

INLEIDING EN SITUERING

Aanvraag stedenbouwkundig attest (2018) versus stedenbouwkundige vergunning (2019)

Het Brussel Hoofdstedelijke Gewest bezorgde de heer Minister-President Geert BOURGEOIS het dossier NEO1, stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning NEO1. Dit in het kader van de overlegprocedure conform art. 6, §5bis BWHI.

Een adviesvraag over deze vergunningen an sich mochten we niet ontvangen.

Op 27 februari 2018 gaven het departement Omgeving, en het departement Mobiliteit en Openbare Werken een gecoördineerd advies op de toenmalige aanvraag tot stedenbouwkundig attest "Europea": bouw van een commercieel centrum, kantoren, twee kinderdagverblijven, een rusthuis en een vrijetijdspool met bijhorende parkings; de omgeving van dit project aanleggen, 749 bomen kappen en het wegennet wijzigen.

Inhoudelijk hebben we het project, zoals beschreven in de stedenbouwkundige vergunning en in de aanvraag van het stedenbouwkundig attest vergeleken, en we stellen vast dat alle oppervlaktes en hun toewijzing identiek zijn, zoals samengevat in onderstaande tabel.

	Aanvraag stedenbouwkundige vergunning			Effectenstudie aanvraag stedenbouwkundig		
	BVV in m ²	Netto m ²	Aantallen	BVV in m ²	Netto opp.	Aantallen
Handel winkelcentrum	72000 m ²	67500 m ²		72000 m ²	67500 m ²	
handel horeca	9000 m ²	8400 m ²		9000 m ²	8400 m ²	
Handel/indoor recreatie	14000 m ²	13800 m ²		14800 m ²	14800 m ²	
Handel/bioscopen (Kinopolis nieuw)		16500 m ²	21 zalen		16500	18-21 zalen
Handel outdoor op perceel 2 recreatie		26896 m ²		?	?	?
Parking			3700 par			3700 par
Kantoren (aanvulling op de functies)	3336 m ²			3367 m ²		
Woningen	86299 m ²		509			509
Kamers en studio's			104			104
Kinderdagverblijf en openbare dienst	2106 m ²					
Het Boudewijnstadiion						
Toekomstig Sportpark langs Parkrand?		16500 m ²				
Kinopolisgebouw	?	?	?	?	?	?
Koning Boudewijn Stadion						
Bron: p.49 p 95 en p. 253 p.65 e.v.		133096 m ²		Milieueffectenstudie p.9; p.16 e.v.		

Figuur 1 Vergelijkende tabel oppervlaktes attest en vergunning

Nieuw is dat het Koning Boudewijnstadion nu wel in het project is opgenomen.

Met uitzondering van het Openbaar Vervoer, waar de praktische ontsluiting van tram 9 van de MIVB in het dossier werd verwerkt, zien wij geen wijzigingen aan het mobiliteitsluik.

Stedenbouwkundig attest (04/CPFD/580676)

Wij mochten het stedenbouwkundig attest van 14 november 2018 bij het dossier terugvinden.

Het is ons onduidelijk of (en hoe) wij als adviesverlenende partij werden meegenomen. Hoewel andere (Brusselse) instanties nominatief vermeld worden, gebeurt dit niet voor het advies van het Vlaams Gewest voor dit project met gewestgrensoverschrijdende effecten.

Andere reclamanten halen gelijkaardige opmerkingen aan. Het verweer op de aangehaalde mobiliteitsissues is volledig ontoerijkend en onvoldoende om de gevraagde aandachtspunten en issues zomaar naast zich neer te leggen.

Vermits het dossier onveranderd is gebleven en het stedenbouwkundig attest geen antwoord biedt op de terecht gestelde aandachtspunten, hernemen we integraal en grotendeels “letterlijk” ons vorig advies, zoals opgenomen in het advies van 27 februari 2018. Zo mogelijk geactualiseerd, en aangevuld met recente en relevante ervaring en kennis conform het voortschrijdend inzicht.

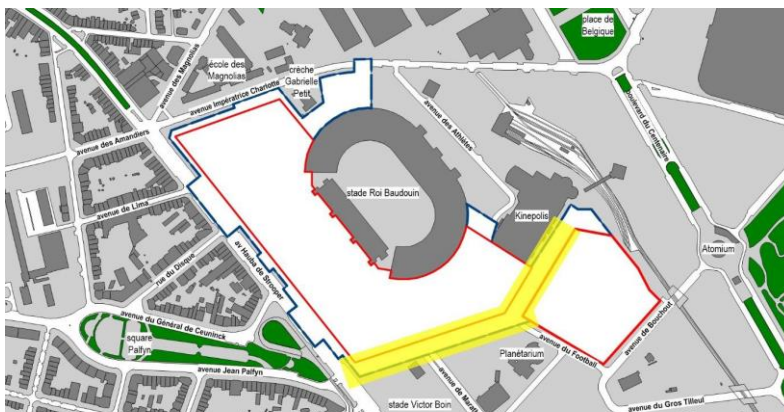
ALGEMEEN ADVIES INLEIDING

In dit advies wordt de grensoverschrijdende impact van het project in kwestie in beeld gebracht. Er wordt in hoofdzaak bekeken wat de impact van NEO I - Europea is op de Vlaamse mobiliteit en leefomgeving.

De elementen worden aangegeven die van belang zijn voor deze grensoverschrijdende impact op mobiliteit en leefomgeving. Er wordt verwezen -zo mogelijk- naar eerdere adviezen en uitspraken in verband met de besproken materie.

ONDUIDELIJKE ROL VAN HET KONING BOUDEWIJNSTADION EN DE MOGELIJKE VERKEERSIMPACT

Uit de originele afbakeningskaart - tekstbundel van de aanvraag van het stedenbouwkundig attest- bleek dat het Koning Boudewijnstadion niet tot het 'project' behoorde (zie de rode en blauwe lijnen in onderstaande figuur).



Figuur 2 afbakening project pagina 20 deel 1

Het Koning Boudewijnstadion werd wel bouwkundig geïntegreerd in het NEO1 project, dat als het ware rond het Koning Boudewijnstadion wordt gebouwd en zo één geheel vormt. We lezen op pagina 58 van het attest:

*“Het gebruik van de sportterreinen zal beëindigd worden voor de verwezenlijking van het project en bepaalde activiteiten zullen verplaatst worden naar het Koning Boudewijnstadion;
• Het Koning Boudewijnstadion blijft in gebruik volgens de modaliteiten voorzien door de Stad Brussel in zijn akkoorden met de aanvragers, onder meer een maximum van 12 grote evenementen (meer dan 10.000 toeschouwers) per jaar.”
P42: ontwikkelingsscenario op lange termijn: exploitatie zonder voetbalwedstrijden.*

Heden wordt in de aanvraag stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning het Koning Boudewijnstadion wel opgenomen.

Op pagina 42 lezen we : “overeengekomen exploitatie zonder voetbalwedstrijden.”

Op pagina 43 lezen we: *“Het Koning Boudewijnstadion blijft in gebruik volgens de modaliteiten voorzien door de Stad Brussel in zijn akkoorden met de aanvragers onder meer een maximum van 12 grote evenementen (met meer dan 10.000 toeschouwers) per jaar.”*

Ondertussen werd door de Koninklijke Belgische Voetbalbond op 19 maart 2019 formeel aangekondigd dat het Koning Boudewijnstadion zal behouden blijven en omgevormd tot een “Golden Generation Arena” bestemd voor voetbalwedstrijden, atletiek, andere sporten zoals hockey en evenementen.

Hieruit blijkt dat de huidige en in de vergunning opgenomen exploitatiemogelijkheden, en daarbij horende mobiliteit niet meer correct zijn.

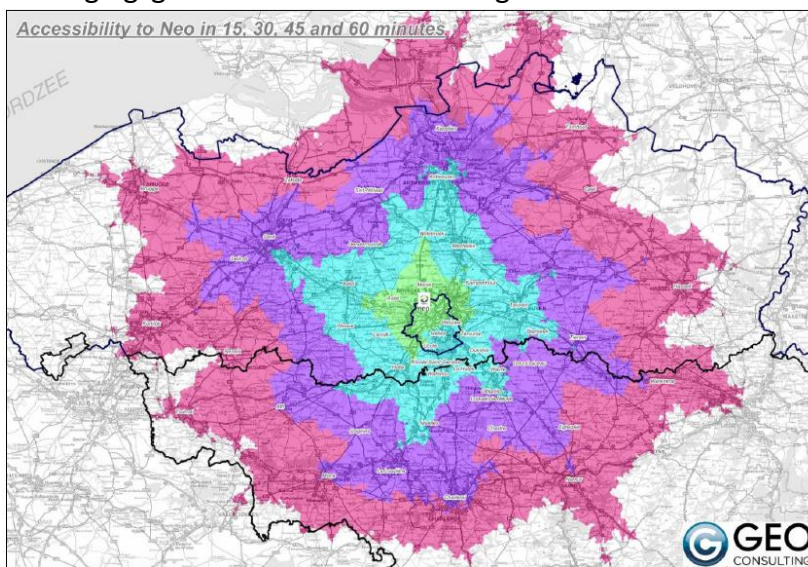
De mobiliteitsimpact van de toekomstige arena met 40.000 zitjes, te midden van NEO1 en de Heizelzone zal uiteraard veel ruimer zijn dan de opgegeven exploitatie.

CONCLUSIE

Gezien de omvang van het stadion, en de mogelijke impact op de mobiliteit, vormt de verkeersgeneratie van het Koning Boudewijnstadion, en vooral toekomstige exploitatie voor de Golden Generation Arena, een ernstige leemte in de kennis. Een exploitatie met een reële impact op de mobiliteit en leefomgeving in de Vlaamse Rand en Brussel.

DE MOBILITEITSIMPACT IN VLAANDEREN WORDT NIET IN KAART GEBRACHT

Op pagina 190 ‘deel 3’ bij de aanvraag van het stedenbouwkundig attest wordt het ‘verzorgingsgebied’ van NEO1 in kaart gebracht:

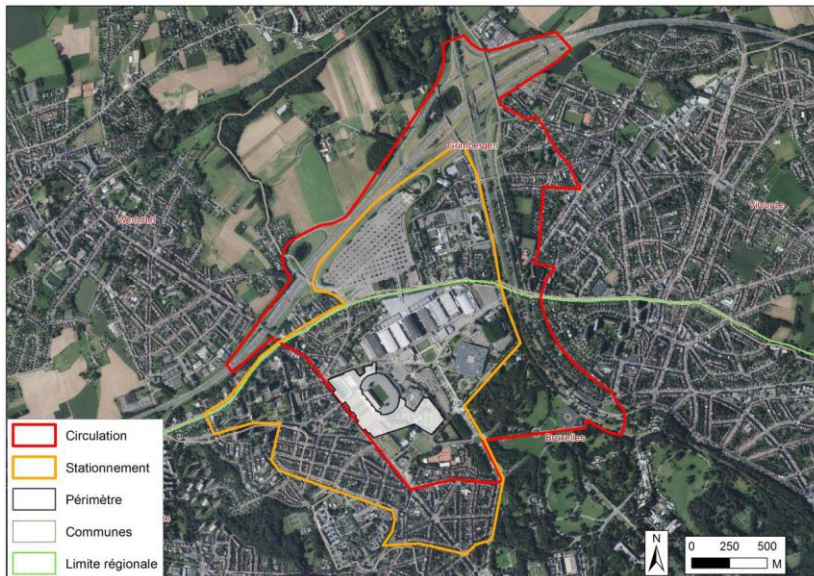


Figuur 0-57: Verzorgingsgebied van Europea-project (bron: Geo Consulting, juni 2017).

Figuur 3 Verzorgingsgebied NEO 1

Bovenstaande figuur illustreert de mobiliteitsimpact van het project

Het project richt zich dus ook op bezoekers uit Vlaanderen, met focus op de Vlaamse Ruit. Het gebied dat in de mobiliteit bestudeerd werd -zie onderstaande figuur4- is uiterst beknopt en ons inzien niet relevant als parameter voor de impact van de mobiliteit op Vlaams niveau. De grote discrepantie tussen de 'klantenzone' (eerste twee gordels in figuur 0-57) en de 'perimeter' voor de mobiliteitsstudie (figuur 3) is opvallend en in het dossier wordt niet verantwoord dat deze 'perimeter' groot genoeg is.



Figuur 4 Mobiliteitsstudie perimeter Vissim

Deze perimeter zoals boven afgebeeld is - vermoedelijk - gebruikt als contour voor de praktische ontsluiting on site, via een VISSIM studie. Deze is geenszins relevant om de mobiliteitsimpact op Vlaanderen te berekenen.

CONCLUSIE

We besluiten dat er een ernstige leemte in de kennis is, vermits de mobiliteitsimpact van het project op Vlaanderen niet in kaart werd gebracht.

HET ONTBREKEN VAN EEN PARKEERBELEID, PARKEERVOORZIENINGEN

Op een aantal cruciale vragen in verband met de parking en in het bijzonder het integraal parkeerbeleid voor NEO1 en de integrale Heizelsite vinden we geen eensluidend antwoord:

- Hoeveel wagens komen wanneer aan, en hoe zullen ze worden opgevangen op welke parkeerplaatsen? Zijn deze parkeerplaatsen beschikbaar? Hoe varieert de parkeervraag voor de integrale Heizelsite in verband met beurzen, tentoonstellingen, events en sportactiviteiten ?

Bij de beschrijving van het project (p 9.van het attest) lezen we dat er 3.700 parkeerplaatsen worden voorzien. Zoals onder toelichting rammen we dat de maximum aanvoer van voertuigen op uurbasis schommelt tussen de 5.000 en de 5.600 voertuigen, enkel voor shopping. Naar parkeerbeheer dient dit verder te worden uitgeklaard in functie van de gemiddelde verblijfsduur en het cumulatief parkeergebruik.

Een beschikbare parking van 3.700 voertuigen zal niet volstaan voor de totale verkeersgeneratie van het shoppinggedeelte van het project.

Verder wordt in deze studie uitgegaan van het feit dat de aanwezige parkeerruimte in de omgeving als oplossing kan dienen voor de parkeervraag.

- *Het totale aanbod omvat momenteel meer dan 15.000 plaatsen (zie volgende tabel). Het aanbod dat beschikbaar is voor het publiek in geval van grote evenementen in het Koning Boudewijnstadion of het Tentoonstellingspark (TPB) bedraagt 12.517 plaatsen (parkings A, B, C, E, TPB, M en T), waarvan bijna 80% op niveau van parking C gelegen in het Vlaamse Gewest. Deze parking van bijna 10.000 plaatsen is rechtstreeks verbonden met de Ring via uitrit 7a.*

Pagina 178 deel 3 van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest

De effectenstudie verwijst verder voor de parkeerproblematiek naar twee cruciale onderdelen namelijk:

- **Campus Ghelamco (Parking C.)** *Met betrekking tot parkeerplaatsen aanvullend op de meer dan 1000 plaatsen op het niveau van het multifunctionele complex, is de parking onder de Campus, met een capaciteit van 10.000 plaatsen, bedoeld voor het functioneren van de site (met name tijdens grote evenementen), maar blijft ook ter beschikking voor activiteiten en evenementen die op het Heizelplateau worden georganiseerd. Ten slotte is deze ook bedoeld om als P&R te dienen, aangezien er bepaalde openbare vervoerslijnen aan de site stoppen.*

Pagina 75 deel 1 van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest.

Opmerking hierbij, is dat het project Ghelamco Campus heden niet is vergund. Het was evenmin vergund was ten tijde van de opmaak van het attest. Ongeacht deze vergunningskwestie, blijft het onduidelijk zowel fysiek als organisatorisch hoe de indieners van het project deze parking C /Parking Campus willen benutten.

- **Parking Esplanade (1.500) P+R** *Het project is onderdeel van het regionale beleid om de verkeersdruk te verminderen, met name in het kader van de ontwikkeling van "ontradingsparkings". Het betreft het creëren van openbare parkeerplaatsen die gebruikers kunnen gebruiken om zich naar het centrum van Brussel te begeven. Deze parkings die rechtstreeks met het openbaar vervoer zijn verbonden, bieden een alternatief voor de auto en verminderen de druk en overlast van het autoverkeer in de stad.*

Pagina 64 deel 1 van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest. Toen nog 1.500 plaatsen ipv de huidige 1750.

Wat bovenstaande elementen betreft wordt opgemerkt dat parking Esplanade als een P+R is voorzien, en ook zo in het rapport wordt beschreven. Hoe de functie van de P+R wordt gekoppeld aan de functie van parkingruimte voor NEO1 is niet duidelijk, vermits het om twee verschillende functies gaat.

De Vlaamse overheid heeft ondertussen op 12 oktober 2018 een gecoördineerd advies van de beleidsdomeinen Omgeving en MOW overgemaakt in verband met deze patking Esplanade: “De aanvraag voor stedenbouwkundig attest Esplanade bouw van de P+R transitparking Esplanade en herkwalificatie van de autosnelweg tot een grootstedelijke weg en parkeerruimte”. We hernemen de conclusie uit dit advies, dat volledige in de lijn ligt met onderhavige tekst:

- Een algemene parkeer- en mobiliteitsvisie op de Heizelvlakte ontbreekt momenteel. In het gebied rond de Heizel worden immers vele projecten los van elkaar uitgewerkt, alhoewel ze een belangrijke impact hebben op elkaar. Wij zijn ervan overtuigd dat een afgestemde visie tot betere projecten zou leiden.
- Wij menen dat er tot een intergemeentelijke (en intergewestelijke) visie op deze site moet gekomen worden, om zo de beschikbaarheid van de site en de leefbaarheid in de omgeving te kunnen verzekeren.

Ongeacht de beschikbaarheid en ontsluiting van de parking an sich, en de benutting van Esplanade/Parking C ontbreekt het aan een beleidsmatige planaanpak. Welk mobiliteitsbeleid / parkeerbeleid wordt benut om het autogebruik in goede banen te leiden, en de beoogde modal split te behalen? Wat is het prijsbeleid, interferentie met andere parkeerfuncties enz?

We onderkennen dat in het kader van de VISSIM studie (deel 3 van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest) van de een aantal hypothesen werden opgenomen in verband met het genereren van verkeer, inclusief parkingbehoeftes en hun verkeersgeneratie. Deze geven echter geen antwoord op de boven vermelde kwestie. Er wordt immers de indruk gewekt dat er geen parkeerprobleem/parkeerdruk is.

Dit moet m.a.w. verder verduidelijkt worden.

MOGELIJKE NEGATIEVE IMPACT OP OV VAN EN NAAR VLAAMSE RAND

De Houba De Strooperlaan is een hoofd-as voor 7 belangrijke buslijnen van De Lijn van en naar de ruime Vlaamse Rand. Ook in de toekomstplannen van De Lijn blijft dit een belangrijke as van kernnetlijnen. De kennisleemte met betrekking tot de mobiliteitsimpact in Vlaanderen, de mogelijke parkeerdruk op het openbaar domein, en de inplanting van twee in- en twee uitritten tot de voorziene parking van 3.700 plaatsen op de Houba De Strooperlaan, dreigen de doorstroming voor het openbaar vervoer van De Lijn op deze hoofd-as zeker bij piekmomenten ernstig te verstoren. Dit zou niet alleen de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer voor bestaande en toekomstige reizigers op deze kern-as verlagen, maar ook een negatieve impact hebben op de duurzaamheid van de modal split van het project.

Tot slot wordt er onvoldoende aandacht geschonken aan de mogelijke invloed op de projecten van het Brabantnet (Ringtrambus en A12-tram), terwijl de aspecten van het dossier hierop een impact kunnen hebben. Zo dreigt de nabijheid van de kruising van de verbindingsweg en de Keizerin Charlottelaan de doorstroming voor de Ringtrambus, met nabijgelegen eindhalte, te verstoren.

CONCLUSIE:

Gelet op de ligging van het project NEO, met mogelijk parkeerdruk op het openbaar domein van de aanpalende gemeenten Grimbergen en Wemmel; gelet op het feit dat parking C

gelegen is op Vlaams grondgebied; gelet op de mogelijke impact van dit parkeerbeleid op RO en de overige (snel)wegen op Vlaams grondgebied; vormt het ontbreken van dit parkeerbeleid een ernstige leemte in de kennis, met een mogelijke sterke impact op de mobiliteit binnen de Vlaamse Overheid.

We begrijpen ten slotte dat enkel NEO1 het voorwerp van deze studie vormt, maar een integrale mobiliteits- en parkeerbenadering van de Heizel site lijkt ons voor al de betrokken partijen wenselijk.

MODAL SPLIT : LAAG AANDEEL AUTO

Een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde om de verkeersgeneratie te berekenen bestaat erin om de modal split te bepalen en zo goed mogelijk in te schatten. We beperken ons hier tot het aspect “shopping”.

Er wordt vastgesteld vast dat de benutte aandelen voor “auto” niet beantwoordt aan de gangbare Vlaamse normen voor een dergelijke locatie, namelijk een snelweglocatie aan de stadsrand. We verwijzen o.a. naar pagina 191 deel 3, figuur 4, van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest.

	Habitants	Visites annuels		Part modale voiture	Part modale TP	Part modale vélo	Part modale marche à pied
Population bruxelloise < 3 km	133.500	7.680.000	992.206	22%	7%	4%	67%
Population bruxelloise > 3 km	1.066.500		2.311.432	51%	45%	2%	2%
Population flamande/wallonne < 30 min.	1.900.000		4.376.361	60%	39%	2%	0%
Population flamande/wallonne > 30 min.	4.800.000	1.900.000	1.900.000	60%	40%	2%	0%
Total / moyenne	7.900.000	9.580.000	9.580.000	54%	37%	2,2%	7,4%

Tabel 0-16: Schatting van de modale aandelen voor verplaatsingen die verband houden met het winkelcentrum (bron: Waarnemingsrapporten mobiliteit Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

Figuur 5 Modal split NEO 1

Zoals eerder gemeld worden de aannames voor oppervlaktes en de opgegeven attracties an sich gevolgd.

De gehanteerde modal split cijfers geven een laag aandeel auto, en stemmen niet geheel overeen met de cijfers zoals onder meer benut binnen OVG, kengetallenboek en andere relevante indicatoren. Derhalve zal de verkeerssimulatie een onderschatting van de vervoersstromen voor auto geven. Hieronder geven we enkele vergelijkingspunten uit recente studies om deze stelling te staven.

- Uit het rapport “winkelcentra en de vervoerswijze van hun bezoekers, de invloed van de bestemming” 2014 Departement Ruimte Vlaanderen, leren we dat bijvoorbeeld Wijnegem Shopping een auto-aandeel heeft van 85 % en 10% OV. Westland

(Brussel) genereert 78% auto en 10% OV. (Beide shopping gelegen aan de periferie van een grote stad.)

- De gehanteerde kencijfers voor het project U-place, gingen voor shopping uit van een modal split auto van ongeveer 70-80 %, maar hierbij werd expliciet rekening gehouden met een nieuw treinstation 'Machelen-Kerklaan'.
- Uit het OVG halen we voor de rand van Brussel eerder kencijfers voor shopping 71% autobestuurder en 3% passagier, of 74 % auto in totaal.
 - We lezen verder in het rapport dat wordt opgemerkt dat de modal split auto op een zaterdag hoger ligt dan de 54%, en aansluit op de door ons aangegeven 75%. Hoe dit spoort met de globale berekeningen is ons niet duidelijk.

Er wordt geconcludeerd dat een modal split auto van 75 % voor dit shoppingcomplex relevant is.

Een voorzichtige en algemene raming op basis van de aangereikte kencijfers voor de handelszaken geeft volgende streefgetallen:

	dag	modal split auto	bezoekers auto	bezoekers/voertuig	aantal voertuigen	Aandeel per uur max	Voertuig en per uur / max
aantal klanten weekend	60000	75	45000	1,6	28125	20%	5625
aantal klanten weekdag	40000	75	30000	1,2	25000	20%	5000

Bron:

Aantal klanten per dag: dossier NEO1
Modal Split: kengetallen Vlaanderen MOW, OVG
Bezoekers per voertuig: kengetallen Vlaanderen MOW
Uurverdeling: Methodiek MER in Vlaanderen (Worst Case)

Er wordt op het piek uur een verkeersgeneratie geraamd van 5625 voertuigen. We vinden in het dossier nergens dergelijke verkeersvolumes terug.

CONCLUSIE

De gebruikte kencijfers voor shopping zijn een onderschatting van de verkeersstromen en de daaraan gerelateerde parkeerdruk.

Deze shopping-cijfers vormen de kern van de mobiliteitsdruk van dit project. Het onderschatten van dit aandeel van de verkeersgeneratie betekent dat de impact van het hele project werd onderschat.

We maken hierbij nog abstractie van de integrale verkeers- en parkeerdruk die ons inzien verder dient bekeken te worden.

ONTSLUITING VAN DE SITE VIA ONEIGENLIJK GEBRUIK VAN DE VERBINDINGSWEG

In de mobiliteitsstudie VISSIM zoals opgenomen in het attest, wordt de verbindingsweg becijferd als een 2 x 2 auto.



Figuur 6 Verbindingsweg stippellijn = Gewestgrens

De verbindingsweg takt in het model aan met de parallelle weg aan de R0, die als toegang tot de Heizel is bewegwijzerd (afrit 7a), zodat afrit 8 'Wemmel' en de Houba de Strooperlaan niet worden belast.

Binnen de huidige verkeersstructuur van de R0 en de knopen 8 en 7a is deze vertakking niet voorzien. Bovendien wordt er in de berekeningen van het scenario "korte termijn 1" uitgegaan van het feit dat de verbindingsweg als 2x2 ter beschikking staat voor de ontsluiting, dit terwijl er voor autoverkeer in de toegekende vergunning voor de weg slechts een 2x1 voor autoverkeer is voorzien. De andere rijstroken zijn voor shuttles en logistiek verkeer voor de Heizelpaleizen.

Los van de verkeerskundige keuzes, is "de verbinding tussen de R0 en de geplande rotonde aan het einde van de verbindingsweg tussen parking C en de Heizel" niet voorzien. Het is niet duidelijk waarop onderstaande stelling in verband met deze aansluiting is gebaseerd.

"In het noorden gebeurt de verbinding met de Ring via een rotonde waarop weinig verkeer de doorstroming tussen Europea en de Ring kan verstoren (met uitzondering van evenementen waarvoor Parking C wordt gebruikt); "

p.257 deel 3

Deze verbindingsweg, aangevraagd door Brussels Expo, werd op 18 juli 2017 vergund onder voorwaarden door de gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar, voor wat betreft het gedeelte op Vlaams grondgebied. De omschrijving van de aanvraag luidt: "Aanleggen van een verbindingsweg vanaf de Romeinse Steenweg naar parking C van het Heizelcomplex. Bouwen van een tunnel onder de Romeinse Steenweg naar parking C als verbinding-infrastructuur van de nieuwe weg tussen de Keizerin Charlottelaan en parking C."

Deze vergunning werd intussen aangevochten bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Een verzoekschrift tot nietigverklaring van de stedenbouwkundige vergunning van 18 juli

2017 werd op 11 september 2017 door de Raad ontvangen. Aangezien de beroepsprocedure hangende is, is het eindresultaat heden nog niet gekend.

Uit de stedenbouwkundige vergunning blijkt duidelijk dat de aanvraag tot doel heeft een weg te realiseren als verbinding tussen parking C en de Heizelpaleizen voornamelijk in functie van het logistieke verkeer van en naar de Heizelpaleizen en om bezoekers via een shuttledienst op hun bestemming te krijgen. De verbindingsweg mondt ter hoogte van parking C uit in een rotonde dat als keerpunt zal functioneren. Deze weg heeft dus geenszins de bedoeling om te functioneren als een 2 x 2 weg naar de RO.

Op pagina 1 “Beschrijving van de omgeving en de aanvraag” is o.a. te lezen:

“Het traject van de nieuwe ontsluitingsweg loopt van de bestaande Parking C tot onder de Romeinsesteenweg. Vanop Parking C is de nieuwe weginfrastructuur bereikbaar via een rotonde met 5 aantakkingen op de bestaande ontsluitingswegen van de Parking C. Als parking C gesloten is, zullen deze 5 aantakkingen via een systeem van slagbomen worden afgesloten. Hierdoor zal de rotonde functioneren als een keerpunt op het einde van de verbindingsweg op parking C.”

“De weg heeft een totale breedte van 16.40 m. en het profiel is opgebouwd uit 2 x 2 rijstroken. Hiervan is één rijstrook in elke richting gereserveerd voor logistiek verkeer en shuttles van Brussels Expo en één rijstrook in elke richting voor personenwagens”

“Voor het autoverkeer zal de nieuwe ontsluitingsweg de automobilisten die de RO via afrit 7A verlaten meteen op Parking C brengen. Vanaf de parking bereiken de bezoekers dan via de shuttledienst op de nieuwe verbindingsweg de voorkant van de paleizen of via de nieuwe oversteek op de Romeinsesteenweg en het nieuwe Verregat-park te voet of per fiets. Automobilisten kunnen ook via de verbindingsweg verder door naar de parkings zonder het lokale en residentiële wegennet te moeten belasten.”

“Het logistieke verkeer transiteert via Parking C en wordt aldaar via de nieuwe verbindingsweg onder de Romeinsesteenweg door (en dus totaal onafhankelijk van het bestaande lokale wegennet) naar de voorkant van de paleizen en de toegangspoort geloodst.

Met de aanleg van dit project wenst Brussels Expo immers de toegankelijkheid van de Heizelpaleizen te optimaliseren, zowel voor logistieke bewegingen als voor het publiek. Tevens zal de realisatie van deze verbindingsweg kunnen leiden tot een optimalisatie van het gebruik van parking C en het beperken van de mobiliteitsdruk op de omliggende wegen en kruispunten die wordt veroorzaakt door de evenementen.”

Uit deze vergunning blijkt ook dat het gedeelte van de verbindingsweg op Vlaams grondgebied een privaat karakter heeft. Dit wordt verduidelijkt op pagina 16 van de stedenbouwkundige vergunning onder het item “Gemeenteraadsbeslissing inzake “Zaak Der Wegen””.

“De bouwheer vraagt uitdrukkelijk de weg te beschouwen als een private weg en dus niet als een openbare weg. De gemeente Grimbergen verklaart zich akkoord met dit standpunt in haar schrijven van 23 juni 2017; in dit aangetekend schrijven wordt de gemeenteraadsbeslissing van 21 november 2016 in herinnering gebracht waarbij de gemeenteraad gevraagd wordt principieel in te stemmen met de vestiging van een

opstalrecht op de ondergrond van het deel van de eigendom van de gemeente Grimbergen van de Romeinsesteenweg ten voordele van de vzw Tentoonstellingspark van Brussel, met maatschappelijke zetel te 1020 Brussel, Belgiëplein 1 en waarbij onder de voorwaarden wordt aangehaald: “deze last heeft niet tot gevolg dat de ondertunneling het statuut van openbare weg krijgt in de zin van “het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, het Politierglement van de gemeente Grimbergen”. De tunnel blijft met andere woorden voor de duurtijd eigendom van de vzw Tentoonstellingspark. Het gevolg hiervan is dat er geen gemeenteraads-beslissing dient genomen te worden inzake het openbaar domein of de “zaak der wegen”. Het voorliggende project heeft betrekking zowel op het grondgebied van het Vlaams Gewest als dat van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, respectievelijk op grondgebied van de gemeente Grimbergen en de Stad Brussel. Het project situeert zich aldus over de gewestgrens heen. Deze grens bevindt zich in het midden van de Romeinsesteenweg. Het projectdeel op het grondgebied van de gemeente Grimbergen is een functionele en vormelijke verderzetting van het project op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (waar een stedenbouwkundige vergunning reeds werd afgeleverd). Maatvoering, materiaalkeuze, verlichting, beplanting, etc. kennen een continuïteit over de gewestgrens heen. Door middel van de bouw van een rotonde op Parking C sluit het project aan op de bestaande interne infrastructuur van Parking C en de R0. De toegangscontrole die zich momenteel ten westen van de geplande rotonde bevindt zal worden verplaatst naar de oostelijke zijde van de rotonde dusdanig dat het eindpunt (rotonde) van het project zich buiten de interne organisatie van Parking C bevindt. De nieuwe weg zal op het grondgebied van de stad Brussel deel uitmaken van het wijknet zoals beschreven in artikel 26 van de bijzondere voorschriften van het GBP (“Gewest- Bestemmings-Plan” Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Na realisatie zal het beheer van de weg op het grondgebied van de stad Brussel worden overgedragen aan de stad. Dit betekent dat de nieuwe weg als openbare weg zal functioneren aan zijde BHG. Maar aan Vlaamse zijde dient de weg beschouwd te worden als een “private weg”. Vanuit de bouwheer wordt benadrukt dat het beheer in van de weg aan de Vlaamse zijde in private handen blijft, dat de toegang ook uitdrukkelijk als privé wordt aangeduid en dat hiervoor de nodige signalisatie wordt aangebracht. Zijde BHG werd, rekening houdend met de reglementeringen en wetgevingen hieromtrent, er uiteindelijk voor gekozen dat er een dynamische verkeersinfo geplaatst wordt met digitale informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op parking C en ook of de toegang toegelaten is, waarvan de beslissing uiteindelijk bij de privé-initiatiefnemer ligt.”

In de voorliggende aanvraag stedenbouwkundige en milieuvergunning wordt expliciet vermeld en (pagina 3 Nota 1.1 mobiliteit) dat “de verbindingsweg een hoofdtoegang tot het Heizelplateau wordt, en in een eerste periode tot de onderdelen van het EUROPEA project, met een effectieve aansluiting op de Ring (idem pagina 4).

We lezen verder op pagina 4 dat er comptabiliteit van de soorten verkeer op de verbindingsweg is. We vinden deze stelling geenszins onderbouwd, en dit ongeacht de relevante vergunningskwesties.

CONCLUSIE

Het is met in acht name van boven vermelde elementen niet relevant, noch juridisch correct om de verbindingsweg als een rechtstreekse aansluiting op de R0 te benutten.

RECHTSTREEKSE TOEGANG VIA A12 VANAF R0

Binnen dit dossier wordt meermaals vermeld dat P+R-parking 'Esplanade' wordt aangelegd samen met de downgrading van de A12 tot stadsboulevard. Dit is voor zover ons bekend ook de geplande weginrichting zoals op genomen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Zowel op pagina 98 van deel één van de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest, als in de eindconclusies voor de ontsluiting, op pagina 317 en volgende (deel 3) van diezelfde aanvraag, wordt voorgesteld om de A12 als (bijkomende?) rechtstreekse ontsluiting te benutten.



Figuur 0-47: Illustratie van het alternatief A12 (bron: aanvrager)

Figuur 7 A 12 als ontsluiting voor NEO

De simulaties geven aan dat deze ontsluiting nodig zou zijn, en dat desondanks een aantal knelpunten niet opgelost geraken, o.a. Houba De Strooperlaan en deel van de R0 thv complex 8!, het knooppunt R0 x A12 wordt minder belast, maar “de situatie is niet ideaal”.

Het benutten of voorstellen van deze oplossing moet derhalve passen binnen het vergunningsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt hierbij geen uitspraak gedaan over het al dan niet zinvol zijn van deze oplossing op zich.

In de huidige aanvraag stedenbouwkundige vergunning wordt in nota1.1. mobiliteit geconcludeerd dat de aanvrager afstand doet van de variant A12.

Dit baart ons ernstige zorgen vermits in voorliggend dossier attest door de indiener terecht werd geconcludeerd dat deze ontsluiting noodzakelijk was.

CONCLUSIE

In elk geval dient het bestemmingsaspect te worden uitgeklaard, alvorens dit mee te nemen als een vorm van beslist beleid, of een simulatieonderdeel. Momenteel is m.a.w. niet duidelijk in hoeverre dit een gedragen en (technisch, juridisch en financieel) haalbaar alternatief is.

ONTBREKEN VAN EEN DEGELIJKE ONTSLUITINGSOPLOSSING VOOR AUTOVERKEER

Dit dossier (en het dossier ikv de aanvraag voor het stedenbouwkundig attest) stelt een ontsluiting via de verbindingsweg voor gekoppeld aan het scenario van de A12 als effectieve toegangsweg.

- De eerste oplossing “Verbindingsweg” is voor Vlaanderen niet vergunbaar als 2x2 ontsluitingsweg, en niet wenselijk. Dit ongeacht de verkeerstechnische bezwaren en moeilijkheden.
- De tweede oplossing namelijk de A12 is heden in de stedenbouwkundige en milieuevergunning niet meer opgenomen wat tegenstrijdig met de oorspronkelijke verkeersanalyses.

CONCLUSIE

We stellen vast dat het binnen dit dossier ontbreekt aan een degelijke auto-ontsluitingsalternatief voor deze site.

ONTBREKEN VAN EEN DEGELIJKE HUIDIGE LUCHTKWALITEITSBEOORDELING IN DE OMGEVING VAN HET TE ONTWIKKELEN PROJECT

In de effectenstudie Project ‘NEO1 EUROPEA’ (niet technische samenvatting) (p130) wordt de huidige luchtkwaliteit voor de omgeving van het project als ‘gemiddeld’ beoordeeld aan de hand van meetgegevens van het meetstation 41MEU gelegen in Neder-Over-Heembeek (stedelijk, aan een school, Meiboomstraat) en de BelATMO index.

Het verkeersmeetstation Voorhaven 41N043 dat op een vergelijkbare afstand (+/- 4 km) ligt wordt niet in de studie vermeld. In 2016 wordt de luchtkwaliteitsnorm van stikstofdioxide op dit ‘verkeersgericht’ meetstation overschreden.

De meetgegevens van het meetstation 41MEU en de BelATMO -index zijn niet representatief om de huidige luchtkwaliteit in de omgeving (inclusief toegangswegen) van het project ‘NEO 1 EUROPEA’ te beoordelen. Zowel in Vlaanderen als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de norm van stikstofdioxide in omgeving van verkeersintensieve wegen en streetcanyons nog overschreden (zie website IRCEL: <http://www.vmm.be/data/stikstofdioxide-no2-jaargemiddelde>).

CONCLUSIE

De luchtkwaliteit in de omgeving van het project wordt niet correct beoordeeld.

Bijkomend is er een ernstige leemte in de kennis vermits de beoordeling van huidige luchtkwaliteit zich beperkt tot het projectgebied en het grensoverschrijdend effect op Vlaanderen niet in kaart werd gebracht (zie ook discipline mobiliteit).

REMEDIERING & AANBEVELING

Aan de hand van luchtkwaliteitsmodellering dient de luchtkwaliteit in een grensoverschrijdend studiegebied, waarbij ook de impact ten gevolge van verkeersafwikkeling (incl. R0) naar het project, voor de verkeersgerelateerde luchtpolluenten (stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀-P_{2.5} en eventueel ook elementaire koolstof (EC)) beoordeeld en getoetst te worden aan de Europese luchtkwaliteitsnormen. Bij de luchtkwaliteitsmodellering en -beoordeling dient ook de negatieve impact van streetcanyoneffect (cfr. wegen in omgeving van half en gesloten bebouwing) en spitsverbreding op de ring geduid te worden.

DE LUCHTKWALITEITSIMPACT VLAANDEREN WORDT NIET IN KAART GEBRACHT

In de effectenstudie 'Project NEO 1 EUROPEA' (niet technische samenvatting)(p134) wordt in de paragraaf 'diffuse uitstoot door autoverkeer' een stijging van de verontreiniging van (NO_x, CO, COV (vluchtige organische stoffen?) en PM₁₀) ingeschat nabij de belangrijkste toegangswegen van het project en een verdubbeling van de atmosferische uitstoot op de twee belangrijkste lanen Houba de Strooperlaan en de Keizerin Charlottelaan.

CONCLUSIE

De grootte van de impact naar luchtkwaliteit in de omgeving (woonwijken langs toegangswegen en het project) ten gevolge van extra verkeersgeneratie en een inschatting naar bijkomende overschrijding van luchtkwaliteitsnormen worden niet beschreven in het effectenstudierapport.

De impact van het project naar luchtkwaliteit wordt onvoldoende en onvolledig beoordeeld in voorliggende studierapport.

Tevens dient de impact naar luchtkwaliteit in kaart gebracht te worden met een hogere modal shift conform voorliggende advies: Modal split auto van 75 % (zie hierboven).

REMEDIERING & AANBEVELING

De impact van het project dient via luchtkwaliteitsmodellering voor het studiegebied (incl. waar mobiliteitseffecten optreden) en met een modale shift voor auto (75%) beoordeeld te worden. Methodologieën en rekenmodellen voor luchtkwaliteit zijn beschikbaar.

ONTBREKEN VAN ONDERZOEK NAAR MILDERENDE MAATREGELEN EN IMPACTBEPALING VAN MILDERENDE MAATREGELEN

In de effectenstudie 'Project NEO 1 EUROPEA' (niet technische samenvatting)(p134) wordt in het hoofdstuk 10.5 de variatie-elementen: verschillende evolutiescenario's van het project, alternatieven en varianten via een experten-judgement beoordeeld.

Inzake luchtkwaliteit wordt gesteld dat:

- In het evolutiescenario 'korte termijn 1' de luchtuitstoot gevoelig zal stijgen in de woonzones ten noorden (Magnolialaan) en de bijkomende uitstoot niet te verwaarlozen is. Het is verkiesbaar te vermijden dat de belangrijkste toegangswegen tot het project via woonzones wordt voorzien.
- In het evolutiescenario 'lange termijn' bij het uitvoeren van NEO2 zal het verkeer toenemen in de straten nabij het project. Essentieel is hierbij dat er rekening wordt gehouden gelieerd aan de aanpassing van het verkeer in een min of meer uitgebreide zone rondom het project.
- In het alternatief dat toelaat te voldoen aan de voorschriften van het GBP de belangrijkste impact voor luchtkwaliteit is het bijna volledig weglaten van de parkings. Bij dit alternatief zal de luchtkwaliteit dezelfde zijn als die waarneembaar in de huidige situatie.
- In alternatief 'verbinding met A12' er extra uitstoot is naar de atmosfeer (cfr. Scenario korte termijn 1) en dat langs de Dikkelindelaan de uitstoot sterk zal vermeerderen. Dit alternatief voorziet in het verplaatsen van één van de hoofdtoegangen naar het project en het creëren van een nieuwe uitrit die direct aansluit op A12.

CONCLUSIE

Het is onduidelijk welke variatie-elementen als milderende maatregel voor luchtkwaliteit zullen geïmplementeerd worden bij de uitvoering van het project en in welke mate er geredieerd zal worden voor de negatieve impact naar luchtkwaliteit.

REMEDIERING & AANBEVELING

De milderende maatregelen dienen in de effectenstudie ten gronde onderzocht worden en gerapporteerd worden. De impact van de voornaamste milderende maatregelen dienen kwantitatief doorgerekend te worden naar de impact naar de luchtkwaliteit.

ONTBREKEN VAN MILDERENDE MAATREGELEN LUCHTQUALITEIT TEN GEVOLGE VAN EXTRA MOBILITEIT

In de effectenstudie 'Project NEO 1 EUROPEA' (niet technische samenvatting) (p177) worden geen aanbevelingen geformuleerd om de negatieve effecten ten gevolge van bijkomende verkeersgeneratie ten gevolge van het project te milderen. De aanbevelingen naar luchtkwaliteit beperken zich tot maatregelen naar installaties op het terrein en de werf zelf.

CONCLUSIE

Er worden geen concrete en gestructureerde milderende maatregelen voorgesteld om de negatieve impact naar de omgeving ten gevolge van mobiliteitsgeneratie van het project te milderen.

REMEDIERING & AANBEVELING

Een lijst van milderende maatregelen opstellen om negatieve impact naar luchtkwaliteit naar de omgeving (incl. Vlaanderen) ten gevolge van de mobiliteitseffecten te milderen. Daarbij dient ook de haalbaarheid naar uitvoering en de vertaalslag in vergunningen en voorschriften geduid te worden.

EINDCONCLUSIE LUCHT

Het voorliggend project 'NEO1 EUROPEA', gesitueerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wordt gekenmerkt door een sterke verkeersdruk en een slechte luchtkwaliteit. Het projectgebied heeft onmiskenbaar een grensoverschrijdende impact op Vlaanderen.

Het project veroorzaakt een belangrijk negatief verkeerseffect ter hoogte van de omgeving van op- en afrittencomplex R0 ten gevolge van afwikkeling van het bijkomend verkeer.

Bij realisatie van het project treedt ten gevolge van deze extra verkeersgeneratie bij de voorziene afwikkeling ook een belangrijke negatieve impact op met betrekking tot de luchtkwaliteit in de onmiddellijke omgeving van drukke wegen en straten zoals R0, ten NO van het projectgebied (vlakbij het afritcomplex) en ter hoogte van de aansluiting van het op/afrittencomplex met de Romeinse Steenweg. Aanvullend wordt ook een negatieve impact ingeschat in enkele streetcanyons zoals Houba de Strooperlaan. Deze negatieve impact heeft betrekking op NO₂ concentraties (en ook op UFP/EC/roet) ten gevolge van extra verkeeremissies (o.a. PM en NO_x en NO₂).

De impact van het project naar mobiliteit en luchtkwaliteit in het effectenrapport wordt niet grensoverschrijdend voor Vlaanderen in kaart gebracht.

Na het onderzoek van de verschillende hinder en risico-aspecten verbonden aan de aangevraagde inrichting zoals onderzocht in het effectenrapport, blijkt dat voorliggend project een belangrijke negatieve impact naar luchtkwaliteit (NO₂) met zich meebrengt ten gevolge van de impact van het verkeer.

De noodzakelijke geachte maatregelen om deze aanzienlijk negatieve impact te milderen worden niet ten gronde meegenomen in onderhavige aanvraag. Zodoende wordt deze aanzienlijk negatieve impact op de luchtkwaliteit onvoldoende geredimeerd.

Op basis van alle elementen in het aanvraagdossier zijn er onvoldoende garanties en motieven opgenomen en zal het project in zijn huidige vorm belangrijke effecten op de luchtkwaliteit zal genereren.

ALGEMENE EINDCONCLUSIE

Om bovenvermelde redenen brengt Vlaanderen een **ongunstig advies** uit met betrekking tot dit dossier daar de negatieve impact ervan op Vlaams grondgebied groot is voor de aspecten mobiliteit en leefomgeving.

Wij vragen met aandrang een aangepast dossier, waarin de impact op de omgeving correct en voldoende ruim wordt bekeken.

Bijkomend dringen wij ook aan op een overleg over dit dossier.