



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET GEWESTELIJKE RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLAN (GRUP)
'RUIMTELIJKE HERINRICHTING VAN DE RING ROND BRUSSEL (R0)- DEEL
NOORD'
KADRERING MET DE DRIE RESTERENDE ALTERNATIEVEN**

Aanvrager	Brussel Mobiliteit
Aanvraag ontvangen op	02.06.2021
Uiteenzettingen	14.06.2021 door dhr. Ief Janssens en collega's, De Werkvennootschap
Overgemaakte documenten	http://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	28/06/2021

De Commissie dankt de verantwoordelijken van het project voor hun presentatie van de grote lijnen van de kadernota.

A. Inleiding

De Commissie betreurt dat de termijn voor het indienen van een advies over de kadernota (versie 2) over de herinrichting van de Ring zo kort is, gelet op het belang van het onderwerp en de documenten die ter onderzoek worden voorgelegd. De nota omvat 272 pagina's en 15 bijlagen (1873 pagina's). Deze opmerking heeft bovendien ook betrekking op het door het Vlaamse Gewest vastgelegde kader voor het openbaar onderzoek: de reactieperiode loopt immers gedurende het wettelijke minimum van 60 dagen en gedeeltelijk tijdens de zomervakantie (24 mei-23 juli).

Om die redenen zijn de opmerkingen slechts gedeeltelijk en algemeen van aard. Het ontbrak ook aan tijd om grondigere discussies te voeren.

De Commissie merkt ten eerste op dat de vier voornaamste doelstellingen van de werken aan de Ring in grote mate overeenstemmen met meerdere van de grote onderliggende principes van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move: (a) de verbetering van de verkeersveiligheid, (b) de levenskwaliteit, (c) de ontwikkeling van het openbaar vervoer en van de actieve modi en (d) een harmonieuze integratie van de weginfrastructuur in zijn omgeving.

Niettemin heeft de Commissie vragen bij de manier waarop deze gedeelde doelstellingen effectief tot uiting komen in de inrichtingsconcepten die in de kadernota aan bod komen en in de gekozen criteria om deze te evalueren. De opmerkingen hieronder hebben betrekking op deze discrepanties en ook op de uitdagingen die de voornaamste doelstellingen van de werken aan de Ring uit de weg gaan, terwijl ze nochtans ook centraal lijken te staan in het project (ontwikkeling van het goederenvervoer en de economische aantrekkelijkheid van de Brusselse rand).

De Commissie vindt dat de optimalisatie van de Ring **in de eerste plaats moet bijdragen aan de doelstellingen inzake de terugdringing van het modale aandeel van de auto, wat zowel een wens is van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als van Vlaanderen**, zonder daarom opstoppingen te veroorzaken, en door doeltreffend openbaar vervoer op de Ring te organiseren. De conclusies van de analyse voorzien allemaal in een toename van het aantal rijstroken, en dat verontrust de Commissie, wegens het risico op meer verkeer en meer kosten. De Commissie stelt vast dat alle alternatieven een uitbreiding van de Ring inhouden. De Commissie herinnert eraan dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zich in haar algemene beleidsverklaring (p. 87) heeft verzet tegen een uitbreiding van de Ring.

De Commissie wijst evenwel op het belang van de Ring voor de bereikbaarheid van de randgebieden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zonder er daarom doorheen te hoeven rijden. De wijzigingen van de opritten mogen deze functie niet belemmeren. Een betere doorstroming van het verkeer op de Ring zou moeten zorgen voor regelmatigere rijtijden en zou deze trajecten moeten bevorderen.

B. Herinrichting van de weginfrastructuur van de Ring R0 - Onderzoek van de varianten

De analyse van de scenario's voor de ontwikkeling van het verkeer is beperkt tot 2030, het verhoopte einde van de werken. De geschiedenis leert dat de ontwikkeling van weginfrastructuur voor hogere rijnsnelheden zorgt en een kortere rijtijd, wat voor een toename van de verplaatsingen over langere afstanden veroorzaakt, en wat ook een invloed heeft op de verkeersdynamiek op de grondgebieden. Meerdere studies hebben aangetoond dat de effecten van een verkeerstoename ten gevolge van de uitbreiding van de wegcapaciteit gemiddeld genomen tien jaar na de bouw van de infrastructuur opduiken.

De Commissie zegt dat de herinrichting van de Noordelijke Ring ook belangrijke uitdagingen met zich meebrengt voor het goederenvervoer. Het betreft een aspect dat te weinig uitgewerkt is in de nota's en presentaties. De toename van het binnenlandse goederenvervoer via spoor- en waterwegen, die door vele plannen wordt gestimuleerd, zal waarschijnlijk niet snel genoeg worden ontwikkeld, terwijl de uitbreiding van de haven van Antwerpen en haar fusie met de haven van Zeebrugge een toename van het vrachtwagenverkeer op het autosnelwegnetwerk zullen veroorzaken, met inbegrip op de Ring rond Brussel. Er worden ook grote logistieke ontwikkelingen verwacht op de luchthaven van Zaventem en de aangrenzende zonings.

De Commissie verbaast er zich over dat de varianten met minder rijstroken, die in de voorgaande onderzoeksfase waren opgenomen, van tafel werden geveegd. In de analyse van de Werkvennootschap krijgen deze varianten geen uitsluitende beoordeling voor de betreffende stukken Ring (Wemmel, Vilvoorde, Zaventem). Enkel in Zaventem krijgen de varianten met de kleinste wegbreedte systematisch een uitsluitende beoordeling.¹

Het analysekader waarbinnen de varianten met minder rijstroken van de hand werden gewezen roept ook vragen op. De uitsluiting van deze varianten stoelt op het tendentieuze scenario van een uitbreiding van het verkeer (*business as usual*), eerder dan op het scenario waarin rekening wordt gehouden met de doelstellingen inzake modale verschuiving die het

¹ "Uit de verdere beoordeling van de varianten op de weerhouden alternatieven, blijkt dat het alternatief G2A1 met een rijstrook minder een uitsluitende beoordeling krijgt in de zones Wemmel en Zaventem. Alternatief G1A2 rijstrook minder krijgt geen uitsluitende score in Wemmel, wel in Vilvoorde en Zaventem. G1A1 rijstrook minder krijgt geen uitsluitende score in Wemmel en Vilvoorde, wel in Zaventem" (*Scopingsnota* v2, p. 182).

Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben bepaald (*ambitious modal split*).

Om elke transportwijze zijn juiste plaats te geven in een doordacht systeem en in overeenstemming met de sociale, economische en milieudoelstellingen alsook die inzake levenskwaliteit, **wenst de Commissie dat de varianten opnieuw worden beoordeeld, rekening houdend met:**

- de ambitieuze scenario's en maatregelen van de Brusselse en Vlaamse mobiliteitsplannen die het verkeer in de wijken willen ontraden, zoals Good Move (lokale mobiliteitscontracten en mazen, zones 30, ...) en het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand;
- de effecten op het verkeer over langere periodes, in overeenstemming met de levensduur van de infrastructuur, en fenomenen van verkeersinductie alsook het risico op verzadiging van de Ring en een verschuiving naar het aangrenzende lokale wegennet;
- een meer uitgekiende modellering van de evolutie van het aantal vrachtwagens dat de Ring gebruikt, rekening houdend met - ten minste - het goederenvervoer, op Belgische schaal.

De Commissie vindt dat er enkel na duidelijke en gecoördineerde onderzoeken beslissingen over belangrijke infrastructuurwijzigingen mogen worden genomen.

C. Programma van de werken: fietspaden, overstapparkings en nieuwe openbaarvervoerlijnen (Brabantnet) en plan van de Vervoerregio

Tegelijk met de herinrichting van de weginfrastructuur, voorziet het programma voor de werken aan de Ring ook in de aanleg van heel wat fietspaden, overstapparkings en nieuwe openbaarvervoerlijnen (Brabantnet). Bovendien zullen een aantal maatregelen de doorgang van het openbaar vervoer vlotter doen verlopen. De Commissie steunt deze maatregelen.

Zoals hiervoor wijst de Commissie erop dat het project voor de herinrichting van de Noordelijke Ring niet los kan worden gezien van de maatregelen van het mobiliteitsplan van de Vervoerregio Vlaamse Rand. De realisatie van de voornaamste doelstellingen van de werken aan de Ring hangt grotendeels af van een aanzienlijke versterking van de alternatieve vervoersmodi in het gewest en de maatregelen voor het beperken van het doorgaande verkeer op het lokale autonetwerk (naar analogie met de mazen uit Good Move).

In dat opzicht vraagt de Commissie het Vlaamse Gewest om evenveel financiële middelen ter beschikking te stellen van een ambitieus mobiliteitsplan in de Vervoerregio als aan de werken aan de Ring, en vooral om de Vervoerregio te ondersteunen bij de uitvoering van dat plan.

D. Betreffende de effecten op het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Algemene opmerkingen:

- Vanuit het oogpunt van het stedelijke openbaar vervoer is het belangrijk dat zo veel mogelijk doorgaand verkeer zich op de Ring bevindt in plaats van op de aangrenzende wegen.
- De afname van het aantal opritten naar de Ring brengt het risico met zich mee dat het verkeer zich op de resterende toegangen concentreert. Er moet aandacht worden besteed aan de

opstoppingen ter hoogte van de wegen dicht bij deze opritten, wat een negatieve impact zou kunnen hebben op de doeltreffendheid van het openbaar vervoer dat er rondrijdt.

- Het is belangrijk de verkeersstromen in kaart te brengen die resulteren uit de vele veranderingen om een beter beeld te krijgen van de impact (toename van de verkeersdruk, opstoppingen, enz.) in de betrokken zones.

Opmerkingen / aandachtspunten per zone

➤ E40 - Groot-Bijgaarden

- De alternatieven 1b en 2b zijn radicaal en zouden de autoverkeersstroom op de Keizer Karellaan kunnen verminderen. Het zou dan mogelijk zijn om ter hoogte van de kruispunten de capaciteit voor de voertuigen te verhogen waar de MIVB-voertuigen de as kruisen (Gentsesteenweg, Margaretha van Oostenrijkplein, François Beeckmansstraat - lijnen 83 en 87), en tegelijk de capaciteit van het openbaar vervoer op de Keizer Karellaan zelf te behouden.
- Opgelet wel met mogelijke teruglopende files te wijten aan de drastische inkrimping van de oprijt-/uitrijtcapaciteit. Deze uitlopende files zouden dan het omgekeerde effect hebben en zouden de Keizer Karellaan nog meer verstoppen, wat nadelig zou zijn voor de 83.

➤ Wemmel - Jette

- De verwijdering van de verkeerswisselaar ter hoogte van de Limburg Stirumlaan (Houba de Strooper) en de verplaatsing van de verkeerswisselaar aan de Tentoonstellingslaan naar de Dikke-Beuklaan zal de toegang in Wemmel van en naar de Ring verhinderen zonder via de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te passeren (Dikke-Beuk, Romeinse steenweg en Keizerin Charlottelaan) waar MIVB-voertuigen rijden (maar ook die van De Lijn). Deze assen zijn vandaag al volledig verzadigd tijdens de spitsuren.
- Het OV dreigt te lijden onder de nieuwe configuratie, waarin het minder voorrang zal krijgen aan de verkeerslichten aan het kruispunt Dikke-Beuklaan/Tentoonstellingslaan/Romeinse steenweg (lijnen 9, 13 en 88), gelet op het omvangrijke autoverkeer en dus de risico's op gevaarlijke teruglopende files op de Ring. Bijgevolg zou het beter zijn een rechtstreekse verbinding te maken tussen de verkeerswisselaar en Wemmel.
- Ter hoogte van de Keizerin Charlottelaan rijden de bussen (lijn 83 en in de toekomst de Ringtrambus) niet in eigen bedding en dus is het belangrijk er opstoppingen te vermijden. Vanuit dat oogpunt moet men voorzien in een bijkomende verbinding op de nieuwe verbindingsweg om te vermijden dat alle binnenkomende en uitgaande verkeersstromen op de Keizerin Charlottelaan terechtkomen.

➤ A12

- Dit is positief voor de MIVB-voertuigen die op de Romeinse steenweg rijden (toekomstige tramlijn en lijn 83) als die laatste afgescheiden is en dus geen impact ondervindt van het binnenrijdende/uitrijdende Ringverkeer.

E. Goederenvervoer, economische ontwikkeling en mobiliteit in de Brusselse rand.

De Commissie roept de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op aandacht te besteden aan de evolutie van het doorgaande vrachtwagenverkeer dat rond het Brusselse Hoofdstedelijke

Regering rijdt, alsook aan de effecten van de herinrichting van de Ring op de productieactiviteiten en de tewerkstelling in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De werken aan de Ring maken immers integraal deel uit van de door het Vlaamse Gewest geplande economische ontwikkeling aan de buitenranden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. En dat gewest verliest al minstens 10 jaar ondernemingen aan Vlaanderen. Dit heeft gevolgen op sociaal, economisch en milieuvlak en betreft eveneens de mobiliteit.

F. Keuze van de scenario's en invoering van een kilometerheffing

De Commissie ondersteunt een snelheidsbeperking van 70 km/u. Het gaat om een quick win ter verbetering van de doorstroming en de veiligheid op de Ring en ter vermindering van de geluidshinder voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die bovendien snel ten uitvoer kan worden gelegd en weinig kost.

Om de aangekondigde ambitieuze doelstellingen inzake de modale verschuiving te behalen (-26% in het Ambitious Modal Split-scenario, pagina 178, 3.3.3.4.1) en om de doorstroming van het wegverkeer (auto's, openbaar vervoer en goederenvervoer) te garanderen, zullen de aanleg van fietspaden en van het Brabantnet niet volstaan. De effecten van de intelligente kilometerheffing werden aangetoond, zowel op het vlak van de modale verschuiving als op de doorstroming. Om de doelstellingen te behalen, en ook om middelen vrij te maken voor de ontwikkeling van alternatieven, bepleit de Commissie een intelligente kilometerheffing op het hele Belgische grondgebied voor alle voertuigen (lichte en zware voertuigen).

Om de doelstellingen te behalen, namelijk het beperken van de effecten van verkeersinductie op lange termijn en het optimaliseren van het bestaande, vindt de Commissie dat het light-scenario het maximaal toelaatbare scenario moet worden. In dat verband haalt ze aan dat ter hoogte van het Laarbeekbos het light-project voorziet in een verbreding van 2x3 naar 2x4 rijstroken, wat tegenstrijdig lijkt.

G. De gesprekken over mobiliteit tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen moeten beter en transparanter.

De Commissie benadrukt het belang van meer dialoog met het Vlaamse Gewest over de herinrichting van de Noordelijke Ring en meer in het algemeen om samen projecten uit te werken die langs weerszijden van de gewestgrenzen een weerslag hebben. De Werkvennootschap gaf het in haar visienota uit 2018 m.b.t. de herinrichting van de Noordelijke Ring al aan: "*De opmaak van dit plan biedt de opportuniteit om grensoverschrijdende mobiliteitskwesies samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest af te stemmen en gezamenlijke doelstellingen te formuleren voor de modal shift*" (p. 40).

De Commissie denkt dat overleg over de herinrichtingsprojecten van de Ring zich ook vanuit wettelijk oogpunt opdringt. De samenwerkingsovereenkomst van 17.06.1991 die verplicht wordt gemaakt door artikel 92 bis, §2, b) van de bijzondere wet van 08.08.1980 bepaalt immers: "*de betrokken Gewesten overleggen over de wegen die de grenzen van een Gewest overschrijden in zoverre de geplande maatregelen de doorstroming van het verkeer beïnvloeden*" (art.5).

Met betrekking tot de samenwerking tussen de gewesten vermeldt de Commissie het gebrek aan concrete informatie in de nota over de toegang tot de Heizel (parking C, voetbalstadion en het NEO-project), er wordt gewag gemaakt van een lopend onderzoek van de Gewesten. De Commissie betreurt het gebrek aan informatie over dit onderwerp in de nota's betreffende de werken aan de Ring.

De Commissie vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de Brusselse teams uit te breiden die over mobiliteit spreken met het Vlaamse Gewest.

Ze vraagt ook aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering haar mee te delen wat haar standpunt is over de lopende onderzoeken en werken, in al hun facetten (mobiliteit, leefmilieu, ontwikkeling, ...) en wenst blijvend betrokken te worden in de discussies.