



College van Burgemeester en Schepenen  
Prinsenstraat 3  
1850 Grimbergen

Betreft: Bezwaarschrift BRAL VZW tegen aanvraag omgevingsvergunning  
multifunctioneel project Eurostadion, gelegen Romeinsesteenweg z/n (700) te 1853  
Grimbergen

Mevrouw de Burgemeester,  
Geachte dames en heren Schepenen,

### **Inleiding**

Bral, Brusselse Raad voor Leefmilieu vzw, maakt zich vooral zorgen over de impact van het project aangaande mobiliteit en luchtvervuiling. Als Brusselse Stadsbeweging behartigen we daarbij niet enkel de belangen van Brusselaar maar zijn natuurlijk evenzeer bekommerd om de levenskwaliteit van de mensen in de Rand.

De resultaten van het MER lijken ons te rooskleurig en zijn zelfs in hun rooskleurigheid niet geruststellend. Een project van deze grootte moet gebouwd worden op een stevige en gegarandeerde 'armatuur' van openbaar vervoer. Openbaar vervoer mag niet zoals nu een 'flankerende maatregel zijn'. Een erg onzekere flankerende maatregel bovendien..

Gezien zijn locatie aan de Ring en het enorme aantal parkeerplaatsen (10.500!) is het overduidelijk dat dit 'multifunctionele project' zich eerst en vooral tot de autogebruiker richt. Een pak extra auto's dus op een reeds oververzadigde Ring.

Bral focust zich in dit bezwaarschrift op mobiliteit en luchtvervuiling en vraagt op basis hiervan de vernietiging van de Stedenbouwkundige vergunning.

### **Niet conform RUP/VSGB**

Het VSGB en de bijbehorende effectenstudie hielden rekening met een project van max 50.000 m<sup>2</sup> recreatie en max 20.000 m<sup>2</sup> kantoren. Van het voetbalstadion was toen nog geen sprake. Het is duidelijk dat Eurostadion niet binnen deze oppervlakte past.

Zelf zeggen ze van wel. Lectuur van het MER leert echter dat dit enkel kan door te goochelen met definities en creatief om te springen met taal. Zo spreken we niet meer over een voetbalstadion maar over een 'multifunctioneel project geïntegreerd in een parkzone'. Wat natuurlijk amper iets met recreatie te maken heeft. Ook het aantal m2 kantoren blijft enkel binnen de contouren van het VSGB dankzij creatieve ingrepen. Formeel worden er slechts 19.852 m2 kantoren voorzien maar dit getal dient te worden aangedikt door de gevraagde 'diensten' (25.411 m2) en 'bedrijven' (77.432 m2). De grens is soms dun maar het is duidelijk dat men ook hier de opgelegde norm tracht te omzeilen.

### **MER VSGB VS MER Eurostadion**

De geringe impact die het project zou hebben op mobiliteit en luchtvervuiling lijkt ons weinig compatibel met de conclusies van het milieueffectenrapport (MER) voor het GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. Hier werd (voor het eerst) de gezamenlijke impact van **Uplace, Dockx en NEO** op het verkeer berekend. Hieruit blijkt dat deze projecten zoveel bijkomend verkeer genereren, dat de wegeninfrastructuur en het openbaar vervoer dit onmogelijk kunnen slikken.

We brengen graag haar belangrijkste conclusie in herinnering:

**"Zelfs met alle bijkomende investeringen in weginfrastructuur en openbaar vervoer – verbreding R0, parallelwegen langs R0, aantakking R22 op R0, verbreding E40, opwaardering A12 tot autosnelweg, volledige uitvoering Gewestelijk Expresnet (GEN), Diabolo-lijnen, frequentieverhoging regionale buslijnen, tangentiële tram langs R22,... - zullen de files op de ring alleen maar langer worden. Ook het sluipverkeer op het onderliggende wegennet nog verder toenemen.** De bestaande files op de toegangswegen dreigen nog langer te worden en nog langer te gaan duren, tot buiten de spitsuren en in het weekend toe."

En de realiteit dreigt nog somberder uit te draaien. Het MER geeft namelijk zelf aan uit te gaan van een theoretisch model dat lacunes bevat. De auteurs concluderen dan ook: "Er kan dus zonder meer gesteld worden dat de aangegeven verzadigingsgraden een (aanzienlijke) onderschatting zijn van de effectieve doorstromingsproblematiek." (MER p.59).

**Zoals gezegd: het project Eurostadion maakt zelfs geen deel uit van deze pessimistische prognose.**

Het MER van Eurostadion komt echter tot de conclusie dat er in referentiesituatie 3 (met de 'flankerende maatregelen') "kan rekening gehouden worden *met een afname van verkeer.*" Beide MER's spreken elkaar dus volledig tegen. Zeker wetende dat ook het MER van Eurostadion zegt rekening te houden met de andere geplande ontwikkelingen langs de Ring, zoals Uplace. (Zie ook: interferentie met andere plannen.)

## **Interferentie met andere plannen ?**

Het MER onderzocht- gelukkig maar – de samenhang van voorliggend project met de plannen voor buur NEO en de hangende projecten qua mobiliteit. De interferentie met die andere grote (shopping) projecten Dockx en Uplace is echter niet expliciet onderzocht. Gezien de enorme cumulatieve effecten op o.a. mobiliteit hadden we dit graag expliciet onderzocht gezien.

We lezen wel dat het MER zich voor het basisscenario (referentiesceanrio 1) baseert op cijfers van het verkeerscentrum die uitgaan van het toekomstscenario "Business-as-Usual 2020". Hierin zou wel degelijk rekening gehouden worden met "reeds gekende ontwikkelingen met invloed op de mobiliteit (bv. Uplace)" Maar meer komen we niet te weten.

**ALS er wel degelijk rekening gehouden werd met de cumulatieve effecten van de verschillende grote projecten langs de Ring zijn de conclusies van dit MER contradictorisch met die van het MER VSGB (zie hierboven).**

Zelfs als de nieuwe inrichting het flessenhalsprobleem zou oplossen, lijkt het ons totaal ongeloofwaardig dat de Ring mét stadion en meer dan 10.000 parkeerplaatsen in 2020 een vlottere doorstroming zal kennen dan nu het geval is. Zeker als het MER VSGB zegt dat de ring zonder eurostadion en mét alle mogelijke flankerende maatregelen volledig vast zal zitten in 2020.

## **5 à 7 % meer luchtvervuiling zonder 'flankerende maatregelen'**

De luchtkwaliteitsnormen worden nu al permanent overschreden en het MER geeft aan dat ze zonder flankerende maatregelen nog met 5 à 7% zal stijgen.

De flankerende maatregelen zijn dus absoluut noodzakelijk. En daar wringt de schoen.

Grimbergen ziet de Metro niet graag verlengd en Brussel heeft geen plannen om de Metro te verlengen. Ook de toekomst van het Brabantnet is heel onduidelijk. Helaas. Spijtig genoeg kunnen we de noodzakelijke flankerende maatregelen niet als beslist beleid beschouwen.

**Hoe dan ook ALS eurostadion er komt MOET de Metro verlengt worden tot op parking C en moet er werk gemaakt worden van Brabantnet.**

Wat de Metro betreft: het feit dat de parking ook als transferium zal gebruikt worden maakt een snelle verbinding met het centrum en aantakking op het Metronet des te meer noodzakelijk. Indien ze eerst naar een tramhalte moeten stappen om dan een trage tram te moeten nemen of een heel eind moeten wandelen naar de metro, zullen autobestuurders eerder een kwartier extra langer in de file staan(ze staan er tegen dan toch al een uur in) dan de betaalparking in te rijden.

## **4<sup>e</sup> grootste parking ter wereld**

### **BRAL VZW**

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL  
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES  
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi  
Brussel 1000 Bruxelles  
+32 2 217 56 33

**www.bral.brussels**  
info@bral.brussels  
Triodos BE74 5230 8083 3007

Met 10.500 plaatsen is de voorzien parkeergelegenheid enorm. Een internationale benchmark leert dat dit parkeercomplex netjes de top 5 induikt van grootste parkeergarages ter wereld<sup>1</sup>: Tussen notoire autosteden uit Noord-Amerika. Brussel autostad?

Kijken we naar de Europese context, dan zien we dat voetbaltempels van gelijkaardige grootte het met behoorlijk wat minder parkeercapaciteit stellen. Wembley bijvoorbeeld heeft 3000 parkeerplaatsen. Historische stadions zoals Parc des Princes of Camp Nou hebben geen parking on site. In Lille heeft het nieuw gebouwde stade Pierre-Mauroy 3500 parkeerplaatsen op de site. In al deze stadia wordt vooral bereikbaarheid met OV vooropgesteld. Hetgeen opnieuw duidt op de noodzaak om metro door te trekken, en werk te maken van BrabantNet

### **Beste locatie?**

Het MER maakte er zich in zijn onderzoek naar alternatieven nogal makkelijk van af. Zo schrijven ze dat 'Schaarbeek Vorming' niet goed zou ontsloten zijn via het openbaar vervoer. We vermelden hier graag dat er een *station* aanwezig is en makkelijk tramlijnen kunnen verlengd worden. In het kader van het richtschema Schaarbeek Vorming werd deze piste uitgebreid bestudeerd en optimaal bevonden. Bovendien, ging heel dit richtschema zelfs uit van een CO2-neutrale operatie. Kortom, in één paragraaf deze piste weg schuiven getuigt van weinig respect voor eerdere studies. Of van weinig zin om andere opties te bestuderen.

Als logisch vervolg op onze vraag geen milieuvergunning af te leveren omwille van lacunes, tegenstrijdigheden met andere plannen en grote onduidelijkheid over de flankerende maatregelen vragen we dus om geen stedenbouwkundige vergunning af te leveren.

Hoogachtend,

Steyn Van Assche voor BRAL vzw, stadsbeweging voor Brussel

---

<sup>1</sup> <http://www.worldatlas.com/articles/the-most-spacious-parking-lots-in-the-world.html>;  
<http://www.drivespark.com/off-beat/top-10-biggest-car-parking-in-the-world-010286.html>