



Sterrebeek, 29 juli 2008

VZW
Erkende streekgebonden vereniging

Secretariaat:
Oude Keulseweg 354
1933 Sterrebeek

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
Dienst Milieueffectrapportage
Plan-milieueffectrapport Omvorming RO
Koning Albert II-laan 20 bus 8 (kamer 3P64)
1000 BRUSSEL
mer@vlaanderen.be

Betreft : Publieke inspraak Plan-MER Omvorming van de RO, vak A3/E40 (Sint-Stevens-Woluwe) -
A1/E19 (Machelen)

Geachte Dames, Heren,

Naar aanleiding van de inspraakronde voor de kennisgevingfase van het Plan-MER omvorming RO, vak E40-E19, wenst de vereniging STERREBEEK 2000 vzw, namens haar leden van Sterrebeek (Zaventem) en omgeving, volgende opmerkingen te maken teneinde een vollediger MER te bekomen. De huidige opmerkingen houden derhalve nog geen goed- of afkeuring in van het uiteindelijke MER.

1.3) Scope van het Plan-MER

De Vlaamse regering verdeelt de plannen rond de RO in drie vakken waarvan de werken elk apart aan een MER-procedure worden onderworpen. Het voorliggend dossier heeft enkel te maken met één deel tussen de E40 en de E19.

Deze versnippering is onaanvaardbaar aangezien op deze wijze de totaalimpact van het project niet tot uiting komt.

STERREBEEK 2000 vzw vraagt het Plan-MER uit te breiden tot het totale project.

1.8) Team van deskundigen

Het valt op dat de omliggende gemeenten (besturen en verenigingen) geen deel uitmaken van het voorgestelde team.

Verder merken we op dat de erkenning van de expert Geluid vervallen is.

2.2) Alternatievenonderzoek

De motivering om geen alternatieven te onderzoeken is zwak.

Er moeten in het MER alternatieven worden onderzocht voor het geval de omvorming RO niet zou plaatsvinden, bv. alternatieve oplossingen om files te vermijden zoals openbaar vervoer, rekeningrijden,.....

2.3.3.3) Conclusies verkeersstudie Tritel

Op de orthofoto van figuur 2.7 worden de extra baanvakken aangeduid op basis van de Tritel-studie. Deze studie resulteerde in een ontwerpschets waarbij het nodige aantal rijstroken wordt aangegeven, alsook de noodzakelijke weefvakken, invoegingen en uitvoegingen.

Afgaande op de pijltjes op de rijwegen komt men tot 17 baanvakken.

De tekening op de orthofoto geeft een vertekend beeld alsof het aantal rijvakken weinig ruimte zal innemen.

Bovendien is dit aantal baanvakken tegenstrijdig met het VERKEERSKUNDIG CONCEPT : PARALLELSTRUCTUUR (3+2) onder 3.1.1. en de figuren 3.4 en 3.5, waarbij voor de centrale Ring slechts 3 baanvakken worden aangegeven (+1 pechstrook) en voor de parallelweg 2 baanvakken.

Het MER moet een duidelijke opgave geven van de extra ruimte die in de breedte zal worden ingenomen en dit met dwarsprofieltekeningen op verschillende punten van het traject. Wij denken hier vooral aan profielen ter hoogte van de woonzone ten zuiden van de E40, in de hoek RO-E40 en ter hoogte van de woonzone Kleine Daal.

Ook moet duidelijk worden aangegeven hoeveel baanvakken er uiteindelijk komen.

3.2.3.4) Inrichting nabijgelegen zones en compensatiezones

Er worden verschillende wachtbekkens voorzien met lozing in de Kleine Maalbeek en de Woluwe.

Hierbij vrezen we dat zeker na een bepaalde droogteperiode, het hemelwater sterk vervuild zal zijn en dus ook zo geloosd zal worden. Rubberrestanten en oliesporen zullen immers deel uitmaken van dat hemelwater dat eerst over betonlagen moet spoelen. Ook tijdens de winter zal de afvoer van hemel- & dooiwater sterk vervuild zijn door het gebruik van strooizouten (sneeuw- en glijvrij houden van de RO is beslist een absolute prioriteit). Het is zeer de vraag of onze oppervlaktewateren daarmee gediend zijn.

Nu reeds wordt onder 10.2 (Leemten en onzekerheden betreffende de effectbepaling) erkend dat de effecten op de aquatische fauna, door de invloed op de kwaliteit van afstromend water (olie, KWS, strooizouten, ...), moeilijk is in te schatten.

Het MER moet de gevolgen van de kwaliteit van de wateraanvoer en -afvoer bij de bekkens verder analyseren en oplossingen voorstellen.

Verder moet het MER ook aandacht besteden aan het debietverloop (capaciteit, het bergend vermogen) stroomafwaarts van de wachtbekkens, bijv van de Kleine Maalbeek en de Woluwe. Het gaat niet op dat men rondom de RO geen waterlast meer heeft, maar wel verderaf in woon- en nijverheidsgebieden bij leegloop van de bekkens.

6.5) Geluidsmetingen

Het aantal voorgestelde meetlocaties is onvoldoende.

Er moeten ook geluidsmetingen worden uitgevoerd ter hoogte van de woonzone ten zuiden van de E40, in de hoek RO-E40.

6.6) Lucht

De nota vermeldt dat gebruik wordt gemaakt van meetwaarden van de meetstations van de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) om de actuele luchtkwaliteit in te schatten.

Dit is onaanvaardbaar.

Volgens onze informatie is er langsheen het traject geen meetstation. Bovendien zijn de meetstations rond de luchthaven niet uitgerust om fijn stof te meten.

De dichtstbijzijnde VMM meetstations zijn gelegen te Zaventem (St-Stevens-Woluwe) – Europalaan en te Steenokkerzeel, beiden te ver van de RO bron.

Het MER moet specifiek aanduiden waar zal worden gemeten langsheen het traject en met welke meettoestellen.

7.1) Motivering keuze toekomstscenario 3

De nota steunt volledig op de besluiten van de werkgroep mobiliteit in het kader van het START-project waarbij gekozen werd voor "Europese groei": in dit scenario is de groei in de FLAP regio hoger en versterkt Brussel Zaventem zijn netwerk zowel Europees als intercontinentaal.

De veronderstelde toekomstcijfers (pag 79) zijn zeer optimistisch: aantal luchthavenreizigers op jaarbasis + 110% t.o.v. 2004 (van 14.280.000 naar 30.000.000); tewerkstelling +59% van 19500 plaatsen in 2004 naar 31000 tegen 2025.

De gevolgen van scenario "Business as usual" moeten als alternatief in het MER worden onderbouwd.

7.3.2) Geluidsverstoring na omvorming van de R0

Het Plan-MER vermeldt bij de maatregelen enkel "geluidsschermen of geluidsbermen, die in overleg met de deskundigen mens en fauna en de coördinator, op voldoende nauwkeurige kaarten worden aangeduid".

Het MER moet hier voldoende doorgedreven alternatieven onderzoeken, zoals gedeeltelijke overwelving en/of intunneling van de R0.

7.3.4.3) Wijziging grondwaterpeil en -stroming tgv ondergrondse constructies

Op basis van een studie van de geohydrologische situatie ter plaatse zal het effect van de twee voorziene tunnels op grondwaterpeil en -stroming worden besproken. Er wordt in de nota aangegeven dat de effecten tijdens de aanlegfase (bemaling) niet aan bod komen omdat deze effecten tijdelijk zijn en er in de omgeving van de geplande tunnels geen kwetsbare natuur voorkomt.

Dit is onaanvaardbaar.

Tijdens de aanleg van de R0 werd de waterhuishouding tot ver van de Ring grondig verstoord. Verschillende bronnen werden door de intensieve bemaling en de daling van de grondwaterspiegel drooggelegd.

10.2) Leemten en onzekerheden betreffende de effectbepaling

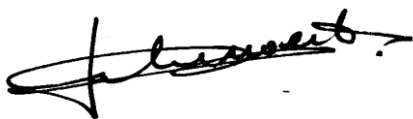
- a) De kennisgevingsnota geeft aan dat in Vlaanderen vooralsnog geen wetgeving of normering bestaat omtrent verkeerslawaaai hetgeen de beoordeling van de effecten bemoeilijkt. In het kader van de effectevaluatie wordt gewerkt overeenkomstig het Besluit van de Vlaamse Regering inzake de evaluatie en de beheersing van het omgevingslawaaai d.d. 22/07/05 (BS 31/08/05). Hierin wordt omgevingslawaaai gedefinieerd als schadelijk of ongewenst geluid uitgedrukt in Lden en Lnight. Wat schadelijk of ongewenst geluid is, moet nog worden vastgelegd. Er zijn dus voor Vlaanderen nog geen normen of grenswaarden voor Lden en Lnight. Om toch de ernst van de effecten te kunnen beoordelen, worden in het kader van de m.e.r. richtwaarden voorgesteld voor verkeerslawaaai op basis van bestaande ontwerp-wetstekst (KB van 1991).

STERREBEEK 2000 stelt voor om het MER te toetsen aan de WHO richtlijnen.

- b) Er wordt in de tekst nergens gesproken over de grondbalans. Er zullen bij de RO-aanpassingen enorme volumes grond worden aan- of weggevoerd. Het MER moet hiervan de gevolgen voor de regio in kaart brengen.

STERREBEEK 2000 vzw rekent erop dat de overheid rekening zal houden met deze opmerkingen om te komen tot het uiteindelijke MER.

Met de meeste hoogachting,



Luc Caluwaerts
Voorzitter



Hugo Leonard
Ondervoorzitter



Hilde Gedopt
Secretaris