

Een initiatief van het
Avanti!
Platform

Metro 3: het Brusselse Gewest onder invloed van de MIVB, het is genoeg geweest!

Ondanks alle tegenslagen blijft de MIVB het Metro 3-project verdedigen, met een voorkeur voor scenario C*, tegen elke logica in. Het platform *Avanti!*, dat de alternatieve visie *Premetro+* vertegenwoordigt, reageert op de nota van de MIVB over de toekomst van het Metro 3-project (M3). De nota, opgesteld “om de beslissingen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te ondersteunen in een context van budgettaire beperkingen”, is in werkelijkheid een poging van de MIVB om druk uit te oefenen op de huidige en toekomstige regering.

Wie kan de MIVB in dit dossier nog vertrouwen?

In het M3-dossier vervult de MIVB alle rollen tegelijk: opdrachtgever voor de ombouw van de premetro Noord-Midi-Albert tot metro (en medeopdrachtgever met Beliris voor de verlenging richting Evere); bedenker van alternatieve oplossingen bij problemen (zoals de passage onder het Zuidpaleis); partijdige analyses van tegenvoorstellen; opsteller van nota's “ter ondersteuning” van de regering, enzovoort.

De MIVB is dus zowel rechter als partij. Meer nog, ze produceert stelselmatig onvolledige, zelfs misleidende analyses met als enig doel een project in stand te houden waaruit blijkt dat ze noch technisch, noch financieel de controle heeft. De MIVB is duidelijk overweldigd door de omvang van het project, heeft de risico's onderschat en de moeilijkheden van alternatieven overschat. Een concreet voorbeeld: toen ons platform voorstelde om lijn 55 te exploiteren met trams van 43 meter in plaats van 32 meter, antwoordde de MIVB dat het aanpassen van de perrons een groot project zou zijn. Nochtans is dat klein bier vergeleken met het graven van een metrotunnel. Bovendien hebben de meeste haltes al de juiste lengte.

Het is dus dringend nodig dat de regering wordt geïnformeerd door een neutrale stem die de voor- en nadelen van alle mogelijke oplossingen objectief analyseert, in een klimaat van vertrouwen en transparantie. Dit moet gebeuren in de openbaarheid en niet via nota's die voor een select of zelfs vertrouwelijk publiek bestemd zijn (zoals de nota in kwestie of de problematiek van het Zuidpaleis in juni 2023). Deze neutrale en evenwichtige aanpak zou moeten toekomen aan Brussel Mobiliteit (afdeling Planificatie) en onafhankelijke experts. Er moet ook erkend worden dat het project moet worden gepauzeerd, om ruimte te geven aan reflectie. Gezien de impact op de Brusselse financiën staat de toekomst van onze regio op het spel.

Een nota die de mogelijkheden beperkt in plaats van opent

De nota bevat scenario's die gaan van de volledige stopzetting van het project (zowel de ombouw van de Noord-Albert premetro als de nieuwe tunnel met stations tussen Noordstation en Bordet in Evere) tot volledige uitvoering, met als voorkeursoptie scenario C*, dat de uitvoering over de tijd spreidt.

Ensemble des scénarios

SCÉNARIOS	Nord-Albert	Bordet-Nord
Scénario A - Poursuite du programme complet dans sa version initiale (PNA et PBN)	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Poursuite dans forme initiale (exploitation 2040)
Scénario A* - Poursuite de l'ensemble du programme, mais avec une variante PPP pour PBN	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Poursuite, variante PPP lots 3-4 (exploitation 2042)
Scénario B - Poursuite du PNA, abandon du PBN	Poursuite (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2034)	Arrêt définitif
Scénario C - Pause de l'ensemble du programme (PNA et PBN) avec une hypothèse de 10 ans	Pause pendant 10 ans (exploitation tram 2039) (exploitation métro 2042)	Pause pendant 10 ans (exploitation 2048)
Scénario C* - Proposition STIB : finalisation des travaux génie civil pour exploitation NA en tram, report 5 ans exploitation en métro NA, et report 10 ans BN	Poursuite phasée (exploitation tram 2031) (exploitation métro 2039)	Pause limitée (exploitation 2046)
Scénario D - Pause du PNA, abandon du PBN	Pause pendant 10 ans (exploitation tram 2039) (exploitation métro 2042)	Arrêt définitif
Scénario E - Arrêt définitif de l'ensemble du programme (PNA et PBN)	Arrêt définitif	Arrêt définitif

Scenario's die een (gedeeltelijke) pauzering of stopzetting inhouden, zouden normaal aanleiding moeten geven tot een grondige evaluatie van alternatieven door de MIVB. In een nota van november 2023 werden dertien mogelijke maatregelen voor het Noord-Bordet-gedeelte onderzocht. Deze analyse betrof echter niet het hele project en bevatte al toen vooringenomenheid. Dezelfde simplistische argumenten worden opnieuw gebruikt. Zodra de nota over alternatieven spreekt, wordt alles plots "te duur", "te traag" of "te ingewikkeld".

Toch moet men zich herinneren dat:

1. De recente tram 10 werd gerealiseerd binnen één legislatuur (5 jaar);
2. Elk project van "halve metro" kost minstens 1,6 miljard euro, met op zijn vroegst een tramexploitatie tussen Noord en Albert in 2031 bij stopzetting van het noordelijke deel, of in 2039 bij tijdelijke opschorting.

Het dogma van "metro tegen elke prijs" leidt tot grote denkfouten en foute vergelijkingen van niet vergelijkbare criteria:

- De nota verwijst naar dichtbevolkte wijken ver buiten het M3-tracé (zoals Tour & Taxis);

- Er zijn geen nieuwe cijfers over reizigersgroei, en het "aanzuigeffect" wordt zonder bewijs gebruikt om het metroconcept te verdedigen;
- Men rekent systematisch met "verloren kosten" (546 miljoen euro reeds geïnvesteerd), zonder herbestemming van uitgevoerde werken te overwegen, terwijl de civiele werken op het Noord-Alberttracé nog niet eens afgerond zijn;
- Men verwijst naar marktvertrouwen en het "rendabel maken" van investeringen uit de jaren '70-'90.

Dezelfde logica leidt ertoe dat de MIVB ons *Premetro+*-alternatief niet overweegt, terwijl dit voorstel net zorgt voor een opwaardering van het bestaande net ten voordele van vele wijken in het noorden (Laken, Neder-over-Heembeek, Schaarbeek, Evere), het zuiden (Sint-Gillis, Vorst en Ukkel) en het centrum.

Een gebrekkige nota die een vooraf geschreven conclusie bevestigt

Zelfs binnen het beperkte keuzekader van de nota worden de scenario's oppervlakkig vergeleken, zonder degelijke methodologie en met veel vooringenomenheid en onduidelijkheden.

Zo rekent men voor het volledige metroproject met discutabele reistijdwinsten: 13 bovengrondse tramhaltes zouden vervangen worden door slechts 7 diepgelegen metrostations (gemiddeld 30 meter onder de grond, 8 meter dieper dan het huidige diepste station Kruidtuin, dat iedereen die dit dossier volgt, zou moeten bezoeken).

Voorstellen om de huidige tunnel Noord-Albert beter te benutten worden afgewezen wegens vermeende operationele moeilijkheden (zoals het kruisen van lijnen aan station Lemonnier), terwijl er haalbare oplossingen bestaan, zoals het bovengronds brengen van trams 51 en 82 tussen Lemonnier en Zuidstation: een scenario dat overigens niet eens in de nota staat.

De tijdelijke voortzetting van tramexploitatie op het Noord-Albert-traject in de eerste fase van scenario C* wordt niet toegelicht. Er wordt vaag gesproken over een "derde lijn", maar zonder overtuiging. De late erkenning door de MIVB dat "de metro nog niet voor morgen is", zou haar ertoe moeten aanzetten om eindelijk haar bestaande netwerk te versterken.

Voorkeurscenario van de MIVB – scenario C*

Fase	Beschrijving van de werken	Wijziging in exploitatieschema	Impact van de werken	Kost	Negatieve impact voor de gebruikers
Fase 1	Finaliseren van de ruwbouw van het knooppunt Constitution (station Toots Thielemans + tunnels naar bestaande infrastructuur). Vereist sloop van het Zuidpaleis.	Trammodus op premetro-as Albert – Noord. (Onzeker: 1, 2 of 3 lijnen? Verkorting lijn 10 tot Albert?)	10 jaar extra werfimpact in de wijk door sloop van het Zuidpaleis.	511 miljoen euro	Verlengde overstap tussen trams 51/82 en 4/10 aan Lemonnier / Toots Thielemans.
Fase 2	Bouw van keerlus aan station Noord. Aanpassing van de tunnelmond aan Albert. Perronaanpassingen in stations tussen Albert en Noord.	Exploitatie als halve metro Albert – Noord. Tram 4 wordt ingekort tot Albert. Tram 10 tot Noord of Rogier. Terminus tram 55/25/10 naar Noord.	Tijdelijke onderbreking van het treinverkeer aan station Noord.	409 miljoen € (infrastructuur)* + 90 miljoen € (11 metrotoestellen) = 499 miljoen €	Extra overstappen: – Noord naar centrum/zuid (tram 10 onderbroken) – Zuid naar centrum/noord (tram 4 onderbroken) – Lagere frequentie (2'30" → 3'25") – Risico op verstoring door gebrek aan toegang tot depot.
			Subtotaal fase 1 + 2	1.010 miljoen euro	
Fase 3	Bouw van de verlenging Noord – Bordet: tunnelboring, 7 nieuwe stations en depot in Evere/Schaarbeek.		Minstens 10 jaar grote werven in Schaarbeek en Evere.	tussen 2.590 en 5.959 miljoen € (infrastructuur) + 82 miljoen (10 metrostellen)	Meer reistijd en overlast voor korte/middellange trajecten binnen Schaarbeek en Evere.
			Totaal fase 1 + 2 + 3	Tussen 4.042 en 7.051 miljoen euro	

De financiële analyse is bovendien misleidend. Zo worden kosten van stopzetting opgeblazen door er werken bij te tellen die sowieso moeten doorgaan. Voor de heropbouw van het Zuidpaleis wordt slechts 140 miljoen euro voorzien, zonder het volledige meerkostendossier voor de afbraak mee te nemen (die volgens cijfers sinds april 2025 "magisch" is gedaald van 11,8-14,8 miljoen naar 9 miljoen euro). Deze financiële 'verschuivingen' maken het onmogelijk om een helder beeld te krijgen van wie wat betaalt in elk scenario. Alleen het verwachte rapport van het Rekenhof zal hier transparantie in brengen. Waarom is dat nog steeds niet publiek?

Conclusie: de MIVB verliest het vertrouwen van de regering, Avanti! wil het herstel op de rails zetten

Samengevat:

- De nota van de MIVB moet met de nodige omzichtigheid worden gelezen, aangezien de MIVB zowel uitvoerder als beoordelaar is, en meermaals heeft gefaald in haar rol als opdrachtgever (zoals onder het Zuidpaleis of het Noordstation).
- De nota stelt het project M3 niet ter discussie, maar spreidt enkel de eerste fase (Noord-Albert) in de tijd (scenario C*), een twijfelachtige oplossing zonder de uitgestelde verlenging naar Evere.
- Ze negeert het brede scala aan mogelijke alternatieven, waaronder ons voorstel *Premetro+*.
- Ze blijft vaag over de tijdelijke exploitatie van de tunnel Noord-Albert in scenario C*.
- De nota vormt geen degelijk instrument voor besluitvorming door de volgende Brusselse regering.

Daarom vraagt het platform *Avanti!*:

- Een herbeoordeling van het dossier door **onafhankelijke experts**, gebaseerd op een breder spectrum aan scenario's, inclusief *Premetro+*.
- **Een onmiddellijke pauzering van alle werven gelinkt aan M3.**
- Een analyse van de reële **financiële mogelijkheden** van het Gewest op het vlak van investeringen in openbaar vervoer, om **duidelijke prioriteiten** te stellen.
- En parallel: de **snelle uitvoering van verbeteringen op lijn 55 en in de tunnel Noord-Midi-Albert.**