

Bart Laeremans
Ere-Volksvertegenwoordiger
Fractievoorzitter Vernieuwing
Nieuwe Schapenweg 2
1850 Grimbergen
02 270 26 88
bart.laeremans@telenet.be

Aan het college van Burgemeester en
Schepenen van Grimbergen
Prinsenstraat 3
1850 Grimbergen

Grimbergen, 3 november 2017

Bezwaren project Ghelamco Parking C – Omgevingsvergunning

1. Ontvankelijkheid en procedure

Gezien de aanvang van het openbaar onderzoek op 12 oktober 2017, is huidig bezwaar tijdig ingediend.

Huidig omgevingsdossier bevat een aantal wijzigingen t.a.v. de oorspronkelijke dossiers, met name de bouwaanvraag van eind 2016 bij het gemeentebestuur van Grimbergen en de aanvraag voor een milieuvergunning van diezelfde periode bij het provinciebestuur van Vlaams-Brabant.

In beide dossiers werd een negatieve beslissing genomen, waarna door de indiener beroep werd aangetekend bij resp. de provincie en de Vlaamse overheid. Het verslag aan de deputatie ter voorbereiding van de behandeling in beroep inzake de bouwvergunning was zeer negatief voor het dossier. Om een negatieve beslissing van de deputatie te voorkomen, werden de hangende aanvragen door bouwheer Ghelamco teruggetrokken in de hoop op een voorkeursbehandeling bij de Vlaamse regering volgens de nieuwe procedure van de omgevingsvergunning.

De meest opvallende verschillen met de vorige procedures zijn te vinden in de cijfers inzake de verscheidene oppervlaktes binnen de gebouwen, de gevolgen daarvan voor de verwachte toestroom van bezoekers en de verantwoording van al deze cijfers. De aanvrager spuit daarbij zodanig veel cijfers dat het aanvraagdossier totaal onoverzichtelijk, onsamenhangend (sterk afwijkend van het MER-dossier) en intransparant is geworden. Dat is precies de bedoeling van de aanvrager: met het cijfergegochel wil men de aandacht afleiden van de zeer duidelijke limieten die voor Parking C door de Vlaamse overheid werden opgelegd. Die limieten worden op een onnavolgbare wijze overschreden, met alle gevolgen vandien voor de verkeersdrukke op de Ring rond Brussel en voor de bereikbaarheid én de leefbaarheid van de brede omgeving rond Parking C.

Om een klare kijk te krijgen op dit dossier is het van belang dat men zicht heeft op alle elementen en dus ook op het oorspronkelijk aanvraagdossier, de beslissing van de deputatie inzake de milieuvergunning dd. 8 juni 2017, de beslissing van het schepencollege inzake de bouwvergunning dd. 20 februari 2017 en het verslag van de stedenbouwkundige ambtenaar van Vlaams-Brabant inzake het bouwberoep dd. 27 juli 2017. We vragen dat deze documenten zouden worden toegevoegd aan het dossier, zodat kennis kan genomen worden

van alle potentiële ontwikkelingen die zich omtrent de geplande complexen kunnen voordoen. Het laatstgenoemde verslag voegen we alvast in bijlage.

Buurtweg

Inzake het huidige dossier kan in ieder geval geen rechtsgeldige beslissing worden genomen zolang buurtweg nr. 3 niet is afgeschaft of op een correcte wijze herlegd. De deputatie van Vlaams-Brabant heeft haar beslissing ter zake dd. 27 april 2017 ingetrokken en is voor een tweede maal overgegaan tot de afschaffing op 28 september 2017. Tegen deze beslissing werd door onder meer ondergetekende beroep ingesteld bij de bevoegde minister op 23 oktober 2017. Zoals correct gesteld door de provinciale ambtenaar in haar verslag dd. 27 juli 2017, bepaalt artikel 28 van de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen dat het beroep de beslissing opschort.

Omgevingsloket

Gezien de korte bezwaarperiode, de late terbeschikkingstelling van de beloofde informatie aan de gemeenteraadsleden (tijdens de gemeenteraad van donderdag 26 oktober) en de herhaalde onbeschikbaarheid van het omgevingsloket, dat kennelijk nog aan kinderziektes lijkt, verzoek ik dat het openbaar onderzoek met drie dagen zou worden verlengd, met name tot en met maandag 13 november. In ieder geval zouden alle brieven die nog op maandag 13 november worden ontvangen en die dus verstuurd werden tot en met 10 november, aanvaard moeten worden als rechtsgeldige bezwaarschriften.

2. Onverenigbaarheid met het GRUP

2.1 De aanvrager probeert uitvoerig aan te tonen 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 evenwel 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**

In art. C1.1.2 wordt de mogelijke verenigbaarheid van schaal en impact verder verduidelijkt. In deze context moet o.a. *“ten minste aandacht besteed worden aan o.a.:*

*-de invloed op de omgeving wat betreft het aantal gebruikers, bewoners of bezoekers
-de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid”*

Het is duidelijk dat de bouw van een gigantisch nationaal voetbalstadion, met een oppervlakte van meer dan 350.000 m² én van een immens commercieel gebouw van zes verdiepingen en twee hectare binnenplein, de zogeheten campus, met een oppervlakte van afgerond 200.000 m², een enorme bijkomende verkeersstroom zal genereren op elke dag van de week. Alleen al daarom gaat het om complexen *“die omwille van de schaal en het ruimtelijk impact niet verenigbaar zijn met de omgeving”*. Nog grootschaliger op deze locatie is immers niet eens mogelijk of zelfs denkbaar.

Krachtens voormelde duidelijke en bindende bepalingen van het GRUP kunnen deze gebouwen bijgevolg niet worden toegelaten.

2.2 Van cruciaal belang zijn ook de **limieten** die in datzelfde artikel C1.1.2 werden ingeschreven:

*“De totale vloeroppervlakte van de verschillende **kantooractiviteiten** samen is beperkt tot 20.000 m² en de totale vloeroppervlakte van de verschillende **recreatieactiviteiten** samen is beperkt tot 50.000 m².”*

Belangrijk daarbij is te vermelden dat deze limieten de resultante waren van een uitgebreid besluitvormingsproces, waarbij aanvankelijk was voorgesteld om naast 50.000 m² recreatie tevens tot 50.000 m² kantooroppervlakte mogelijk te maken, alsook grootschalige kleinhandel (winkelcentrum) tot 50.000 m².

Onder invloed van het openbaar onderzoek en adviezen van heel wat particulieren, de gemeente Grimbergen en verscheidene Vlaamse instellingen en adviesorganen heeft men de mogelijkheid van een winkelcentrum volledig laten vallen én de toegelaten kantooroppervlakte uitdrukkelijk en welbewust gereduceerd. Dit gebeurde onder meer omdat er al een teveel is aan kantooroppervlakte in Brussel en de Vlaamse Rand, maar ook en vooral omdat een kantooroppervlakte van 50.000 m² te veel verkeer zou genereren.

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 plan-MER 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 20.000m². **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 van de Vlaamse regering omtrent de definitieve vaststelling van het GRUP dd. 22 januari 2016 (ruim vier 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 dat de kantooroppervlakte bewust werd herleid tot 20.000 m², **“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 m² als programma onderzocht en finaal 70.000 m² 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)

Voor een goed begrip van deze tekst: hierbij wordt vooral verwezen naar het Plan-Mer uit begin 2011 dat aan de (voorlopige) vastlegging van het GRUP in december 2011 voorafging. De oorspronkelijk onderzochte oppervlakte aan kantoren, recreatie en winkels van in totaal 150.000 m² wordt daarbij voorgesteld als een *worst case*-scenario, veel omvangrijker dan uiteindelijk werd toegelaten.

De Vlaamse regering heeft dus de bijzondere functies inzake recreatie en kantoren doelbewust beperkt tot 70.000 m², precies om grootschalige en verkeersgenererende activiteiten te voorkomen. De intentie van de Vlaamse regering (die belangrijk is om de draagwijdte van het GRUP te interpreteren) kan dus niet anders begrepen worden dan de bewuste ontmoediging van verkeersgenererende activiteiten. Dat blijkt ook uit het eindrapport MER van 2011:

*“Potenties voor ‘modal shift’: Uit de voorgaande analyse blijkt duidelijk dat een **vermindering van de verkeersgeneratie** van het VSGB in het algemeen en Vilvoorde-Machelen en Heizel Parking C in het bijzonder een **absolute noodzaak** is om de realisatie van (grote delen van) het plan niet te hypothekeren.”*(5.1.3.6 blz. 80)

*“M.b.t. de indirecte (verkeers)effecten van het VSGB zelf, geeft het plan-MER aan dat de grote verkeersgeneratie van de twee gebieden Vilvoorde-Machelen en Heizel Parking C, in combinatie met de hoge huidige verzadigingsgraad tijdens de spitsuren op de R0 (in beide richtingen) en de radiale autowegen (in één richting), **voor ontoelaatbaar negatieve effecten op het vlak van verkeersdoorstroming en leefbaarheid (geluids- en luchtmissies) zorgt.**”* (blz. 200)

*“Parking C: 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. **Ruimtelijk vertaalbare milderende maatregelen: - beperking programma”***

De intentie van de Vlaamse regering die aan de basis ligt van het GRUP was dus onbetwistbaar het aan banden leggen van activiteiten die massaverkeer konden aantrekken. De activiteiten die verondersteld werden het meest verkeer aan te trekken, werden hetzij geschrapt, hetzij sterk gereduceerd.

De plannen die nu voorliggen, hebben niet alleen betrekking op gigantisch grote bijkomende oppervlaktes, ze zijn bovendien gericht op activiteiten die nog veel méér verkeer zullen aantrekken en druisen dus regelrecht in tegen de principes van het GRUP.

Recreatie

2.3 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 beperkte bijkomende functies aan een gebouw –naast de hoofdbestemming- weinig bezwaar bestaan. Hier wordt de eigenlijke bestemming van het gebouw (voetbal en dus recreatie) herleid tot een minimale fractie in een veelvoud aan bestemmingen. Concreet worden er aan het gebouw van 358.271 m² nuttige vloeroppervlakte allerlei functies toegewezen die los zouden staan van het recreatie-aspect en soms een veel grotere oppervlakte in beslag zouden nemen dan de recreatieve bestemming. Zo nemen de ‘openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen’ met 125.656 m² veruit de grootste ruimte in beslag, terwijl het hier in belangrijke mate om gemeenschappelijke ruimtes gaat (hallen, gangen, trappen,...) die geen autonome bestemming hebben. Om het nog ingewikkelder te maken, berekent de aanvrager de toewijzing van de oppervlakte op drie verschillende wijzen (een effectief gebruik, een hoofdgebruik en een gewogen gebruik), met sterk uiteenlopende resultaten.

Zo nemen bij het ‘effecief gebruik’ de ‘bedrijven’ 37.979 m² in beslag en wordt er 43.261 m² voorzien voor de zogeheten ‘socio-culturele inrichtingen’ en 31.986 m² voor ‘recreatie’. Bij het ‘gewogen gebruik’ zakken de bedrijven (31.247 m²) en stijgen de socio-culturele inrichtingen (49.075) alsook de recreatie (44.284). Bij het ‘hoofgebruik’ stijgen de bedrijven (40.438) en de socio-culturele inrichtingen (55.621) en blijft er voor de recreatie in het stadiongebouw nog amper 617 m² over.

Zo’n manier van werken is vanzelfsprekend niet ernstig en allesbehalve professioneel. De aanvragers maken het nog ingewikkelder door in de toelichtende nota nog andere criteria te hanteren. Op blz. 33 stelt men dat voor recreatie enkel het veld en de tribunes mogen geteld worden, waardoor men aan een cijfer komt van 45.490 m². De aanvragers zijn namelijk van oordeel dat voor de berekening van de oppervlakten in het kader van het GRUP de voorzieningen die ten dienste staan van de recreatie (kleedkamers, facilitaire ruimtes,...) niet mogen meegeteld worden, maar enkel die ruimtes waar de recreatie effectief plaats vindt. Dat is natuurlijk heel origineel gevonden, maar deze werkwijze steunt niet op een juridische grond. Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen volgens de lokale verordening wordt in diezelfde nota dan weer gerekend met een oppervlakte van 617 meter, wat leidt tot een parkeerbehoefte van ... 12 voertuigen (blz 56).

De herleiding van de recreatieve functie van het gebouw tot amper een fractie ervan is lachwekkend en totaal ongeloofwaardig. De **sportgerelateerde functie is immers de hoofdopdracht** 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.

Dit doorzichtig maneuver dient alleen om de dwingende limiet van 50.000 m² 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 m². In het definitieve MER werd dit dan weer herleid naar 34.209 m² om in de huidige aanvraag weer te worden opgetrokken naar 41.340 m² (hoofdgebruik), terwijl een groot deel van deze voorzieningen speciaal bedoeld zijn voor de voetbalwedstrijden en voor het overige deel van de tijd leeg zullen staan. Dit soort manipulaties zijn grotesk en kunnen niet aanvaard worden.

Dit geldt evenzeer voor de creatie van de aparte categorie ‘socio-culturele voorzieningen’. Dit gaat niet (of nauwelijks) om aparte culturele infrastructuur binnen het stadiongebouw. Het betreft integendeel dezelfde infrastructuur (tribunes, grasmat, grote schermen...) die bedoeld is voor de voetbalwedstrijden, maar die via een kunstgreep tot een aparte categorie wordt omgetoverd. Men verwacht op jaarbasis een 50-tal voetbalwedstrijden en 10 à 15 grote evenementen (concerten), maar omdat voor en na ieder evenement minstens vijf dagen opbouw- en afbraakwerk moet voorzien worden voor de podia, komt men tot de absurde slotsom dat er voor de bestemming ‘socio-culturele voorzieningen’ in alle schema’s van de aanvrager grotere tot veel grotere oppervlaktes worden voorzien dan voor recreatie. Nochtans zijn pop-concerten in wezen eenzelfde soort activiteit als voetbalwedstrijden. Bij eenzelfde opkomst genereren ze doorgaans nog meer autoverkeer dan sportactiviteiten, vermits er in deze sector minder met supportersbussen gewerkt wordt. Er is geen dus 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 in alle schema’s van het aanvraagdossier de limiet van 50.000 m² ruim overschrijdt.

De stedenbouwkundige ambtenaar van de provincie Vlaams-Brabant heeft een gelijkaardige kritiek op de berekeningsmethodes van de aanvrager. Inzake de interpretatie van recreatieve activiteiten verschilt ze van de onze, maar voor het overige loopt ze helemaal gelijk. We citeren hierbij een belangrijk onderdeel uit haar verslag van 27 juli 2017:

“Bij deze berekeningsmethodes van de aanvrager om te bewijzen dat aan de oppervlaktebeperkingen is voldaan, kunnen heel wat vragen gesteld worden. Vooreerst de conclusie dat het grootste aandeel van de vloeroppervlakte bij de 3 berekeningsmethodes tot de openbare en private nuts- en gemeenschapsvoorzieningen behoort. Dit strookt niet met wat volgens de typevoorschriften voor RUP’s onder deze bestemming wordt begrepen. Deze bestemming werd door de aanvrager dan ook erg ruim geïnterpreteerd. Maar bovenal is er een principieel bezwaar bij deze werkwijze. Aanleiding voor deze diverse berekeningswijzen is het multifunctionele karakter van een groot deel van de ruimtes die gebruikt kunnen worden bij verschillende activiteiten doorheen het jaar. Heel wat ruimtes in het multifunctioneel complex hebben geen eenduidige ‘hoofd functie’, daar deze ruimtes verschillende functionaliteiten hebben, afhankelijk van de activiteit, gaande van voetbalwedstrijden tot concerten.

Het is echter niet aangewezen de effectieve vloeroppervlaktes van de verschillende ruimtes te gaan opdelen in alle verschillende mogelijke bestemmingen die volgens het GRUP VSGB binnen dit gebied mogelijk zijn en zo slechts gedeeltelijk mee te tellen in de maximale vloeroppervlaktes. In ruimtelijke ordening is het immers niet gebruikelijk bij de beoordeling een tijdsopdeling te hanteren. Een bepaald gebouw of ruimte kan een multifunctioneel gebruik hebben in de tijd. Dit is in overeenstemming met een duurzaam en efficiënt ruimtegebruik en kan om die reden zeker aangemoedigd worden. Het GRUP heeft zelf ook aangestuurd op een verweving van functies en een continu gebruik van het gebied. De hinder en de eventuele verkeersoverlast die met een bepaalde functie gepaard gaan, kan echter niet opgedeeld worden. Gedurende de duur van de activiteit is de hinder immers absoluut. Het voorschrift spreekt immers ook van de totale vloeroppervlakte van de verschillende recreatie-activiteiten samen', niet van een percentage van deze vloeroppervlakte die benut wordt voor recreatie gebaseerd op het tijdsgebruik van deze bestemming.

Er kan ook worden opgemerkt dat de specifieke aannames (maximaal 50 dagen voetbal en minimaal 60 dagen socio-culturele activiteiten) die de aanvrager heeft gedaan met betrekking tot het aantal dagen voetbal en het aantal socio-culturele activiteiten niet gegarandeerd kunnen worden. Bovendien zou bij een enkelvoudige bestemming als voetbalstadion de oppervlakte steeds 100% recreatie zijn, maar door het toevoegen van bijkomende activiteiten (al dan niet verkeersgenererend) zou het aandeel recreatie procentueel afnemen door het inbrengen van de factor tijd. Gelet op de achterliggende reden om de oppervlakte recreatie te beperken, meer bepaald in functie van de beperking van de mobiliteitsimpact, mist deze redenering elke logica.

In het geval van recreatie dienen voor de totale vloeroppervlakte dan ook alle ruimtes in aanmerking genomen te worden die bij een recreatieve activiteit gebruikt worden. Op het moment dat het multifunctioneel complex voor een recreatieve bestemming gebruikt wordt, meer bepaald voor een voetbalwedstrijd, ligt de totale vloeroppervlakte die op dat moment 100% voor recreatieve doeleinden gebruikt wordt, ver boven het toegelaten maximum van 50.000 m². Het terrein zelf, samen met de tribunes, beslaat alleen al een oppervlakte van 46.000 m².

Uit een eigen berekening op basis van de in bijlage 2 gehanteerde oppervlaktes per ruimte blijkt dat meer dan 100.000 m² van het complex effectief bij een recreatieve activiteit in beslag zal genomen worden. Hierin zijn de verticale circulatie, technische lokalen, personeelslokalen nog niet inbegrepen, evenmin alle horecavoorzieningen, enkel de ruimtes aansluitend bij de loges op verdieping +2 en de bar op verdieping -3. Aan de in het GRUP VSGB opgelegde beperking van 50.000 m² totale vloeroppervlakte voor recreatieactiviteiten is dus niet voldaan. De aanvraag is dus in strijd met artikel C1.1.2 van het GRUP VSGB.

Dit verslag heeft niets ingeboet aan inhoud en correctheid nu er een nieuw aanvraag voorligt. De globale vloeroppervlakte van het stadiongebouw is immers slechts met een kleine zes procent verminderd (van ongeveer 382.000 m² naar 358.000 m²). De redenering van de hoge ambtenaar sluit als een bus en dient derhalve gevolgd te worden.

Kantoren, bedrijven en diensten

2.4 Inzake de kantooroppervlakte zijn de manipulaties zo mogelijk nog veel grover en verregaander. In het definitieve MER-rapport werd er in het stadiongebouw een totale

kantooroppervlakte voorzien van 19.852 m² en bleef men dus nipt onder de limiet van 20.000. Tevens voorzagen men 36.006 m² ruimte voor 'bedrijven' en 25.411 m² voor 'diensten' (volgens schema 'gewogen gebruik').

In de bouwaanvraag van eind 2016 (volgens schema 'effectief gebruik' MFC) werd de kantooroppervlakte zonder verdere verklaring herleid tot 15.047 m². Daarnaast was er in het stadiongebouw ook nog eens een oppervlakte van 45.261 m² voor 'bedrijven' voorzien en 41.659 m² voor diensten, fors meer dus dan in het MER-onderzoek (met weliswaar gewogen gebruik). Er werd ook geen toelichting gegeven omtrent het onderscheid tussen kantoren, bedrijven en diensten.

In huidige aanvraag omgevingsvergunning van september 2017 zijn er vreemd genoeg enkel nog kantoren op één verdieping (11.873 m²), worden de bedrijven in het stadiongebouw herleid tot 37.979 m² en de diensten tot 38.130 m² ('effectief gebruik').

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 stadiongebouw een veelvoud zal zijn van de toegelaten 20.000 m².**

Hetzelfde geldt voor het campusgebouw, waar volgens de aanvankelijke bouwaanvraag en de huidige aanvraag voor een omgevingsvergunning welgeteld 0 m² kantoren zouden gehuisvest worden. Nochtans heeft dit gebouw de aanblik van een reusachtig kantorencomplex. Volgens de eerste bouwaanvraag (schema 'effectief gebruik' Campus) zou er in dit gebouw daarnaast ook 55.661 m² aan bedrijfsruimte voorzien worden en 21.280 m² aan 'diensten'. In het MER-rapport was dit nog beperkt tot 40.008 m² bedrijfsruimte en 0 m² diensten. In huidige aanvraag (schema 'effectief gebruik') stijgt de bedrijfsoppervlakte verder naar 57.788 m² en blijft de oppervlakte voor diensten ongeveer dezelfde met 21.405 m².

Alles wijst erop dat ook hier een zeer aanzienlijk gedeelte van deze bedrijfs- en dienstenoppervlaktes in praktijk zullen ingenomen worden door kantoorruimtes. De overheid wordt met andere woorden een rad voor de ogen gedraaid.

Overigens 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. Dit is niet het soort bedrijven dat men hier, bij de vergunningsaanvraag, voor ogen heeft.

In de toelichtingsnota bij het GRUP cluster Zaventem lezen we op blz. 64 over (autonome) kantoren: *"Met autonome **kantoren** wordt bedoeld **bedrijven** met als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening met een hoofdzakelijk administratief karakter en een hoge personeelsintensiteit. De kantooraactiviteit is hier niet ondergeschikt aan andere bedrijfsactiviteiten zoals productie of verwerking van goederen."* De grens tussen bedrijven, diensten en kantoren is dus flinterdun.

Bovendien bleek uit het begeleidend Milieu Effect Rapport, meer bepaald de begeleidende studie van Tractebel dat de 'diensten' die in het stadion voorzien worden, een verontrustend hoog aantal bezoekers zouden aantrekken. Er werd gesproken van vijf bezoekers per personeelslid per werkdag, terwijl de kantoren in principe geen dagelijkse bezoekers zouden aantrekken. Concreet wordt er in de Tractebelstudie gesproken van 810 kantoorbedienden op

dagbasis voor een oppervlakte van 18.000 m² en van maar liefst **6.956** aanwezigen op dagbasis (personeel en bezoekers) voor de diensten, met een oppervlakte van 39.300 m² (effectief gebruik).

Op basis van de studie en de cijfers van Electrabel berekenden wij in onze vorige bezwaarschriften dat er op dagelijkse basis, zonder grote evenementen, gemiddeld meer dan 21.000 mensen naar Parking C zouden komen, hetgeen een zware impact zou hebben op de nu reeds oververzadigde Ring (zie verder). Blijkbaar zit Ghelamco nu zodanig verveeld met deze prognose en de negatieve weerslag hiervan op het eigen dossier, dat het in het huidige aanvraagdossier op eigen houtje de studies ‘verfijnd’ heeft en tot heel andere prognoses komt inzake bezoekersaantallen dan de onderbouwde studie van Tractebel.

Dit leidt tot een volkomen intransparante en fantaisistische tabel op p. 36 van ‘Bijlage 1 – inrichtingsstudie Eurostadium’, waar alle cijfers en categorieën door mekaar gehaspeld worden. Onze prognose van begin dit jaar werd daarin weliswaar bevestigd en zelfs overtroffen: zonder de 3000 pendelaars die overdag de pendelparking mogen gebruiken, komt men op basis van de Tractebel-methode dagelijks aan 19.354 mensen op Parking C (werknemers en bezoekers), zonder de 3000 gebruikers van de zogeheten *park en ride*-parking.

De grootste verschuiving doet zich voor bij de ‘diensten’. Plots is er nog amper 6.476 m² van de dienstenoppervlakte ‘relevant’ voor de berekening van personeel- en bezoekersaantallen. De rest van de ‘diensten’ wordt ondergebracht bij de categorie ‘opslag’ (26.838 m²) en bij ‘evenementen’ (36.405 m²), die nauwelijks personeel en slechts een gering aantal bezoekers genereren. Ook bij de bedrijven wordt een kwart van de oppervlakte (20.119 m²) plots omgevormd tot opslagruimte. Gevolg is een beperkte daling van het personeel (van 4800 naar 4.455) en een zeer drastische daling (bijna een halvering) van het aantal verwachte bezoekers (van 14.554 naar 7.806). Hiervoor werd dus 83.362 m² aan ‘diensten’ en bedrijfsruimte onder de mat geveegd.

De aanvrager probeert dit gegoochel met cijfers te verantwoorden met de fabel dat Tractebel in zijn MER-studie was uitgegaan van een ‘worst case’-scenario, maar dit mist iedere geloofwaardigheid. Uit de onderste tabel blijkt dat Tractebel, weliswaar vanuit een ‘gewogen gebruik’ (we beschikken over geen andere cijfers) vertrekt van een totale oppervlakte van 122.000 m² voor kantoren, bedrijven en diensten. De huidige aanvraag voor deze categorieën ligt met 167.000 m² ruim een derde hoger (178.908 m² bij de eerste bouwaanvraag). In die context is het totaal ongeloofwaardig te stellen dat hetgeen vandaag gevraagd wordt amper de helft van de impact zal hebben op bezoekers en mobiliteit als de veel kleinere oppervlaktes van waaruit Tractebel was vertrokken.

Voor een helder begrip geven we in onderstaande tabel alle cijfers weer:

Oppervlaktes MER in m² (gewogen gebruik)

	Bedrijven	Kantoren	Diensten	Totaal
Stadion	36.006	19.852	25.411	81.269
Campus	41.426	0	0	41.426
Totaal	77.432	19.852	25.411	122.695

Oppervlaktes eerste bouw- en milieuaanvraag (effectief gebruik) in m²

	Bedrijven	Kantoren	Diensten	Totaal
Stadion	45.261	15.047	41.659	101.967
Campus	55.661	0	21.280	76.941
Totaal	100.922	15.047	62.939	178.908

Oppervlaktes huidige omgevingsaanvraag

	Bedrijven	Kantoren	Diensten	Totaal
Stadion	37.979	11.873	38.130	87.982
Campus	57.788	0	21.405	79.193
Totaal	95.767	11.873	59.535	167.175

Het is mogelijk dat de aanvrager vandaag onvoldoende huurders vindt om zijn gigantische gebouwencomplexen te bevolken, maar het door Tractebel geschetste potentieel blijft een reële inschatting (om niet te spreken van een onderschatting) waarmee dus absoluut rekening moet gehouden worden.

In werkelijkheid zullen kantoren en kantoorachtigen een oppervlakte in beslag nemen die een veelvoud zal beslaan (meer dan 160.000 m²) van hetgeen door het GRUP is toegestaan (20.000 m²).

Daarbij komt nog dat de ‘diensten’ een soort publiekgerichte kantooractiviteiten voor ogen hebben die nog veel meer verkeer zullen aantrekken dan gesloten kantoren. Het is precies dit soort verkeersgenererende activiteiten dat men met de duidelijke limieten van het GRUP wilde voorkomen. Hoe dan ook kunnen de ruimten die momenteel voor ‘diensten’ worden ingekleurd op termijn gemakkelijk ingericht worden voor kantoren. De strijdigheid met het GRUP is manifest.

2.5 Alleen al omwille van deze flagrante schendingen van de dwingende limieten van het GRUP, kan de omgevingsaanvraag onmogelijk worden goedgekeurd. De functies die sterk verkeersgenererend werken, werden in het GRUP beperkt tot 70.000 m², terwijl er in casu sprake is van een veelvoud. Als we voor het stadiongebouw, de campus en het paviljoen de in huidig dossier gevraagde oppervlakte (effectief gebruik) samentellen inzake kantoren (11.868 m²), ‘bedrijven’ (95.767 m²), ‘diensten’ (59.182 m²), recreatieve voorzieningen (31.986 m²), de zogeheten socio-culturele inrichtingen (44.172 m²), de horeca (38.858 m²), de logies (39.751) en het relevante deel van de ‘gemeenschapsvoorzieningen’ (30.000) dan komen we aan een totaal van **351.584 m²**. Men wil dus de voorziene limieten van het GRUP met factor vijf overschrijden.

Met de omgevingsaanvraag voor het Eurostadion en de zogeheten campus gaat men dus regelrecht 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. Bevoegdheidsoverschrijding door de stad Brussel en het Brussels Gewest.

3.1. De omgevingsvergunning wordt 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 twee ondergrondse stelplaatsen uitbaten: een voor trams en een voor de metro. Zowel de stad Brussel als het Brusselse Gewest gaan zich hierbij te buiten aan een verregaande bevoegdheidsoverschrijding.

3.2 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 omgevingsdossier, waardoor het manifest onvolledig is. 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 evenwel helemaal niet bevoegd om deze zaken op te leggen of toe te staan, zeker niet wanneer hierover geen enkel overleg is gepleegd met de gemeente Grimbergen, 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 150.000 m². Daarin worden onder meer opgesomd: “ ... *des écoles, des hôpitaux, des établissements et des repos, d’une maison communale, centres culturels, centres communautaires,....*”

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 (m²) aan kantoorruimte 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. Nochtans zijn de intenties overduidelijk.

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, maar inmiddels is genoegzaam bekend dat de stad Brussel een intentioneel samenwerkingsovereenkomst sloot 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 zou nemen. Ook al heeft de betrokken voetbalclub voorlopig alle gesprekken opgeschort, toch is Brussel niet bevoegd om voetbalclubs buiten Brussel rechtstreeks of onrechtstreeks te subsidiëren.

3.3 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* (3.000 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 een grote 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 ondergrondse stelplaatsen uit te baten van de MIVB en daar personeel te werk te stellen.

De aanvraag voor een bouwvergunning is dus ingegeven door een onwettig doel.

3.4 Ghelamco krijgt in de erfpachtovereenkomst met de stad Brussel een hele reeks verplichtingen opgelegd inzake bouw, onderhoud, uitbating en samenwerking met de stad Brussel. Voor de naleving van deze voorwaarden wordt een stuurgroep opgericht, die de naleving van deze verplichtingen onbepert in tijd zal blijven opvolgen. (blz. 51) Uit deze tekst (waarvan de Franstalige versie voorrang heeft op de Nederlandstalige) blijkt duidelijk dat Brussel de lakens zal blijven uitdelen op Parking C; de burgemeester van Grimbergen krijgt in deze stuurgroep slechts een raadgevende stem. De stad Brussel zal op Parking C dus ten eeuwigden dage de dominante factor zijn. We kunnen haast spreken van een vorm van annexatie van dit strategisch gebied.

We hebben het dan nog gehad over de **taalaspecten** die met heel deze operatie verbonden zullen zijn. Het is duidelijk dat de vele activiteiten op Parking C gericht zullen zijn op een Brussels publiek en daardoor vaak in het Frans of grotendeels in het Frans zullen

plaatsvinden. Strikt genomen kunnen er zelfs culturele activiteiten van de Franse Gemeenschap georganiseerd worden op Parking C, gericht op een exclusief Franstalig publiek.

Bedrijven en diensten zullen in de verleiding komen om zich bij voorrang te richten op een Franstalig publiek of systematisch in het Frans publiciteit te voeren. Vandaag reeds zien we dat op grote publiciteitspanelen van Paleis 12 op Parking C het Frans voorrang krijgt. Daar wordt niet tegen opgetreden. Er zal in de praktijk bovendien geen enkele garantie zijn dat de wet op het taalgebruik in het bedrijfsleven naar letter en geest zal worden gerespecteerd, wel integendeel. Daardoor vormt de bouw van het Eurostadion een ernstige bedreiging voor het Nederlandstalig karakter van onze streek. Dit staat volkomen haaks op de beleidsinstenties van de huidige Vlaamse regering (en tevens van de opeenvolgende regeringsploegen daarvoor), zoals onder meer verwoord in het Vlaams regeerakkoord, waarbij het behoud van het Nederlandstalige en groene karakter van de streek het uitgangspunt is. Alleen al daarom zou de bouwaanvraag moeten worden geweigerd.

4. Mobiliteit

4.1 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 Vlaams 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 stijging 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 verkeerstoename lijkt daardoor vooral repercussies te zullen hebben voor het lokale wegennet, dat nog meer als alternatief zal worden beschouwd.

Mobiliteit gewone wekdagen

4.2 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 stelde in het kader van het Milieu Effect Rapport. Het betreft de studie van Tractebel van 10.10.2016 (bijlage 6: Verkeersgeneratie: aannames en uitgangspunten). Zoals hoger gezegd, heeft Ghelamco inmiddels op eigen houtje de onderzoeken ‘verfijnd’, wellicht omdat het bedrijf heeft gemerkt dat de verwachte verkeerstoename een ernstig middel is in de bezwaarprocedure en bij vele mensen terecht op grote weerstand botst. Deze ‘verfijning’ kan niet aanvaard worden omdat ze volstrekt eenzijdig is en overduidelijk werd opgesteld ‘pour les besoins de la cause.’ Een oppervlakte van meer dan 80.000 m² wordt voorlopig geparkeerd als ‘opslagcapaciteit’ en ruimte voor evenementen, maar kan op elk moment geactiveerd worden voor doeleinden die veel meer verkeer genereren.

De cijfers van Tractebel zijn bovendien nog een onderschatting van de werkelijk verwachte verkeerstoename, vermits alleen al de oppervlaktes voor kantoorachtigen (diensten, bedrijven,...) met ruim een derde zijn toegenomen ten opzichte van deze die voorkomen in de MER-procedure (zie hoger).

In haar besluit van januari 2016 bestempelde de Vlaamse regering een invulling met de functies van Parking C met een plafond van 150.000 m² voor recreatie, kantoren en winkels als een ‘worst-scenario’, dat niet te passen valt binnen het GRUP. In de huidige aanvraag krijgen we alleen al aan kantoren en kantoorachtigen een oppervlakte van ruim 167.000 m². En dan is de (zwaar onderschatte) ruimte voor recreatie en concerten van meer dan 75.000 m² nog niet eens meegeteld. De huidige aanvraag is bijgevolg het échte ‘worst case-scenario’, dat nog veel minder beantwoordt aan de duidelijke limieten van het GRUP.

Om het verwijt te voorkomen van al te hoge voorspellingen inzake bezoekers en verkeerstoename, hanteren we de (te lage) voorspellingen van Tractebel in het MER-dossier.

Concreet 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 vervat 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. Behalve tijdens de 41 werkdagen waarop er grote beurzen plaatsvinden. Op dat moment is er geen plaats voor deze pendelaars, wat onvermijdelijk zal zorgen voor een zeer grote overlast in de ruime omgeving van Parking C.

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 aantal mensen (personeel, bezoekers, gebruikers pendelparking) op Parking C werd in onze vorige bezwaarschriften als volgt geschat:

	Personen	Voertuigen
Stadion:	8.896	3.408
Campus:	9.114	3.360
Pendelparking:	3.000	3.000
Evenementen:	800	600
Totaal:	21.810	10.370

Deze benadering was correct en wordt nu zelf bevestigd in de tabel van Ghelamco op blz. 36 van bijlage 1 bij de beschrijvende nota. Daarin heeft men het over 19.354 mensen zónder de gebruikers van de pendelparking. We houden ons voorzichtigshalve aan onze oorspronkelijke schatting.

Dit betekent dat er op Parking C op **gewone werkdagen minstens 21.000 mensen** mogen verwacht worden en **ongeveer 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 (5.000 zitplaatsen). Het juiste bezoekersaantal vinden we nergens 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).

Dit aantal ligt in lijn met de cijfers die Neo momenteel in zijn communicatie zelf vooropstelt. Er worden op jaarbasis 15 miljoen bezoekers verwacht. Rekening gehouden met de 5 miljoen bezoekers aan de huidige Heizelprojecten (Kinopolis, Mini-Europa,...), betekent dit een bijkomende toestroom van 10 miljoen mensen of gemiddeld 27.400 mensen per dag.

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 voetbalwedstrijden in het stadion. Dat is reusachtig veel. Deze toeloop 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 (3.285 wagens bij 5.000 deelnemers), 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 naar het parkeercomplex onder Parking C, dat via een ondergrondse tunnel met Neo in verbinding zal staan.

Dit betekent dat het Neoproject zal zorgen voor een bijkomende 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 dagelijkse 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 en de grootschalige werken die op de noorderring gepland zijn vanaf 2019 zou zulke evolutie leiden tot een onhoudbare situatie. De Ring zal volledig vastlopen, met enorm nadelige gevolgen voor de mobiliteit op het lagere

wegennet. Alleen al daarom zijn de plannen op Parking C onaanvaardbaar en moeten ze met klem worden afgewezen.

Mobiliteit bij bijzondere activiteiten

4.3 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 niet eens definitief 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 voluntaristisch 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 weekdagen 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 minstens 8.000 wagens bij. Dit komt bovenop de vele andere dagelijkse 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 6.000 wagens) gecombineerd met een volgelopen concert in Paleis 12 (4.000 wagens). Gezien de andere gebruikers van de ondergrondse parking zou dit rond 19 uur leiden tot een parkeerdruk op deze 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 enkel 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 dat bijgevolg net op dit drukke moment vele honderden bestuurders dezelfde afrit van de Ring zullen willen 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 congresdagen 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) met een wedstrijd is al helemaal uitgesloten. Blijkbaar moet 'kalendermanagement' voorkomen dat er teveel activiteiten op hetzelfde moment zullen plaatsvinden, maar ook kalendermanagers kunnen geen wonderen verrichten.

Manifest onvoldoende parkeerruimte

4.4 Hoger werd reeds gesteld dat de raming van 8.000 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 ook geen rekening gehouden met de gevolgen van deze bussen voor de verwerkingscapaciteit van de slagbomen van de ondergrondse parking en voor de filevorming.

Die parkeeroverlast zal zeker ook in de hand worden gewerkt door de hoogst merkwaardige beslissing om tijdens de grote beurzen gedurende 41 werkdagen de pendelparkingfunctie onder Parking C (3000 plaatsen) helemaal uit te schakelen. Dat betekent dat een aanzienlijk deel van deze chauffeurs uitgerekend in deze drukke periode op zoek zal gaan naar een parkeerplaats in de brede omgeving van het Eurostadion, wat tot bijkomende parkeerellende en extra sluitverkeer zal leiden. In haar verslag aan de deputatie stelt de hoge ambtenaar van de provincie Vlaams-Brabant hierover op 27 juli 2017 het volgende: *“Vandaag blijkt dat er al een aanzienlijke parkeercapaciteit gevraagd wordt bij grote beurzen en evenementen. Er kan dan ook verwacht worden dat door de extra activiteiten op de site, samen met de park en ride en de parkeerbehoefte als gevolg van nieuwe ontwikkelingen op de Heizelsite, er in de toekomst nog meer vraag zal zijn waar niet aan tegemoet gekomen kan worden. Dat er van de 3000 park en ride plaatsen op bepaalde dagen geen gebruik zal kunnen gemaakt worden, heeft uiteraard ook gevolgen voor de omgeving. Op die dagen bestaat er immers nog steeds een vraag naar park en ride, alleen wordt die op dat ogenblik niet ingevuld op de site. Ook is*

niet duidelijk waar de werknemers op de site kunnen parkeren, wanneer er tijdens de week een grote beurs op de Heizel plaatsvindt. In dat geval kan verwacht worden dat nagenoeg de volledige capaciteit zou moeten gereserveerd worden voor de beurs. Het is dus essentieel om de behoefte aan parkeercapaciteit met structurele maatregelen te doen dalen.”

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 verkeersellende en zware parkeeroverlast in de ruime omgeving van het Eurostadion.**

Overbelasting Ring neemt onbeheersbare proporties aan

4.5 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 20 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.

Ook wordt enkel uitgegaan van een normale, rimpelloze verkeersafwikkeling, zonder ongevallen. Eén ernstig ongeval op de Ring kan evenwel volstaan om het verkeer urenlang ernstig te vertragen. Dit leidt vandaag reeds veelvuldig tot monsterfiles in de ochtendspits, maar men kan zich voorstellen dat de stress en het risico op bijkomende ongevallen nog veel groter zullen zijn wanneer er iets misloopt kort voor de start van een belangrijke wedstrijd of een popconcert.

De gevolgen van het werfverkeer tijdens de werken worden evenmin behoorlijk in kaart gebracht. Tijdens de hoorzitting in het Cultuurcentrum van Strombeek-Bever in december werd duidelijk dat alleen al voor het grondverzet (meer dan 1,1 miljoen m³) een karavaan van 75.000 (volle) vrachtwagens nodig is. Voor de reële 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 bouw materiaal 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 op deze locatie 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 bouwvergunning 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 zowat 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 Vlaams-Brabant.

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.

Tenslotte dient er nog op gewezen dat voorafgaand aan een gebeurlijke vergunning hoe dan ook een mobiliteitsconvenant moet worden afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de aanvrager, vermits het Eurostadion zeer dicht bij de Ring zou worden gebouwd. Dit werd onder meer bevestigd in een advies van het Vlaams Gewest aan het schepencollege van Grimbergen van begin maart 2017, dat als bijlage wordt gevoegd. Dit convenant is er nooit gekomen en er is ook geen enkele reden om zo'n convenant met Ghelamco af te sluiten.

5. Inpasbaarheid gebouwencomplexen in de omgeving

Hoger werd reeds gesteld dat bedrijven die omwille van schaal en ruimtelijk impact niet verenigbaar zijn met de omgeving, krachtens het GRUP uitdrukkelijk niet zijn toegelaten.

Een eenvoudige blik op de plannen volstaat om te concluderen dat beide gebouwen te grootschalig zijn en alleen al daarom niet verenigbaar zijn met de omgeving. Het gaat immers om twee imposante, grootstedelijke gebouwen in de onmiddellijke nabijheid van veelal kleine en eenvoudige eengezinswoningen. Van een harmonieuze inpassing is geen sprake.

Zowel het stadiongebouw als de campus zullen volgens de plannen veel te dicht bij de woonwijken gebouwd worden, vlak tegen de perceelsgrens. Hierdoor zullen ze hun schaduw werpen over een deel van deze woningen. Het stadiongebouw zou bijna 60 meter boven het maaiveldniveau uitkomen en ruim 70 meter boven de Ring. De campus zou 34 meter uitkomen boven het maaiveld en 45 meter boven de Ring.

De buitengrens van de campus zou 80 meter verwijderd zijn van een reeks woningen in de Treft. De afstand tussen het stadiongebouw en de woningen in de Panoramalaan en de Verregatstraat is van eenzelfde orde.

Dit zal voor gevolg hebben dat de betrokken woningen een aanzienlijk deel van de dag verstoken zullen blijven van zonlicht. Zo zouden de woningen van de Treft tussen 21 september en 21 maart geen zonlicht meer hebben vanaf 16 uur (bij zomertijd) of 15 uur (bij wintertijd). Op de langste dag van het jaar, 21 juni, zou de zon al verdwijnen omstreeks 18 u 30. Hierdoor boeten de woningen van deze wijk in aan kwaliteit, comfort en aantrekkelijkheid. Het is een van de redenen waarom de waarde van deze woningen zal afnemen.

Alleen al om deze reden kan een bouwvergunning niet op een correcte wijze en conform met het GRUP worden afgeleverd en moet ze dus worden geweigerd.

6. Hinder door bouwwerken en uitbating

We behandelen deze aspecten 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 recycleren 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 2016 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. Het leek zelfs op een dreigement. 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 CO₂, 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 heel wat mensen zoals revalidatiepatiënten 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.

Begin dit jaar nog kwam dankzij een Canadese studie aan het licht dat de kans op dementie toeneemt naarmate men dichter bij 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 CO₂ 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 CO₂ tegen 2020 met minstens 20 procent te verminderen.

Het stadionproject kan vanuit esthetisch oogpunt als verantwoord beschouwd worden, maar het ligt helemaal op de verkeerde plaats. Ook om deze reden is het niet verantwoord een bouwvergunning te verlenen.

6.4 Milieuvervuiling, geluidsoverlast en lichthinder

Een openlucht evenementencomplex, waarin 60.000 mensen kunnen aanwezig zijn, zal telkens een enorm lawaai veroorzaken. Daar deze activiteiten meestal tijdens de late avonden zullen plaatsvinden, is dit een belangrijke bijkomende last voor de omgeving en vooral 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 lichtschijs in de verre omgeving, zoals dat nu al het geval is in de brede omtrek van de Ghelamco Arena in Gent. 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 veroorzaken voor en na de evenementen. Daarbij zal er onvermijdelijk ook een berg afval achtergelaten worden langs de kanten van de weg. Ook dit draagt voor de buurtbewoners zeker niet bij tot een betere leefomgeving.

6.5 Waterhuishouding

De regenwaterbehandeling is erop voorzien dat men maximaal gebruik zal maken van gebufferd regenwater voor sanitaire spoelingen, beregening van velden, ... Het overtollige water zal men in de grond laten insijpelen. Men houdt er echter geen rekening mee dat hevige regenbuien niet geprogrammeerd kunnen worden naar de momenten waarop men een grote behoefte zou kunnen hebben aan regenwater. Daarbij is insijpeling in de grond een erg traag proces, zodat via deze weg geen neerslag kan geëvacueerd worden bij een aaneenschakeling van zware stortbuiten en langdurig regenweer.

In de praktijk zal in een periode van aanhoudend slecht weer een massa water toch naar het rioleringsstelsel moeten overgaan, dat daarop vandaag niet berekend is. Dit zal leiden tot bijkomende wateroverlast in de lager gelegen bekkens van de Maalbeek in Wommel en Grimbergen en van de Tangebeek in Vilvoorde en Grimbergen.

7. Veiligheidsaspecten: onvoldoende onderkend

In de duizenden bladzijden die het aanvraagdossier begeleiden, vinden we zeer weinig documentatie terug over de verhoogde veiligheidsrisico's die met de oprichting en de uitbating van de drie geplande complexen (Eurostadion, Campus en ondergrondse parking) gepaard zullen gaan. Nochtans zullen deze drie gebouwen voorgesteld en gebruikt worden als uithangbord voor de Europese hoofdstad en daardoor belangrijke blikvangers worden.

Het is bijna de evidentie zelf dat deze gebouwen daardoor ook een aantrekkingskracht zullen uitoefenen op criminelen en zelfs op mogelijke terroristen. De gebouwen worden op die manier een 'target' waar men opzienbarende aanslagen kan plegen en veel slachtoffers kan maken.

Zo blijkt een ondergrondse parkeergarage voor 10.000 voertuigen uniek in de wereld. In deze parking kunnen ook bussen gestald worden. Op bepaalde momenten zullen er in dit ondergrondse gebouw duizenden mensen tegelijk aanwezig zijn. Het lijkt ons technisch onmogelijk om alle voertuigen bij het binnenrijden grondig te controleren of te scannen op de aanwezigheid van springstoffen of schadelijke gassen. Daarvoor is er geen tijd en zijn er geen mensen en middelen.

Met vrij eenvoudige middelen kan er hierdoor niet alleen ernstige schade worden aangebracht, bovendien lijkt het mogelijk om zulke luchtverplaatsingen te realiseren dat honderden aanwezigen kunnen stikken. O.i. lijkt het nagenoeg onmogelijk om zulke parkingcomplex en de gebruikers ervan op een afdoende wijze tegen dit soort gevaren te beschermen. Zulke risico's kunnen m.i. enkel worden ingeperkt door verscheidene parkinggebouwen op te richten in plaats van één mastodont.

Dezelfde bedenkingen kunnen gemaakt bij het Eurostadiongebouw zelf. De parking voor de supportersbussen bevindt zich onder de grote inkomtrap en er zijn tevens plaatsen voorzien onder de tribunes van het stadion. Dit komt haast neer op het uitlokken van ernstige veiligheidsproblemen. Men daagt eigenlijk potentiële terroristen uit om op een eenvoudige en snelle manier een zware bom tot vlak onder het stadiongebouw te loodsen.

Ook hier zijn er weinig of geen buitenlandse voorbeelden te vinden waar men het terroristen zo gemakkelijk maakt. In landen met hoge veiligheidsrisico's zoals Israël worden voertuigen op verre afstand gehouden van de stadia of wordt er zwaar gecontroleerd.

We hopen dat we ons hier volkomen vergissen en dat er vandaag voldoende technieken bestaan om dergelijke aanslagen te voorkomen. Tot bewijs van het tegendeel blijven we er evenwel van overtuigd dat de veiligheidsrisico's onvoldoende zijn onderkend en onderzocht.

Om voormelde redenen vraag ik de bevoegde overheid met de grootste aandrang om de bouwvergunning te weigeren.

Graag wens ik in deze procedure gehoord te worden.

In de hoop dat u bovenstaande argumenten ernstig zal overwegen, teken ik,

Met oprechte hoogachting,

Bart Laeremans

Bijlagen:

-erfpachtcontract tussen de vzw Tentoonstellingspark van Brussel en de firma Ghelamco dd. 25 maart 2016

-ongunstig advies van het Vlaams Gewest / Departement Ruimtelijke Ordening aan het schepencollege van Grimbergen van februari 2017

-verslag aan de deputatie van de provincie Vlaams-Brabant van de provinciale stedenbouwkundige ambtenaar dd. 27 juli 2017