

**VERSLAG van MARZ-vergadering op maandag 4 augustus 2008  
over Plan-MER-OMVORMING Ring 0**

**AANWEZIG:**

Guido DECLERCQ (Milieuambtenaar - Secretaris MARZ) - William BLOCKMANS (Schepen van Leefmilieu) - Danny BLOCKMANS (Voorzitter MARZ) - Ingrid GIJBELS (Ondervoorzitter MARZ) - Emiel KNABE - Guido SYMONS - Johan SLEMBROUCK - Jean-Pierre VERBINNEN (Gemeenteraadslid) - Rita WEEMAELS - Jean-Paul MARTENS (Gemeenteraadslid) - Felicia RONGÉ - William RILLAERTS - Rudi CLAESSENS - Julia MAES - Wim DEPONDT- Hugo LEONARD (t.v.v. Luc Caluwaerts) - Roger SCHOTS - Marie-Jeanne VAN DE RIET -Jeannine SCHETSKE - Luc VANDER ELST (Gemeenteraadslid) - Erik RENNEN (Gemeenteraadslid) - Alex DEGRAVE - Dolf PEETERS - Edwin DE CLERCQ - Frans HEYMANS.

*De voorzitter opent de vergadering om 20u05.*

*Milieuambtenaar G. Declercq licht het kennisgevingsdossier toe:*

***Algemeen:***

**Doelstelling van een Milieu-Effect-rapport, afgekort MER :**

Een zo concreet mogelijk beeld geven van de te verwachten gevolgen voor mens en milieu van een plan en haar alternatieven en aangeven hoe negatieve effecten kunnen vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd worden !

**Doel van een kennisgevingsdossier :**

- Administraties en burgers informeren over een plan of project dat iemand (een administratie, bedrijf, ...) heeft.
- Concrete, zinvolle reacties en suggesties zien te verkrijgen vanwege deze administraties en burgers.
- Op basis van de verkregen reacties en suggesties richtlijnen gaan vaststellen voor het opstellen van het eigenlijke milieueffectrapport (= MER)

**Het dossier dat nu dus ter inzage ligt is dus niet het eigenlijke MER maar licht gewoon toe waarover en waarvoor men een MER wenst op te maken !**

### ***Onderwerp van dit plan-MER :***

Omvorming van de Ring 0 voor het vak ZONE ZAVENTEM van aan de A3/E40 tot aan de A1/E19;

Ingrepen in het kader van dit plan MER zijn gesitueerd op het grondgebied van 2 gemeenten : Zaventem en Machelen !

Omdat n.a.v. dit plan verkeerseffecten te verwachten zijn op heel het omliggende wegennet binnen de luchthavenregio worden door de dienst MER van de Afdeling Milieu, Natuur- en Energiebeleid van het Departement LNE (Vlaamse Overheid) nog andere gemeenten in de plan-MER-procedure betrokken.

Of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betrokken/aangesproken werd voor het ter inzage leggen van dit kennisgevingdossier is niet duidelijk. Volgens het dossier zelf (zie voorwoord p. VIII bovenaan) wel.

Volgens de bekendmaking (kennisgevingstekst) van het Departement LNE (dienst Milieueffectrapportage) werden enkel de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Steenokkerzeel, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem en Zaventem bij de kennisgeving betrokken.

Toch wel een eerste eigenaardige vaststelling, dit verschil tussen voorwoord en bekendmaking.

Tweede eigenaardige vaststelling is dat de Vlaamse administratie dit plan-MER volop in vakantieperiode (van 7 juli tot 18 augustus 2008) ter inzage legt.

Een derde opmerking die onmiddellijk kan worden gemaakt is : omvorming (door o.a. verbreding op bepaalde stukken) van de Ring 0 met als doel files te voorkomen en de luchthaven beter bereikbaar te maken, maar wat met de flessenhals genaamd "Het viaduct van Vilvoorde" die heel deze doelstelling kan hypothekeren ?

Ten vierde : in het voorwoord (op p. VIII) staat overduidelijk dat dit project "RO Zone Zaventem" één van de infrastructuurwerken is binnen het START-project.

Binnen het START-project zijn er 3 infrastructuurprojecten bepaald die de HELE NOORDELIJKE R0 van A3 / E40 (Sint-Stevens-Woluwe) tot A10 / E40 (Groot-Bijgaarden) omvatten.

Waarom dan nu een plan MER alleen voor het deel Zone Zaventem ?

De 3 nieuwe infrastructuurprojecten kunnen qua effecten op de leefomgeving toch niet los van elkaar worden bekeken ? Eén plan-MER voor de drie projecten samen lijkt een logischer manier van werken.

**Doel van het kennisgevingsdossier : *Wat wil de gemeentelijke milieuraad van Zaventem zeker onderzocht zien ?***

Eerst worden volgende algemene opmerkingen door enkele Marz-leden geformuleerd:

Waarom alle aandacht vestigen op de noorderring terwijl het zuidelijke deel van de R0 de nodige aandacht verdient aangezien deze daar niet is afgewerkt?

Waarom moet Vlaanderen zoveel investeren en kosten doen voor een ring rond het Brusselse Gewest?

Heeft het noordelijke deel van de R0 wel dergelijke grootschalige aanpassingswerken nodig?

Waarom niet 1 miljard euro bij investeren in het openbaar vervoer (GEN, Diabolo, ...) en alzo trachten de Ring 0 verkeersluwer te maken? Er is in dit dossier geen sprake van dergelijke alternatieve uitwerking.

Het is nu in deze fase van de MER-procedure niet de bedoeling om al pro of contra het plan te zijn, wel moet er geformuleerd worden wat men onderzocht wil zien. Men kan zich dan wel echter de vraag stellen wanneer men dan wel een debat kan houden over de zinvolheid van het hele project?

De aanpassing van de Ring 0 Zone Zaventem kadert in het START-project voor de luchthaven. Men wil de bereikbaarheid van de luchthaven verbeteren. Men gaat hierbij uit van drie groeiscenario's voor de luchthaven. Met scenario 3 kan men niet akkoord gaan.

De bereikbaarheid van de luchthaven moet zoveel mogelijk gebeuren via het openbaar vervoer.

Het kennisgevingsdossier is voornamelijk geschreven i.f.v. koning auto. De kernvraag is echter: meer auto's blijven aantrekken op die RO (want verbreden en omvormen houdt dit in) is dat wel de te volgen strategie, kan dit zomaar zonder gevolgen voor het leefmilieu? Moet er eens geen halt geroepen worden aan koning auto? Eén chauffeur in één wagen? Daartegen zou men moeten ingaan en dat gebeurt niet door het investeren en realiseren van nieuwe grootschalige infrastructuur.

Het lijkt inderdaad of de keuze voor de omvorming van de Ring 0 al is gemaakt en dat alternatieven geen kans meer zullen krijgen.

### **Voorstel voor de in het MER te onderzoeken aspecten:**

- Wat zal de impact zijn van dit project m.b.t. het aansnijden van bijkomende percelen? Het aantasten van (resterende) open ruimte? ... Zo valt het bvb. op dat ter hoogte van Lozenberg 3 en de wijk Havidal misschien wel een strook grond verworven moet worden? Moet er aan de natuurlijke berm ter hoogte van wijk Havidal worden geknaagd? Wordt daar een geluidswal voorzien? Allemaal vragen die in het plan-MER een antwoord moeten krijgen.
- Zal een omvorming en/of verbreding bijkomende geluid- en trillingshinder voor de aanpalende woon- en bedrijvenszones tot gevolg hebben?
- Zal het verkeer door de realisatie van dit project inderdaad minder stil staan en zal dit zodoende zijn invloed hebben op de verspreiding van fijn stof? Er wordt dus in het MER best een hoofdstuk besteed aan dit thema.
- Hoe zal het hele project de mobiliteit in de gemeente Zaventem beïnvloeden, wat zullen de lokale mobiliteitsgevolgen zijn?
- Een omvorming en/of verbreding mag zeker niet leiden tot meer verkeershinder!
- Het principe van de parallelwegen om zo de huidige gevaarlijke wavebewegingen op de Ring 0 te doen verdwijnen (o.a. ter hoogte van aansluiting E40 - Ring 0) is een zeer belangrijk aandachtspunt. Maar zullen ondertunnelingen en overbruggingen ook geen gevaarlijke situaties met zich meebrengen? Er is sprake van het afschaffen van pechstroken en

deze vervangen door parkeerhavens, dit moet ook allemaal duidelijk in kaart worden gebracht.

- Het aspect verkeersveiligheid mag zeker niet ontbreken in deze MER studie. Rekening houdende met het zwaar vervoer (ondermeer met gevaarlijke producten) dat zich dagelijks op de Ring 0 begeeft.
- Er moet van deze plan-MER-studie gebruik worden gemaakt om de zwakke-weggebruiker-faciliteiten in kaart te brengen. Fietsers en voetgangers moeten hun plaats krijgen in heel dit omvormingsverhaal.
- De realisatie van één of meerdere veilige- en snelle fietsverbindingen over de Ring 0 is een absolute noodzaak.
- Wat zal de impact zijn op de gehele waterhuishouding in de zone Zaventem, door de aanwezigheid van de Woluwebeek, toch een gevoelig gebied m.b.t. waterbeheersing?
- Wat met de aanzienlijk bijkomende hoeveelheid hemelwater die moet worden opgevangen door de realisatie van bijkomende infrastructuur, de toename van strooizouten, de invloed op het grondwaterpeil, ... , m.a.w. heel het aspect water moet op een duurzame manier, maar ook in de functie van de lokale problematiek, worden bekeken ! (DULO= duurzaam en lokaal)

De heer Hugo Leonard, ondervoorzitter van Sterrebeek2000, overloopt de door de vereniging geformuleerde opmerkingen (zie bijlage).

De heer Wim Depondt, voorzitter van de Zaventemse afdeling van de Fietsersbond, overloopt de door Fietsersbond geformuleerde opmerkingen (zie bijlage).

De Marz-vergadering ondersteunt de geformuleerde opmerkingen.

- De algemene teneur van de Marz-vergadering is er toch één die meer aandacht vraagt voor de uitwerking van een openbaar-vervoer-alternatief-plan waarbij bvb. ook 1 miljard wordt geïnvesteerd in de uitbouw van Trein-Tram-Bus-Fiets. Waarom bijvoorbeeld geen onderzoek naar een openbaar-vervoer-strook op de RO zelf?
- Onderzoekt men dit nu niet dan lijkt dit MER-plan doorgestoken kaart en kiest men duidelijk alleen voor koning auto.

- Het voorgestelde Plan-MER / voorstel van infrastructuurwerken biedt wel enkele interessante opportuniteiten m.b.t. de inrichting van de ruime omgeving van dit deel van de ring maar deze moeten dan ook onderzocht worden in het MER (bosknopen, waterknopen, vallei van de Woluwe, fietsverbindingen over de RO, parkknopen, ...).
- Ook het aspect verkeersveiligheid moet voldoende aan bod komen in het MER.
- Waarom geen alternatief uitwerken waarbij men aan recyclage van de bestaande wegeninfrastructuur denkt? Technisch lijkt het mogelijk om een zelfde traject met parallelwegen aan te leggen zonder dat alle bruggen bvb moeten worden vernieuwd en verbreed waardoor heel wat geld zou kunnen worden uitgespaard en zodoende kan worden geïnvesteerd in openbaar vervoer.
- Wat de meetzone van 300 meter betreft, deze mag ruimer worden genomen.
- De Marz stelt zich ook vragen m.b.t. de vooropgestelde TIMING voor dit grote project? Is er een timing en hoe wordt deze gemotiveerd?
- Ook de impact op het leefmilieu van de werkzaamheden die nodig zullen zijn voor de realisatie van een dergelijk project dienen zeer duidelijk (met timing) in kaart te worden gebracht.

#### **Algemene conclusie van de MARZ:**

**Gaan de plannen omschreven in dit kennisgevingsdossier het openbaar vervoer niet naar de achtergrond verdringen? Het openbaar vervoer moet veel meer aandacht en kansen krijgen in dit voorstel van omvormingsproces van de RO.**

**Het verslag van deze MARZ-vergadering zal worden overgemaakt aan:**

**Vlaamse overheid**

**Departement Leefmilieu, Natuur en Energie**

**Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid**

**Cel Milieueffectrapportage – (titel kennisgeving)**

**Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel**

**[mer@vlaanderen.be](mailto:mer@vlaanderen.be)**