

AANGETEKEND (één bijlage)

Vlaamse Regering

Ruimte Vlaanderen  
Mijnheer de Minister-president  
Geachte heren Ministers,  
Koning Albert II-laan 19 bus 16  
1210 Brussel

Mijnheer de Minister-president,

Geachte dames en heren Ministers - vicepresident,

Geachte Ministers,

Vilvoorde, 14 mei 2015

**BEZWAAR TEGEN NIEUW ONTWERP VAN GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN-  
AFBAKENING VAN HET VLAAMS STRATEGISCH GEBIED ROND BRUSSEL (VSGB) EN AANSLUITENDE  
OPEN RUIMTEGEBIEDEN – CLUSTER C3 – RECONVERSIEGEBIED VILVOORDE – MACHELEN-ZOALS  
VOORLOPIG VASTGESTELD OP 13 FEBRUARI 2015**

**OPENBAAR ONDERZOEK 20 MAART 2015 - 18 MEI 2015**

**Ondergetekende(n):**

- STROOBANT Maxime, Beneluxlaan11, 1800 Vilvoorde
- BINST Marie-Louise, Europaplein 2, 1800 Vilvoorde
- DE RUYDTS Françoise, Jacob Smitsstraat 5, 1800 Vilvoorde
- LOYEN Marie-Noëlle, Beneluxlaan 7, 1800 Vilvoorde
- MERTENS Roger, Europaplein 2 , 1800 Vilvoorde
- OÏNATS Josée, Jacob Smitsstraat 7, 1800 Vilvoorde
- VERBESSELT Maria, Beneluxlaan 11, 1800 Vilvoorde

**BEZWAAR**

Wij verwijzen naar het openbaar onderzoek inzake het ontwerp GRUP VSGB. Wij wensen hiertegen bezwaar in te dienen.

In eerste instantie wensen we een bezwaar in te dienen tegen de uitgangsprincipes van het openbaar onderzoek. De website [www2.vlaanderen.be](http://www2.vlaanderen.be) geeft aan dat bezwaren enkel betrekking mogen hebben op de gebieden die in het ruimtelijk uitvoeringsplan zijn opgenomen. De consequenties ten gevolge van de invulling van het gewestelijk RUP reiken echter veel verder dan enkel het plangebied – zone C.3.2. Verschillende initiatieven in het Brusselse en omstreken staan in de startblokken zoals:

- het project Uplace, behandeld in het voorliggend gewestelijk RUP;
- de ontwikkeling van het nieuwe voetbalstadium op parking C (incl. een nieuwe congreszaal met 5000 plaatsen en een schouwburg met 15.000 plaatsen);

- een winkelcentrum 'Europea' van 81.000 m<sup>2</sup> aan de Heizel-Kinopolis (waar men mikt op 15 miljoen bezoekers per jaar!);
- het shoppingcenter Docks Brussel aan Van Praet;
- het aanleggen van tramlijnen waarvan de ruimtelijke impact en de inname van open ruimte ook niet te onderschatten valt;
- het ontwikkelen van bijkomende industrie langs de kanalen Brussel-Charleroi en Brussel-Willebroek;
- het opnieuw in gebruik nemen van de fabrieken van Renault;
- nieuw ziekenhuis nabij TDL-zone;
- ...

Bovenstaande opsomming maakt duidelijk dat al deze projecten ervoor zorgen dat de druk op de lokale bevolking van Vilvoorde en omstreken alleen maar zal vergroten. Een globale visie ontbreekt volledig. Deze visie moet rekening houden met de cumulatieve effecten die al deze projecten zullen teweegbrengen. Niet alleen op het vlak van mobiliteit maar ook op het vlak van versnippering, inname van de weinig resterende open ruimte in de rand rond Brussel, landschappelijke impact, geluidshinder enz ...

Het plan-MER onder hoofdstuk 5.1 'Mens-verkeer' behandelt dit deels maar in onvoldoende mate. Er wordt rekening gehouden met het stadion aan parking C maar als maatregelen en algemene conclusie wordt de hoogste prioriteit gegeven aan het aanleggen van de tangentiële tramlijn en de regionale tramlijnen en de verdere uitbreiding van het openbaar vervoernet. Als deze projecten<sup>1</sup> naar voor geschoven worden als milderende maatregel, wordt hierbij onmiddellijk het studiegebied/plangebied uitgebreid. Men kan geen ingrijpende milderende maatregelen voorstellen zonder de impact van deze projecten mee te onderzoeken. De uitvoering van de tramlijn zelf zal een enorme milieu- en ruimtelijke impact veroorzaken bijvoorbeeld de aanleg van een tramlijn in beschermd landschap zoals het Domein Drie Fonfeinen te Vilvoorde of langs holle wegen de Koningslosteenweg aldaar. Verwijzen naar de lopende studies voor deze projecten is onvoldoende aangezien deze studies nog niet zijn afgerond, de gevolgen daarvan bijgevolg nog niet gekend zijn en de publieke inspraak nog moet plaatsvinden. Het realiseren van deze projecten is bijgevolg nog geen zekerheid, temeer omdat verschillende actiegroepen zijn opgericht tegen de realisatie van deze projecten. De actiegroepen ijveren nog steeds naar een geoptimaliseerd busvervoer(moderne elektrische voertuigen) in plaats van de aanleg van tramlijnen die landschappelijk veel ingrijpender zijn en die een grotere geluidshinder en trillingshinder teweeg brengen. Het effectieve succes van deze maatregelen is trouwens ook geen zekerheid. Het plan-MER geeft aan op p. 80 dat een 'modal shift' zou kunnen gerealiseerd worden. Zonder degelijke onderbouwing kan dit niet zomaar gesteld worden. Die onderbouwing ontbreekt ook in de studies die daaromtrent lopende zijn. Binnen dit kader zijn wij dan ook de vragende partij voor de opmaak een globaal mobiliteitsplan voor Vilvoorde (en omstreken) die ook de principiële vraag niet uit de weg gaat die de actiegroep reeds lang stelt: de modernisering van een duurzaam busnet( met dynamische rijstroken waar mogelijk) in plaats van tramlijnen.

---

<sup>1</sup> In Hoofdstuk 5.1, p. 80 van het plan-MER wordt een 'modal shift' naar meer gebruik van openbaar vervoer aangehaald op voorwaarde dat de implementatie van de huidige plannen van de NMBS, MIVB en De Lijn gerealiseerd worden.

Onder meer volgend element vormt de basis van de visie op het RUP van het VSGB (§3.1.2 van de toelichtingsnota bij het gewestelijk RUP):

*“Het behoud van het open ruimte netwerk is essentieel. De onbebouwde ruimte van het open ruimte netwerk moet maximaal worden gevrijwaard van aansnijding voor wonen, werken of nieuwe infrastructures.”* Die visie is evengoed van toepassing voor de gebieden die buiten het gewestelijk RUP<sup>o</sup> gelegen zijn. Maatregelen voorstellen die bijgevolg tegen deze visie ingaan, buiten het plangebied, is onverantwoord. Temeer omdat de effecten, zoals reeds aangehaald, onvoldoende zijn onderzocht.

**Bezwaar 1: Met ons eerste bezwaar wensen we de opmaak van een globale studie die de cumulatieve impact van de verschillende lopende of op stapel staande projecten onderzoekt.**

**Bezwaar 2: Een degelijke mobiliteitsstudie voor Vilvoorde en omstreken moet opgemaakt worden die met bovenstaande punten rekening houdt.**

**Bezwaar 3: Het realiseren van verschillende tramlijnen als milderende maatregelen wordt niet mee onderzocht in de andere disciplines. Wanneer een milderende maatregel wordt voorgesteld bij de discipline ‘mens’, waarvan de uitvoering zelf milieueffecten veroorzaakt dan dienen die milieueffecten in andere disciplines besproken en geëvalueerd te worden.**

Hoofdstuk 5.1 van het plan-MER beschrijft de belasting van het wegennet. Hiervoor worden resultaten gebruikt van 2007 terwijl de verkeersdruk sindsdien enorm toegenomen is. Ook voor gebieden waar geen concrete gegevens voorhanden zijn wordt gebruik gemaakt van ‘inschattingen’ en ‘aannames’ die onmogelijk als zekerheid kunnen beschouwd worden. Wij twijfelen dan ook aan de globale conclusies van de studie, die zelfs met onderschatte gegevens een zeer negatief effect op de mobiliteit voorspelt.

**Bezwaar 4: we trekken de juistheid van de resultaten in twijfel en wensen een nieuwe studie op basis van meer recente gegevens die ook rekening houdt met alle cumulatieve effecten. Ook de effecten op de secundaire wegen moeten meegenomen worden. Een dichtslibbing van de Brusselse Ring heeft tot gevolg dat het mobiliteitsprobleem zich gaat verschuiven naar de secundaire wegen.**

Hoofdstuk 5.2 geluid

Voor de milderende maatregel om geluidshinder te beperken wordt een betere isolatie van de woningen voorgesteld. Dit is een end of pipe benadering. In eerste instantie moet het MER maatregelen voorstellen die door de initiatiefnemers van het project of plan moeten opgelost worden en niet door de inwoners zelf.

**Bezwaar 5: De effecten naar waarde inschatten en maatregelen voorstellen die via het plan-**

**MER/RUP en/of de vergunningen kunnen opgelegd worden aan de initiatiefnemer. De verantwoordelijkheid kan niet doorgeschoven worden naar de inwoners.**

#### Hoofdstuk 5.3 Lucht

Mogelijke emissies worden besproken. De metaalemissies te wijten aan bvb. tramverkeer komen niet aan bod.

#### **Bezwaar 6: metaalemissies mee onderzoeken**

Verder wensen wij nog de gevoeligheid aan te kaarten van het project voor het realiseren van de tramverbinding doorheen Vilvoorde dat deel uitmaakt van de mobiliteitsvisie De Lijn 2020 - tramverbinding Jette-Tervuren. Onze bij de stad Vilvoorde reeds ingediende bezwaren zijn in bijlage bij dit bezwaar gevoegd. We vragen dat er eveneens rekening mede gehouden wordt.

**Bezwaar 7: Rekening houden met de bezwaren die werden ingediend voor de aanleg van de tramlijn Jette-Tervuren aangezien dit dossier rechtstreeks gekoppeld is aan het voorliggend gewestelijk RUP ( zie bijlage ).**