

Brussel, 6 september 2018

Onze referentie:

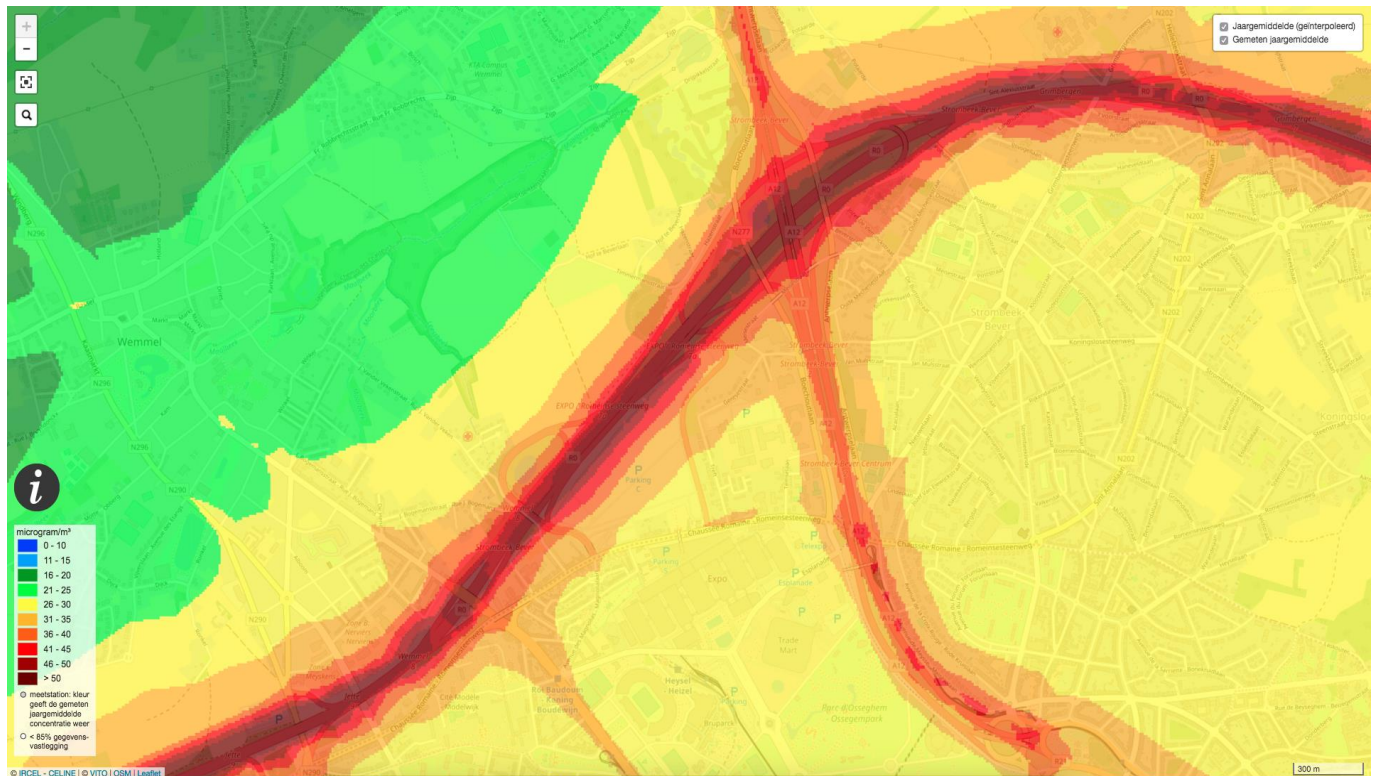
Betreft: Beroep tegen milieucertificaat voor het NEO1-project op de Heizel

Geachte Minister,

Hierbij wensen de milieu- en stadsverenigingen Bond Beter Leefmilieu vzw (BBL), Inter-Environnement Bruxelles asbl (IEB) en Brusselse Raad voor het Leefmilieu vzw (BRAL) samen met mevrouw Panier Jenny beroep aan te tekenen tegen de beslissing van het Milieucollege om een milieucertificaat af te leveren voor het NEO1-project op de Heizel. Mevrouw Panier woont vlakbij het project (Limalaan 1a, 1020 Brussel) en spreekt ook in naam van de omliggende wijkcomités. Zie ook haar/hun brief die we als annex meegeven.

Ondergetekenden hebben volgende opmerkingen en bezwaren bij deze beslissing:

- Wij zijn vooral gekant tegen de ontwikkeling van het shoppingcenter "Mall of Europe". De inplanting van een grootschalig commercieel centrum zal enorme extra verkeersstromen veroorzaken en een heel negatieve impact hebben op de daarmee samenhangende luchtvervuiling en klimaatimpact. De nieuwe shoppingmall zal in de spits 4.500 autoverplaatsingen per uur veroorzaken. Dit valt onmogelijk op te vangen op één van de meest congestiegevoelige plekken van het Gewest.
- De enorme verkeersstroom die de shoppingmall zal veroorzaken heeft een zeer negatieve impact op het leefmilieu. De nu al slechte luchtkwaliteit zal daardoor verder achteruitgaan. De Europese norm voor NO2 wordt nu al niet gehaald in deze regio, dat zal in de toekomst nog moeilijker worden. In plaats van naar een oplossing te zoeken, wordt dit milieu- en gezondheidsprobleem alleen maar groter gemaakt. De nieuwe 'hoge resolutiekaart NO2' van Irceline, toont duidelijk aan de jaarnorm voor NO2 overschreden wordt langs heel de Brusselse ring, langs de Antwerpselaan, de Meiseselaan, delen van de Heizel,... Deze overschrijdingen zullen met de bijkomende verkeersstromen door de Mall of Europe nog veel groter worden.



Hoge resolutiekaart NO₂, bron:

http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/historiek/no2_anmean_rioifdm

- Bovendien wordt voorzien in een nieuwe verbindingsweg naar de A12, dwars door het park van Laken. Deze verbindingsweg wordt door de effectenstudie naar voor geschoven als de beste optie voor de verkeersafwikkeling. Indien er 2500 auto's per uur door het park van Laken rijden op een zaterdag, is de kans groot dat ook hier de norm voor NO₂ zal overschreden worden. De nieuwe weg door het park van Laken is een regelrechte aanslag op de leefbaarheid van de buurt.

Het afgeleverde certificaat is strijdig met:

- Het afgeleverde certificaat is strijdig met de ambities van het Gewest zoals geformuleerd in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (**Gewop**). Dit Gewop is nog altijd in voege zolang zijn opvolger het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling niet in het staatsblad verscheen. Prioriteit 8.2 uit het Gewop stelt: "Aanmoedigen van de inwoners en bezoekers van het gewest om gebruik te maken van milieu- en stadsvriendelijkere vervoersmiddelen." Eén van de doelstellingen van het GewOP is om het toenemende verkeer te bestrijden en de trend om te buigen. Te dien einde voert het gewest 'een ambitieus beleid dat erop gericht is om het autoverkeer terug te dringen en, parallel daarmee, het aanbod aan andere vervoersmiddelen uit te breiden, door een geloofwaardig alternatief te bieden voor het gebruik van de eigen wagen'. In het bijzonder wordt met betrekking tot het wegverkeer een

vermindering van 20% verkeersvolume beoogd. Het is echter duidelijk dat de ontwikkeling van het gebied met een regionaal winkelcentrum met 72.000 m² aan handelsruimten, een congrescentrum, een concertzaal en hotelvoorzieningen, niet voor minder maar voor veel meer autoverkeer zal zorgen.

- Prioriteit 9.1. van het Gewop stelt: "Structurele verbetering van de luchtkwaliteit". Onder prioriteit 9.1 overweegt het GewOP dat het gewest een goede lokale luchtkwaliteit dient te waarborgen met het oog op de volksgezondheid. Daarbij wordt benadrukt dat het gewest zijn internationale verplichtingen dient na te leven, om emissieverminderingen van luchtverontreinigende stoffen zoals SO₂, NO_x, VOS en zware metalen te realiseren. Met dit project zal er geen structurele verbetering, maar integendeel een structurele verslechtering van de luchtkwaliteit komen.

- De plannen voor NEOI en het afgeleverde certificaat zijn ook strijdig met de opvolger van het GEWOP, Het **Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling** (GPDO). Dit werd in juli 2018 goedgekeurd door de regering, maar werd nog niet gepubliceerd in het staatsblad. Maar aangezien dit de huidige politieke intentieverklaring op middellange termijn is, toetsen we het afgeleverde certificaat ook hiermee af. Het duidelijk dat het certificaat ook hiermee strijdig is. Zo spreekt men in het GPDO volgende wensen uit die strijdig zijn met het huidige project
 - o Gebruik van personenwagen beperken
 - Tegen 2030: modale aandeel van personenwagen verlagen tot 25%
 - Tegen 2040: aantal pendelaars die zich hoofdzakelijk verplaatsen met personenwagen halveren
 - o Geluidsoverlast verminderen door rijsnelheid te verminderen, doorgaand verkeer verminderen en rijden in de stad bemoeilijken om verkeersluwe wijken te maken

- - o Tegen 2030: autosnelwegen omvormen tot stadsboulevards en mobiliteitscorridors (dit voornemen is strijdig met de ontsluiting via de A12)
 - o Wijken beschermen tegen doorgaand verkeer
 - o Rustige zones
 - Tegen 2030: 250km
 - Tegen 2040: 400km
 - o Van actieve modi de belangrijkste verplaatsingswijze maken voor trajecten van minder dan 5km
 - o Ontwikkelen en een "stad van de korte afstanden"

- Ook de negatieve impact van autoverkeer op het klimaat zal groter worden. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft transport een aandeel van liefst 27% in de uitstoot van broeikasgassen. Dat aandeel zal verder toenemen. Nochtans heeft het Gewest zich met het '**Convenant of Mayors**' geëngageerd om zijn broeikasgasemissies tegen 2025 met 30% te

verlagen (in vergelijking met 1990). Indien het gewest dit engagement serieus neemt, mag er geen stedenbouwkundig attest worden afgeleverd voor de Mall of Europe.

- De plannen voor NEOI zijn ook strijdig met **Iris 2**. Sinds 2013 heeft dit een regelementaire waarde en dit project is overduidelijk in strijd met het doel van dit plan de autodruk te verlagen met 20% tegen 2020.
- We herinneren eraan dat de **Raad van State** in zijn arrest van 7 december 2015 benadrukte dat ze van een voorzichtige autoriteit verwacht dat ze een juridisch veilige oplossing biedt voor een vastgesteld mobiliteitsprobleem. Het is om soortgelijke redenen dat de Raad van State de stedenbouwkundige vergunning voor Uplace opschortte. In het geval van Uplace ging het om het (verhoopte) RER-station en een bus van de De Lijn tussen de luchthaven en het station. Twee onduidelijke elementen in de mobiliteitsontsluiting waar men iets te volutaristisch van uit ging dat ze er wel zouden komen. Ook de auteurs van de impactstudie voor NEO I (en dus de Mall of Europe) zijn niet gespeend van volutarisme. Zo geven ze toe dat ze de modal shift naar openbaar vervoer (het aandeel bezoekers/gebruikers dat met het openbaar vervoer zal komen) een beetje te optimistisch inschatten. En dat het niet halen van deze modal shift grote gevolgen zal hebben, zelfs tot op het punt dat het project niet realiseerbaar is. (pagina 187).

Lacunes & fouten in de effectenstudie

- Verder bouwend op het vorige punt. Het feit dat het project goed verbonden is met het vooral Brusselse openbare vervoer is geen garantie dat het laag ingeschatte deel auto's in de modal shift (54%!) zal gehaald worden. Ook in Vlaanderen kijkt men wantrouwig naar deze ook volgens hun te rooskleurige voorstelling. Ter vergelijking: Wijnegem Shopping = 85% mensen die met de auto komen en Westland Shopping 78%. Men gaat meestal uit van 80% (zelfs mét treinstation) en het richtcijfer in Vlaanderen is 75%. **Kortom: de effectenstudie onderschat zwaar de effectieve verkeersstromen en de bijbehorende mobiliteits/parkeerdruk die dit project met zich meebrengt.** Een herrekening dringt zich dan ook op.
- Hierop aansluitend: het aantal autoritten gegenereerd door het winkelcentrum op een gemiddelde zaterdag is in de effectenstudie voor dit certificaat (27.361) aanzienlijk lager dan in de effectenstudie voor de wijziging van het GBP (48.807), een daling van 44% !
- De **mobiliteitsimpact werd niet ruim genoeg in kaart gebracht**. Wie de kaart van het verzorgingsgebied van NEO I (zeer groot) vergelijkt met de perimeter die gebruikt wordt om de mobiliteitsimpact te bestuderen (zeer beperkt), kan alleen maar concluderen dat een groot deel van de mobiliteitsimpact van dit project niet bestudeerd werd.

- **Oneigenlijk gebruik van de verbindingsweg.** Het project en de effectenstudie beschouwen de verbindingsweg als een rechtstreekse aansluiting op RO. Quod non. Deze weg werd enkel eerst en vooral vergund als logisiteke ontsluiting van de Heizelpaleizen en om bezoekers via een shuttledienst op hun bestemming te krijgen. De verleende vergunning is zeer expliciet over waar deze weg voor kan dienen. Juridisch slaat het nergens op deze weg te beschouwen als een in-en uitrit naar de parking onder het shoppingcenter.
- **Ontluiting via de A12 (onduidelijk en onzeker)**
Gezien de impact op de lucht-en leefkwaliteit op de omliggende wijken stelt de effectenstudie zich wel vragen over het te intensief (auto)gebruik van de verbindingsweg. Vandaar dat het een verbinding met de A12 (door het park!) bepleit en ook de daarvoor nodige in-en uitgang voorziet in het certificaat. Deze weg, die blijkbaar nodig zou zijn, moet echter nog aangevraagd worden. Los van het feit dat zo'n verbindingsweg met de A12 door het park absoluut geen goed idee is, lijkt het op zich ook strijdig met de plannen om van de A12 een stadsboulevard te maken. Er doet ook nog een andere manier de ronde om het project met de A12 te verbinden, maar daar is in de effectenstudie geen sprake van en die is nog minder 'officieel'.
Kortom: het ontbreekt dit project volledig aan een ontsluitingsoplossing voor het verkeer.
- **Het ontbreken van een degelijke luchtkwaliteitsmeting**
De effectenstudie (niet technische samenvatting p. 130) beoordeeld de luchtkwaliteit momenteel als gemiddeld. Ze baseren zich daarvoor op het meestation 41MEU in Nederover-Heembeek en de BelATMo index. Een ander meer verkeersgericht meetstation op dezelfde afstand (voorhaven 41N043) geeft dan weer een overschrijding van de norm voor stikstofdioxide in 2016. Zoals we schreven wordt langs de ring in heel Vlaanderen en Brussel de norm voor stikstofdioxide overschreden. Kortom: de huidige luchtkwaliteit wordt niet correct beoordeeld én wordt niet ruim genoeg in kaart gebracht.
- **Luchtkwaliteitsimpact wordt onderschat en niet ruim genoeg in kaart gebracht**
De effectenstudie laat er geen twijfel over: ze voorziet een verdubbelling van de atmosferische uitstoot op de twee belangrijkste lanen, de Houba de Strooperlaan en de Keizerin Charlottelaan. (niet technische samenvatting p 134.) Wat al immens is. Zoals gezegd zal de impact in realiteit dus nog nefaster zijn. De modal shift auto's werd namelijk schromelijk onderschat. En zoals gezegd werd de mobiliteitsimpact (en dus de bijbehorende vervuiling) op veel te kleine schaal bestudeerd.
- Betreffende de **alternatieven** De effectenstudie geeft eigenlijk aan dat er niet echt werkende alternatieven zijn voor de voorgestelde verkeersafwikkeling. (Ze hebben allen hun voor- en nadelen maar een oplossing bieden ze niet.) Het is dus duidelijk dat er geen oplossing is voor de verkeersafwikkeling van het huidige project. De enige echte oplossing zit hem volgens ons dan ook in een ander programma. En dan vooral één met minder shopping. In dat opzicht is het zeer opvallend dat een belangrijk alternatief uit het lastenboek voor de effectenstudie niet onderzocht werd: het alternatief bestaand uit 35.000 m² handel. Dit alternatief is niet onderzocht omdat de promotor er zich tegen verzette. Hij is van mening dat zijn project niet rendabel is als men de commerciële oppervlakken vermindert. Dat mag echter geen reden zijn dit alternatief niet te onderzoeken. Laat staan een reden om een slecht project te aavaarden.
- Onduidelijkheid over het **Koning Boudewijnstadion**. NEOI drapeert zich rond het stadion maar het stadion zelf behoort niet tot het 'project'. De effectenstudie gaat uit van het verder functioneren van het stadion maar er blijft een grote *floeu artistique* over wat dat verder

functioneren dan wel inhoud. De mogelijke verkeersgeneratie en de impact op de buurt en de toekomstige woningen is dan ook onduidelijk. Dit is dan ook een leemte in de kennis van de reële impact van het project NEO1.

Om deze redenen vragen wij u om in breoep de beslissing van het Milieucollege om een milieucertificaat af te leveren voor het NEO-project, terug in te trekken. We hopen dat de plannen voor The Mall of Europe op de Heizel worden afgevoerd. Het stadscentrum van Brussel is het ware shoppingparadijs.

Hoogachtend,

Erik Grietens, BBL

Steyn Van Assche, BRAL

Claire Sohier, IEB

Panier Jenny, buurtbewoonster