

# Opmerkingen stadsbeweging BRAL op de kennisgeving van het project-MER voor het Eurostadium Brussels

Dit document volgt de nummering van de kennisgeving van het Project-MER voor het Eurostadium Brussels.

## 5. Administratieve, ruimtelijke, juridische en beleidsmatige situering

### 5.3 juridische en beleidsmatige situering

- Het project-MER dient in detail te na te gaan of de visie zoals opgenomen in het GRUP VSGB gevolgd werd;
- Het MER moet nagaan of het project de voorwaarden opgelegd door het GRUP VSGB respecteert (VSGB: kantooractiviteiten max: 20.000m<sup>2</sup> en recreatie-activiteiten max: 50.000m<sup>2</sup>) en wat er moet gebeuren als dit niet het geval is. Hierbij moet er duidelijkheid komen over de oppervlakte van het eigenlijke voetbaldeel van het multifunctioneel complex;
- De kennisgevingnota neemt het *'Samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse, Waalse en Brusselse Gewest betreffende de uitwisseling van informatie over projecten met gewest overschrijdende milieueffecten'* mee in de juridische en beleidsmatige situering. Terecht. We vragen echter artikel 5 te expliciteren.

Dit stelt: *"Het staat de regering van het Gewest waar effecten zich kunnen voordoen ook vrij om op basis van de informatie die haar krachtens artikel 4 wordt meegedeeld zelf op haar eigen grondgebied een openbaar onderzoek te organiseren en de resultaten van dit onderzoek, binnen de termijn van het openbaar onderzoek georganiseerd door het Gewest waar het project is gepland, aan de regering van dit laatste Gewest mee te delen."*

We betreuren dat er geen kennisgeving van het project-MER was in Brussel terwijl het samenwerkingsakkoord expliciet deze mogelijkheid naar voor schuift. Het expliciteren van artikel 5 brengt deze mogelijkheid in herinnering en vergroot de kans dat de eigenlijke milieuvergunning ook in Brussel een openbaar onderzoek zal krijgen.

## 6. Projectbeschrijving

### 6.3 Ontwerp

#### 6.3.3 Innovatiecampus

- Een duidelijkere beschrijving van de invulling en planning van de innovatiecampus is noodzakelijk. Hoe kunnen effectenstudies correct uitgevoerd worden zonder te weten wat de uiteindelijke bestemming van dit gebouw zal zijn? De activiteiten die in de campus plaatsvinden kunnen op zich milieueffecten genereren en zullen ook verplaatsingen genereren. Om de impact daarvan te kunnen onderzoeken in de studies, moet dit bij voorbaat uitgeklaard worden.

## 7. Interferentie met andere plannen

### 7.1 Optimalisatie noordelijk deel R0

- Gelieve een scenario te onderzoeken waarin de Ring R0 verbreed is, maar kilometerheffing nog niet is geïmplementeerd, waardoor er een verminderde doorstroming t.o.v. referentiesituatie is. Het besliste beleid in Vlaanderen beperkt zich immers tot het uitbreiden van de infrastructuur, er is geen enkele beslissing genomen over de invoering van kilometerheffing voor lichte voertuigen. Gezien het lange tijdsbestek dat nodig is om zo'n kilometerheffing in te voeren, kan dit onmogelijk klaar zijn in 2020, zelfs als men uitgaat van een uitbreiding op het in opbouw zijnde systeem voor vrachtwagens.
- Gelieve een scenario te onderzoeken waarin de verbreding van de R0 nog niet gebeurd is. Op basis van de huidige stand van zaken is de kans klein dat deze werken gerealiseerd kunnen worden voor de onderzochte tijdshorizon, te weten 2020. Dit lijkt dus de meest waarschijnlijke situatie bij de opstart van de exploitatie.
- Gelieve een scenario te onderzoeken waarin er rekening gehouden wordt met het cumulatieve effect van de shoppingprojecten Neo, Uplace en Docks op de doorstroming op de R0.

### 7.2 METRO

#### **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  
IBAN BE62 0012 1549 3761

- Het is niet helemaal duidelijk of er wordt uitgegaan van een verlenging van de metro of dit gewoon wordt opgenomen als optie. Gelieve zeker een scenario te onderzoeken waar er op middellange termijn nog geen verlenging van de metro is tot aan parking C. Het is immers weinig waarschijnlijk dat zo'n verlenging voor 2030 gerealiseerd kan worden. Ook het scenario mét snelle metro-ontsluiting van parking C dient grondig onderzocht te worden. Zelfs zonder stadion zou deze verlenging een goede zaak zijn.

## 9. Alternatieven

### 9.3 Locatiealternatieven

- Gelieve de **renovatie van het Koning Boudewijnstadion als volwaardige optie** te onderzoeken in deze MER-studie en te vergelijken met het bestudeerde alternatief (nieuwbouw op parking C). Daarbij kan men rekening houden een sub-optie waarbij de atletiekpiste behouden wordt, samen met uitschuifbare tribunes.
  - Dit is een essentieel onderdeel van deze MER. De basisdoelstelling van een MER is om alternatieven te onderzoeken en dit is een alternatief dat onderzocht moet worden. Een architectenbureau (Goedefroo + Goedefroo) met ervaring in deze sector stelt dat het mogelijk is om het Koning Boudewijnstadion te renoveren, met een kostprijs, een tijdsbeslag en een milieu-impact die ver beneden die van het bestudeerde project liggen. Bovendien is de ontsluiting met openbaar vervoer stukken beter voor het Koning Boudewijnstadion, wat ook van belang is voor de milieueffecten.
- De situering van het Eurostadion op **Schaarbeek Vorming** moet ernstig onderzocht worden. Deze optie werd reeds uitgebreid onderzocht tijdens de opmaak van het richtschema voor deze zone en het bleek dat het gebied over een optimale locatie beschikt. De kennisgevingsnota zegt dat ze niet ontsloten is door een tram of metro maar vergeet wel te zeggen dat er een (GEN-)station is dat nog veel beter in staat zal zijn de mensenstroom in goede banen te leiden en het autogebruik sterk terug te dringen. Daarnaast was er ook het plan om tram 3 te verlengen zodat die langs het stadion zou lopen. En er kunnen boten aanmeren in de buurt. Qua mobiliteit steekt Schaarbeek Vorming dan ook met kop en schouders boven Parking C. Daarenboven zou de verbrandingsoven via warmterecuperatie kunnen instaan voor het energieverbruik.

### 9.4 Inrichtingsalternatieven

#### **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  
IBAN BE62 0012 1549 3761

- Gelieve, in het kader van een scenario waarin maximale inspanningen gedaan worden om de mobiliteitsimpact te beheersen, rekening te houden met een inrichtingsalternatief met minder parkeercapaciteit dan 10.000 plaatsen. Er zijn voldoende recent gebouwde stadions bekend met een beperkt aantal parkeerplaatsen die goed functioneren.

#### 9.5 Uitvoeringsalternatieven

- Gelieve een geloofwaardig scenario uit te werken dat rekening houdt met een serieuze vertraging voor het project. Rekening houdend met de vele stappen die nog gezet moeten worden (vergunningsaanvraag, bezwaarschrift, beroepsprocedure, ...), is het waarschijnlijk dat de in de kennisgeving voorziene timing niet zal gevolgd worden.

#### 9.6 Ontsluitingsalternatieven

- Gelieve minstens 1 ontsluitingsalternatief uit te werken met “uitstekende mobiliteit”. Dat wil zeggen een scenario waarin maar een klein aandeel van de bezoekers met de auto komt. Belangrijke elementen daarbij kunnen zijn: inzetten op collectief vervoer (autocars), openbaar vervoer, carpoolen en actieve mobiliteit. Dit kan onder meer gestimuleerd worden door lagere ticketprijzen en andere voordelen (vlottere en snellere toegankelijkheid, puntensysteem, etc.)
- De verkeersafwikkeling moet gesimuleerd worden met een dynamisch verkeersmodel om realistische inschatting te krijgen van verkeersafwikkeling (niet alleen theoretische modellen). Dit is de enige manier om in te schatten hoe het verkeer zich in de realiteit zal gedragen in een gegeven situatie. In statische verkeersmodellen of in theoretische modellen (zoals voorzien in deze MER-kennisgeving) blijven essentiële file-vormende fenomenen buiten beeld (zoals “opstapelen” verkeer aan een kruising, terugslageffecten, enz.)
- Gelieve te onderzoeken of het genoemde model met afrit, oprit en terug afrit binnen de 500 meter wel de meest realistische en veilige optie is (p. 94 e.v.).

#### 9.7 Exploitatiealternatieven

- Het is noodzakelijk om minstens één scenario te bestuderen met een sterke interactie: bijvoorbeeld op een zondagwedstrijd van RSCA om 14u30 en einde grote beurs om 18u.
- Merk op: dit document bevestigt dat er niet gespeeld kan worden tijdens grote beursevenementen, zoals Batibouw en Autosalon. Is dit realistisch? Zullen RSCA en de Koninklijke Voetbalbond afspraken kunnen maken met om te vermijden dat er

matches worden ingepland rond die data? Beide beurzen vallen in vol voetbalseizoen.

## 10. Scope / studiezone

### 10.2 Effecten

#### 10.2.1 Voorbereidende werken

##### 10.2.1.3 Verkeer

- Gelieve de vrachtwagentrafiek tijdens de werken meer gedetailleerd in kaart te brengen (grondverzet van ongeveer 1.200.000 m<sup>3</sup>, werfverkeer, aanleveren grondstoffen en bouwmaterialen...). Hoeveel bewegingen gedurende hoeveel maanden? Welk trajecten zullen gevolgd worden? Gevolgen voor de overbelasting van de Ring 0 indien de bouwfase niet zo optimaal verdeeld kan worden in de tijd zoals voorzien op papier (zie de vraag onder 9.3 om rekening te houden met een serieuze vertraging ten opzichte van de "ideale planning op papier")?
- De mogelijkheden voor grondverzet via het kanaal dienen geconcretiseerd te worden. Hoeveel grond verwacht men via het kanaal te kunnen transporteren? Wat zijn de verwachte effecten op het verkeer tussen parking C en het kanaal? Welk traject zal er gevolgd worden?

## 11. Afbakening van het studiegebied

- Brussel en de Brusselaars zullen onmiskenbaar effecten ondervinden van dit project. Gelieve te bepalen hoeveel Brusselaars effect zullen ondervinden van wijzigingen in luchtverontreiniging, bijhorende gezondheidseffecten, mobiliteitssituatie en geluidseffecten.

## 12. Methodologie beschrijving referentiesituatie, effectvoorspelling en -beoordeling

- Een nieuwe discipline dient toegevoegd te worden: natuurbehoud

Er worden geen richtlijnen gegeven i.v.m natuurbehoud. Nochtans zijn de bermen RO en afrit Romeinse steenweg biologisch waardevol volgens de biologische waarderingskaart versie 2. Hoewel de biologische waarderingskaart geen

juridisch bindende waarde heeft geeft dit toch aan dat er welbepaalde natuurwaarden aanwezig zijn. De Raad voor Vergunningsbetwistingen hanteert intussen een vaste rechtspraak waarvan de vergunningverlenende overheid bij het doorvoeren van een natuurtoets zich kan richten tot de biologische waarderingskaart om natuurwaarden binnen de aanvraag of in de omgeving ervan te detecteren en de invloed van de aanvraag op deze natuurwaarden te beoordelen als natuurzorgplicht volgens het decreet van 27 oktober 1997.

*Het MER- rapport moet de natuurwaarde van de bermen langs de RO en aan de afrit Romeinse steenweg onderzoeken en binnen het plan integreren.*

De "biologische waarderingskaart" geeft belangrijke natuurwaarde van de zone ten noorden van parking C aan: Hof van Bever, Kasteel van Bever, Beverbos, Maalbeekvallei. Het Kennisgevingsrapport geeft aan dat er inzake natuurbehoud en waardevol natuurlijk milieu geen onderzoek moet gebeuren. Wanneer het projectgebied ten noorden wordt uitgebreid kunnen elementen van het noordelijk natuurgebied gekoppeld worden aan de omgeving van het Eurostadion en vooral aan het park. Er kunnen horizontale ecologische verbindingen gelegd worden die de natuur binnen de Heizel vlakte kunnen brengen.

*Het project - MER moet de mogelijkheden onderzoeken om elementen van het natuurgebied van Bever door te trekken in het project op parking C.*

## 12.2 Discipline Mens – Mobiliteit

- Gelieve parkeer- en verkeersafwikkelingsscenario's te ontwikkelen waarbij rekening gehouden wordt met het eventueel samenvallen van beurzen in de Expo, evenementen in paleis 12 en omgeving en voetbalmatchen;
- Onder geografische afbakening lezen we: "Daarnaast zal wellicht ook een effect waargenomen kunnen worden op de straten in de ruime omgeving. Deze zone wordt in grote lijnen afgebakend door de R0, de A12, de Houba-De Strooperlaan en de Koninklijke parklaan/ Witte Accacialaan. Hierbij denken we in de eerste instantie aan de effecten naar sluipverkeer en parkeerdruk."

De woonwijken die in het zuiden/westen liggen worden bij deze dus wel vermeld in de tekst maar vinden we nergens terug op het kaartmateriaal. Bral vraagt om het

woord 'wellicht' te schrappen, de kaarten aan te passen en duidelijk stellen dat de effecten op mens & mobiliteit wel degelijk mee onderzocht worden.

- Ontsluiting via sneltram is opgenomen in het referentiescenario. Gelieve in deze MER rekening te houden met een correcte fasering. De nieuwe trams zullen waarschijnlijk nog niet rijden op het ogenblik van de geplande inhuldiging van het stadion, noch in het referentiejaar 2020.
- Hoe wordt de tunnel onder de Romeinsesteenweg en verwachte verkeer in functie van NEO geïntegreerd in het ontwerp MER?

**Contact:**

**Steyn Van Assche – [steyn@bral.brussels](mailto:steyn@bral.brussels)**

Alle overeenkomsten met de bezwaarschriften van Groen Brussels Gewest, SP.A Grimbergen, Bond Beter Leefmilieu (BBL), Inter- Environment Bruxelles (IEB) en de gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (gecoro) Grimbergen berusten niet op toeval.