

18/01/2017

15 REDENEN WAAROM MULTIFUNCTIONEEL EUROSTADION PROJECT ONHAALBAAR IS

- Milieurapport, milieu- en bouwaanvraag grondig bestudeerd door sp.a
- Oplijsting van verwachte immense problemen
- Conclusie: sp.a kan zich niet achter dit project scharen
- Geen visie op omgeving en mobiliteit? geen spektakel!

Ook al zitten er enkele goede elementen in het grote project dat Ghelamco Invest plant op de site van Parking C, er blijven teveel knelpunten bestaan die maken dat sp.a Grimbergen het project onhaalbaar beoordeelt.

De 15 redenen zijn kort samengevat:

- 1) DRAAGKRACHT VAN DE OMGEVING
- 2) MOBILITEITSINFARCT
- 3) GEZAMENLIJKE IMPACT ANDERE PROJECTEN
- 4) ONVOLDOENDE NAGEDACHT OVER CUMULATIE EVENTS
- 5) PARKEERCHAOS
- 6) DOODSTEEK OMGEVENDE HANDELAARS
- 7) GEEN EXTRA GROEN VOOR GRIMBERGENAARS
- 8) WERFFASE LANG, INTENS EN ONVEILIG
- 9) VEILIGHEID NIET GARANDEERBAAR
- 10) GRENSOverschrijdend project en foute procedure
- 11) OVERSCHRIJDT WETTELIJKE BEPALINGEN
- 12) DODELIJKE TIMING
- 13) OP KOSTEN BELASTINGBETALER
- 14) CONCURRENTIEVERVALSING
- 15) FOUTE LOCATIE, ALTERNATIEVEN WEGGEWUIFD

Deze worden hieronder verder uitgelegd.

Context

De stad Brussel is eigenaar van de site Parking C (27ha grond gelegen in Grimbergen, Vlaanderen dus), en gaf die in erfpacht aan Ghelamco voor 99 jaar (tegen 1 euro per jaar) om er een voetbalstadion op te bouwen. Dat Eurostadion is maar een deeltje van de plannen van Ghelamco voor een "multifunctioneel complex" waarin ook andere functies worden gehuisvest (horeca, kantoren en diensten, openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, socioculturele inrichtingen, bedrijven, toerisme en recreatieve voorzieningen). Naast het megastadion wil Ghelamco op dezelfde site ineens ook een immense campus bouwen voor 14.880 bezoekers, een paviljoen voor 1170 bezoekers, een volledig omheind park van 16 hectare, en een ondergrondse parking voor 10.000 plaatsen.

Voor dit hele project vraagt Ghelamco nu een bouw- en een milieuvergunning aan, die moesten gestaafd worden met een Milieu Effecten Rapport (MER). Al die documenten zijn momenteel in openbaar onderzoek, zodat elke burger tegen het project of onderdelen ervan mogelijke bezwaren kan indienen. Op basis van die eventuele bezwaren moet de gemeente Grimbergen ten laatste op 7 maart 2017 de vergunning, eventueel met bijkomende voorwaarden, goed- of afkeuren.

Er loopt tegelijk een andere vergunningsaanvraag vanwege de vzw Tentoonstellingspark voor het naburige project "Verbindingsweg Brussels Expo, heraanleg en uitbreiding Verregatpark", waarvoor het MER een aantal studiegegevens (onder andere de verkeerstellingen op de NoordRing) herbuikt.

De milieuv vergunning voor Ghelamco moet van de Bestendige Deputatie van de provincie Vlaams-Brabant komen aangezien dit een 'klasse I inrichting is', maar de beslissing over de bouwvergunning ligt in handen van het Grimbergse schepencollege. Dat moet nu het hele dossier van duizenden bladzijden, alsook alle bezwaren van de bevolking doornemen, en Ghelamco voor 7 maart 2017 van antwoord dienen.

Wat sp.a betreft kàn dat antwoord nooit positief zijn.

Sp.a Grimbergen liet de gemeenteraad in 2013 al een motie^[1] goedkeuren, die stelde dat een project op site C de draagkracht van de omgeving niet mag overschrijden, dat de bevolking correct en tijdig betrokken moet worden, en dat een globale Vlaamse visie op alle projecten die tegelijk op stapel staan in de Noordrand noodzakelijk was. In 2015 liet sp.a Grimbergen die houding van Grimbergen nogmaals bevestigen, en wees recent op het feit dat schrappen van Buurtweg 3 op de site gelijk staat met het opgeven van de laatste hefboom om het project grondig bij te sturen. Dat project omvat intussen buiten het voetbalstadion (met immens veel horeca-en kantoorruimte) voor 60.000 bezoekers ook een "health campus" (een rond gebouw van 6 verdiepen met tal van functies, waaronder bedrijven, logies, diensten en revalidatie) bovenop 5 verdiepen ondergrondse parking, en een socio-cultureel paviljoen (met sportbibliotheek, lokalen voor sportverenigingen, en een openluchttheater) voor 1170 bezoekers, ook een volledig omheind park van 16 hectare. De parking omvat 5 niveaus met overal éénrichtingsverkeer, 40 slagbomen, plaats voor 8500 auto's en 220 bussen, en schouwen om de roet naar buiten te werken.

"Wie van voetbal een feest voor iedereen wil maken, moet hier grote vragen bij hebben. Wij bestudeerden het milieurapport en de bouwaanvraag in detail, en wat Ghelamco nu als project op papier heeft staan is om niet minder dan 15 redenen onhaalbaar", stellen Gerlant van Berlaer en Mariëlle Romeyns, gemeenteraadsleden van sp.a Grimbergen. Zij worden intussen daarin gevolgd door andere regionale sp.a afdelingen (o.a. Vilvoorde), en door sp.a parlementesleden.

Finale standpunt sp.a Grimbergen na grondige studie: af te keuren om 15 grondige redenen:

Het finale sp.a Grimbergen standpunt over het project Eurostadion is na grondige studie negatief: de eventuele mooie dingen in het project, zoals alle auto's ondergronds en alleen park bovengronds, verdwijnen helemaal in het niets bij deze 15 zware en onoverkomelijke nadelen:

1) DRAAGKRACHT VAN DE OMGEVING

De draagkracht van de omgeving wordt ernstig overschreden. En dat niet alleen op vlak van architectuur met twee mastodont-gebouwen van 6 verdiepen (60 meter hoog), op vlak van buurtoverlast met lawaai, lichtvervuiling, grote schaduwen en vooral veel verkeer, maar ook op vlak van milieu (CO2 uitstoot, productie van afvalwater en zwerfvuil), veiligheid en ordehandhaving.

2) MOBILITEITSINFARCT

De mobiliteit is een onoplosbaar probleem: de Ring ter hoogte van Strombeek is nu al de zwarte vlek in Europa qua filezwaarte en luchtkwaliteit, en dit project zuigt dagelijks nog eens duizenden extra bezoekers aan. Als we alleen nog maar de gemiddelde dagelijkse werknemers-verplaatsingen naar en van het project bekijken, tellen we al 7000 extra bewegingen op de Ring 0^[2]. En dan moeten die tot 76.000 bezoekers van het complex nog vertrekken.

Ghelamco beweert dat hun project de doorstroming op de Ring zelfs zou verbeteren, maar zij gaan daarbij iets te hooghartig uit van verkeerde uitgangspunten, berekeningen en modellen^[3]:

- o Ghelamco beweert een "modal split" (hoeveel mensen gaan met welk vervoer middel ergens naartoe?) te kunnen bewerkstelligen waarbij amper 56% met de wagen zou komen, maar dat cijfer

is in Vlaanderen minimaal 70%. In het beste geval betekent dit project tienduizenden extra bewegingen op de Ring O. ^[2]

- o De 44% die volgens dit plan met het openbaar vervoer of de fiets zouden moeten komen, beschikken vandaag hoegenaamd nog niet over al die gedroomde verbindingen. Zie punt 12.
- o Er wordt gerekend met aantallen voertuigen en lengte van files, maar niet met 'filezwaarte', een modernere en meer correcte parameter, die intussen ook gebruikt wordt door het Vlaams Verkeerscentrum en de Verkeersinformatiedienst in Nederland. Filezwaarte meet de drukte over langere periodes en filtert pieken en dalen minder uit tot een netto onderschat effect. Filezwaarte = filelengte x fileduur en wordt uitgedrukt in kilometerminuten (kmmin). Een file met een lengte van 2 kilometer lijkt bijvoorbeeld kort, maar het beeld wordt anders als die file er 2 uur staat.
- o Volgens Ghelamco kan de parking 6000 wagens per uur aan (er zijn 20 slagbomen voorzien aan inritten, 20 aan uitritten), viermaal vlotter dan vandaag, en de parking zou op twee uur leeg kunnen zijn. Maar dat zijn heel theoretische simulaties, die bovendien geen rekening houden met de grondige vertragende controles die vandaag de dag noodzakelijk zijn op zo'n site (zie punt 9).
- o Het hele parkingcomplex voorziet in lange slierten éénrichtingsverkeer, met een maximum snelheid van 30 km/u, dat eveneens belemmerd kan raken door onvoorzien obstakels, om nog te zwijgen over verkeersongevallen of accordeoneffecten op de Ring.

Ghelamco stelt zelf in haar dossier dat een mogelijke ontwikkeling op Parking C qua verkeer niet is vervat in het Verkeersmodel 2020, waar zij zich nochtans helemaal op baseren. ^[4]

Uit het plan-MER Ring 0 blijkt evenwel dat de hoeveelheid verkeer op de NoordRing met gemiddeld 50% zou toenemen, waardoor eventuele bijkomende capaciteit dankzij beter openbaar vervoer volledig tenietgedaan wordt en de gemiddelde verzadigingsgraad zelfs hoger komt te liggen dan vandaag. ^[5]

Nog voor er sprake was van dit project besloot de Vlaamse overheid al dat zelfs met bijkomende investeringen in weginfrastructuur en openbaar vervoer, de files op de Brusselse Ring alleen maar langer worden. Het sluipverkeer op de binnenwegen zal nog verder toenemen, en de bestaande files op toegangswegen dreigen langer te worden en te duren, tot buiten de spitsuren en weekends toe. ^[6]

Ghelamco concludeert zelf dat zonder meer gesteld kan worden dat de aangegeven verzadigingsgraden een aanzienlijke onderschatting zijn van de effectieve doorstromingsproblematiek. ^[7]

3) GEZAMENLIJKE IMPACT ANDERE PROJECTEN

Er is niet voldoende nauwkeurig onderzocht wat de gezamenlijke impact zal zijn van alle projecten in dezelfde regio: U-place, Neo, Docks Brussel, Parking C,... De simulaties gebruikt in het MER steunen op oudere prognoses (optimalisatie van de Ring 0, aanleg van extra bus-, tram- en metrolijnen, modal split en shift, ...) waarvan men zich terdege moet afvragen of ze ooit wel allemaal verwezenlijkt zullen worden, en wanneer ze klaar zullen zijn.

Nochtans heeft de Grimbergse gemeenteraad al in 2015 met een motie ^[1] op aangeven van raadslid Gerlant van Berlaer aangedrongen op een globale visie en een geïntegreerd ontwikkelingsplan voor de Noordrand. Katia Segers, Vlaams volksvertegenwoordigster voor sp.a, vroeg dat op haar beurt aan de beoegde minsiters, doch zonder gevolg. Zolang deze visie niet bestaat, zullen projecten van deze omvang op terecht verzet stuiten.

4) ONVOLDOENDE NAGEDACHT OVER CUMULATIE EVENTS

Afgezien van de 5 jaarlijkse Rode Duivels wedstrijden, kunnen we ook chaos verwachten bij elk van de 50 (Anderlecht?) voetbalmatches, én bij de 12 geplande concerten elk jaar. Dat is nog los van alle beurzen en evenementen in de Expo, Paleis 12 en dergelijke, waarvan niemand wil garanderen dat ze ook niet samen zullen plaatsvinden. Ghelamco spreekt van "slim kalendermanagement", maar

uiteraard zullen UEFA en FIFA hun kalenders nooit willen afstemmen op die van auto-, voedings-, en vakantiesalons of evenementen in Paleis 12, en valt het niet uit te sluiten dat events ook na elkaar op dezelfde dag kunnen verlopen. Vergeleken met vandaag zou de (nu al vaak stilstaande) verkeerstroom naar en van de parking wel eens doorlopend kunnen aanhouden, met nefaste milieueffecten voor de hele regio. Dit illustreert op een pijnlijke manier dat hier onvoldoende is over nagedacht.

5) PARKEERCHAOS

Er dreigt ook een complete parkeerchaos. Vandaag bevat de site 9000 plaatsen, in het project zitten er amper 1000 méér. Maar er worden wel veel meer bezoekers verwacht, en de plaatsen gaan een veelvoud kosten van de 5 euro nu (in Ghelamco Gent bvb 30 euro). Van de 10.000 plaatsen in het project, wordt bovendien al een flink deel ingenomen door de werknemers van de site zelf (geschat op gemiddeld 4800 elke dag). Ook mits bijsturen –Ghelamco beweert onrealistisch dat zij minstens 55% van haar werknemers tot "modal split" kan dwingen– komt gegarandeerd minstens 70% met de auto naar het werk^[2]. Ook voetbalsupporters gebruiken in minimaal 70% de wagen, en voor Anderlecht supporters loopt dat zelfs op tot 90%. Er is verder geen enkele realistische manier om te vermijden dat de resterende delen van Grimbergen en Wemmel de "parking van Brussel" zullen worden, en de inwoners de dupe. Ook 'slimme' tickets (waarmee je geen tribuneplaats kan krijgen zonder vooraf parking te betalen) kunnen nooit vermijden dat de omgeving misbruikt zal worden als goedkopere sluip-parkeergelegenheid.

6) DOODSTEEK OMGEVENDE HANDELAARS

Ghelamco plant naast de recreatie immens veel horeca (bijna 35.000m² of het equivalent van 200 cafés en restaurants), hotelkamers (vergelijkbaar met het Sheraton hotel in Brussel), bedrijven en kleinhandel in haar maxi-project, geconcentreerd op één plek waar de mobiliteit nu al catastrofaal is. Bovendien is dit de doodsteek voor de al beproefde horeca en kleinhandel in de resterende kernen van Grimbergen, Vilvoorde, Meise, Wemmel, Jette en Laken.

7) GEEN EXTRA GROEN VOOR GRIMBERGENAARS

Niemand is gekant tegen de aanleg van 16ha extra parkzone, maar helaas wordt die volledig omheind en bewaakt, en is er niet echt sprake van extra groen voor de Grimbergenars. Tijdens de evenementen (minimaal 67 keer per jaar) worden alle toegangen afgesloten.

8) WERFFASE LANG, INTENS EN ONVEILIG

De werken alleen al zullen drie jaar duren, en er zal onder tijdsdruk in shifts dag en nacht moeten worden doorgewerkt (van 04 tot 24u) in een strikte fasering om de deadline te halen. Er dient 300.000 m² grond te worden verplaatst, goed voor minimaal 20.000 zware vrachtwagens. Voor de buurtbewoners en de gebruikers van de Ring 0 is dat onleefbaar.

De af te graven grond kan nog niet afdoende onderzocht zijn (je weet pas wat er in zit als het echt wordt opgegraven), de resultaten van proefboringen ondanks herhaalde vraag onbeschikbaar, en OVAM heeft vandaag nog steeds geen idee wat er precies in deze grond zit.^[8] Aangezien de site een stortplaats was rondom de expo '58, worden er voor hetzelfde geld straks duizenden vrachtwagens met asbestvezels de baan opgestuurd.

9) VEILIGHEID NIET GARANDEERBAAR

De veiligheid wordt een probleem, om meer dan één reden:

- De site ligt op grondgebied Grimbergen, maar grote evenementen overschrijden natuurlijk de capaciteit van de Grimbergse politie. Dat betekent dat het "Gold Commando" zal overgenomen worden door de Brusselse en Federale politie. Het samenwerken van politiezones schept vele vragen en bekommernissen, en Grimbergen zal hier altijd het kleine broertje zijn.

- Er wordt camerabewaking voorzien tot in het park, maar wie gaat deze bewaken, en wie zal moeten en vooral kunnen tussenkomen als er zich problemen stellen? De Grimbergse politie beschikt niet over voldoende partouilleteams daarvoor.
- Dergelijke prestigeprojecten en massale concentratie van volk lopen in de kijker en maken van de site een potentieel doelwit voor gerichte terreur. Immers, buiten het grootste stadion van het land, bevat het complex ook de grootste ondergrondse parking ter wereld, en zal de toegang dus grondig moeten gecontroleerd worden. Die screenings aan alle (40) slagbomen van de parking zorgen natuurlijk voor vertraging bij het oprijden van de site, en bijgevolg voor monsterfiles in beide richtingen. Het terreurtijdperk en bijhorende noodzakelijke maatregelen maken brandhout van de stelling van Ghelamco dat het debiet van verkeer naar de parking verhoogd kan worden ten opzichte van vandaag.
- In de originele plannen waarmee Ghelamco de wedstrijd won stond een 40 meter brede tuinbrug die als evacuatieleroute moest dienen, maar omdat deze op grondgebied Brussel uitkwam werd ze uit de finale aanvraag verwijderd. Dat zou immers een meer tijdrovende inter-regionale procedure meegebracht hebben voor Ghelamco. Ook al blijkt uit simulaties dat het stadion (60.000 mensen) in 8 minuten kan leeggemaakt worden, dan nog zitten deze mensen, samen met de 14.880 uit de campus (mogelijk ook mensen in rolstoelen of bedden gezien de revalidatiefunctie), al het personeel, en de 1170 bezoekers uit het paviljoen "in de val" in het omheinde park met slechts enkele in- en uitgangen. Eén kant van het park is bovendien begrensd door de Ring en dus geen vluchtweg. Met andere woorden: als paniek ontstaat (brand, explosie, schutter,...) in een massa van in totaal tot 80.000 man, vastzittend op 160.000m² park (bomen en hagen inclusief), fungeren de luttele uitgangen als flessenhals en dreigen mensen verpletterd te worden. Men zal dan niet meer van het Heizeldrama spreken, maar van het Eurostadiondrama.
- De site ligt onder de vluchtroute ("Route Ring") van de vliegtuigen uit Zaventem.
- De site ligt bovenop een gasleiding van Fluxys.
- Wat Ghelamco ook beweert over milieuvriendelijkheid: het is niet omdat je de uitlaat van 10.000 wagen uit je parking doorheen stoffilters via schouwen afvoert, dat er geen CO₂ in de omgevingslucht terecht komt. De 700 bomen en recyclagesystemen die worden voorzien kunnen dat niet compenseren.
- De verschillende functies die in het project worden ontwikkeld (Multifunctioneel complex, Campus, sociaal-cultureel Paviljoen, winkels, etc.) zullen als gevolg hebben dat de piekuren op Ring R0 in feite nog vaker de hele dag door zullen aanhouden dan vandaag. De Milieueffecten daarvan op het gebied van luchtverontreiniging en lawaai zijn niet onderzocht.

10) GRENDOVERSCHRIJDEND PROJECT EN FOUTE PROCEDURE

De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning is ingediend bij de gemeente Grimbergen, en dat is vreemd. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt immers dat een gemeente slechts vergunning kan verlenen bij een "reguliere procedure", maar voor werken van algemeen belang geldt een "bijzondere procedure". Dat laatste zijn werken aan openbare wegen en bijhorende infrastructuur; en gebouwen opgericht voor het gebruik of uitbating door of in opdracht van de overheid. ^[9] Omdat dit project werken omvat zoals nieuwe op- en afritten voor de Ring R0, en een nieuwe ondergrondse parking in opdracht van de Stad Brussel (en gedeeltelijk uitgbaat in opdracht van de vzw Tentoonstellingspark), valt dit zonder twijfel onder de bijzondere procedure. De gemeente Grimbergen is bijgevolg volgens sp.a niet bevoegd.

Aangezien dit een grensoverschrijdend project is met gevolgen (mobiliteit, milieu) die zelfs verder strekken dan de omliggende gemeenten, moet deze op tafel komen van de Vlaamse Regering, die ook bevoegd is over aanpassingen van op- en afritten van de NoordRing. Tot slot valt de brede tuinbrug (nu even verdwenen uit de plannen, maar straks terug noodzakelijk voor evacuatie) onder bevoegdheid van (gewest) Brussel.

Vanwege die impact op de wijde omgeving, betekent dit dat een initiatief van de stad Brussel gevolgen heeft op een groot gebied in Vlaanderen. Daarom eist sp.a van de Vlaamse regering dat ze haar eigen plannen wat betreft ruimtelijke ordening laat respecteren, en het GRUP-VSGB met de terechte beperking qua mobiliteitsgenererende oppervakten correct laat toepassen. Als men deze beperkingen gaat gebruiken om er vervolgens een megaproject door te duwen, dan verliest de Vlaamse regering haar geloofwaardigheid: wat voor zin heeft het dan nog om de ruimtelijke ordening vast te leggen? Tot slot onderzoekt sp.a nog samen met hun vertegenwoordigers in het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering geen belangenconflict moet invoeren.

11) OVERSCHRIJDT WETTELIJKE BEPALINGEN

Dit monsterproject overschrijdt in grote mate alle bestaande en wettelijke plannen voor de regio (het GRUP-VSGB, Gewestelijk Ruimte UitvoeringsPlan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel^[10], en het Grimbergs GRS Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan^[11]). In dat GRUP-VSGB staat beschreven dat Parking C "gebied voor stedelijke ontwikkeling uitgezonderd grootschalige kleinhandel"^[12] moet worden, dat de "totale oppervlakte van kantooractiviteiten samen^[13]" beperkt is tot 20.000m², en voor "verschillende recreatieactiviteiten" tot 50.000m². Dat werd indertijd ingesteld door de Vlaamse Regering^[14] vanwege de terechte angst voor een mobiliteitsinfarct. Hoewel Ghelamco in het MER stelt hoe belangrijk het voor hen is om conform te blijven met de "stedenbouwkundige voorschriften" van het GRUP-VSGB (anders zouden ze moeten wachten op een nieuw Ruimtelijk Uitvoeringsplan), walst dit project los over deze voorschriften. Zo staan er maar eventjes voor 735.479 m² recreatie, kantoren, horeca, diensten, etc gepland, niet minder dan het tienvoudige van de maximaal toegelaten oppervlakte van "verkeergenererende functies".

Ghelamco gaat ervan uit die limiet van 70.000m² alleen maar geldt voor kantoren en recreatie, en dat ze daarbovenop zonder limiet diensten en horeca kunnen plannen, maar dat klopt dus niet. Bovendien tracht Ghelamco in een bijlage van 150 bladzijden kantoren allerhande andere benamingen te geven, en met percentages te goochelen ipv met m², om zo te verdoezelen dat hun project niet in deze wettelijke bepaling en omgeving past. En tribunes meetellen als socio-economische activiteit (ipv recreatie) is gewoon niet oprecht.

Daarbovenop wordt de ontwikkeling van grootschalige detailhandel uitgesloten in de stedenbouwkundige voorschriften. Indien men een aanpassing wenst te bekomen van dit GRUP VSGB, dringt zich een wijzigend plan op waarbij de gehele procedure, inclusief plan-MER, opnieuw moet worden doorlopen.

12) DODELIJKE TIMING

De timing is dodelijk voor dit project: omdat zo'n stadion eerst een jaar lang speelklaar moet zijn voor het UEFA gekeurd kan worden, moet het dus af zijn vóór juli 2019, één jaar voor Euro2020. Sp.a Grimbergen is altijd al benauwd geweest dat deze tijdsdruk zal leiden tot overhaaste en ondoordachte beslissingen, waarvan we decennialang de gevolgen gaan dragen. De enorme druk vanwege 2 blauwe Brusselse schepenen is ongenietbaar.

Prestigeprojecten mogen altijd méér kosten, dus hier gaat dag en nacht doorgewerkt worden, en gaat men het risico nemen van wars van alle inspraak- en beroepsmogelijkheid van de bevolking, gewoon van start te gaan.

Bovendien werd de logica omgekeerd in de tijd, en gaat dit project nu al uit van een aantal onzekere projecten die vandaag nog niet bestaan, nog niet gepland, laat staan vergund zijn:

- Het doortrekken van de Brusselse metro tot een nadere plek bij Parking C is nergens besloten. Tegelijk gaat de studie ervan uit dat metrogebruikers het Eurostadion te voet zullen willen bereiken vanuit de bestaande metrostations aan de Heizel. Dit is een fout uitgangspunt. Het huidige Boudewijnstadion ligt in een onmiddellijke nabijheid van de metrostations Boudewijn en Heizel, is van daaruit makkelijk te bereiken voor grote voetgangersstromen die niet door bewoonde wijken moeten lopen en dus ruim baan hebben. Het geplande Eurostadion daarentegen ligt ver buiten een

loopafstand die aantrekkelijk zou kunnen zijn voor voetgangers. Het is vanuit de bestaande metrostations ook niet zichtbaar.

- o Men rekent op het Brabantnet (in het meest optimale scenario, ook weer niet realistisch, pas actief eind 2019), en de tramlijnen vanuit Brussel (twee van de drie tramlijnen waarvan sprake zijn nog maar pas in openbaar onderzoek, en deze zijn dus niet gerealiseerd voor 2020), en zelfs een trambus is tegen 2020 hoogst onzeker.
- o Een optimalisatie van Ring 0 (werken voorzien vanaf eind 2018 tot minimaal 2023) zal gefaseerd verlopen, en ter hoogte van Parking C zullen de werken geen zins gestart zijn in 2020. Bovendien betwijfelen verkeersexperts dat deze optimalisatie zal leiden tot een grotere capaciteit.

13) OP KOSTEN BELASTINGBETALER

Ondanks grote beloften, worden honderden miljoenen belastinggeld in dit project gepompt. Het is niet omdat ook het Boudewijnstadion nog jaarlijks geld kostte, dat de bevolking zomaar akkoord gaat om de schaarse middelen in dit prestigeproject te pompen.

14) CONCURRENTIEVERVALSING

Het op deze manier sponsoren van de rijkste voetbalclub met publiek geld is buiten in tijden van besparen op de bevolking, tegelijk ook concurrentievervalsing en moet sowieso aangeklaagd worden door de andere clubs. Bovendien bevat het stadion geen atletiekpiste en is daarom discriminerend naar atletiek toe, nochtans ook een voorname sport met een groot evenement in ons land.

15) FOUTE LOCATIE, ALTERNATIEVEN WEGGEWUIFD

De inplanting is fout. Het gebied rond de Heizel kleurt nu al donkerrood op de luchtkwaliteitsbarometer en de fijnstofwaarden zijn er bij de hoogste in Vlaanderen door auto's op de Ring en overvliegende vliegtuigen. De site bevindt zich ook te dicht bij de woonwijken Treft (Grimbergen), Verregat (Laken) en Wommel. Projecten met deze omvang en verwachte bezoekersaantallen worden beter buiten woongebied gesitueerd, en dienen vooral aanspraak te kunnen maken op een treinstation. Dat is onmogelijk op Parking C.

Er zijn wel degelijk alternatieven maar die werden niet eerlijk onderzocht, onder impuls van de immense tijdsdruk voor Euro2020. Noch voor een betere locatie voor een nationaal stadion (Schaarbeek Vorming, Kerkhof Evere, oude Nato site Evere, en andere), noch voor het renoveren van het bestaande Koning Boudewijnstadion, noch voor het organiseren van Euro2020 in bestaande stadions, noch voor de herinrichting van de site van Parking C zelf. Strombeek – een al erg verstedelijkt deel van Grimbergen – en bij uitbreiding Vlaanderen hebben op die plaats recht op een groene long, die ook nodig is als compensatie voor de toxische vervuiling met onder andere fijn stof van de Ring in die buurt. De site maakt immers ruimtelijk deel uit van het gebied " Regionaal Landschap Groene Corridor " van de provincie Vlaams Brabant.

Op de vraag "wat betekent dit precies voor de Grimbergenaar?" komt geen positief antwoord

Kortom: de Grimbergenaar heeft hier zelf echt niks aan, buiten miserie. Ghelamco belooft allerlei aan het schepencollege, maar zet zo het mes op de keel van de gemeente: geef ons een stuk Grimbergen, waar je dan wel alle controle over verliest.

We herhalen bovendien dat het van een ongekende arrogantie getuigt dat pas na jaren plannen maken door de stad Brussel, de Grimbergenaar nu pas gehoord wordt. Het gemeentebestuur van Grimbergen werd doorlopend genegeerd in dit dossier, ondanks bestudeerde en terechte bekommernissen, maar mag nu wel op korte termijn eventueel vergunnen. Sp.a Grimbergen vroeg meermaals om inspraakmomenten voor de bevolking, alsook om de termijn van 30 dagen die het publiek heeft om het dossier (meer dan 2000 bladzijden en 480 plannen) door te nemen, op vrijwillige basis te verlengen, maar zonder succes. Tot slot werd het inkijken van dit lijvige dossier enorm belemmerd tijdens het openbaar

onderzoek: de bevolking moet deze wirwar van massa's extra beveiligde documenten inkijken onder toezicht, op een trage PC, na invullen van een formulier dat eigenlijk de privacy schendt. Dat is uiteraard vanwege de angst dat mensen met slechte bedoelingen de plannen in handen krijgen. Veiligheid: precies één van onze argumenten en bekommernissen.

Daarom herhaalt sp.a de standpunten die de afdeling in Grimbergen van bij het begin verdedigt: dit project overschrijdt de draagkracht van de omgeving, en kan dus geen goedkeuring krijgen, noch van de gemeente (bouw), noch van de provincie (milieu), noch van Vlaanderen, dat bij monde van de regering – onder impuls van sp.a – het belangenconflict moet oproepen. Immers, sinds wanneer bepaalt Brussel hoe erg het in Vlaanderen ontregeld moet worden? En wanneer gaat Vlaanderen eindelijk antwoorden op de sp.a motie van Grimbergen uit 2013, dat vraagt om een globale visie voor die diarreë aan megaprojecten in heel de regio van de Noordrand?

Referenties:

- [1] *Motie ingediend door raadslid Gerlant van Berlaer (fractievoorzitter sp.a Grimbergen) en na amendering vrijwel unaniem goedgekeurd dmv een beslissing van de Grimbergse gemeenteraad van 27 juni 2013 en de motie goedgekeurd door de Grimbergse gemeenteraad van 26 september 2013, "dat een project op de site van parking C nooit de draagkracht van de wijde omgeving mag overstijgen".*
- [2] *Gemiddeld komt in Vlaanderen 70% van het woon-werk verkeer met de auto. Dat is ook een minimum voor verplaatsingen naar voetbalwedstrijden, maar voor Anderlecht supporters loopt dat op tot 90%.*
- Ghelamco beweerde op de gemeenteraad van Grimbergen op 22/12/2016, en op 4 januari 2017 tijdens een infovergadering in het gemeentehuis te Grimbergen over de milieuvergunningaanvraag: dagelijks gemiddeld 4800 werknemers. Aankomst en vertrek van 70% werknemers met de wagen= 6720 bewegingen. Bezoekers (tot 60.000 voor het stadion + 14.880 voor de campus + 1170 voor het paviljoen = 76.050 bezoekers) x 2 verplaatsingen x 70%(modal split) = 106.470 verplaatsingen.Zelfs al zou Ghelamco een modal shift bewerkstelligen van 45% (onrealistisch!), betreft het nog in totaal tot 72.765 verplaatsingen!*
- [3] *De uitgangspunten voor de berekening van de te verwachten mobiliteitsoverlast negeren de algemene conclusies en projecties die in het Plan-MER voor het GRUP VSGB waren onderstreept. Dat Plan-MER stelt op blz. 87: "In feite is de mogelijke ontwikkeling van Heizel Parking C het enige (belangrijke) onderdeel van het VSGB dat expliciet niet in het (Verkeersmodel 2020) vervat zit".*
- [4] *Plan-MER blz. 87: "In feite is de mogelijke ontwikkeling van Heizel Parking C het enige (belangrijke) onderdeel van het VSGB dat expliciet niet in het (Verkeersmodel 2020) vervat zit".*
- [5] *Plan-MER blz.89: "Er zou kunnen verwacht worden dat de capaciteitsverhoging van het autowegennet, in combinatie met een sterk verbeterde O(penbaar)V(ervoer)-ontsluiting tot een grote restcapaciteit op de R0 leidt. Uit het verkeersmodel van de plan-MER R0, blijkt evenwel dat de hoeveelheid verkeer op (het) noordelijk(e) deel van de R0 met gemiddeld ca. 50% zou toenemen, waardoor de gecreëerde bijkomende capaciteit volledig ingevuld wordt, en de gemiddelde verzadigingsgraad zelfs hoger komt te liggen dan in de actuele situatie."*
- [6] *Zonder het project van Ghelamco Invest kwam de Vlaamse overheid reeds tot volgende conclusie rond mobiliteit: "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 GewestelijkExpresnet (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 wegnnet 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".*
- [7] *MER blz 59 : "Er kan dus zonder meer gesteld worden dat de aangegeven verzadigingsgraden een (aanzienlijke) onderschatting zijn van de effectieve doorstromingsproblematiek."*

[8] Antwoord Minister Joke Schauvliege op vraag nr. 275 van 6 januari 2015 op de vraag van Joris Vandebroucke in het Vlaams Parlement. Punt 5: "de OVAM beschikt niet over bodemonderzoeken op de site van Parking C".

[9] De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat een Gemeente de vergunning kan verlenen bij een "reguliere procedure". Voor werken van algemeen belang geldt echter de "bijzondere procedure". Werken van algemeen belang zijn als zodanig gedefinieerd in het "Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, §2, en artikel 4.7.1, §2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en tot regeling van het vooroverleg met de Vlaamse Bouwmeester". Zijn van algemeen belang, alle handelingen die betrekking hebben op :

- a. (artikel 2, 1°) "de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsgrachten, tolinfrastructuur en **parkings**";;
- b. (artikel 2, 7°) "de gebouwen en **constructies opgericht** of gebouwd voor het gebruik of de uitbating **door de overheid of in opdracht ervan**".

Het project-MER heeft niet expliciet geargumenteed waarom het project ressorteert onder de reguliere procedure. Dit project ressorteert o.i. onder de bijzondere procedure om twee redenen:

- de bouw van nieuwe op- en afritten tussen de Ring R0 en de nieuwe parking volgens artikel 2,1°;
- de bouw van een ondergrondse parkeergarage van 10.000 plaatsen gebeurt in opdracht en volgens erfpachtovereenkomst van de Stad Brussel; de parking wordt gedeeltelijk in opdracht en volgens exploitatievoorwaarden van de vzw Tentoonstellingspark uitgebaut.

[10] De definitieve vaststelling van het Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP) betreffende de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) door de Vlaamse Regering op 16 december 2011, bepaalt voor de site van parking C een "gemengde en gediversifieerde ontwikkeling en een optimale verankering in de ruimtelijke context".

[11] De definitieve vaststelling door de Grimbergse gemeenteraad van het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) op 23 september 2010.

[12] GRUP-VSGB Bijlage III Toelichtingsnota, punt 6.1.4 Toelichting bij de planopties per gebied.

[13] De verordenende stedenbouwkundige voorschriften van Toelichtingsnota bij het GRUP VSGB Artikel C 1.1.2

[14] In het besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het GRUP VSGB is er immers uitdrukkelijk sprake van een beperking van "mobiliteitsgenererende functies" (p. 13): "In het ontwerp (van GRUP VSGB) werd reeds voorgesteld om de meest mobiliteitsgenererende functies (kleinhandel, kantoren en recreatie) drastisch te beperken in mogelijke maximale vloeroppervlakte. Gezien de oppervlakte van het terrein (bijna 30 ha) is het voorzien van beperkte oppervlaktes recreatie en kantoren verantwoord. Specifiek voor kantoren wordt bovendien de maximale toegelaten oppervlakte teruggebracht tot 20.000m². Met deze reductie wordt de mobiliteitsimpact van mogelijke ontwikkelingen op de Heizel op grondgebied van het Vlaams Gewest verder beperkt.