

Bart Laeremans  
Ere-Volksvertegenwoordiger  
Fractievoorzitter Vernieuwing  
Nieuwe Schapenweg 2  
1850 Grimbergen  
02 270 26 88  
[bart.laeremans@telenet.be](mailto:bart.laeremans@telenet.be)

Aan de Heer Gouverneur  
en de leden van de Bestendige Deputatie  
van Vlaams-Brabant  
p/a Gemeentehuis Grimbergen  
Prinsenstraat 3  
1850 Grimbergen

Grimbergen, 11 januari 2017

## **Bezwaren project Ghelamco Parking C**

### **1. Ontvankelijkheid**

Gezien de aanvang van het openbaar onderzoek op 16 december 2016, is huidig bezwaar tijdig ingediend.

### **2. Timing van de procedure**

Via deze weg verzoek ik de leden van de deputatie om de behandeling van dit dossier op te schorten totdat door het schepencollege van Grimbergen een beslissing werd genomen over het dossier van de bouwaanvraag. De bouw- en milieuvergunning zijn immers zeer nauw met elkaar verbonden omdat ook in de bouwaanvraag de mobiliteitsproblematiek –gezien de omvang van het dossier- een bijzonder wezenlijke rol speelt.

Het is van het grootste belang dat de deputatie kennis zou nemen van alle bekommernissen van het Grimbergse schepencollege –waarvan toch verwacht mag worden dat het de plaatselijke situatie beter kent- vooraleer definitief stelling te nemen in dit voor onze streek erg belangrijke dossier.

Bovendien kan er in dit dossier geen bouwvergunning worden afgeleverd zolang de lokale ‘Buurtweg nr. 3’ niet is afgeschaft. Deze procedure is nog lopende en de uitkomst hiervan is onzeker. Het is daarom geraadzaam te wachten met de aflevering van de milieuvergunning tot hierover zekerheid bestaat. In afwachting daarvan is het aangewezen dat het provinciebestuur bijkomende studies zou verzamelen of laten uitvoeren over de mobiliteitsproblematiek van de Brusselse Ring. Het is immers duidelijk dat de studies uit het Milieu Effect Rapport waarop de aanvraag voor de milieuvergunning is gebaseerd erg te wensen over laten en zelfs haaks lijken te staan op de realiteit.

### **3. Onverenigbaarheid met het GRUP**

3.1 De aanvrager herhaalt voortdurend dat zijn dossier in overeenstemming is met het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor het Vlaams Strategisch gebied rond Brussel (VSGB) dat op 16 december 2011 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd. Dit is geheel in strijd met de waarheid.

Op blz. 309 van dit GRUP lezen we immers: “Grootschalige ontwikkelingen hebben wel een ernstig negatief verkeerseffect op (vooral) de R0 en de A12. Anderzijds hypothekeert de actuele (over)verzadiging van de R0 zelf deze ontwikkelingen.”

Vervolgens lezen we op blz. 310 in artikel C1.1.1 van de verordenende ‘stedenbouwkundige voorschriften’:

De volgende hoofdactiviteiten zijn **niet toegelaten**:

- grootschalige kleinhandel
- afvalverwerkingsbedrijven
- **bedrijven die omwille van de schaal en het ruimtelijk impact niet verenigbaar zijn met de omgeving**

Het is duidelijk dat de bouw van een gigantisch nationaal voetbalstadion en een immens commercieel gebouw van zes verdiepingen en twee hectare binnenplein (campus), een enorme bijkomende verkeersstroom zullen genereren en alleen al daardoor onloochenbaar vallen onder “*bedrijven die omwille van de schaal en het ruimtelijk impact niet verenigbaar zijn met de omgeving*”. Krachtens de bindende verordeningen van het GRUP kunnen deze gebouwen bijgevolg niet worden toegelaten.

Waarom overigens wordt op deze nochtans zeer duidelijke bepaling van het GRUP niet geantwoord? Waarom blijft ze zelfs onvermeld?

3.2 Van cruciaal belang zijn ook de **limieten** die op diezelfde bladzijde 310 werden ingeschreven:

*“De totale vloeroppervlakte van de verschillende **kantooractiviteiten** samen is beperkt tot 20.000 m<sup>2</sup> en de totale vloeroppervlakte van de verschillende **recreatieactiviteiten** samen is beperkt tot 50.000 m<sup>2</sup>.”*

Belangrijk daarbij is te vermelden dat deze limieten de resultante waren van een uitgebreid besluitvormingsproces, waarbij aanvankelijk was voorgesteld om naast 50.000 m<sup>2</sup> recreatie tevens tot 50.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte mogelijk te maken alsook grootschalige kleinhandel (winkelcentrum) tot 50.000 m<sup>2</sup>.

De limiet van 20.000 m<sup>2</sup> kantooroppervlakte is er overigens niet zomaar gekomen. Aanvankelijk was 50.000 m<sup>2</sup> voorzien, maar onder invloed van het openbaar onderzoek en adviezen van heel wat Vlaamse instellingen heeft men dit cijfer uitdrukkelijk en welbewust gereduceerd. Dit gebeurde onder meer omdat er al een teveel is aan kantooroppervlakte in Brussel en de Vlaamse Rand, waardoor de leegstand vandaag immens hoog is. Deze limiet moet dan ook ten volle gerespecteerd worden.

In het Besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2011, waarbij het GRUP voor het VSGB werd vastgesteld, lezen we op blz. 13: “Op basis van het mobiliteitsonderzoek uit het planMER wordt vastgesteld dat parking C beschikt over een goede openbaar vervoerverbinding met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het noordelijk deel van het VSGB (Wemmel, Asse, Grimbergen en Vilvoorde). In het ontwerp 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 20.000m<sup>2</sup>. Met deze reductie wordt de

*mobiliteitsimpact van mogelijke ontwikkelingen op de Heizel op grondgebied van het Vlaams Gewest verder beperkt. Bovendien wordt de ontwikkeling van grootschalige detailhandel volledig uitgesloten in de stedenbouwkundige voorschriften;”*

In een besluit hierover van de Vlaamse regering dd. 22 januari 2016 (ruim drie jaar later dus en in kennis van het voornemen om een nationaal stadion te bouwen op Parking C) lezen we op blz. 25 dat een winkelcentrum werd geschrapt en de kantooroppervlakte werd bewust herleid tot 20.000 m<sup>2</sup>, *“waardoor slechts een beperkt programma kan worden gerealiseerd en het aandeel in sterk verkeersgenererende functies aanzienlijk beperkt werd.”*

Verderop in dit besluit (blz. 179-180) concludeert de Vlaamse regering:

*“In de mate dat het voorgenomen “nationaal stadion” binnen de limieten van de voorschriften van het GRUP VSGB voor cluster C1 kan worden ingepast, werden de effecten van (het programma van) het nationaal stadion in het daaraan voorafgaande plan-MER mee onderzocht. **Daarbij komt dat in het plan MER een omvangrijker programma voor cluster C1 – Heizel Parking C is onderzocht in vergelijking met hetgeen finaal in de stedenbouwkundige ontwerpvoorschriften voor deelgebied C1.1 werd toegelaten (150.000 m<sup>2</sup> als programma onderzocht en finaal 70.000 m<sup>2</sup> overgehouden). Het plan MER heeft dus een worst case onderzocht, dat veel omvangrijker is dan hetgeen op heden toegelaten is door de stedenbouwkundige voorschriften voor deelgebied C1”.***

(Besluit van de Vlaamse regering houdende de definitieve vaststelling van het GRUP voor het VSGB en aansluitende open ruimtegebieden dd. 22.1.2016)

De Vlaamse regering heeft dus de bijzondere functies inzake recreatie en kantoren doelbewust beperkt tot 70.000 m<sup>2</sup>, precies om grootschalige en verkeersgenererende activiteiten te voorkomen. **Met de bouw van het Eurostadion van ruim 382.000 m<sup>2</sup> en de zogeheten Campus, een commercieel gebouw van 207.000 m<sup>2</sup>, gaat men in tegen de letter en de geest van het GRUP, terwijl de bepalingen van het GRUP dwingend recht zijn waarvan men onmogelijk kan afwijken.**

3.3 Men probeert in de bouwaanvraag krampachtig om het Eurostadion voor te stellen als een “multifunctioneel complex”, waaraan naast recreatie ook nog een reeks andere functies worden gegeven. Op zich kan tegen de toekenning van bijkomende functies geen bezwaar bestaan, ware het niet dat de recreatieve functie van het gebouw herleid wordt tot een oppervlakte van amper 32.514 m<sup>2</sup> of minder dan één tiende van de totale oppervlakte van het gebouw. Nochtans is de sportgerelateerde functie de hoofdpdracht van het betrokken gebouw en tegelijk ook onmiskenbaar dé reden waarom het complex volgens de indieners op de betrokken locatie en binnen een strikte timing (EK 2020) moet gerealiseerd worden.

De herleiding van de recreatieve functie van het gebouw tot amper 32.514 m<sup>2</sup> (of 44.888 m<sup>2</sup> bij een ‘gewogen’ gebruik) is lachwekkend en totaal ongeloofwaardig en dient alleen om de dwingende limiet van 50.000 m<sup>2</sup> te kunnen omzeilen. Van meet af aan werd in dit dossier gegoocheld met cijfers dat het een lieve lust was, met als enige doel de recreatieve oppervlakte zo beperkt mogelijk te houden.

Zo sprak men in de kennisgevingsnota nog van een horeca-oppervlakte van maar liefst 78.000 m<sup>2</sup>. In het definitieve MER werd dit dan weer herleid naar 34.209 m<sup>2</sup> om in de huidige

aanvraag weer te worden opgetrokken naar 40.340 m<sup>2</sup>. Dit soort manipulaties zijn al te doorzichtig en kunnen onmogelijk ernstig worden genomen.

Nog flagranter is dat een groot gedeelte van de oppervlakte van het stadion (waaronder 50% van de tribunes en de grasmat) ingevuld wordt als ‘socio-culturele voorzieningen’ omdat er naast de 50 voetbalwedstrijden per jaar ook nog 10 à 15 grote evenementen zoals popconcerten worden georganiseerd. Deze oppervlakte wordt zelfs als groter voorgesteld dan de recreatieve voorzieningen, met name 45.986 m<sup>2</sup>. Nochtans gaat het hier om een geheel gelijkaardige functie als een voetbalwedstrijd. Ook op vlak van verkeersgeneratie is er geen verschil. Er is geen enkele objectieve reden waarom men popconcerten niet zou beschouwen als recreatie. Eigenlijk dient men dus de oppervlaktes van recreatie en socio-culturele voorzieningen samen te tellen, zodat men komt op  $(32.514 + 45.986) = 78.500$  m<sup>2</sup>. Hiermee wordt de limiet van 50.000 m<sup>2</sup> met ruim de helft overschreden.

3.4 Inzake de kantooroppervlakte zijn de manipulaties zo mogelijk nog veel grover en verregaander. In het definitieve MER-rapport werd er in het stadion een totale kantooroppervlakte voorzien van 19.852 m<sup>2</sup> en bleef men dus nipt onder de limiet van 20.000. In de definitieve bouwaanvraag (bijlage 3, tabel 1, effectief gebruik MFC) wordt dit zonder verdere verklaring herleid tot 15.047 m<sup>2</sup>. Opmerkelijk is dat er daarnaast in het stadionegebouw ook nog eens 45.261 m<sup>2</sup> aan bedrijfsruimte wordt voorzien en 41.659 m<sup>2</sup> aan “diensten”. Wat dit allemaal zou kunnen inhouden, wordt verder niet gespecificeerd.

Ook hier is de omzeiling overduidelijk: zowel de bedrijfsoppervlakte als de diensten zullen in belangrijke mate uit kantoren bestaan. Men kan zich immers moeilijk iets anders voorstellen: het gaat hier niet om productieafdelingen, zodat de meeste van deze ruimten in de praktijk wel degelijk in grote mate zullen ingenomen worden door kantoren allerhande. Men kan er dus van uitgaan dat de kantooroppervlakte alleen al in het stadionegebouw een veelvoud zal zijn van de toegelaten 20.000 m<sup>2</sup>.

Hetzelfde geldt voor het campusgebouw, waar volgens de bouwaanvraag welgeteld 0 m<sup>2</sup> kantoren zouden gehuisvest worden. Nochtans heeft dit gebouw de aanblik van een reusachtig kantoorgebouw. Volgens de bouwaanvraag (bijlage 4, tabel 2, effectief gebruik campus) zou er in dit gebouw 55.661 m<sup>2</sup> aan bedrijfsruimte voorzien worden en 21.280 m<sup>2</sup> aan “diensten”, wat dit ook moge betekenen. In het MER-rapport was dit nog beperkt tot 40.008 m<sup>2</sup> bedrijfsruimte en 0 m<sup>2</sup> diensten.

Het is totaal ondenkbaar dat niet een aanzienlijk gedeelte van deze bedrijfs- en dienstenoppervlaktes zullen ingenomen worden door kantoorruimtes. De vergunningverlenende instanties wordt met andere woorden een rad voor de ogen gedraaid.

Bovendien wordt met de bestemming “bedrijven” in het kader van Ruimtelijke Ordening ‘bedrijventerreinen’ bedoeld, zoals fabrieken of KMO’s, met een zekere productie- of verwerkingscapaciteit en een relatief laag verkeersgenererend effect.

Bovendien blijkt uit het begeleidend Milieu Effect Rapport, meer bepaald de begeleidende studie van Tractebel (bijlage 6, blz 31) dat de “diensten” die in het stadion voorzien worden, een verontrustend hoog aantal bezoekers zullen aantrekken. Er wordt gesproken van vijf bezoekers per personeelslid per werkdag, terwijl de kantoren geen bezoekers zouden aantrekken. Concreet wordt er in de Tractebelstudie gesproken van 810 kantoorbedienden op

dagbasis voor een oppervlakte van 18.000 m<sup>2</sup> en van maar liefst 6.956 aanwezigen op dagbasis (personeel en bezoekers) voor de diensten, met een oppervlakte van 39.300 m<sup>2</sup>. In bijlage bij de bouwaanvraag (bijlage 3, tabel 1 – effectief gebruik MFC) lezen we dat de oppervlakte voor de diensten niet wordt verminderd, maar integendeel nog licht wordt opgetrokken naar netto 39.813 m<sup>2</sup>.

3.5 Alleen al omwille van deze flagrante schendingen van de duidelijke en dwingende limieten van het GRUP, kan noch de milieu-aanvraag noch de bouwaanvraag worden goedgekeurd. De functies die sterk verkeersgenererend werken, werden in het GRUP beperkt tot 70.000 m<sup>2</sup>, terwijl er in casu sprake is van een veelvoud. Als we voor het stadiongebouw de campus en het paviljoen) de oppervlakte (effectief gebruik) samentellen inzake kantoren (15.047 m<sup>2</sup>), bedrijfsruimte (100.922 m<sup>2</sup>), diensten (62.939 m<sup>2</sup>), recreatieve voorzieningen (32.514 m<sup>2</sup>) en socio-culturele inrichtingen (46.877 m<sup>2</sup>), dan komen we aan een totaal van **258.299 m<sup>2</sup>**, of bijna viermaal de toegelaten oppervlakte van 70.000 m<sup>2</sup>. We spreken hier nog niet over de horeca-inrichtingen en de logie-infrastructuur (600 appartementen).

#### **4. Bevoegdheidsoverschrijding door de stad Brussel en het Brussels Gewest.**

4.1. De milieu- en bouwvergunningen worden aangevraagd door de firma Ghelamco Invest. Deze firma kan deze aanvragen doen op basis van enkele erfpachtovereenkomsten met de stad Brussel en met de vzw 'Tentoonstellingspark van Brussel', die ressorteert onder het stadsbestuur. Tevens werd een uitgebreide subsidieregeling uitgewerkt door de stad Brussel en participeert de stad financieel in de ondergrondse parking, die mee door de stad Brussel zal worden uitgebaat.

Dat laatste geldt ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat voor eenzelfde bedrag als de stad Brussel (40 miljoen euro) mee participeert in de parking. Daarnaast voorziet het BHG subsidies inzake veiligheid op Parking C en wil het op deze terreinen via de MIVB op termijn zelfs een ondergrondse stelplaats uitbaten. Zowel de stad Brussel als het Brusselse Gewest gaan zich hierbij te buiten aan een verregaande bevoegdheidsoverschrijding.

4.2 De stad Brussel is niet bevoegd om op het grondgebied van de gemeente Grimbergen en het Vlaams Gewest aan stadsontwikkeling te doen. Wij leggen als bijlage bij dit bezwaarschrift het erfpachtcontract neer dat op 25 maart 2016 werd gesloten tussen de vzw Tentoonstellingspark van Brussel en anderzijds verscheidene vennootschappen van de firma Ghelamco. Tevens voegen we hierbij het 'ontwerp van samenwerkingsovereenkomst' dd. 19 juni 2015 tussen de stad Brussel, het Tentoonstellingspark van Brussel en 'Eurostadium Foot & Hospitality' (Ghelamco). De definitieve versie van deze overeenkomst werd geheim gehouden.

Noch de erfpachtovereenkomst noch de definitieve samenwerkingsovereenkomst maken deel uit van het bouw- of milieudossier, waardoor deze dossiers duidelijk onvolledig zijn. De definitieve tekst van de samenwerkingsovereenkomst zou bij de stad Brussel of Ghelamco moeten opgevraagd worden.

Uit deze teksten blijkt duidelijk dat de stad Brussel zeer verregaande en gedetailleerde voorwaarden stelt over de wijze waarop Parking C stedenbouwkundig moet worden ingevuld.

De stad Brussel is helemaal niet bevoegd om deze zaken op te leggen, zeker niet wanneer hierover geen enkel overleg is gepleegd met de gemeente Grimbergen of met de provincie Vlaams-Brabant of de Vlaamse overheid. Zeer merkwaardig is het eentalig Franstalige document dat als bijlage werd toegevoegd aan de erfpachtovereenkomst en dat een eindeloze reeks functies toelaat voor de Campus, telkens voor een oppervlakte van de volle 150.000 m<sup>2</sup> van het gebouw”. Daarin worden onder meer vermeld: “ ... *des écoles, des hôpitaux, des établissements et des repos, d’une maison communale, d’arrêts de trams,...*”

Ook op andere vlakken zijn er manifeste bevoegdheidsoverschrijdingen, zoals blijkt uit de vele verplichtingen die aan Ghelamco worden opgelegd.

Zo wordt op blz. 7 van het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst door Brussel bedongen: *“EFH stelt 469 vierkante meter (m<sup>2</sup>) aan kantooruimte in het Stadion, zoals aangeduid op het plan gevoegd als Bijlage 4 bij deze Overeenkomst, ter beschikking aan de Stad Brussel en TPB met het oog op de vestiging van hun diensten, waarvoor door de Stad Brussel en TPB geen vergoeding wordt aangerekend.”*

Het zou volstrekt onwettig zijn dat er diensten van de stad Brussel of haar VZW’s gehuisvest zouden worden op het grondgebied van Grimbergen.

Op blz. 9 lezen we: *“EFH staat in voor de signalisatie in het Stadion en dit in zowel het Nederlands, het Frans en het Engels.”* De stad Brussel is nochtans niet bevoegd om het taalgebruik te regelen in een Vlaamse gemeente.

Op blz. 10 lezen we: *“EFH zal actief samenwerking zoeken met de Brusselse ziekenhuizen die deel uitmaken van het ‘Irisnet’ rond programma’s van revalidatie, sportwetenschappen. EFH verbindt zich ertoe geen activiteiten binnen dit kader te ontwikkelen die concurreren met de activiteiten die gesteund worden door de Stad Brussel, met uitzondering van dit ‘Irisnet’.”*

Revalidatie zou de economische hoofdactiviteit worden in het campusgebouw. Brussel is niet bevoegd om in Grimbergen zulke activiteiten te beperken tot Brusselse ziekenhuizen en om ter zake concurrentiebeperkingen op te leggen.

Op blz. 10 lezen we: *“EFH zal naar best vermogen ervoor zorgen dat de uitbating van het Stadion de lokale economie en tewerkstelling ten goede komt. Zo zal er bij voorkeur worden gewerkt met lokaal gevestigde personeelsleden en leveranciers, dienstverleners e.a. ondernemingen. Tevens zal EFH zich verbinden om in nauw contact te treden met de VDAB en ACTIRIS.”*

Brussel is niet bevoegd om in Grimbergen verplichtingen op te leggen inzake tewerkstelling, laat staan om een verplichte samenwerking op te leggen met o.a. de Brusselse gewestelijke instelling Actiris.

Op blz. 10 lezen we: *“Alleen EFH organiseert geleide bezoeken in het Stadion en op het terrein van Parking C, waarbij de toeristische diensten van de Stad Brussel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden ingeschakeld in het geval zij daarom verzoeken. De eventuele vergoeding voor de aldus ingeschakelde toeristische diensten wordt in onderling overleg tussen Partijen bepaald.”*

Brussel is niet bevoegd om een toeristisch beleid te voeren in Grimbergen of om er toeristische verplichtingen op te leggen.

Op blz. 11 lezen we: *“De politie- en andere hulpdiensten (van de Stad Brussel) zullen instaan voor het handhaven van de openbare veiligheid tijdens de uitbating van het Stadion, voor zover geen andersluidend akkoord wordt gesloten met de Minister van Binnenlandse Zaken en de gouverneur van de provincie Vlaams-Brabant, en desgevallend met andere diensten belast met het handhaven van de openbare veiligheid. Partijen verbinden zich ertoe om gezamenlijk de nodige inspanningen te leveren met het oog op het sluiten van een dergelijk akkoord.”*

Brussel is niet bevoegd om een politie- en veiligheidsbeleid te voeren in Grimbergen en te bepalen dat de Brusselse politie in Grimbergen zal instaan voor de handhaving van de openbare veiligheid.

Bij de definities op blz. 4 lezen we bij het woord ‘Voetbalclub’: *“De voetbalvereniging, aantredend in de Belgische eerste klasse (“Jupiler Pro League”) of gelijkaardig (in het geval van een buitenlandse club), aan wie het Stadion tegen betaling gedeeltelijk wordt ter beschikking gesteld door EFH en de NV Eurostadium Offices, opdat deze voetbalvereniging er thuiswedstrijden kan organiseren”.*

Brussel is niet bevoegd om te bepalen welke voetbalclub er in een stadion in Grimbergen haar thuisbasis kan vestigen. Blijkens deze definitie gebeurt dit niet. Nochtans is inmiddels genoegzaam bekend dat de stad Brussel een samenwerkingsovereenkomst heeft gesloten met zowel Ghelamco als de club RSC Anderlecht waarbij de stad Brussel de uitbatingskosten voor het stadion (bijna 5 miljoen euro per jaar) voor haar rekening neemt. Brussel is niet bevoegd om voetbalclubs buiten Brussel rechtstreeks of onrechtstreeks te subsidiëren.

4.3 Ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft beslist om de betrokken voetbalclub te subsidiëren. Met name zou deze club, in tegenstelling tot alle andere voetbalclubs, niet moeten opdraaien voor de veiligheidskosten. De subsidie zou op jaarbasis ongeveer 1,1 miljoen euro bedragen. Niet alleen gaat het hier om concurrentievervalsing. Bovendien is het Brussels gewest niet bevoegd om voetbalclubs buiten zijn grondgebied te subsidiëren.

Het Brussels Gewest is evenmin bevoegd om een parking uit te baten en winsten te genereren op het grondgebied van een ander gewest. Nochtans staat dit te gebeuren. Zowel het Brussels gewest als de stad Brussel investeren 40 miljoen euro in de ondergrondse parking. Bovendien hebben ze een samenwerkingsakkoord gesloten voor de gezamenlijke uitbating van een deel van deze enorme parking, met name het onderdeel Park- en Ride (3000 wagens). Daartoe zou een nieuwe vennootschap zijn opgericht. Dit blijkt onder meer uit een vrije tribune van Em. Prof. Stefan Kessene in De Tijd van 16 december 2016.

Ook dit samenwerkingsakkoord en de oprichtingsgegevens van deze vennootschap moeten worden bijgebracht, al was het maar omdat het impact heeft op het mobiliteitsvraagstuk. In ieder geval is het Brussels Gewestelijk Parkeeragentschap niet bevoegd om buiten Brussel parkings uit te baten en winsten te genereren, ook niet via de omweg van een andere vennootschap. Deze activiteiten zijn ongrondwettig. Het Brussels Gewest is evenmin bevoegd om in Grimbergen een ondergrondse stelplaats uit te baten van de MIVB en daar personeel te werk te stellen.

Zowel de aanvraag voor een milieuvergunning als deze voor een bouwvergunning zijn dus ingegeven door een onwettig doel.

## 5. Mobiliteit

5.1 De geplande activiteiten op Parking C zullen zware gevolgen hebben voor de mobiliteit in de omgeving en met name op de Ring rond Brussel. Deze is vandaag reeds uiterst prangend. De oververzadiging van met name de noorderring (tussen de verkeerswisselaar met de E19 te Machelen en de E40 in Groot-Bijgaarden) tijdens nagenoeg de gehele werkdag is algemeen bekend.

De problemen namen de jongste jaren nog verder toe, zoals blijkt uit de filebarometer: de Brusselse Ring tussen Zellik en Jette is nu zelfs meer dan 16 uur per dag volzet. *“Het hoofdwegenetwerk in België blijft verder verzadigen,”* zegt ook Hajo Beeckman van de VRT-verkeersredactie. *“De spitsperiodes beginnen wat vroeger en eindigen steeds later. En tijdens de daluren wordt de kans elk jaar groter dat je bijvoorbeeld op de Brusselse Grote Ring in de file belandt.”* (De Morgen, 15 juli 2016). De ochtendspits op de Brusselse Ring gaat m.a.w. gewoon over naar de avondspits, zonder dat er daar nog een opmerkelijke dalperiode tussen zit.

*“Op de Ring rond Brussel werden in oktober dagelijks meer dan 42.000 werkuren verloren door files, leren cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum. Een goede vijf jaar geleden ging het nog om 21.000 werkuren.”* Bart Haeck in editoriaal De Tijd, 16 december 2016.

De fileproblematiek heeft dus, naast gevolgen voor het milieu, ook belangrijke economische gevolgen. Meer files leidt bovendien tot nog meer vrachtwagens, zodat we in een vicieuze cirkel zijn aanbeland:

*'Extreme files zijn een drama voor transportbedrijven', stelt Isabelle De Maegt van de transportfederatie Febetra. Door de vele files op de Belgische snelwegen zijn vrachtwagens veel langer onderweg. Het grote Limburgse transportbedrijf H. Essers zag de gemiddelde snelheid van zijn vrachtwagens die in België onderweg zijn, dalen van 69,3 kilometer per uur in 2013 naar 64,6 kilometer dit jaar. Door de vertragingen zijn de chauffeurs van het bedrijf dit jaar al bijna 8.000 uur langer onderweg dan in 2013.*

*Het bizarre gevolg van de gedaalde snelheid is dat transportfirma's meer trucks moeten inzetten. 'Chauffeurs zijn verplicht de rij- en rusttijden te respecteren', zegt De Maegt. 'De combinatie van de files en de rij- en rusttijden brengt nog meer vrachtwagens op de weg.'* (Transporteurs slaan alarm over monsterfiles, De Tijd, 30 november 2016).

In een persbericht van 2 januari 2017 schrijft Peter Bruyninckx van het Vlaams Verkeerscentrum: *“De gemiddelde filelengte op een werkdag kwam in 2016 uit op 141 kilometer, waar dat in 2015 nog 136 kilometer was. [...] In vergelijking met vijf jaar eerder kwam de filezwaarte vorig jaar met 40 procent hoger uit. De files zijn dus niet enkel langer geworden, maar ook hardnekkiger en lossen veel minder snel op.”*

Uit de rapporten van datzelfde Verkeerscentrum blijkt ook dat het aantal voertuigen (personenwagenequivalenten) op werkdagen op de Ring op het drukke traject Wemmel/UZ-Jette de jongste vijf jaar nog verder is toegenomen, met name van 102.878 in 2010 naar



112.858 in 2015 en van 102.188 naar 114.206 in de tegenovergestelde richting. Dat is een van 10,7 procent. De grootste stijging deed zich evenwel vooral voor tussen 2010 en 2011, wat erop wijst dat de Ring stilaan oververzadigd is. Een bijkomende verkeersstoe name lijkt daardoor vooral repercussies te zullen hebben voor het lokale wegennet, dat nog meer als alternatief zal worden beschouwd.

## Mobiliteit gewone weekdays

5.2 De cijfers inzake het extra verkeer dat zal worden aangetrokken door de geplande activiteiten op Parking C tijdens gewone werkdagen zijn werkelijk indrukwekkend. We baseren ons hiervoor op de gegevens die Ghelamco zelf ter beschikking heeft gesteld in het kader van het Milieu Effect Rapport. Het betreft de studie van Tractebel van 10.10.2016 (bijlage 6: Verkeersgeneratie: aannames en uitgangspunten).

Deze cijfers zijn een onderschatting van de werkelijk verwachte verkeersstoe name, vermits de definitieve oppervlaktes inzake verkeersgenererende activiteiten (gewone weekdays) nog zijn toegenomen ten opzichte van deze die voorkomen in de MER-procedure. We hebben het concreet over de oppervlaktes voor bedrijven, kantoren en diensten. De totale oppervlakte gaat van 122.695 m<sup>2</sup> in de MER-procedure naar maar liefst 178.908 m<sup>2</sup> in het eigenlijke aanvraagdossier, een stijging met 46 procent. (Bijlage 3 en 4, tabellen 1 en 2)

Uiteindelijk waren de cijfers uit het MER-dossier dus geen worst case-scenario, zoals mild voorspeld was in bovenvermeld Besluit van de Vlaamse regering van januari 2016. Het échte worst case-scenario krijgen we voorgeschoteld met de huidige aanvragen.

## Concreet

### Oppervlaktes MER in m<sup>2</sup> (gewogen gebruik)

|               | Bedrijven     | Kantoren      | Diensten      | Totaal         |
|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| Stadion       | 36.006        | 19.852        | 25.411        | 81.269         |
| Campus        | 41.426        | 0             | 0             |                |
| <b>Totaal</b> | <b>77.432</b> | <b>19.852</b> | <b>25.411</b> | <b>122.695</b> |

### Oppervlaktes bouw- en milieuaanvraag (werkelijk gebruik) in m<sup>2</sup>

|               | Bedrijven      | Kantoren      | Diensten      | Totaal         |
|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|
| Stadion       | 45.261         | 15.047        | 41.659        | 101.967        |
| Campus        | 55.661         | 0             | 21.280        | 76.941         |
| <b>Totaal</b> | <b>100.922</b> | <b>15.047</b> | <b>62.939</b> | <b>178.908</b> |

Om het verwijt te voorkomen van al te hoge voorspellingen inzake bezoekers en verkeersstoe name, hanteren we de (te lage) voorspellingen van Tractebel in het MER-dossier. Deze voorspellingen kunnen immers door niemand geloofwaardig worden.

Daarin wordt voorspeld dat er op een gewone werkdag in het stadion 810 mensen werken in kantoren en dat de ‘diensten’ 6.956 personen aantrekken, met inbegrip van het tewerkgesteld personeel. Over de ‘bedrijven’ wordt niets meegedeeld, maar alles wijst erop dat dit mee vevat zit in het cijfer van de diensten. De restaurants zouden op een weekdag 1.040 externe bezoekers aantrekken, wat overeenkomt met 90 personeelsleden. Dit betekent dat het stadionegebouw op een gewone werkdag 8.896 mensen aantrekt en leidt tot een verkeersaantrek van 3.408 wagens.

Daarnaast kunnen op werkdagen ook allerlei kleinere evenementen worden georganiseerd, wat kan leiden tot 800 bijkomende bezoekers en 600 extra wagens.

In de campus worden 600 bemeubelde kamers voorzien voor logies (hotels voor revalidatie, kleine verblijven voor buitenlandse werknemers,...), wat goed is voor 900 bezoekers/verblijvers. Daarnaast zullen de bedrijven en de diensten samen naar schatting van Tractebel dagelijks 8.214 mensen aantrekken (personeel inbegrepen). Dat zou goed zijn voor 3.360 voertuigen.

Tenslotte is er ook de pendelparking onder de campus. Daar worden drieduizend plaatsen ter beschikking gehouden voor dagelijks pendelverkeer, wat uiteraard neerkomt op minstens 3.000 extra bezoekers per dag.

Alle wagens voor bovenvermelde activiteiten komen terecht in de ondergrondse parking onder de campus. Dit zal uiteraard leiden tot een aanzienlijke verkeerstoename op de Ring, vermits deze parking uitsluitend via de Ring bereikbaar zal zijn. Toch wordt geschat dat de verkeerstoename op de Ring ten gevolge van de pendelparking slechts 1.500 wagens zou behelzen, vermits een deel van het huidige verkeer op de Ring gebruik zou maken van deze parking.

Het verwachte bezoekersaantal op een gewone werkdag op Parking C kan dus als volgt worden geschat:

|                | <b>Personen</b> | <b>Voertuigen</b> |
|----------------|-----------------|-------------------|
| Stadion:       | 8.896           | 3.408             |
| Campus:        | 9.114           | 3.360             |
| Pendelparking: | 3.000           | 3.000             |
| Evenementen:   | 800             | 600               |
| <b>Totaal:</b> | <b>21.810</b>   | <b>10.370</b>     |

Dit betekent dat er op **gewone werkdagen minstens 21.000 man** mag verwacht worden en **bijna 10.000 voertuigen**. De reële verkeerstoename bedraagt 8.270 voertuigen (bijna 9.000 bij kleine evenementen).

De toename van de verkeersstroom op de Ring is dus zeer aanzienlijk, zeker omdat daarbij ook nog de NEO-activiteiten moeten geteld worden op de Heizel en rekening moet gehouden worden met de komst van Uplace (parking van 6000 wagens).

Tractebel berekende ook de aantrekkingskracht van het Neo-project. Dit bevat een winkelcentrum, kantoren, diensten, recreatie, hotels en een groot congrescentrum (5000 zitplaatsen). Het juiste bezoekersaantal vinden we niet terug, maar het verwachte aantal wagens varieert van 11.438 (zonder congresactiviteiten) tot 14.723 (met congres). Gezien het relatief groter aantal bezoekers dat zich naar de Heizel zal begeven met het openbaar vervoer,

betekent dit een dagelijks bezoekersaantal variërend van minstens 25.000 (zonder congres) tot 30.000 mensen (met congres).

Als we alle **dagelijkse activiteiten** op de Heizelvlakte samentellen (Neo en Parking C), komen we bijgevolg aan een **bezoekersaantal van minstens 45.000 tot 50.000 personen**. Zonder bijzondere activiteiten zoals kleine of grote beurzen in de Heizelpaleizen, zonder concerten in Paleis 12 of wedstrijden in het stadion. Dat is indrukwekkend veel en dit zal zorgen voor een nog veel zwaardere belasting van de Ring, die vandaag reeds oververzadigd is.

De voertuigen bestemd voor Neo vinden voor het grootste gedeelte een parkeerplaats onder het Neo-project, maar de wagens voor de hotels (150 per dag) en voor de congressen, moeten gestald worden op Parking C. Deze zorgen dus voor een bijkomende verkeersstroom op de Ring. Er wordt aangenomen dat ongeveer één derde van de overige wagens (of 3.763 op 11.290) gebruik zal maken van het lagere wegennet. Twee derde wordt geacht Neo te zullen bereiken via de speciale afrit van de Ring die naar Neo leidt en die ook wordt genomen door de bezoekers van Parking C.

Dit betekent dat het Neoproject zal zorgen voor een verkeersstroom op de Ring van (7.527 + 150 =) 7.677 wagens. Als we dit samentellen bij de 8.270 (extra) wagens voor de activiteiten op Parking C betekent dit op een gewone werkdag (en zonder kleine evenementen of congressen) een **verhoging van het aantal (toekomstige) auto's op de Ring van 15.947 wagens. Het aantal bewegingen op de Ring verhoogt met 31.894.**

Het dagelijks aantal autobewegingen werd door het Vlaams Verkeerscentrum in 2015 bepaald op 227.064. Stel dat dit cijfer stabiel zou blijven tot bij de start van het Neo-project en de realisatie van stadion en campus, dan zullen de activiteiten op de Heizel leiden tot een verhoging van 227.064 naar 258.958 voertuigbewegingen, wat neerkomt op een **zekere toename van het verkeer met 14 procent**. Alles wijst erop dat dit nog een uiterst voorzichtige raming is.

**Gezien de huidige oververzadiging van de Ring en de grootschalige werken die op de noorderring gepland zijn vanaf 2019 is zulke evolutie niet wenselijk. Alleen al daarom zijn de plannen op Parking C niet aanvaardbaar.**

### **Mobiliteit bij bijzondere activiteiten**

5.3 De situatie wordt nog veel erger wanneer er op bepaalde dagen voetbalwedstrijden worden georganiseerd, beurzen in de Heizel of een concert in Paleis 12. Een combinatie van deze activiteiten is al helemaal onmogelijk.

In voormelde studie van Tractebel wordt de gevolgen onderzocht van deze grootschalige activiteiten op vlak van mobiliteit. Daarbij worden vooral inzake voetbalwedstrijden erg optimistische veronderstellingen naar voren geschoven. Een overzicht:

Grote beurs: 50.000 bezoekers per dag en 15.000 voertuigen op Parking C (30 procent)

Kleine beurs: 10.000 bezoekers per dag en 4.000 voertuigen op Parking C (40 procent)

Concert Paleis 12: 15.000 toeschouwer en 4.400 wagens op Parking C

Voetbalwedstrijd Anderlecht: 50.000 bezoekers en 8.000 wagens

Voetbalwedstrijd Rode Duivels: 60.000 bezoekers en 6.000 wagens.

Vandaag komt 12 procent van de bezoekers van het Heizelstadion bij wedstrijden van de Rode Duivels (als chauffeur) met de wagen. Bij een volgelopen Ghelamcostadion hoopt men dit te reduceren tot 10 procent. Parking C ligt nochtans verder weg van het openbaar vervoer dan het Heizelstadion. Men rekent daarbij op de nieuwe tramlijnen vanuit Willebroek en Zaventem, maar die zullen er in 2020 nog lang niet liggen (de trajecten liggen nog niets eens vast).

De supporters van Anderlecht komen meer vanuit landelijk gebied. Zij maken vandaag relatief weinig gebruik van het openbaar vervoer en des te meer van de auto. Op dit moment komt 26 procent van de supporters en bezoekers (als chauffeur) met de wagen. Bij een bezoekersaantal van 50.000 zou dit neerkomen op 13.000 wagens. Toch wordt dit in de prognose voor Parking C door Tractebel herleid tot 16 procent (8000 wagens), met het argument dat Anderlecht meer mensen zou aanmoedigen met de fiets of het openbaar vervoer te komen. Dat is veel te optimistisch gerekend.

Duidelijk is wel dat de matches die Anderlecht op weekdays zal spelen, een desastreuze impact zullen hebben op het verkeer op de Ring. Tijdens en in het verlengde van de avondspits komen er tussen 17 uur en 19 u 30 nog eens 8.000 wagens bij. Dit komt bovenop de vele andere gebruikers van de Ring en van Parking C.

In de MER-studie (blz. 330 e.v.) tracht Ghelamco aan te tonen dat zelfs een scenario mogelijk is van een voetbalwedstrijd van de Rode Duivels (optimistisch geraamd op 6000 wagens) gecombineerd met een volgelopen concert in Paleis 12 (4000 wagens). Gezien de andere gebruikers van de parking zou dit rond 19 uur leiden tot een parkeerdruk op de ondergrondse parking van 114 procent (!), maar dat blijkt allemaal geen probleem te zijn. De slagbomen zullen op twee uur tijd ongeveer 10.000 wagens moeten verwerken, terwijl ze slechts een maximale capaciteit hebben van 3.500 tot 4.000 per uur, maar zelfs dat wordt door de vingers gezien: dit zal blijkbaar geen terugslageffect hebben op de Ring. Het is volstrekt onbegrijpelijk dat Ghelamco met zulke scenario's en zulke optimistische prognoses naar buiten komt. Bovendien wordt geen rekening gehouden met het feit dat ongeveer een derde van de activiteiten die autoverkeer genereren voor Neo zal plaatsvinden vanaf 18 uur en bijgevolg dezelfde afrit van de Ring zal gebruiken.

Er wordt in de prognoses te weinig rekening gehouden met de grote parkeerdruk overdag en in de vooravond als gevolg van de gewone activiteiten op Parking C. Op congressdagen kan de parkeervraag voor de ondergrondse parking oplopen tot 13.800 wagens. Uiteraard maken die niet allemaal op hetzelfde moment gebruik van de parking, maar dit lijkt al moeilijk combineerbaar met een kleine beurs, waar 4.000 wagens overdag langdurig van de Parking gebruik maken. De combinatie van zo'n kleinere beurs met een voetbalwedstrijd lijkt noch voor de parking, noch voor de Ring een haalbare kaart. De combinatie van een grote beurs zoals het Autosalon of Batibouw (10.000 wagens) is al helemaal uitgesloten.

Hoger werd reeds gesteld dat de raming van 8000 wagens voor een wedstrijd van Anderlecht veel te optimistisch is. Bovenop dit aantal moet ook nog rekening gehouden worden met 150 tot 170 autocars voor 7.500 supporters, waardoor er in de ondergrondse parking maar staanplaats overblijft voor 8.400 wagens. **Dit betekent dat de vele thuiswedstrijden van**

**Anderlecht met geen enkele activiteit combineerbaar zijn** waarvoor men de parking wil gebruiken. Dat is niet realistisch en gaat in tegen de ruime verwachtingen voor deze parking. In de prognoses van Tractebel wordt geen rekening gehouden met de gevolgen van deze bussen voor de verwerkingscapaciteit van de slagbomen van de ondergrondse parking en voor de filevorming.

**Het is duidelijk dat de parking met al deze bijkomende activiteiten overvraagd wordt en dat er op piekmomenten, zelfs met een geautomatiseerd slagboomsysteem wel degelijk een ernstig terugslagprobleem zal bestaan naar de Ring. Het gebrek aan voldoende parkeerruimte zal leiden tot grote avondlijke verkeersdrukte en zware parkeeroverlast in de ruime omgeving van het Eurostadion.**

### **Overbelasting Ring neemt onbeheersbare proporties aan**

5.4 Het MER-dossier is bovendien veel te optimistisch over de gevolgen van de projecten voor de Ring. Men baseert zich op zeer beperkte meetgegevens op enkele wedstrijdavonden in het najaar van 2015 en het voorjaar van 2016 om met grote stelligheid te beweren dat de reistijden bij wedstrijden van de Rode Duivels **dalen** in plaats van stijgen. Er zou enkel een probleem zijn voor het traject Groot-Bijgaarden-Heizel, maar dat zal opgelost worden via het moderne slagboomsysteem op de site. Dit soort fragmentarische metingen zijn ongeloofwaardig. Bovendien wordt geen rekening gehouden met de extra drukte op de Ring ten gevolge van de vele andere nieuwe activiteiten op de Heizel-site (zie hoger), Uplace, de verwachte globale verkeerstoename,...

In de studies worden de files op de Ring vooral toegeschreven aan de slechte werking van het huidige amateuristische slagboomsysteem op Parking C, terwijl dit natuurlijk enkel speelt op momenten dat Parking C vandaag benut worden, met name tijdens beurzen in de Heizelpaleizen, bij concerten en bij (sporadische) grote voetbalwedstrijden. Nergens lezen we een goede analyse over de huidige capaciteitsproblemen op de Ring los van Parking C en de actuele overbezetting en filevorming op de noorderring, vaak van 7 uur 's morgens tot 19 uur 's avonds. We lezen geen ernstige analyse van de gevolgen van de bijkomende dagelijkse belasting van bijna 32.000 voertuigbewegingen op de Ring, laat staan van de combinatie van deze belasting met de organisatie van congressen, beurzen, popconcerten en voetbalwedstrijden. Het ligt voor de hand dat deze activiteiten en zeker de combinatie ervan zullen leiden **tot veelvuldige, langdurige blokkeringen van de Ring**. Men stelt zijn hoop op een goed kalendermanagement, maar Ghelamco en de stad Brussel zijn geen meester over de agenda van de Uefa en de Fifa en kunnen dus niet verhinderen dat belangrijke internationale voetbalwedstrijden samenvallen met kleinere en zelf grote salons op de Heizel.

De gevolgen van het werfverkeer tijdens de werken worden evenmin behoorlijk in kaart gebracht. Tijdens de hoorzitting in het Cultuurcentrum van Strombeek-Bever werd duidelijk dat alleen al voor het grondverzet (meer dan 1,1 miljoen m<sup>3</sup>) een karavaan van 75.000 (volle) vrachtwagens nodig is. Voor de belasting op de Ring moet dit cijfer uiteraard verdubbeld worden. Men wil deze voertuigen (à rato van 400 volle vrachtwagens per dag of 10 per uur) laten rijden in de daluren, maar die zijn er overdag nauwelijks nog te vinden. Hierbij wordt nog geen rekening gehouden met de ontelbare vrachtwagens die bouwmaterialen moeten aanleveren. Men probeert de bevolking gerust te stellen met de aankondiging dat al dit

werfverkeer uitsluitend gebruik zal maken van de Ring. Het ligt evenwel voor de hand dat de filedrukke op de Ring hierdoor zodanig zal toenemen, dat velen gebruik zullen willen maken van het lagere weggennet, waardoor ook daar de volledige congestie dreigt.

Evenmin wordt er rekening gehouden met de grootschalige werken aan de Ring die starten vanaf 2019. Die zullen gedurende jaren een grote invloed hebben op het verkeer van de Ring en de capaciteit jarenlang verkleinen in plaats van vergroten. Men geeft de indruk dat deze werken niet relevant zijn voor Parking C omdat de Ring daar reeds is verdubbeld. Dit gegeven betekent uiteraard niet dat er ter hoogte van Parking C geen grote werken zullen plaatsvinden. Ook de jarenlange werken elders op de noorderring zullen grote gevolgen hebben voor alle weggebruikers en op de filezwaarte.

De tramlijnen van het Brabantnet zullen in 2020 niet gerealiseerd zijn. Ook voor de andere tramlijnen is er nog helemaal geen zekerheid. Nochtans zijn deze lijnen noodzakelijk voor de beheersing van de toestroom. Het is intussen vaststaande rechtspraak van de Raad van State geworden dat projecten die veel verkeer opwekken pas kunnen worden vergund als er juridische zekerheid bestaat over de infrastructurele ingrepen en openbaar vervoersmaatregelen die samenhangen met zulke projecten. Dit is in casu niet het geval. Alleen al om deze reden kan er momenteel geen milieuvergunning worden afgeleverd.

## **Besluit inzake mobiliteit**

**We kunnen uit het dossier enkel concluderen dat uitgerekend langs het meest verzadigde stuk autoweg van het land, de noorderring rond Brussel, de komende jaren de meest grootschalige bouw- en investeringsprojecten uit de nationale geschiedenis worden gepland. De aantrekking van de vele activiteiten in en rond deze projecten zal leiden tot een hyperconcentratie van verkeer en tot een haast permanent verkeersinfarct in het centrum van het land. Dit zal zeer nefaste gevolgen hebben voor de leefbaarheid (geluidshinder, fijn stof) van een dichtbevolkt gebied in de Noordrand rond Brussel, voor de bereikbaarheid van een nog veel groter gebied en voor de economische leefbaarheid en aantrekkelijkheid van een groot gedeelte van de provincie.**

In het 'Mobiliteitsplan Vlaanderen' staan 'bereikbaarheid', 'toegankelijkheid' en 'verkeersleefbaarheid' bij de vijf belangrijke strategisch beleidsdoeleinden. Met de bouw van het Eurostadion en aanhorigheden krijgen we overduidelijk een verminderde bereikbaarheid en toegankelijkheid en een fel verzwakte verkeersleefbaarheid in het hart van onze provincie.

## **6. Andere milieuaspecten**

We behandelen deze in kort bestek, maar dat doet niets af aan het belang ervan.

### **6.1 Betoncentrale en breekwerf -asbest**

Om de aanvoer van beton te beperken, wil men een tijdelijke betoncentrale aanleggen op de werf. De meerwaarde is zeer relatief, vermits veel van het bouw materiaal toch moet worden aangevoerd. Men wil uitgegraven zand en puin recyclen via een tijdelijke breekwerf, maar dit soort activiteit veroorzaakt een hels lawaai, trillingen en wolken stof. Het hoeft geen

betoog dat dit bijzonder hinderlijk zal zijn voor de buurtbewoners. Bij mooi weer van de tuin genieten of de woning verluchten wordt problematisch.

Op parking C werden in het verleden grote hoeveelheden bouwafval gestort. De kans is zeer groot dat er asbesthoudend puin zal worden opgegraven. Nergens wordt er voorzien in een behoorlijke controle op dit vlak. De kans is groot dat asbestdeeltjes zich zullen verspreiden via voorbij rijdende wagens op de Ring. Nog gevaarlijker wordt het indien asbesthoudend materiaal zal verpulverd worden op de breekwerf...

## **6.2 Nachtelijke werkzaamheden**

Zowel tijdens de gemeenteraad van november als tijdens de hoorzitting met Ghelamco in het CC van Strombeek-Bever werd gesteld dat er, indien de timing van het EK in het gedrang komt ten gevolge van vertragingen, ook 's nachts zal gewerkt worden. Dit nieuws is ronduit dramatisch voor de omliggende woonwijken. Zelfs zonder deze uitzonderingsmaatregel zou er aangevraagd zijn om te mogen werken van 4 uur 's morgens tot 12 uur 's nachts. Dit schept een onleefbare situatie voor de buurtbewoners, die gedurende 2 tot 3 jaar nauwelijks nog nachtrust zullen hebben.

Hiermee is aangetoond dat dit reusachtige project omwille van tijdsdruk geen normale procedurele behandeling (inclusief mogelijke beroepsprocedures) verdraagt. De timing is gewoon te krap. Alleen al daarom zou het niet vergund mogen worden. Het kan niet zijn dat de vele buurtbewoners de dupe mogen worden van Brusselse beleidsmakers die veel te laat en zonder overleg beslissingen hebben genomen over het grondgebied van een ander gewest.

## **6.3. Schadelijke uitstoot**

De intensieve bijkomende activiteiten op Parking C zullen leiden tot een veel hogere uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijn stof en andere schadelijke stoffen. Dit is niet alleen schadelijk voor de buurtbewoners, maar ook voor de ruime omgeving.

Het is bovendien onverantwoord om 4 à 5000 mensen op permanente basis te werk te stellen vlak tegen de Ring en met name het drukste en meest filegevoelige stuk autoweg van het land. Ook zullen mensen (patiënten en buitenlands personeel) op langdurige wijze kunnen verblijven op deze locatie. Al deze mensen worden op deze manier voortdurend blootgesteld aan hoge concentraties fijn stof en andere schadelijke elementen. Deze permanente blootstelling wordt in het MER niet erkend als een probleem, laat staan onderzocht. Uiteraard wordt er ook niet aan oplossingen gewerkt. Onlangs nog kwam dankzij een Canadese studie aan het licht dat de kans op dementie toeneemt naarmate men dichterbij een drukke weg woont (HLN, 6 januari 2017). De dramatische gevolgen van blootstelling aan permanente luchtvervuiling voor onze ademhalingswegen zijn ruim gekend. Het is onbetwistbaar dat luchtvervuiling leidt tot massale vervroegde sterfte.

Duidelijk is dat het omliggende groen niet meer is dan een schaamlapje en op geen enkele wijze zal bijdragen tot een ernstige vermindering van de blootstelling. Het is blijkbaar de intentie om in het "park" regelmatig grote sociaal-culturele activiteiten te laten plaatsvinden. Ook dit lijkt, vlak tegen de drukke en overbelaste Ring, niet alleen behoorlijk onaangenaam maar tegelijk ook zeer ongezond.

De forse toename van de uitstoot van CO<sub>2</sub> druist ook in tegen het Europees convenant dat de gemeente Grimbergen op 25 juni 2014 ondertekend heeft en waarmee de gemeente

Grimbergen zich engageert om de uitstoot van CO<sub>2</sub> tegen 2020 met minstens 20% te verminderen.

Het stadionproject kan vanuit esthetisch oogpunt als verantwoord beschouwd worden, maar ligt gewoon op de verkeerde plaats.

#### **6.4 Milieuvervuiling, geluidsoverlast en lichthinder**

Een openlucht evenementencomplex, waarbij 60000 mensen kunnen aanwezig zijn, zal telkens een enorm lawaai veroorzaken. Daar dit meestal tijdens de late avonduren zal gebeuren, is dit een last voor de omgeving, maar ook een aanslag op de nachtrust van de omwonenden.

Naast de geluidshinder is er ook nog de lichtvervuiling, voornamelijk vanuit de gekleurde buitenverlichting van het stadion. Dit zorgt voor een schijn in de verre omgeving. Kijk maar in Gent naar de blauwe schijn op alles in de wijde omgeving van de Ghelamco arena. Je living of slaapkamer moet maar permanent gekleurd worden door deze gloed.

Ook de toeloop van het publiek in de wijde omgeving zal de nodige geluids- en andere overlast voor en na de evenementen veroorzaken. Daarbij zal er nog een berg weggegooide afval langs de kanten van de wegen terug te vinden zijn. Wie zal dit opruimen en de kost hiervoor dragen? Of zal de buurt er dan maar verloederd gaan uitzien?

#### **6.5 Waterhuishouding**

De regenwaterbehandeling is erop voorzien dat men maximaal gebruik zal maken van gebufferd regenwater voor sanitaire spoelingen, beregening van velden, ... en het overtollige water in de grond zal insijpelen.

Men houdt er echter geen rekening mee dat hevige regenbuien niet geprogrammeerd kunnen worden naar de momenten waarop men een grote afzet zou kunnen hebben tijdens evenementen. Daarbij is insijpeling in de grond een erg traag proces, zodat via deze weg geen neerslag kan geëvacueerd worden bij een zware stortbui.

In de praktijk zal in een periode van aanhoudend regenweer en zware stortbuien, een massa water toch naar het rioleringsstelsel moeten overgaan, dat daarop niet berekend is. Dit zal leiden tot verzadiging en overlast, overstrooming in de lager gelegen bekkens van de Maalbeek en eventueel de Tangebeek in Wommel en Grimbergen.

Om deze en vele andere redenen vraag ik u om de milieuvergunning te weigeren.

In de hoop op een gunstig gevolg aan dit schrijven teken ik, met bijzondere hoogachting,

Bart Laeremans  
Gemeenteraadslid