Neo I: Bezwaren BRAL vzw

1.Mobiliteit & Luchtkwaliteit

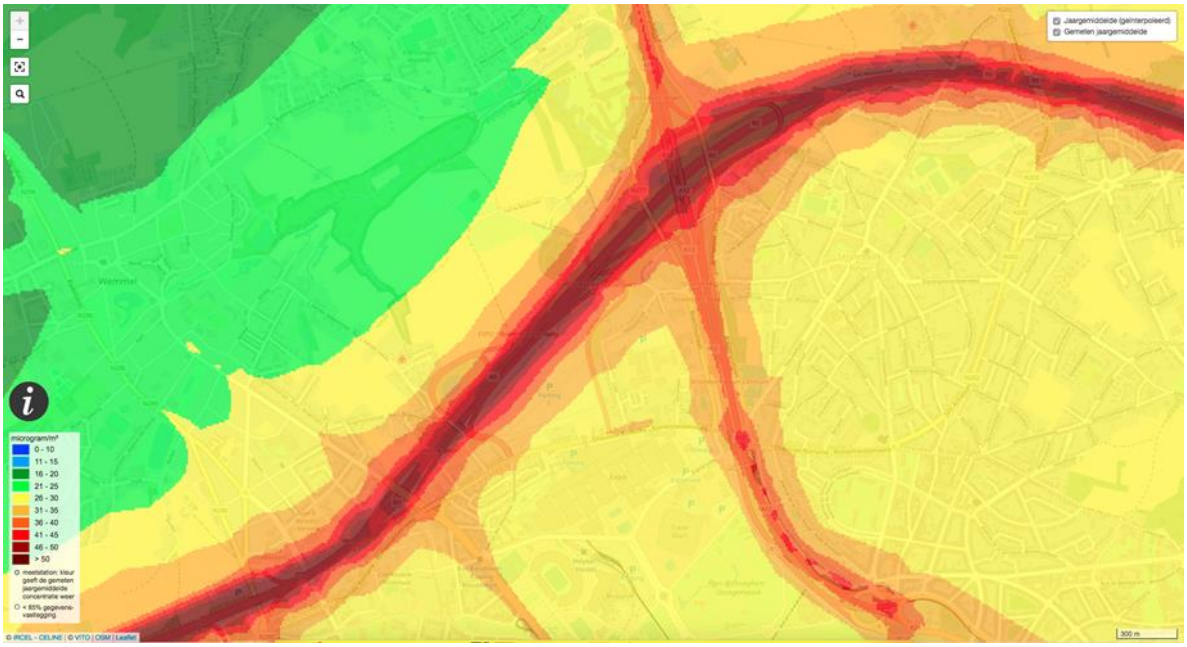
1.1 Algemeen:

De aanvragers zeggen dat het wel meevalt met het aantal parkeerplaatsen onder de *mall of Europe* (3448) maar 1. dat zijn er nog altijd veel en 2. ook parking C en de geplande overstapparking op de A12 zijn *de facto* parkings voor de *mall of Europe*. De verkeersknoop en de luchtvervuiling die het gevolg zijn van deze parking onder de winkels is zo groot dat er eigenlijk maar één conclusie mogelijk is. Àls er dan toch een shoppingcenter komt (liefst een kleintje, zie punt 2), dienen de voor het shoppingcenter voorziene parkeerplaatsen eronder geschrapt te worden. Diegenen die niet met het openbaar vervoer kunnen komen, kunnen hun auto nog altijd kwijt op parking C. Die kan veel beter gebruikt worden. En wie weet wordt de metro ooit nog doorgetrokken tot daar.

Het project zal in de spits meer dan 4500 autoverplaatsingen per uur veroorzaken. Dit valt onmogelijk op te vangen op één van de meest congestiegevoelige plekken van het Gewest. Dit valt ook onmogelijk te rijmen met de doelstelling van het Irisplan 2 om de autodruk met 20% te verlagen tegen 2020.

Zowat alle Brusselse adviesinstanties brachten omwille van die mobiliteitsimpact zeer kritische adviezen uit over de wijziging van het gewestelijk Bestemmingsplan die (o.a.) werd doorgevoerd om deze *mall* mogelijk te maken. De Raad van State vernietigde eind 2015 het eerste Bestemmingsplan, omdat er geen rechtszekere oplossing wordt geboden voor de te verwachten verkeersproblemen. Een rechtszaak tegen het nieuwe GBP is lopende.

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, ...



Hoge resolutiekaart NO2, bron: http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/historiek/no2_anmean_rioifdm

Deze overschrijdingen zullen met de bijkomende verkeersstromen door de Mall of Europe nog veel 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.**

1.2 'Op-en afrit door het park van Laken: no passeran.

Het scenario A12 wordt door de effectenstudie naar voor geschoven als de beste optie voor de verkeersafwikkeling van het 'gewone' lichte vervoer. De eigenlijke attestaanvraag bevestigt deze optie door een toegang te voorzien onder de 'esplanade'. De leveringen zouden dan weer gebeuren via de 'verbindingsweg' die via parking C in verbinding staat. Die weg kreeg ook om die reden een vergunning.

We kunnen kort zijn: 3600 auto's per uur door het park van Laken op een zaterdag. Te zot voor woorden. De exacte vorm is onduidelijk, maar er wordt gesproken over een open tunnel. De ideale vergaarbak voor frisbees en badmintonpluimpjes.

Los hiervan blijkt ook nog eens dat de Brusselse overheid zou opdraaien voor de kosten. Een gul cadeau voor een privé-promotor en geld dat beter kan gebruikt worden.

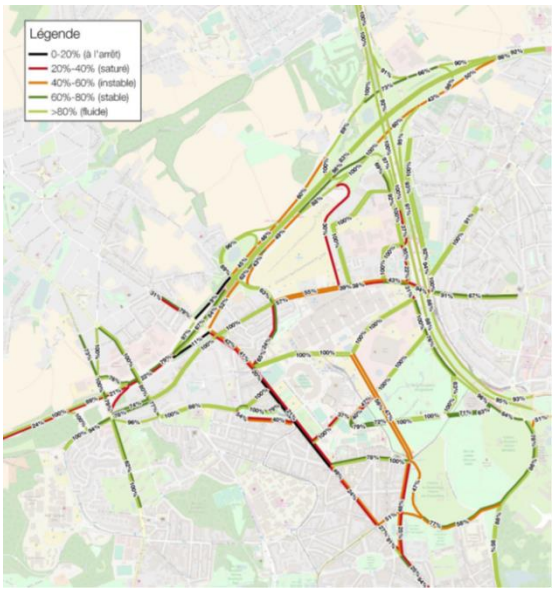
1.3 Verbindingsweg: verkeersellende en gezondheidsproblemen

Wanneer de auto's gewoon allemaal langs de verbindingsweg en de keizerin Charlottelaan zullen gaan (waar iedereen, inclusief NEO, lijkt van uit te gaan) zijn de gevolgen ook niet van de poes. Onderstaande kaart geeft de gevolgen aan op zaterdag.

Los van de verkeersellende is er ook de impact op de luchtvervuiling - en dus gezondheid.

We citeren de effectenstudie:

"deze nog niet bestaande weg zal het verkeer doen stijgen tot meer dan 1700 voertuigen per uur. De bijkomende luchtvervuiling bij de woonzones ten noorden (Magnolialaan) zal gevoelig stijgen en is niet te verwaarlozen."



Figuur 1: p. 41 niet technische samenvatting van de effectenstudie

De effectenstudie vermeldt dan nog niet dat er aan de Magnolialaan ook 3 scholen een crèche staan. Ze zegt wel: "Het zou verkiesbaar zijn om te vermijden dat de belangrijkste toegangswegen tot het project via woonzones worden voorzien". Daarmee neemt ze een aanloop naar het positief advies voor het scenario 'verbinding met de A12 door het park'. Wat dus ook geen optie is.

Kortom, men speelt met de gezondheid van de Brusselse kinderen/jongeren. En voor welk algemeen nut?

2. Impact op handel

Niemand vraagt om meer commerciële ruimte. Met 140.000 m² leegstaande winkeloppervlakte in het Brussels Gewest zal dit shoppingcenter niet bijdragen aan een oplossing. Geen enkele 'flagshipstore' wacht op de bouw van dit shoppingcenter om zich in Brussel te vestigen. Geen enkele handelaar in Brussel ziet in dit shoppingcenter een bijdrage tot meer bezoekers in zijn fysieke winkel of online winkel.

Met het shoppinggedeelte van NEO – fase 1 - heeft de Stad geen enkele ambitie om de handelsfunctie van het Gewest te versterken. Dit NEO-shoppingcenter maakt de zaken alleen maar ingewikkelder. De Stad Brussel zou, als hoofdstad, beter zijn energie steken in zijn ambitie om de lokale, nationaal en internationale functie, goed te combineren. Het creëren van een winkelcentrum op de Heizel is zeker geen nuttige bijdrage aan dit doel.

Integendeel: veel zaken dreigen over de kop te gaan, de leegstand in de stad zal toenemen. Dit zal de aantrekkingskracht van Brussel verzwakken in plaats van versterken. Dat is bij Docks Brussel ook het geval. Het Brussels Gewest en Docks zelf beweerden vooraf dat het winkelcentrum geen concurrentie zou vormen voor

handelaars in de binnenstad en dat een groot deel van de klanten met het openbaar vervoer zou komen.. Meer dan 90 procent van de bezoekers winkelde voordien echter in de Brusselse boven- of benedenstad. De komst van Docks veroorzaakt dus in grote mate een verplaatsing van de activiteit in de ruimte. De conclusie van minister Gosuin in het parlement was dan ook "dat de aanvankelijke ambitie niet werd waargemaakt". Deze bestond erin om nieuwe klanten, eerder bemiddeld en afkomstig uit Vlaams-Brabant, aan te trekken. Bovendien gaat de verschuiving "ten koste van duurzame mobiliteit: veel minder voetgangers, minder openbaar vervoer en veel meer auto's", aldus de minister.

We hopen nu dat de ezel zich geen twee keer aan dezelfde steen stoot en dat de plannen voor The Mall of Europe op de Heizel worden afgevoerd. Het stadscentrum van Brussel is het ware shoppingparadijs. Het zou beter zijn om daarin te investeren. BRAL vraagt dan ook dat de Brusselse Regering de grootschalige commerciële functie met de Mall of Europe schrapt uit het NEO-Masterplan.

3. Slecht bestudeerde varianten

Een project dat minder 'op 'dal' is, komt niet goed uit de effectenstudie. Idem dito voor het scenario zonder shopping. Ze worden snel en gemakzuchtig afgedaan omdat ze gewoonweg een volledig nieuw projecten betekenen..

4. Welk algemeen nut?

Men is dus bereid aardig aan de levenskwaliteit te knabbelen van de Brusselaars. En voor wat? Een shoppingcenter! Is dat het project waarmee deze stad zich internationaal op de kaart wil zetten? En wie heeft hier wat aan? **Jobs levert het alvast niet op**. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven toonde reeds aan dat die zich gewoon verplaatsen. Wat dan wel? Ze zorgen voor heel de herstructurering van heel de site, meneer. En op termijn voor meer groen en sportmogelijkheden etc. Los van het feit dat die sportmogelijkheden er eerst voor moeten verdwijnen, zien we niet in waarom daarvoor een gigantisch shoppingcenter moet gebouwd worden. De ontwikkelaar zal trouwens al véél geld verdienen met zijn woningen en zijn rusthuis. Alvast meer dan genoeg om ook een congrescentrum te bouwen dat *au fond* op zichzelf winstgevend kan zijn.

Los daarvan de geschiedenis leert ons dat de leuke dingen meestal niet gerealiseerd worden eens de vergunning voor de *mall* binnen is. Het sportpark, waterplezier,….allemaal nog onduidelijk en het voorwerp van vergunningen die nog moeten volgen.

Bovendien is er ook **geen sprake meer van scholen of een zwembad/zwemvijver**. Wat dit laatste betreft: er zou geen plaats zijn voor een ecologische zwemvijver – die ineens als natuurlijk overstromingsbassin / regenwateropvang kan dienen. Zo'n vijver neemt inderdaad wel plaats in beslag, maar plaats is er wel degelijk genoeg op het

Heizelplateau. Alleen niet binnen deze aanvraag en deze perimeter. En zo zijn we bij het volgende stuk.

5. **Saucissonage**

We blijven even bij de taal van Molière :

- L'objet de la présente demande de permis d'urbanisme et d'environnement concerne uniquement le projet NEO 1 Europea. Force est de constater que ce dernier reste fortement tributaire d'autres éléments.

- En effet, comment comprendre pleinement l'impact de NEO 1 Europea sans vue concrète sur les projets connexes que sont NEO 2 (centre de convention et hôtel de standing de grande taille) et la réalisation du Parc des sports pour lequel on attend toujours les demandes de permis.

- De même, l'impact du projet ne peut être aujourd'hui pleinement mesuré vu les incertitudes qui demeurent quant à l'exploitation future du Stade Roi Baudouin (reconstruction ou démolition), à l'avenir du projet Eurostadium au Parking C, et du Parking C lui-même. Il en est de même pour les projets d'élargissement du Ring.

- Ces éléments sont sources d'insécurité juridique et biaisent les études d'incidence qui ont été effectuées au niveau du plateau du Heysel. Dans ces conditions, comment réagir en connaissance de cause, et avec une vision globale (NEO 1 / NEO 2 / Parc des sports / Stade Roi Baudouin), à la présente enquête publique ?

- On peut également se poser la question de la transparence et de l'accessibilité du dossier, ainsi que de la masse d'informations que le citoyen doit prendre en compte pour se faire une bonne idée du projet, dans un délai fort court.

Kortom: de *mall* moet verkleind worden tot wat wettelijk mogelijk was volgens de voorschriften van het GBP, voordat dat gewijzigd werd om deze *mall* mogelijk te maken. (Zijnde max +/- 13.000 m2.) De voor het shoppingcenter voorziene parkeerplaatsen eronder dienen bovendien geschrapt te worden. De afwikkeling moet gebeuren via het openbaar vervoer of parking C. Zo wordt een enorme verkeersknoop en de bijbehorende luchtvervuiling en aantasting van de levenskwaliteit vermeden. Bovendien kan het hele project dan herzien worden, zodat het minder een project 'op dal' wordt. Wat tot voordeel heeft dat het zicht van op de Houba de Strooperlaan een pak aangenamer zal worden (men kijkt dan niet meer tegen een muur). Maar vooral: er zal veel meer groen in volle grond zijn i.p.v. groendaken. Wat dan weer veel beter is voor de waterhuishouding.