



Sterrebeek, 24 juli 2023

vzw nr 4444.546.91

RPR Brussel

Secretariaat en zetel:
Felix Timmermanslaan 24
1933 Sterrebeek
e-mail: info@sterrebeek2000.be
website: www.sterrebeek2000.be

Aan vervoerregio.vlaamserand@vlaanderen.be.

Betreft: Openbaar onderzoek voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan (RMP) en ontwerp plan-MER 'Vervoersregio Vlaamse Rand'

Geachte,

Gelet op:

1. de doelstellingen van STERREBEEK 2000 vzw, met ondernemingsnummer 4444.546.91, die onder andere omvatten, zoals beschreven in de statuten (publicatie in het staatsblad van 2021_07_19 onder nummer 21090116)
 - *het nastreven van een leefbare ruimtelijke ordening met aandacht voor de verkeersleefbaarheid en het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van open en groene ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en het dorpschoon;*
 - *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van het leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder alle vormen van geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder,...;*
 - *het nauwlettend opvolgen van alle plannen, initiatieven en activiteiten van plaatselijke, provinciale, gewestelijke, federale, Europese en internationale overheden en instellingen, alsmede van de privésector die voor Sterrebeek en omgeving van belang zijn. De vereniging houdt daaromtrent rekening met de ervaring, percepties, inzichten en meningen van de bevolking en brengt deze onder de aandacht van de betrokken overheden.*
2. Het feit dat STERREBEEK 2000 aantoonde deze doelstellingen na te streven door onder andere het lidmaatschap in de GECORO en de milieuvadvisraad van Zaventem, en door verschillende initiatieven en acties aangaande ruimtelijke ordening in het verleden (zie www.sterrebeek2000.be),
3. Het feit dat STERREBEEK 2000 als procesbekwame vereniging kan optreden namens een groep wiens collectieve belangen zijn bedreigd of geschaad.

Wenst STERREBEEK 2000 vzw volgende opmerkingen, bezwaren en voorstellen te formuleren:

Algemene opmerkingen:

Sommige documenten in dit mobiliteitsplan, nodigen niet uit om vlot te lezen op een digitale drager. Dit is een steeds weerkerend probleem in moderne overheidsdocumenten. De documenten zijn hierbij niet gemaakt om makkelijk consulteerbaar te zijn door het doelpubliek en dwingen bijna altijd om deze af te drukken. Sommige documenten zijn opgemaakt in Portrait, formaat A3 bestaande uit telkens twee verticale A4 pagina's. Eénzelfde problematiek hebben we vastgesteld bij het Beleidsplan Ruimte Vlaams Brabant van 2022. Het zou de overheidsdiensten in Vlaams-Brabant sieren als aangeleverde documenten niet telkens afgedrukt moeten worden om de inhoud te kunnen lezen op een vlotte manier.

De tabel met de Hopinpunten is onleesbaar, die moet je al op A2 afdrukken om leesbaar te zijn. Bovendien zijn de kolommen slecht uitgelijnd 'soms links, soms rechts'.

Over het algemeen is dit een weinig ambitieus plan er is eerder sprake van een vooropgestelde inzet van middelen dan van beoogde resultaten of meetbare doelstellingen. Een gedeelte van de ingezette middelen omvatten ook beslist beleid of beleid dat reeds in uitvoering is. Men kan dus bezwaarlijk stellen dat dit een visie is voor de komende 10 jaar en doorkijk voor 30 jaar.

Er is op geen enkel moment sprake van een bindend karakter of hefboomen om de verschillende overheden te dwingen om doelstellingen te behalen. In tegendeel, er is zelfs sprake van 'een gedeelde verantwoordelijkheid te creëren van de verschillende actoren'. Gedeelde verantwoordelijkheden zijn al te vaak synoniem voor geen verantwoordelijkheden.

Er wordt een link gelegd met andere plannen waarvan de resultaten nog in behandeling zijn (oa Beleidsplan Ruimte Vlaams Brabant). Daardoor worden er voorafnames gedaan qua inzet van middelen, waarvoor nu bewaarschriften zijn in het openbaar onderzoek.

STERREBEEK 2000 ziet drie fundamentele bezwaren op het geheel van dit plan, zie hieronder. In zijn geheel voldoet het voor onze regio onvoldoende aan de doelstellingen van het decreet basisbereikbaarheid.

Met het decreet basisbereikbaarheid maakte de Vlaamse overheid in 2019 haar hernieuwde mobiliteitsvisie concreet. Met die hernieuwde mobiliteitsvisie, Hoppin, zet Vlaanderen in op efficiënter, duurzamer en flexibeler openbaar vervoer, afgestemd op ons fiets- en wegennetwerk. Zo zijn scholen, ziekenhuizen, bedrijfsterreinen, sportcentra, cultuurcentra en winkelcentra vlot bereikbaar voor iedereen.

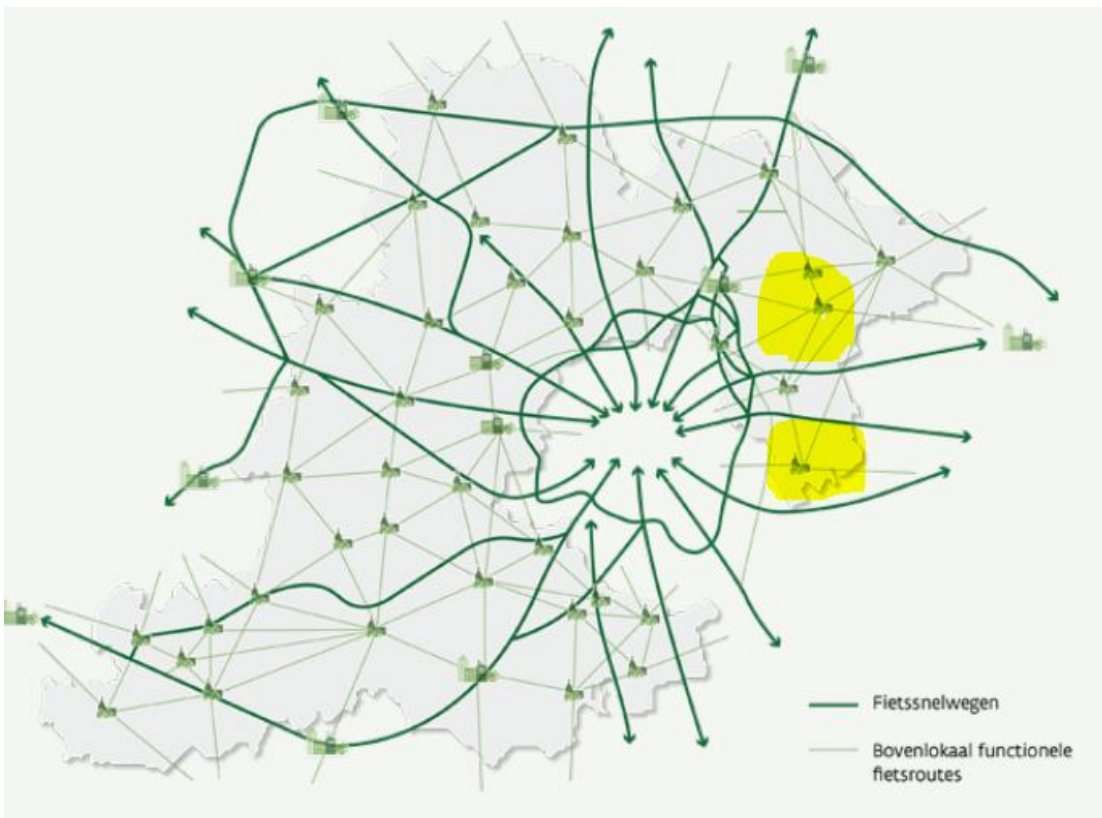
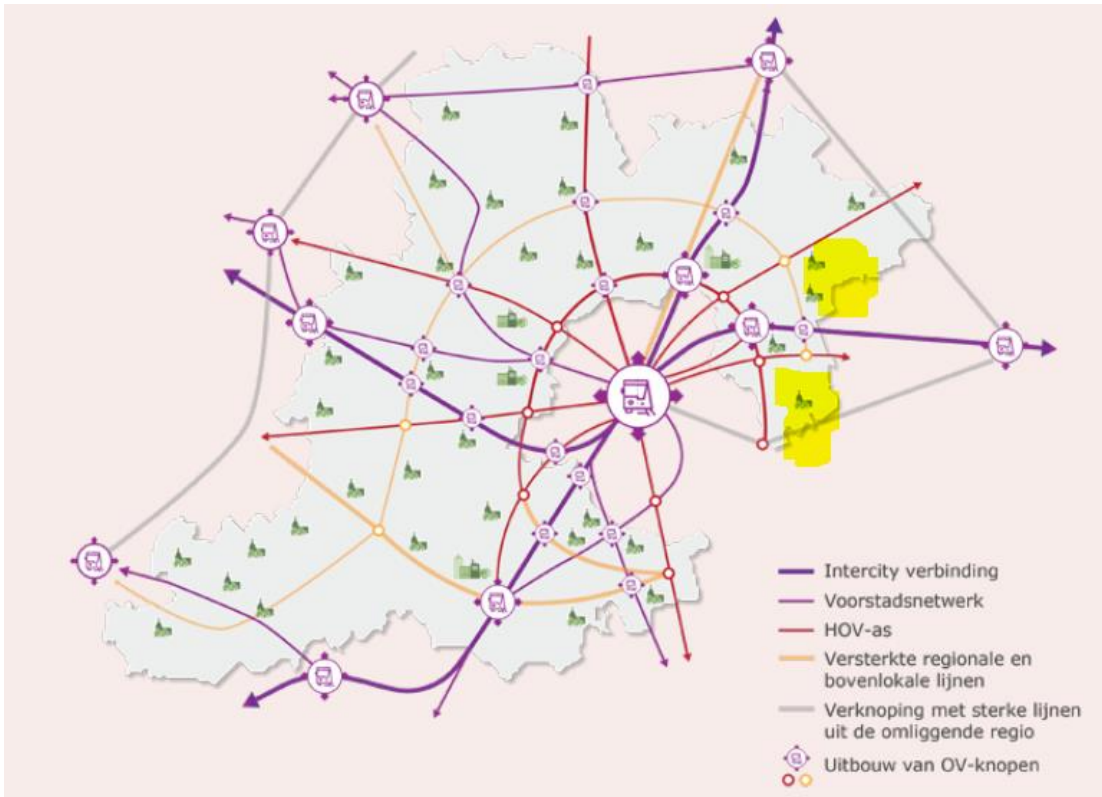
1. Er wordt in het RMP op geen enkele manier komaf gemaakt met de bestaande problematiek van de 'last-mile'. Ontbrekende verbindingen om de volledige basisbereikbaarheid te realiseren worden hierbij nergens benoemd als problematiek. Een

goed voorbeeld hiervan is de aanleg van fietssnelwegen (goede zaak), die echter geen oplossing bieden om de omliggende zones afdoende te bedienen. Een goed voorbeeld hiervan, zijn de industriezones in Zaventem met twee fietssnelwegen in de onmiddellijke nabijheid, maar zonder mogelijkheid om de bedrijven, die op minder dan 1km in vogelvlucht van deze fietssnelwegen liggen, op een veilige manier te bereiken.

2. Er wordt onvoldoende gemikt op het eindresultaat om volwaardige alternatieven aan te bieden voor de auto. Een aantal (economische) polen worden onvoldoende bediend vanuit het directe hinterland.
Ook hier een voorbeeld uit de luchthavenregio: inwoners van Sterrebeek, Tervuren en Overijse die op de vrachtluchthaven of in Machelen-Vilvoorde werken, worden gedwongen om de auto te gebruiken omdat de alternatieven gewoon veel langer duren en onzeker en onveilig zijn. Naar onze mening moet er gezocht worden naar end-to-end oplossingen.
3. Er ontbreekt een 'hap' in het beleidsplan, alsof de Vlaamse Rand stopt in Zaventem en pas opnieuw begint in Sint-Genesius-Rode. Hierdoor komen duidelijke hiaten naar voor in de ontwikkeling van initiatieven op niveau van mobiliteit. Anders gesteld: inwoners van Sterrebeek, Kortenberg, Overijse, Huldenberg en Hoeilaart worden in de steek gelaten in dit beleidsplan, en dit zowel naar ontsluitingsmethodieken als naar verduurzaming. Men heeft het dus over de Vlaamse rand, maar tienduizenden inwoners blijven aangewezen op de auto? Is dat een beleidsplan van 10 jaar met doorslag voor de komende 30 jaar?

Inhoudelijke bezwaren en opmerkingen Algemeen kader & doelstellingen

1. Op de kaarten wensnetwerk OV en Fiets in het RMP is de regio Sterrebeek-Kortenberg-Moorsel-Tervuren letterlijk een blinde vlek. Deze zone kenmerkt zich nochtans door groot ruimtebeslag, een ongezonde groei van de bevolking en een explosie van projecten met meergezinswoningen. In Sterrebeek zien we in de laatste 10 jaar een stijging van 700 vergunde wooneenheden, voor de omliggende dorpen en gemeenten is de situatie gelijkaardig. Elke van deze vergunningsaanvragen vermeldt 'er is geen bijkomende mobiliteitsimpact te verwachten'. In het RMP, zijn er geen fundamentele plannen voorzien om de woekerende mobiliteitsproblematiek in deze regio aan te pakken.
2. Op de kaarten wensnetwerk OV en Fiets in het RMP is de zone ten noorden en ten oosten van de luchthaven eveneens een blinde vlek. Ook hier, wordt er voorbijgegaan aan de behoefte om deze woongebieden structureel te koppelen aan economische zones op niveau van Fiets en OV.



3. Wij zien geen oplossingen voor mobiliteitsproblematieken die al tientallen jaren onopgelost blijven. Een bijzonder slecht voorbeeld hiervan is de N2 Leuven-Brussel die geen fietspad heeft op het grondgebied Zaventem. Nochtans is deze gewestweg, naast een economische ader ook een belangrijk sluiproute om de E40 te vermijden. Over een afstand van 5km, is er geen enkele vorm van fietspad te bespeuren, zelfs geen moordstrookjes. Hoe kan men spreken van 'het bereikbaar maken van belangrijke maatschappelijke functies', als men er al 30 jaar niet in slaagt om een gewestweg uit te rusten met een fietspad. Bovendien duikt deze gewestweg ook niet op in de toekomstige plannen.

4. Wij zien geen visie over het weren van vrachtverkeer over regionale wegen tussen Machelen en Tervuren. De N227 wordt hierbij systematisch gebruikt als alternatief voor de R0. Bovendien is deze N227 vrijgesteld van kilometerheffing waardoor vrachtverkeer zelfs gestimuleerd wordt om deze as te nemen. Uiteraard heeft dit impact op de lokale doorstroming van OV en de veiligheid van de fietsers.

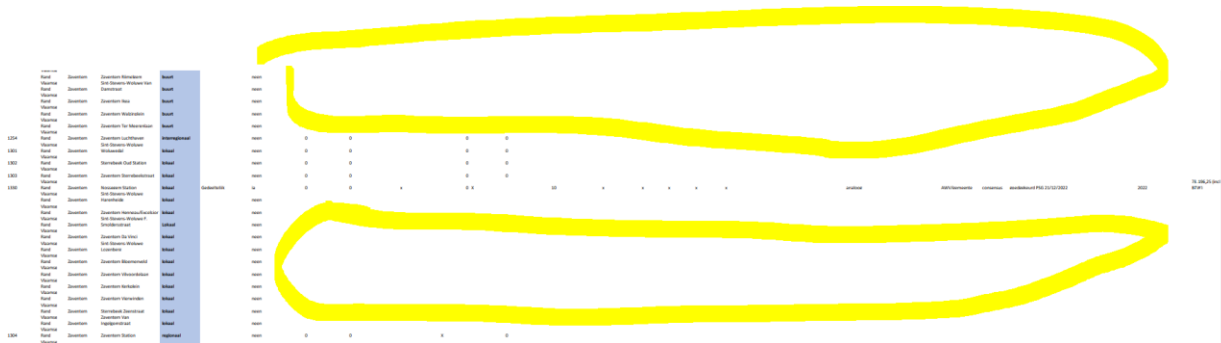
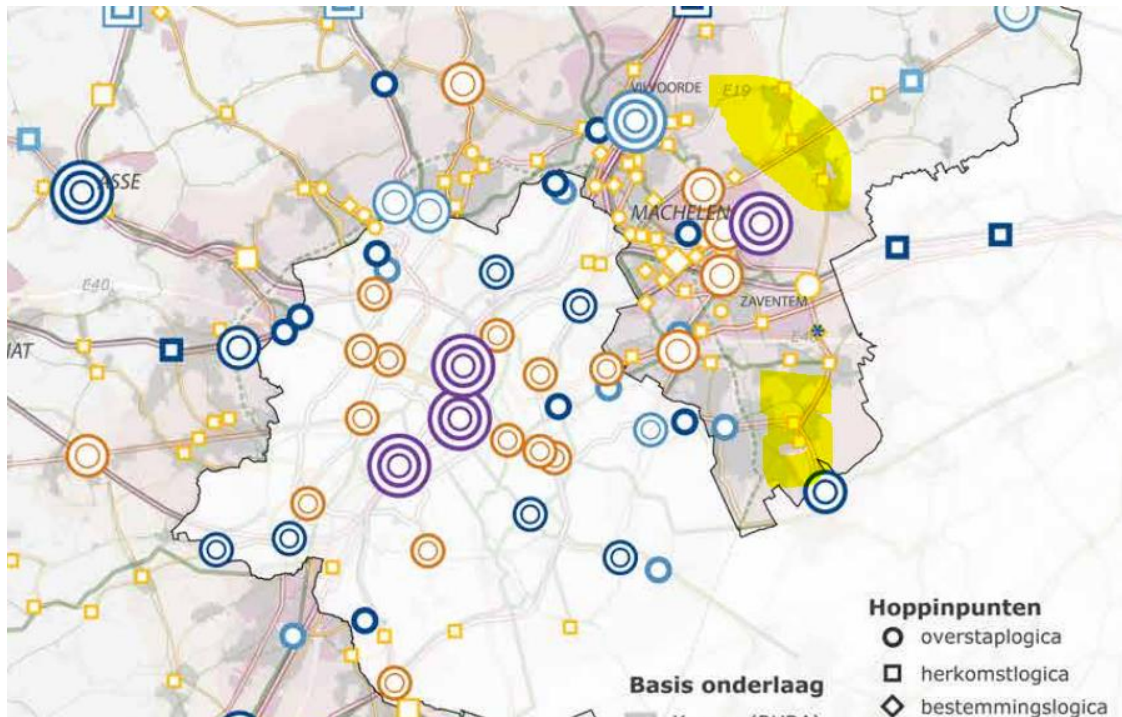
Teveel vrachtvervoer op de N227 kan de Introductie van een aanvullend net - Tangentiële lijn vanaf Tervuren, over N227 tot aan Hofstade via Wezembeek-Oppem, Sterrebeek, Nossegem, Steenokkerzeel en Perk, zoals voorgesteld in Bijlage 3 ACTIE 68, nadelig beïnvloeden.

5. De luchthaven heeft voor zichzelf een groeiscenario opgezet en ijvert voor het behoud van de nachtvluchten. Op geen enkele manier is de huidige OV- en fietsmobiliteit aangepast aan deze plannen. Men zou toch mogen verwachten dat aangrenzende dorpen rond de luchthaven, worden bediend door een frequente OV-verbinding die gelijk loopt met de timing van de activiteiten op de luchthaven.

De huidige Diabolotax heeft bovendien een nadelig effect op het gebruik van treinverkeer door o.a. werknemers naar de luchthaven en de luchthaven als OV-Hub in het algemeen.

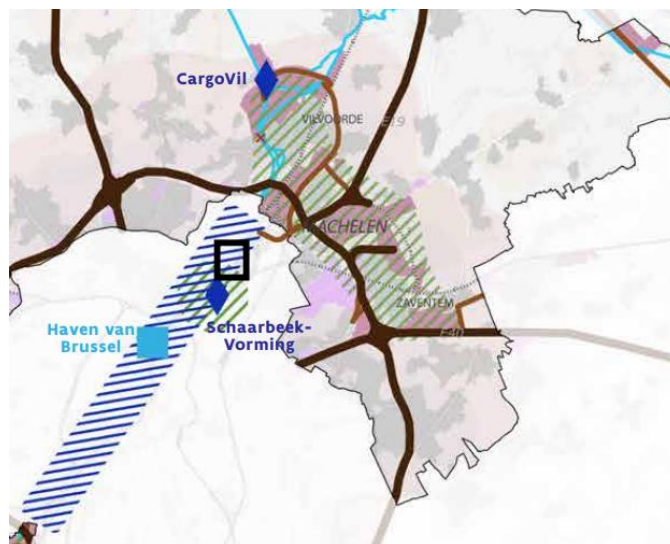
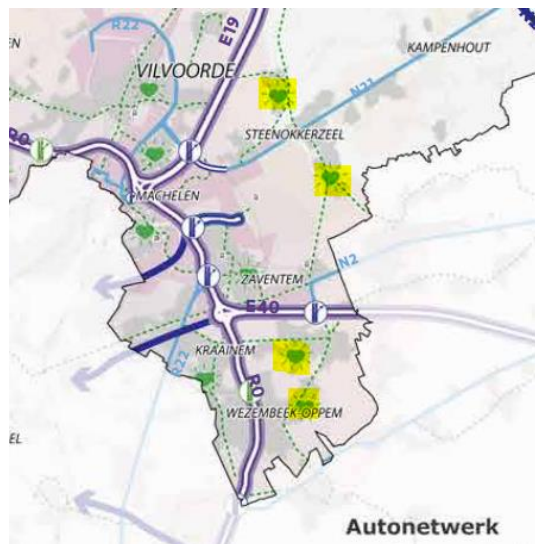
6. De huidige OV-verbindingen vanuit Sterrebeek naar het metrostation Kraainem zijn niet afgestemd op de openingsuren van het metronetwerk (late avond).

7. De kaart met Hopinpunten vertoont éénzelfde problematiek als de kaarten met OV en fietswensnetwerken: blinde vlekken op het niveau van dezelfde regio's ten noorden, oosten en zuiden van de luchthaven. In het beste geval is er sprake van een lokaal hoppinpunt zonder enige vorm van uitrusting. Een bestaande bushalte benoemen als hoppinpunt kan men bezwaarlijk een beleidskeuze noemen. Bij het consulteren van bijlage 7, worden we ook niet wijzer: de tabellen zijn grotendeels leeg voor deze zones. Geen toekomstig beleid voorzien dan?



Het treinstation te Nossegem wordt terecht als Hoppingpunt benoemd maar vergt een betere uitrusting.

- Op de kaart wensnetwerk auto zien we twee interessante evoluties zie wij absoluut verwelkomen: behoefte van verhoogde leefbaarheid (weten van doorgaand interregionaal verkeer). Echter, als we de kaart wensnetwerk logistiek erbij nemen, zien we nergens een lokale knip vrachtverkeer opduiken. Men wil dus het interregionaal autoverkeer weten, maar logistieke stromen mogen gewoon blijven bestaan zoals vandaag? Weinig coherent toch?



9. De advieskaart ruimte gaat uit van een gewenste situatie op basis van het Beleidsplan Ruimte Vlaams Brabant. Nochtans zijn hierbij zowel door de gemeente Zaventem als onze vereniging, bezwaren geuit tegen de invulling en de classificatie van de woonkernen. De vierdeelgemeentes van Zaventem werden daarbij aangeduid als HOOGDYNAMISCHE WOONKERN – VERVOERSKERN hoewel enkel Zaventem min of meer aan de definitie ervan zou kunnen voldoen. In dit RMP wordt echter voortgeboemd op deze verkeerde invulling alsof er in onze regio nog ruimte is voor groei en verdichting.

Ons bezwaar op het beleidsplan Ruimte:

Alleen deelgemeente Zaventem beantwoordt aan de definitie van Hoogdynamische woonkern-vervoerskern. De andere deelgemeenten zijn eerder te omschrijven als woonkernen-kerndorpen of landelijke dorpskernen, waarbij alleen voor landelijke dorpskernen een rem wordt voorzien tegen ongebreidelde bebouwing (zie hieronder).

Men mag in dit verband geen nieuw beleidsplan (RMP) opmaken op basis van veronderstellingen in een ander beleidsplan (Beleidsplan Ruimte) waarvan het openbaar onderzoek nog in behandeling is.

10. De advieskaart ruimte geeft aan dat de deelgemeente Sterrebeek aangeduid is in een oranje kader: 'Kernen waarvan de knooppuntwaarde zal verbeteren. Meestal gaat dit om een unimodale verbetering van één regionale lijn. Deze kernen zouden vanuit een mobiliteitsperspectief in aanmerking kunnen komen om beperkt verder te verdichten.' We zijn hierbij tevergeefs op zoek geweest in alle documenten van het RMP naar enige vorm van matige verbetering.

Vervoer op maat (Bijlage 6)

Aangaande Vervoer op maat wordt Zaventem ondermaats behandeld.

1. Project 25 voorziet een VOM-semiflex vervoer tussen de Zaventemse deelgemeenten.
Waarom wordt hier geen VOM-vast systeem voorzien.
2. Project 26 voorziet een vaste Shuttleverbinding van Wezembeek-Oppem via MCH naar Stokkel, wat goed is.
Het blijft te betreuren dat er tussen de deelgemeenten van Zaventem en het MCH nog steeds geen OV-verbinding is.

Inhoudelijke bezwaren en opmerkingen actieplan

F1. Fiets snelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio.

Item 41, tracéverlenging F203 langs de E40: dit is beslist beleid en in uitvoering. Men kan hier dus moeilijk spreken van toekomstige acties?

F2. Bovenlokale functionele fietsroutes verbinden kernen met elkaar en brengen fietsers naar grote en kleine attractiepolen en voorzieningen.

We blijven het bijzonder vinden dat er geen enkele actie wordt ondernomen voor de fietsuitrusting op de N2 in Zaventem. Geen studie, geen visie, echt niets?

Andere opmerkingen

In het kader van een mobiliteitsvisie, is het een gemiste kans om bepaalde aspecten onbelicht te laten.

Enkele voorbeelden:

- We spreken van een voldoende uitgeruste weg als een weg verhard is met duurzame materialen en voorzien is van een elektriciteitsnet. Deze definitie zou, in kader van een RMP, gerust mogen uitgebreid worden met een verplichting om voetpaden, parking, veilige fietsinfrastructuur en OV ontsluiting te voorzien.
- Op geen enkel moment worden echte kwaliteitsdoelstellingen of acties geformuleerd voor OV. Men geeft in de oriëntatienota aan:

Uit de analyses blijkt dat het Kernnet en Aanvullend net de te verwachten (sterkste) vervoersstromen voor OV uit het Verkeersmodel voldoende coveren. Voornamelijk het aanbod in het voorstedelijk gebied wordt veelal als voldoende hoog ervaren, de

buitengebieden liggen moeilijker en worden in bepaalde delen toch als OV-arm gepercipieerd. Het verbinden van bepaalde kernen blijkt in sommige gebieden een moeilijke zoektocht (Bijvoorbeeld de assen Gooik – Lennik – Ternat – Asse – Mollem/Merchtem en Aalst- Opwijk– Merchtem – Meise – Grimbergen – Vilvoorde – Tervuren).

Het net kampt echter wel met ernstige doorstromingsknelpunten. Hierbij zijn de efficiëntie, de betrouwbaarheid en de commerciële snelheid op veel plaatsen problematisch. Dit hangt samen met de capaciteitsproblemen op de verschillende steenwegen in de regio.

Hierbij zien we nergens in de het eindnota enige concrete actie om dit aan te pakken. Men kan bezwaarlijk stellen dat iets een probleem is en dan in een beleidsplan daaraan geen gevolg geven. Wij menen dat er zowel op de infrastructuur, het aanbod en de kwaliteit moet gewerkt worden.

STERREBEEK 2000 v.z.w. hoopt dat de overheid met deze opmerkingen en voorstellen rekening zal houden.

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts

voorzitter STERREBEEK 2000 vzw

Hugo Leonard

ondervoorzitter