

Mechelen, 15 augustus 2008



Fietsersbond
Afdeling Zaventem

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 kennisgevingsfase van het Plan-MER omvorming RO, vak E40-E19, wenst de feitelijke vereniging Fietsersbond Zaventem, namens haar leden van Zaventem, 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 vooropgestelde RO plannen werden verkapt in drie delen. Deze beslissing wordt niet gemotiveerd in het plan-MER. De Fietsersbond Zaventem eist een consolidatie van alle drie delen in één enkel MER.

Bij een behoud van de bestaande versnippering mag het MER geenzins rekening houden met de geplande twee delen op scenarioberekening. Bijgevolg zal het MER bijvoorbeeld rekening moeten houden met de bestaande flessenhals van het viaduct van Vilvoorde. Wie A zegt moet B zeggen.

1.4 AFSTEMMING M.E.R. OP ANDERE PROCESSEN EN STUDIES

De gemeentelijke mobiliteitsplannen ontbreken.

1.8 TEAM VAN DESKUNDIGEN

Gemeentebesturen en middenveld wordt niet betrokken
Erkenning geluidsdeskundig is vervallen.

2.1 VOORGESCHIEDENIS VAN HET PLAN OP BASIS VAN CHRONOLOGISCH OVERZICHT VOORAFGAANDE STUDIES

Gemeentelijke mobiliteitsplannen ontbreken

2.2 ALTERNATIEVENONDERZOEK : STUDIES DIE AAN HET PLAN VOORAFGINGEN

Het betrokken hoofdstuk 2.2 citeert:

“Het alternatievenonderzoek neemt derhalve de vorm aan van een synthese van de logische chronologie van vernauwende besluitvorming die leidde tot het voorliggende concept.”

Het plan-MER bevat geen afdoende motivatie voor deze drastische inperking van het alternatievenonderzoek. De beperking is zelfs contradictorisch met de inleiding van het betrokken deel 2.2:

“... De optimalisatie van de R0 moet echter steeds bekeken worden vanuit een ruimer perspectief en zal dan ook onlosmakelijk samenvallen met de ruimere congestieproblematiek van de Ring rond Brussel.”

Het MER moet zelf alternatieve scenario's onderzoeken waarbij ten minste de volgende punten aan bod komen:

- ruimtelijke ordening
- rekeningrijden
- openbaar vervoer
- fiets- en stapverkeer
- carpooling & gemeenschappelijk vervoer georganiseerd door de werkgever.
- verkeersveiligheid
- snelheidslimieten en aangepaste verkeersinrichting
- lucht- en geluidsvervuiling
- internationale verplichtingen van Vlaanderen en België (o.m. Kyoto)

Een loutere verwijzing en/of samenvatting van alternatievenstudie zijn onvoldoende, rekening houdend met de impact van het vooropgestelde plan en de financiële consequenties. Bij verwijzing in het MER naar vorige alternatievenstudies moeten zij integraal opgenomen worden.

2.3 VERANTWOORDING : POSITIEVE EFFECTEN VAN HET PLAN OP DE VERKEERSAFWIKKELING

Er wordt geen melding gemaakt van de negatieve effecten van het plan op:

- de verkeersafwikkeling (o.a. toename van autoverkeer in dorpskernen, als gevolg van het aanzuigeffect door de capaciteitsuitbreiding
- het leefmilieu en de levenskwaliteit van de omliggende bewoners.

Wie A zegt moet B zeggen: het plan-MER moet in even uitgebreide mate uitvoerig de negatieve effecten van het plan beschrijven.

2.4 VERANTWOORDING : VERBETERING VERKEERSKUNDIG EN RUIMTELIJK BEELD VAN DE R0 ZONE ZAVENTEM

Er wordt geen melding gemaakt van alternatieven die tot eenzelfde verbetering zouden kunnen leiden.

2.4.2 POTENTIES VAN OMVORMINGSWERKZAAMHEDEN R0 ZONE ZAVENTEM

Geciteerd uit deel 2.4.2 van het plan-MER:

“De omvorming van de R0 kan aangegrepen worden om :

- *Ecologische en recreatieve dwarsverbindingen langs de R0 kwalitatiever te maken en bestaande dwarsrelaties op te waarderen.*
- *Een oplossing uit te werken voor de problemen omtrent de waterafvoer van de Ring.*
- *De Woluwe als historisch-landschappelijke drager op te waarderen.*
- *Een impuls te geven aan stedelijke transformaties in de omgeving.*
- *Een impuls te geven aan landschapsontwikkeling.*
- *Door het downgraden van de Woluwelaan in de vallei van de Woluwe te Diegem de herontwikkeling van het stedelijk landschap te stimuleren in functie van een vernieuwde relatie tussen beekvallei en dorpskern.”*

Wetende dat het plan voorziet in een uitbreiding tot maximaal 17 rijstroken moet de bovenstaande opsomming toegelicht worden. Zonder is zij niet aannemelijk.

3.2.4.2 OP- EN AFRITTENCOMPLEX R0XR22B HENNEAULAAN

Ontbreekt in oplijsting potenties : veilige fietserbinding tussen Zaventem en tewerkstellingsgebieden Diegem, Da Vinci, Keiberg...

Gezien de impact van de capaciteitsuitbreiding van de R0 en dito aanzuigeffect moet een herinrichting integraal in de MER opgenomen worden. Omwille van de complexe verkeerssituatie moet een fietsbrug bovenop de bestaande Henneau-brug onderzocht worden.

Impact capaciteitsuitbreiding op de afhandeling van het lokale verkeer aan de afrittencomplexen en verder op lokaal niveau ontbreken.

3.2.4.3 OP- EN AFRITTENCOMPLEX R0XA201 (DIEGEM)

Impact scenario afsluiting afrit r22 naar/van Diegem moet onderzocht worden in het MER, i.k.v. de gevolgen van een capaciteitsuitbreiding van de R0.

3.2.4.4 KNOOPPUNT R0XA1/E19 (MACHELEN)

Impact scenario kruispunt E19 – Woluwedal moet onderzocht worden in het MER, i.k.v. de gevolgen van een capaciteitsuitbreiding van de R0.

3.2.5.1 ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN SINT-KATARINASTRAAT (DIEGEM)

Ontsluiting d.m.v. OV en fiets wordt niet vermeld.

3.2.5.3 FIETSVERBINDINGEN

Een herinrichting van de R0 mag niet alleen nieuwe barières creëren voor fietsers. Ze moet ook als opportuniteit gezien worden om nieuwe fietsroutes te ontwikkelen met bijhorende veilige fietsinfrastructuur.

3.3.1 ALTERNATIEVENAFWEGING OP DOELSTELLINGSNIVEAU

Er bestaan nog andere alternatieven dan een standstill scenario

3.3.2 ALTERNATIEVENAFWEGING OP LOCATIENIVEAU

“In hoofdstuk 2 is aan de hand van de beschikbare voorstudies stapsgewijze weergegeven hoe voorliggend verkeerskundig concept werd ontwikkeld. Voor het concept waarbij de 3 bestaande rijvakken van de R0 vak A3/40 – A1/E19 in de toekomst enkel fungeren voor doorgaand verkeer en de 2 bijkomende rijvakken van de parallelstructuur zullen fungeren voor bestemmingsverkeer, wordt in het plan-MER geen alternatief beschouwd.”

Een loutere verwijzing en/of samenvatting van alternatievenstudie zijn onvoldoende, rekening houdend met de impact van het vooropgestelde plan en de financiële consequenties. Bij verwijzing in het MER naar vorige alternatievenstudies moeten zij integraal opgenomen worden.

4 JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER

Moet vermeld worden:

- wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen
- decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid

- Artikel EVRM-verdrag (art. 8)
- Gelet op de verticale werking van Europese richtlijnen:
 - Richtlijn 96/62/EG van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit
 - Richtlijn 1999/30/EG van de Raad van 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht
 - Richtlijn 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht
 - Richtlijn 2002/3/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2002 betreffende ozon in de lucht
 - Richtlijn 92/43 van de Raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna
 - Milieupactrichtlijn 85/377/EEG
 - Tunnelrichtlijn 2004/54/EC

Alsook:

- Aanbeveling van de Commissie van 6 augustus 2003 betreffende de richtsnoeren inzake de herziene voorlopige berekeningsmethoden voor industrielawaai, vliegtuiglawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai en desbetreffende emissiegegevens - C(2003) 2807.
 - Commission Recommendation (2004/345/EC) on enforcement in the field of road safety
- Eisenpakket Fietsersbond Zaventem (consulteerbaar op www.fietsersbondzaventem.be)

6.5 GELUID

Twee vaste geluidsmetpunten punten zijn onaanvaardbaar voor een snelweg met tot 17 rijstroken. De geluidsoverlast reikt veel verder dan enkele tientallen meters van de snelweg. Ambulante geluidsmetingen zijn onvoldoende om tot statistisch relevante metingen te komen.

6.2 REFERENTIESITUATIE EN ONTWIKKELINGSSCENARIO'S

Ontbrekend ontwikkelingsscenario's:

- kilometerheffing voor vrachtvervoer – zie Plenaire Vergadering van 27 feb 2008 Vlaams Parlement.
- Hoge brandstofprijs, ook op middenlange termijn¹

Wie A zegt moet ook B zeggen en alle toekomstscenario's mee in aanmerking nemen.

6.6 LUCHT

Een plan dat voorziet in een snelwegcompleet met tot 17 rijvakken zonder één enkel meetpunt langsheen de snelweg is onaanvaardbaar.

Dichts bijzijnd station in St-Stevens-Woluwe meet zelfs geen fijn stof (PM10) en ultra fijn stof (PM2,5).

Metingen moeten statistisch relevant zijn (bvb. metingen in alle meteorologische omstandigheden en bij alle verkeersdrukten).

De metingen moeten niet alleen PM10 meten, maar eveneens PM2,5, gezien de technologische evolutie van dieselaandrijving.

6.7 FLORA EN FAUNA

Het Molenbos wordt niet vermeld.

¹ Zie bvb. Internationaal Energie Agentschap - http://www.iea.org/Textbase/press/pressdetail.asp?PRESS_REL_ID=267

6.9.2 MOBILITEIT, LIJNINFRASTRUCTUUR EN BEREIKBAARHEID

Het MER moet ook rekening houden met toekomstscenario's, niet alleen met de bestaande situatie. Op het vlak van OV: GEN-netwerk & dito dienstregeling. Op vlak van weginfrastructuur: met streefbeelden.

MER moet ook rekening houden met de beleidskeuze voor de invoering van rekeningrijden voor vrachtvervoer.

7.3.1 VERBETERING LUCHTKWALITEIT TGV VLOTTERE DOORSTROMING

PM2,5 (ultra fijn stof) moet ook vermeld worden.

De emissieconcentraties moeten ook gemeten worden voor het omliggende wegennet en inval(autosnel)wegen. Immers, de capaciteitsuitbreiding zal leiden tot een ander mobiliteitgedrag op secundaire wegen langsheen de hele R0 én de invalswegen (bvb. E19, E40, ...)

7.3.2 GELUIDSVERSTORING NA OMVORMING VAN DE R0

Het onderzoek moet ook gevoerd worden naar het omliggende wegennet en inval(autosnel)wegen. Immers, de capaciteitsuitbreiding zal leiden tot een ander mobiliteitgedrag op secundaire wegen langsheen de hele R0 én de invalswegen (bvb. E19, E40, ...).

BIJLAGE : KAARTENBUNDEL

Kaart 3.1 – geplande toestand: aanpassing brugdek N2: kwalitatieve fietsvoorziening noodzakelijk.

Kaart 3.2 – geplande toestand: nieuwe brug Haachtseteenweg & Nieuwe Zaventemsesteenweg met kwalitatieve fietsvoorziening voorzien. Idem voor de heraan te leggen Nieuwe Zaventemsesteenweg.

Kaart 3.3 – geplande toestand: nieuwe brug Pieter Schroonstraat met kwalitatieve fietsvoorziening voorzien.

ONTBREEKT NOG IN

- Impactevaluatie op het vlak van verkeersveiligheid: zowel op het vooropgestelde scenario als bij de alternatieve studies. Omwille van de te verwachte wijziging in het mobiliteitgedrag evenals ook voor de omringende lokale wegen.
Ook: wat bij ongeval op de snelweg? Snelle toegang hulpdiensten mogelijk via parallelweg?
- Afdwinging verkeerswetgeving wordt niet beproven (bvb. snelheidsremmende maatregelen, bvb. smallere rijstroken, tunneleffect, flitspalen,...).

Tot zover onze opmerkingen op het plan-MER.

Mocht u nog bijkomende vragen of opmerkingen hebben, aarzel dan niet om me te contacteren.

Vriendelijke groeten,



Wim Depondt

Voorzitter Fietsersbond, afdeling Zaventem

0477/25.19.76

Wim.depondt@fietsersbondzaventem.be

Koningin Astridlaan 66 c2.3

2800 Mechelen