbeteren zijn. In het begin werd dus duidelijk een milieudoelstelling naar voren gebracht.

Maar zoals het consortium BMN zelf toegaf, zou de verwachte vermindering van het autoverkeer onbeduidend zijn zonder stadstol¹⁰. Het milieuarargument stortte dan ook als een kaartenhuisje in elkaar. Het enige argument dat nog overbleef, was de verzadiging van tramlijn 55.

Voor de MIVB (Beliris beperkte zich er eerder toe te zeggen dat het opdrachten uitvoerde die de federale en gewestelijke overheden het toevertrouwen) zou zich in haar argumentatie toespitsen op die verzadiging in Schaarbeek en Evere. De situatie tijdens de spitsuren was zeker verre van ideaal voor de passagiers van tram 55. De MIVB verklaarde dat het langer maken van de trams maar tijdelijk voor soelaas zou zorgen en dat de verhoging van de frequentie een capaciteitsprobleem zou opleveren in het eindstation Rogier. Zij had dit probleem evenwel zelf gecreëerd door de tramlijn te beperken tot dit station in plaats van de lijn door de stad te laten lopen naar het zuiden.

Een “optimalisatie” die te wensen overlaat

Tijdens het openbaar onderzoek van maart 2022 werd uiteindelijk de milieueffectenstudie (MES)¹¹ van het tunnelproject Noord-Bordet publiek gemaakt. De bedoeling van dit project is om het openbaar vervoernet in dit deel van het Gewest te “optimaliseren”.

In de MES stellen de auteurs de beperkte modale verschuiving die Metro Noord teweeg zou brengen niet ter discussie¹². Ze beamen dat de capaciteit van tramlijn 55 met 40 % zou kunnen worden verhoogd, vooral door langere tramstellen in te zetten. Maar dat zou al voldoende kunnen zijn als je rekening houdt met de vertraging van de bevolkingsgroei¹³ en met de nieuwe verplaatsingsgewoonten, in het bijzonder door de toename van het telewerk¹⁴ en het sterk toegenomen fietsgebruik als gevolg van de coronacrisis. Deze laatste elementen werden vreemd genoeg niet onderzocht in de MES, die in juli 2021 werd goedgekeurd en die zich baseerde op gegevens van vóór de gezondheidscrisis.

Er werd ook geen grondige mobiliteitsstudie uitgevoerd om de verplaatsingsbehoeften van de betrokken populaties te kennen (plaatsen van herkomst, bestemmingen, enz.). Tramlijn 55 wordt echter voornamelijk gebruikt voor korte afstanden (van gemiddeld 1,85 tot 2 km, afhankelijk van de dag¹⁵), en niet om van Evere of Schaarbeek naar Albert te pendelen. Door deze tramlijn te vervangen door een metrolijn, zullen de meeste huidige gebruikers van de tramlijn dus geen tijd winnen. Op de metrolijn zijn de afstanden tussen de stations namelijk groter (7 stations in plaats van 13 haltes). Bovendien is er best veel tijd nodig om tot bij de

perrons op een diepte van bijna 30 meter te geraken (3 tot 4 minuten voor een persoon in goede gezondheid, zonder jonge kinderen en zonder last om te dragen). De metro is natuurlijk wel sneller, maar de reizigers moeten langer stappen naar het perron en naar hun eindbestemming. En dan is er nog de zeer waarschijnlijke herstructurering van het huidige bus- en tramnet om bepaalde lijnen om te leiden naar de metro, wat gepaard zal gaan met wachttijden en langere verplaatsingen¹⁶.

Voorals omdat de verplaatsingstijd lang niet de enige bepalende factor is bij de vervoerskeuze en 40 % van de Brusselaars – tot 60 % in het stadsdeel in kwestie – heeft gewoonweg geen keuze omdat ze geen wagen bezitten¹⁷. De prijs, het aantal overstappen en de lastigheid die daarmee gepaard gaat, het al dan niet pendelen in de openlucht, de veiligheid en het veiligheidsgevoel alsook de nabijheid van de haltes zijn andere belangrijke factoren bij de keuze voor een openbaar vervoersmiddel, die er inherent aan zijn¹⁸ en die niet in het voordeel van de metro zijn, zeker niet wanneer die op grote diepte is aangelegd. Er kunnen dus ernstige vraagtekens worden geplaatst bij de voordelen van een eventuele Metro Noord voor de inwoners van Schaarbeek en Evere die zich met het openbaar vervoer moeten verplaatsen.

Een financieel onbeheersbaar project

Het kostenplaatje van het project en de risico's

Er heerst veel onzekerheid over het nodige budget voor de realisatie van de metrolijn van Albert tot Bordet. Zo werd dit budget in 2017 geraamd op 1,66 miljard euro en in februari 2022 op 2,3 miljard euro¹⁹, en er zijn nog meerkosten in zicht²⁰. Deze budgettaire onzekerheid gaat hand in hand met onzekere termijnen. Oorspronkelijk zou het project klaar zijn in 2018, maar het is intussen uitgesteld tot 2032. En elk uitstel doet de kosten van het project uiteraard oplopen.

Grootschalige vervoersprojecten gaan wel vaker gepaard met grote meerkosten. Flyvbjerg et al.²¹ hebben over een periode van 70 jaar wereldwijd 258 vervoersprojecten geanalyseerd²². Ze stelden vast dat spoorvervoerprojecten meer afwijken van het budget (gemiddeld + 44,7 % tegenover 27,6 % voor alle bestudeerde projecten). Hun besluit was dat budgettaire ramingen niet beter worden met de tijd zoals men zou kunnen verwachten, omdat er geen lessen worden getrokken uit fouten van het verleden. Wat de oorzaken van deze verhogingen betreft, hebben Flyvbjerg et al. een lijst gemaakt, gaande van bewuste leugens tot psychologische factoren: bedrog door de projectontwikkelaars om de beleidsmakers aan hun kant te krijgen, bedrog door de aannemers die vanuit economisch oogpunt baat hebben bij de uitvoering van de werken, aanlevering van studies die voldoen aan de verwachtingen van de hiërarchische meerderen of van de overheid, enz.²³ Wat de uitbreiding naar Bordet betreft, was de 15 % van het totaal dat werd voorbehouden voor onzekerheidsfactoren²⁴ dan ook veel te weinig, vooral gezien de risico's met betrekking tot de aard van de ondergrond in dit deel van de stad. De tunnel zou namelijk worden gegraven in losse grondlagen onder de grondwaterspiegel²⁵.

Financiering van het project en mogelijke “oplossingen”

Zelfs zonder rekening te houden met eventuele meerkosten, vertegenwoordigt het Metro 3-project een grote financiële last voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die overeenkomt met de helft van de gewestelijke ontvangsten op jaarbasis²⁶. Deze investeringen worden natuurlijk wel afgevlakt over de duur van de werkzaamheden, maar vormen niettemin een enorm geldbedrag gezien het begrotingstekort van het Gewest (570,5 miljoen euro in 2022²⁷) en de omvang van de verwachte schuld tegen eind 2022 (8,6 miljard euro). Volgens de

ramingen zou deze schuld goed zijn voor 304 % van de ontvangsten van het Gewest tegen 2026²⁸. Dat is de hoogste schuldenlast in verhouding tot de ontvangsten van alle gewesten en gemeenschappen. De rentevoeten waartegen het Brussels Gewest momenteel leent voor de financiering van zijn schuld zijn laag. Alles wijst er echter op dat die rentevoeten in de nabije toekomst zouden kunnen stijgen, rekening houdend met de complexe internationale geopolitieke situatie en de historisch hoge inflatie²⁹.

Het aangekondigde tekort is bovendien een onderschatting van de realiteit, omdat er onder andere geen rekening wordt gehouden met “strategische investeringen”. Deze uitzonderlijke uitgaven zijn niet opgenomen in de berekening van het tekort volgens de Europese boekhouding³⁰. Dat neemt niet weg dat er in 2022 een extra bedrag van 397 miljoen euro zal moeten worden geleend³¹ voor de financiering van bijna uitsluitend uitgaven die verband houden met de MIVB.

Impact op het hele gewestelijke beleid

Sven Gatz, Brussels minister belast met Begroting en Financiën, heeft onlangs toegegeven dat de impact van Metro Noord op de openbare financiën zo groot was dat het niet meer “houdbaar”³² zou zijn om op die manier verder te investeren in mobiliteit. Vervolgens stelde hij in de pers voor om het hele Beliris-budget aan te wenden voor dit project, oftewel 125 miljoen euro per jaar in plaats van de geplande 50 miljoen voor Metro Noord³³. Deze “oplossing” zou echter als gevolg hebben dat er geen projecten van openbaar nut meer kunnen worden gefinancierd, zoals de renovatie van sociale woningen³⁴, gemeentelijke zwembaden³⁵ en parken³⁶, doordat er *de facto* een hiërarchie wordt ingevoerd onder deze doelstellingen.

Dat brengt ons bij de hamvraag: moet er echt zo’n groot deel van de gewestelijke middelen naar Metro Noord gaan? Zelfs wanneer men de hoge tekorten aanvaardt en men alle Europese mechanismen activeert om de impact van die hoge tekorten binnen de perken te houden, zijn de middelen die kunnen worden ingezet voor het gewestelijk beleid beperkt. Hoewel mobiliteit een belangrijk thema is voor Brussel, verdienen ook grotere en dringendere prioriteiten, zoals klimaat, energie en huisvesting, de aandacht van de beleidsmakers. Meer dan de helft van de broeikasgassen in het Brussels Gewest vloeit voort uit het energieverbruik in gebouwen en de energiekosten stijgen pijlsnel in de huidige internationale context. Naar schatting 30 % van de gebouwen in Brussel is niet geïsoleerd en 34 % van de huizen en 26 % van de appartementen vallen onder de slechtste energieklassering (klasse G)³⁷. Vooral in het armste centrum van het Gewest, waar de meeste privéwoningen worden verhuurd, zouden isolatie en efficiënte verwarmingssystemen een prioriteit moeten zijn. Om deze investeringen te bekostigen, zijn meer middelen nodig dan voor Metro Noord, maar de sociale en ecologische return ligt ook hoger. Zo raamde de Brusselse minister van Leefmilieu de totale kostprijs voor alle gebouwen in het Gewest op 28,7 miljard euro³⁸. Een deel van deze kosten zou door de privésector moeten worden gedragen. Maar zonder financiële steunmaatregelen van het Gewest zal dat nooit gebeuren.

Metro Noord komt dus te laat en draagt te weinig bij tot de strijd tegen de klimaatverandering en tot de energieonafhankelijkheid, die het dagelijks leven van steeds meer Brusselaars treft. Moeten die prioriteiten op de lange baan worden geschoven voor een dure metrolijn, die onderbouwd is met verouderde gegevens en die bijgevolg amper zal kunnen tegemoetkomen aan de noden van vandaag en morgen?

Wat zijn de alternatieven?

Rekening houdend met de begrotingssituatie en de onzekerheden lijkt het ons absoluut noodzakelijk om een moratorium in te stellen op het project. Het is tijd om te overwegen de trams (premetro) in de huidige tunnel tussen Noord en Albert te behouden (dat is nog mogelijk) en om het netwerk te herzien van de wijken die verderop liggen, rekening houdend met de huidige werkzaamheden tussen het Zuidstation en Anneessens die het tramverkeer nog vlotter zouden moeten maken. Op die manier is het mogelijk om rekening te houden met de huidige gedragsveranderingen en alle bestaande pistes tot verbetering van het bovengrondse netwerk uit te proberen, met inbegrip van de eventuele oplossingen die door de MES worden aangereikt.

Wat we vandaag nodig hebben, zijn flexibelere vervoersoplossingen, die kunnen worden aangepast aan de veranderende gewoonten en behoeften. Nieuwe infrastructuur zou veel meer vanuit een zuinigheidsperspectief moeten worden overwogen en zou moeten wijken voor een nieuwe benadering die er meer op gericht is om de stad te herstellen³⁹ en om de bestaande infrastructuur te onderhouden, aan te passen of om te bouwen. Het is zaak om te breken met het grote vooruitgangsverhaal en de toekomstvisie van de jaren 1950-1960⁴⁰ en om over te stappen van een bouwlogica naar een logica van inrichting van de bestaande infrastructuur of met andere woorden, om het tijdperk van het behoud te betreden⁴¹.

De milieu-analyse van de projecten moet een “analyse van de levenscyclus” omvatten, dus niet alleen de gevolgen van het gebruik van de nieuwe vervoersdiensten maar ook de impact van de bouw en het onderhoud ervan⁴². Vanuit dit oogpunt doet de raming van de CO₂-balans van de bouw van de tunnel Noord-Albert⁴³ vermoeden dat die nooit zal worden gecompenseerd, zelfs niet over een periode van 50 jaar, door de zeer beperkte modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer die via het project wordt verwacht.

Besluit

Kortom, we kunnen bevestigen dat het project Metro Noord een hoge kostprijs vertegenwoordigt voor een niet-noemenswaardig milieuvoordeel en voor een openbare vervoersmobiliteit die er zeker wel op vooruitgaat voor welbepaalde trajecten, maar die er wellicht op achteruitgaat voor vele inwoners van Schaarbeek en Evere doordat de stations zich op zeer grote diepte bevinden en er minder stations zijn dan haltes op tramlijn 55. Bovendien vertoont de tunnel die zou worden gebouwd significante geotechnische risico's, waardoor de kosten van het project de pan zouden kunnen uitrijzen. Daardoor vormt project Metro Noord zonder meer een bedreiging voor de gewestelijke financiën en dus voor het hele Brusselse overheidsbeleid. Moet de isolatie van woningen of de renovatie van sociale huisvesting in de ijskast worden gezet omdat Metro Noord een te grote hap uit de uitgaven opeist? De vraag is of deze uitgave opportuun is.

Om de situatie eenvoudig samen te vatten, ziet de balans van de kosten, voordelen en risico's van project Metro Noord er niet bijster goed uit. Erger nog, deze balans zal er alleen maar verder op verslechteren ten opzichte van de uitgevoerde studies, die het niet nodig vonden om rekening te houden met structureel telewerk dat door de coronacrisis in een stroomversnelling is geraakt en waarvan nog niet alle gevolgen kunnen worden ingeschat. Telewerk is nochtans een echte gamechanger. Het zal de mobiliteitsvraag tijdens de spitsuren ongetwijfeld verkleinen en dus de rechtvaardiging ondermijnen van de behoefte aan een zeer grote vervoerscapaciteit die enkel de metro kan bieden. In dat opzicht moeten de alternatieven om tramlijn 55 te verbeteren opnieuw onder de loep worden genomen door onafhankelijke experts, waarbij rekening wordt gehouden met telewerk en met de reële mobiliteitsbehoeften van de inwoners van Schaarbeek en Evere.

Vanuit dat oogpunt kunnen we er nooit genoeg aan herinneren dat de annuleringskosten van een project misschien wel groot lijken maar in het kader van werkzaamheden die nog niet van start zijn gegaan en waarvan de uitvoering zelfs nog moet worden toegewezen eigenlijk vrij beperkt zijn ten opzichte van de bedragen die zullen moeten worden vrijgemaakt als het project alsnog doorgaat. Door dit zogenaamde “*sunk cost effect*” (men wil iets niet opgeven omdat men er al zoveel in heeft geïnvesteerd) gaan de beleidsmakers zich irrationeel gedragen. De erg dure bouw van het supersonische vliegtuig *Concorde* is daar een mooi voorbeeld van. Nog voordat het in gebruik werd genomen, was het al duidelijk dat dit vliegtuig economisch niet rendabel kon zijn wegens het gigantische brandstofverbruik. Niemand durfde de stekker uit het project te halen, want – zoals dat vaak het geval is bij grootschalige projecten – prestige haalde het van rede. En we weten intussen waartoe dat leidt...

Meer weten

DON'T LOOK DOWN, reeks podcasts. Beschikbaar op het adres:
<https://www.dontlookdown.be/>

ADVIEZEN VAN DE GEWESTELIJKE MOBILITEITCOMMISSIE. Beschikbaar op het adres: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move/good-partner/gewestelijke-mobiliteitscommissie>

- 19/02/2009, Advies over het station albert en de ermee verbonden hersructureringen van het mivb-net alsook de grondwettunnel
- 27/03/2017, Advies over de stations van het project metro lijn 3 gedeelte noord
- 25/09/2017, Advies over het ontwerp van gedeeltelijke wijziging van het gewestelijk bestemmingsplan (GBP) betreffende de hoogperformante noord-zuidverbinding voor het openbaar vervoer en zijn milieueffectenrapport
- 28/01/2019, Advies over de toegankelijkheid van de metro: ontwerp lijn 3 gedeelte Noord en bestaande stations Albert-Noord
- 24/06/2019, Initiatiefadvies over het gebrek aan overleg over de metro noord met de gewestelijke mobiliteitscommissie
- 24/06/2019, Advies over de procedures betreffende erfdienstbaarheid en vergoeding inzake het metro en premetronetwerk
- 03/12/2019, Advies over de studie betreffende de noordelijke verlenging van de metro
- 22/02/2021, Advies over de richtlijnen met betrekking tot het ontwerp van metro- en premetrostations in brussel
- 28/03/2022, *Avis sur l'étude d'incidences et les demandes de permis liées à la deuxième phase du projet métro 3* (Nederlandstalige versie binnenkort beschikbaar)

Deze tekst heeft de steun van:

ARAU, David Bassens (professor of economic geography, Cosmopolis/VUB), **Nicolas Bernard** (professeur de droit, CePri et IRIB/USL-B), **Gwenaël Brees** (réalisateur de documentaires sur le Métro 3), **Vincent Carton** (ingénieur-urbaniste, ancien fonctionnaire de la RBC), **Freke Caset** (postdoctoral researcher, Social and Economic Geography/UGent), **Liévin Chemin** (réalisateur de documentaires sur le Métro 3), **Collectif Save Tram 55**, **Mario Cools** (professor in transport and mobility, Urban and Environmental Engineering/ULiège et UHasselt), **Eric Cornelis** (senior research associate, naXys/UNamur),

Nicola da Schio (postdoctoral researcher, Cosmopolis/VUB), **Ben Derudder** (Professor Stedelijk Studies, KU Leuven), **Jean-Philippe De Visscher** (PhD Ir.-architecte, LOCI Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme, UCLouvain / KIS studio), **IEB**, **Serge Jaumain** (professeur d'histoire contemporaine, MMC/ULB), **Vincent Kaufmann** (professeur d'analyse des mobilités, LASUR/Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne), **Pierre Lannoy** (professeur de sociologie des mobilités, METICES/ULB), **Dirk Lauwers** (visiting professor, Research Group for Urban Development/UAntwerpen), **Géry Leloutre** (Dr. architecte urbaniste, Chargé de cours à la faculté d'architecture, ULB), **Maarten Loopmans** (associate professor, Geography and Tourism Unit/KU Leuven), **Philippe Marbaix** (climatologue, Teclim/UCLouvain), **Albert Martens** (prof. em., KU Leuven), **Claire Pelgrims** (docteure en urbanisme, chercheuse post-doctorale SASHA/ULB et LVMT/Université Gustave Eiffel), **Jacques Teller** (professeur d'urbanisme, directeur du laboratoire LEMA (Local Environment Management and Analysis)/ULiège), **Philippe Van Parijs** (prof. em., Chaire Hoover d'éthique économique et sociale/UCLouvain), **Pierre Vanderstraeten** (professeur et vice-doyen du site bruxellois de la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme LOCI de l'UCLouvain), **Paul Vermeylen** (urbaniste et architecte, membre de la Commission Régionale de Développement), **Benjamin Wayens** (maitre d'enseignement en géographie urbaine et économique, ULB), **Frank Witlox** (professor of economic geography, head of Social and Economic Geography (SEG) research group/UGent), **Pol Zimmer** (ancien fonctionnaire de la RBC dans le secteur du logement et auteur de diverses publications sur le sujet), **Benedikte Zitouni** (professeure de sociologie, CESIR/USL-B).

Het heeft ook de steun van: **BRAL** (Stadsbeweging voor Brussel), **Céline Brandeleer** (chercheure associée IRIB, Université Saint-Louis – Bruxelles), **Christiane De Jaer**, **Chloé Deligne** (chercheure qualifiée FNRS, Université libre de Bruxelles), **Fabienne Mataigne**, **Christophe Mincke** (Université Saint-Louis – Bruxelles), **Larry Moffett** (Rise for Climate Belgium), **Alexandre Plennevaux**, **Erdem Resne** (travailleur associatif, matières urbaines), **René Schoonbrodt** (prof. em., Université Catholique de Louvain/Fopes), **Debora Tillemans** (Architecte), **Alain Tombeur**, **Fernand Vanderdoodt**, **Michel Walravens** (Collectif “Sauvez le square Riga”), **Serge Wibaut**.

Wilt u graag uw naam toevoegen aan de lijst? Laat het ons weten via dit [korte formulier](#)!

Auteurs

Maxime Fontaine is onderzoeker aan het *Département d'économie appliquée de l'Université libre de Bruxelles* (DULBEA) en werkt momenteel aan een doctoraatsproefschrift rond de financiering van de sociale zekerheid en de interacties ervan met de institutionele hervormingen. Hij nam ook deel aan verschillende onderzoeken rond openbare financiën met betrekking tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Michel Hubert is doctor in de sociologie, gastprofessor emeritus aan de Université Saint-Louis – Bruxelles (CESIR) en aan de Université libre de Bruxelles waar hij Vervoers- en Mobiliteits sociologie doceert. Op het gebied van onderzoek coördineerde hij onder andere van 2010 tot 2020 de [Katernen van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#).

Frédéric Dobruszkes is docent en onderzoeker in transportgeografie aan de Université libre de Bruxelles, waar zijn onderzoek zich toespitst op stedelijke en langeafstandsmobiliteit. Hij is ook voorzitter van de Transport & Geography Commission van de International Geographical Union.

Wojciech Kęblowski is een kritische stedelijke geograaf die als postdoctoraal FWO-onderzoeker focust op vervoer en mobiliteit aan de Vrije Universiteit Brussel en de Université libre de Bruxelles. Momenteel werkt hij mee aan onderzoeksprojecten rond de kosteloosheid van openbaar vervoer ([LIFT](#)), het publieke karakter van openbaar vervoer ([PUTSPACE](#)) en flexibele vervoersdiensten ([CARIN-PT](#)).

Christian Kesteloot is professor emeritus in de menselijke geografie aan de KU Leuven en eredocent aan de Université libre de Bruxelles. Het grootste deel van zijn onderzoek is toegespitst op de sociale ongelijkheden en de stedelijke en regionale dynamieken in West-Europa, vooral in Brussel en Vlaanderen.

Econoom en stedenbouwkundige **Pierre Laconte** is voorzitter van de [Foundation for the Urban Environment](#) en eresecretaris-generaal van de [Union Internationale des Transports Publics](#) (UITP). Hij is ook een van de stichtende partners van de Groupe Urbanisme Architecture die in 1968 belast was met het richtplan en de architecturale coördinatie van Louvain-la-Neuve. Samen met C. van den Hove schreef hij 'Le rail, clé de la mobilité à Bruxelles' ([ffue.org](#)).

Om deze post te citeren: FONTAINE Maxime, HUBERT Michel, DROBRUSZKES Frédéric, KĘBŁOWSKI Wojciech, KESTELOOT Christian et LACONTE Pierre, 2022. Een betere toekomst zonder Metro Noord. In: *BSI Position Papers*, nr. 2, 19/04/2022. Beschikbaar op het adres: <https://bsiposition.hypotheses.org/454>

1. MIVB, 2009. *Métrovision*. Brussel. 28 p.

MIVB, 2009. *Métrovision. Passé-présent-futur*. Brussel. 248 p. []

2. Waaronder de volledige heraanleg van station Albert als eindpunt voor trams, het graven van een nieuw stuk tunnel onder de Jamarlaan, de bouw van een nieuw station (Toots Thielemans) onder de Stalingradlaan en de tunnel onder de spoorwegen ten noorden van het Noordstation. []
3. TELLIER, C., 2012. *Corps technique et techniques du corps. Sociologie des ingénieurs du souterrain bruxellois (1950-2010)*. Verhandeling voor het verkrijgen van de titel van doctor in de sociale en politieke wetenschappen, ULB: Brussel. 523 p.

ZITOUNI, B. en TELLIER, C., 2013. Hoe de technische overheidsdiensten aan de stad bouwen. Strategisch time management bij het ontwerp van het plan voor stadsuitbreiding in de 19e eeuw en bij de aanleg van de (pre)metro in de 20e eeuw in

Brussel. In: *Brussels Studies*, nr. 64, 04/02/2013. Beschikbaar op het adres:

<https://journals.openedition.org/brussels/1127> []

4. Dit fonds valt onder het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest en is erop gericht om “de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel te bevorderen”. Zie <https://www.beliris.be/> []
5. De Parti du Travail de Belgique (PTB) en het Vlaams Belang lijken ook niet gekant te zijn tegen het project, zoals blijkt uit het debat van 29 maart 2022 in de Commissie voor Mobiliteit in het Brussels Parlement (zie rubriek “Meer weten” onderaan in dit artikel). Alle partijen lijken wel bezorgd te zijn over de kosten en de financiering van het project. []
6. FLAUSCH, A. Métrovision. Perspectives et conclusions pour Bruxelles. In: STIB, 2009. *9e Rendez-vous de Progrès*, p. 13. []
7. ARIES CONSULTANTS, 2021. Milieueffectenstudie (MES), 04/2021, p. 6 van Boek VII – Algemene Conclusies []
8. Zie website van het Bureau Métro Nord beheerd door de Belgische dochteronderneming van het internationale bedrijf Sweco met hoofdkantoor in Zweden: <https://www.swecobelgium.be/projecten/metro-noord-brussel/> []
9. STIB, 2012. *Communiqué de presse. La première phase de l'étude « Métro Nord » est finalisée*. 11/09/2012. Disponible à l'adresse : https://www.dropbox.com/s/8mlevqis65lknv3/20120911_CP_EtudePhase1Metro_FR.pdf?dl=0 []
10. Tegen 2025 (toenmalige streefdatum voor de inbedrijfstelling) zou er zonder de metro 720 300 km met de wagen worden afgelegd tijdens de ochtendspits (7-9 uur) tegenover 715 879 km met de metro. Dat zou dus goed zijn voor een daling van 0,61 %. Bron: Aménagement S.C., 2017, MER [milieueffectenrapport] van het project voor de gedeeltelijke wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) betreffende de hoogperformante Noord-Zuidverbinding voor het openbaar vervoer. Hoofdstuk 7: Aanzienlijke effecten van het project en de alternatieven. Zie vooral tabel 3, pagina 21, gebaseerd op de studie van het BMN van 2012. []
11. ARIES CONSULTANTS, op. cit. []
12. ARIES CONSULTANTS, op. cit., Boek II van de MES, punt 6.1.3. []
13. Zie <https://bisa.brussels/themas/bevolking/jaarlijkse-evolutie> []
14. Een recente universitaire studie (oktober 2021) uitgevoerd door de ULB op verzoek van het BISA raamde dat maar liefst 44 % van de arbeidsplaatsen in Brussel “telewerkbaar” zijn. De verplaatsingsbehoeften voor vergaderingen en diverse contactmomenten zijn ook afgenomen door de snelle digitalisering van de maatschappij.

DESCAMPS, J., DUCHÊNE, C., FONTAINE, M., IDE, N., MARISSAL, P., MEDINA, P., LOCKHART, M., STRALE, M., TOJEROW, I. en WAYENS, B., 2021. *Analyse en impact van telewerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*.

Studieverslag voor het BISA. 76 p. []

15. ARIES CONSULTANTS, op. cit., p. 46 van Boek V van de MES. []

16. Ook geen “voor/na-studie” qua bereikbaarheid van de wijken, terwijl daarvoor een methodologie en middelen voorhanden zijn: zie met name

LEBRUN, K., 2018. *L’accessibilité urbaine en transport public et ses déterminants. Le cas de Bruxelles*. Doctoraatsproefschrift in geografie, ULB: Brussel. 252 p.

LEBRUN, K., 2018. Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitenpolen. In: *Brussels Studies*, nr. 123, 07/05/2018.

Beschikbaar op het adres: <https://journals.openedition.org/brussels/1657> []

17. ERMANS, T., 2019. Les ménages bruxellois et la voiture. Focus IBSA, nr. 32, pp. 1-

10. []

18. DE WITTE, A., HOLLEVOET, J., HUBERT, M., DOBRUSZKES, F. en MACHARIS, C. Modal choice and its determinants: a review from an interdisciplinary perspective. BIVÉC/GIBET Transport Research Day 2011,

25/05/2011. Facultés universitaires Notre Dame de la Paix: Namen. []

19. Persconferentie van de overheid en Beliris van 16 februari 2022. []

20. Zie bijvoorbeeld de recente problemen om onder het Zuidpaleis in de Stalingradlaan te graven: [https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-metrowerken-stalingrad-zorgt-](https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-metrowerken-stalingrad-zorgt-voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25)

[voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25](https://www.bruzz.be/mobiliteit/tegenslag-bij-metrowerken-stalingrad-zorgt-voor-vertraging-en-extra-kosten-2022-03-25) []

21. FLYVBJERG, B., SKAMRIS HOLM, M. et BUHL, S., 2002. Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? In : *Journal of the American Planning*

Association, 2002, vol. 68, nr. 3, pp. 279-295 []

22. Zie ook de recente voorbeelden geanalyseerd door KESTELOOT, C., 2019. Hoe een metrolijn beter niet gepland wordt. *Ruimte & Maatschappij*, vol. 10, nr. 4, pp. 1-9. []

]

23. FLYVBJERG, B., SKAMRIS HOLM, M. et BUHL, S., op. cit. []

24. Zie debat van 29 maart 2022 in de Commissie voor Mobiliteit in het Brussels

Parlement. []

25. We citeren hier hoofdstuk 7 van het MER: “Het is echter nuttig aan te dringen op de context van de ondergrond, die ter herinnering grotendeels is samengesteld uit weinig of niet aangedrukt zandleem en los leemzand, onder de grondwaterlaag, waarin de tunnelgraafmachine zich zal voortbewegen. Hoewel de techniek gekend is en ook elders in de wereld in een moeilijke geologische context is gebruikt (alluviale bodem,

bijvoorbeeld), is er geen feedback over ervaring in het BHG omdat het de 1e graafwerken met de tunnelgraafmachine van deze omvang in deze geologische laag zou betreffen. De omvang van de zettingstroggen die een tunnelgraafmachine veroorzaakt is evenredig met het volume grond dat ze uitgraaft, en dus evenredig met

het kwadraat van haar diameter [...].” []

26. BOGAERT, H., DECROP, S., EL MAHI, G., KOZICKI, C., LECUIVRE, C. en VOGLAIRE, J., 2021. *Les perspectives budgétaires de la Région Bruxelles-Capitale de 2021 à 2026*. Working paper. Beschikbaar op het adres:

<https://www.unamur.be/eco/economie/cerpe/cahiers/cahiers2021> []

27. Verslag van het Rekenhof van 10 november 2021 over de ontwerpordonnanties houdende de aanpassing van de begrotingen voor 2021 en houdende de begrotingen

voor 2022 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. []

28. BOGAERT, H., DECROP, S., EL MAHI, G., KOZICKI, C., LECUIVRE, C. en VOGLAIRE, J., op. cit. []

29. De Nationale Bank verwacht voor 2022 een inflatie van meer dan 7 %. []

30. In zijn laatste verslag herinnert het Rekenhof eraan dat België in de huidige stand van de Europese regelgeving niet in aanmerking komt voor de flexibiliteitsclausule. Het betreft dus een vrij riskante keuze van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de

opstelling van zijn begroting. []

31. Algemene toelichting bij de initiële begroting 2022 van de ontvangsten en uitgaven

van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. []

32. Verslag van de plenaire vergadering van donderdag 23 december 2021 van het

Brussels Hoofdstedelijk Parlement, p. 38 (punt 1283). []

33. L’Echo, Comment la Région bruxelloise va-t-elle financer l’extension du métro ?,

23/01/2022. []

34. Zoals momenteel de Lindestraat en L’Olivierstraat in Schaarbeek, de Pleisterstraat in

Elsene en de Pottenbakkenstraat in Brussel-Stad. []

35. Bijvoorbeeld de Neptunium in Schaarbeek en het zwembad van Elsene. []

36. Het Park van Vorst, het Dudenpark en het Jupiterpark in Vorst maar ook de aanleg van

een nieuw park aan de Materialenkaai in Brussel-Stad. []

37. Strategie om de milieueffecten van bestaande gebouwen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030-2050 te verminderen, goedgekeurd door de

Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 25 april 2019. []

38. Zie <https://www.bruzz.be/milieu/eigenaars-words-verplicht-om-brusselse-woningen-te-renoveren-2019-05-14> []

39. LECONTE, C. en GRISOT, S., 2022. *Réparons la ville*. Editions Apogée: Rennes.

90 p. []

40. VINSEL, L. en RUSSELL, A.L., 2020. *The Innovation Delusion*. Currency: New York. 272 p. []

41. USBEK & RICA, 2022. *Et si on arrêtait d'innover ? Bienvenue dans l'âge de la maintenance*. Nr. 34. []

42. Naast de tunnel zelf en de stelplaats in Bordet (100 000 m²) is men van plan om stationsinfrastructuur te bouwen met een totale oppervlakte van meer dan 70 000 m², zonder dat de MIVB weet hoe en met welke middelen de handhaving, het onderhoud en de veiligheid van deze infrastructuur op lange termijn zullen kunnen worden gegarandeerd gezien de huidige gewestelijke financiën. Het BHG en de federale overheid investeren momenteel echter al zeer grote bedragen – die alsmaar moeilijker vrij te maken zijn – om de vele uit het verleden overgeërfde mobiliteits- en andere

infrastructuur te renoveren en te onderhouden. []

43. ARIES CONSULTANTS, op. cit., Boek VI van de MES, over de koolstofbalans. [

]