

PERSMEDEDELING, 7 maart 2005

Milieueffectenrapport voor het hele GEN-plan in het Brussels Gewest in zicht Ukkel haalt de ijzers uit het vuur

Het Gemeentebestuur van Ukkel heeft op haar website haar **gunstig advies** bekendgemaakt over de plannen van de NMBS om 1,4 km spoor op lijn 124 (Nijvel- Brussel-Zuid) op vier sporen te brengen, tussen station Linkebeek en de Vleeskersenbrug. Dit om toe te laten zowel de GEN-treinen als de IC-treinen op de lijn te laten rijden. **Ze stelt echter tegelijk 27 voorwaarden** waaraan de NMBS in haar uiteindelijke bouwaanvraag zal moeten voldoen. Tenminste als het Brussels Gewest de Gemeente Ukkel volgt bij het verstrekken van het stedenbouwkundig attest. Het Collectief 124 wacht dit nu bang af.

Het Collectief 124 stelt vast dat de Gemeente een **twintigtal van de 84 eisen van het Collectief heeft overgenomen**. Dit is ongetwijfeld een succes.

Wij verheugen ons dat de Gemeente Ukkel:

1. eist **dat de NMBS een nieuw concept bedenkt** voor het project, **dat de trillingshinder drastisch terugbrengt**. Er wordt gedacht aan een betonplaat met een dempende ondergrond onder alle sporen. De aanwezigheid van **zandsteenbanken in de heuvels van zuid-Brussel** verklaart dat trillingen zich gemakkelijk voortplanten of erdoor weerkaatst worden. Er zit dus niets anders op dat het probleem aan de bron aan te pakken.

2. eist dat de NMBS langs het volledige traject van de lijnen 124 en 26 lawaai- en trillingshinder reduceert (10 km spoor in de gemeente Ukkel). Hiertoe eisen ze een **milieueffectenstudie van het hele GEN-project**, zoals voorzien in Art. 6 van de Milieuovereenkomst tussen het Brussels Gewest en de NMBS. De Gemeente gaat ervan uit dat alle burgers hierbij gelijk behandeld worden, en dat voor iedereen die langs het GEN woont, de norm van 65 dB(A) (en 60 dB 's nachts) gerespecteerd zal worden door de spoorwegen. Nu hoopt de NMBS nog de zeer ruime norm van 73 dB (en 68 dB 's nachts) te kunnen hanteren voor die delen van het spoor waar geen infrastructuurwerken voorzien zijn. Deze laatste norm is echter 'à la tête du client' gemaakt. De zwartepuntenstudie van het BIM (2003) leert dat *nergens in het Brussels Gewest* deze ruime Gosuinnorm langs het spoor overschreden wordt. De Gosuinnorm wordt dus door de NMBS gehaald 'met de ogen dicht'.

3. eist dat de **wissel van 4 naar 2 sporen opgeschoven wordt richting Linkebeek**, zodat het huidig zwart punt voor geluidsoverlast Noordkriekenstraat-Horzelstraat ontzien wordt.

4. **negen** bijkomende **voorwaarden** stelt voor de **stedenbouwkundige inpassing** van het project en **zes** voorwaarden voor de **uitvoering** van de werken

5. ook reeds **vijf randvoorwaarden** formuleert **voor de exploitatie van het GEN**, met name over de veiligheid op de stations, de haltes Ganzevijver en de **nieuwe halte Frans Lyceum**; over meer avond- en weekendtreinen; over de aansluiting op tram en bus en zelfs dat er één enkel kaartje moet komen voor alle openbaar vervoer; en dat er gelijktijdig maatregelen genomen om autogebruik in de stad te ontmoedigen.

De **helpt van de 84 vragen en opmerkingen van de omwonenden blijven echter tot op heden onbeantwoord**. Het gaat om ernstige kritiek op de milieueffectenstudie en om afwijkingen ten opzichte van het lastenboek. Het **Collectief 124** vraagt ernstig genomen te

worden door de Gemeente en de NMBS en **eist een schriftelijk antwoord op ALLE gestelde vragen, zowel in de schriftelijke ronde als tijdens de mondelinge zitting.** Als de Gemeente en de NMBS de indruk niet wegnemen van minachting over de omvangrijke inspanning die de omwonenden geleverd hebben tijdens het openbaar onderzoek, mogen ze zich verwachten aan een **meedogenloze procedureslag.** Er zijn nu al voldoende fouten gemaakt om de hele procedure te laten schorsen. De burger is welwillend, maar laat zich niet met een kluitje in het riet sturen.

De arrogantie van de NMBS (TUC Rail) om haar plannen en milieueffectenstudie niet via internet aan het publiek bekend te maken, stoort het Collectief 124 mateloos en bemoeilijkt de kennisname door de omwonenden van het project aanzienlijk. Nederlandstalige omwonenden zijn ook geschokt dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen haar **aanvraag ééntalig in het Frans** heeft ingediend en bijgevolg de openbare besturen ermee leven dat **milieueffectenrapport, advies en attest enkel in het Frans beschikbaar** zijn, op een niet-technische samenvatting van het MER na. Wij zien ons verplicht **taalfaciliteiten** te vragen in het zogezegd tweetalig Brussels gewest. **Het Collectief 124 eist een volledig tweetalig dossier voor de bouwaanvraag, integraal beschikbaar op internet.** Zoniet dreigen we ermee **onze wijk aan te sluiten bij Linkebeek,** kennelijk het enige openbaar bestuur in de regio dat echt tweetalig is.

Vanuit Linkebeek en Sint-Genesius-Rode bereikt ons de suggestie om **de nieuwe sporen vanuit Nijvel langs de E19 aan te leggen** en de IC-treinen uit Charleroi daarlangs te leiden. Spoorlijn 124 is in 1874 aangelegd voor stoomtreinen die maximaal 60 km per uur reden en geen last hadden van het bochtig parcours. De lijn is gewoonweg niet geschikt voor modern snel treinverkeer, maar wel voor de GEN-stoptreinen. Voor alle duidelijkheid: **het zijn de IC-treinen die lawaai- en trillingsoverlast geven,** en niet de GEN-treinen. **Het ei van Columbus?**

**GEN OK,
Hinder NEE**

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met:
Renaat Van Rompaey (0476 529 360, [Renaat @ ddswn.nl](mailto:Renaat@ddsw.nl))

Pour information en français contactez :
Michel Denys (0475 870 748, [michel.denys @ collectif124.be,](mailto:michel.denys@collectif124.be))

www.collectif124.be

Bijgevoegd enkele slides met punten van kritiek uit de PowerPoint presentatie van Collectief 124 ten gemeentehuize op 23-2-2005.