



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES MET BETREKKING TOT HET GRUP-PROJECT* VOOR DE RINGWEG
R0-NOORD**

***GRUP Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan**

Aanvrager	Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid in het kader van het openbaar onderzoek van 02/05/2023 tot 30/06/2023
Aanvraag ontvangen op	28/04/2023
Toelichtingen	22/05/2023 Ring Noord, het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan) voor de R0-Noord door Heleen De Bock (integraal projectleider), Ief Janssens (stakeholdermanager), Frank Vanden Bulcke (mobiliteitsmanager De Werkvennootschap) en Bart Meert (studiebureau Movero, divisieleider mobiliteit). Ring Noord, voorlopige BM-analyse van het GRUP-project door Maarten Verschaffelt (Mobiliteit Brussel)
Doorgestuurde documenten	PPT-presentaties
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	19/06/2023

Het advies werd unaniem goedgekeurd, met uitzondering van Touring en De Lijn, die zich van stemming onthielden. De Lijn legt haar advies voor aan de overlegstructuur van het Vlaams Gewest. De positie van Touring komt hieronder aan bod.

Preambule

De Commissie sprak zich al twee keer uit rond het project voor de aanleg van Ring Noord: cf. adviezen van 27/05/2019 en 28/06/2021. De Commissie onderschrijft de preambule van laatstgenoemd advies:

'De Commissie is van oordeel dat de optimalisering van de Ring in de eerste plaats moet bijdragen tot een vermindering van het modaal aandeel van de auto, zowel in Brussel als in Vlaanderen. Het verkeer mag daarbij niet dichtslibben en er moeten betrouwbare alternatieven

worden uitgewerkt via het openbaar vervoer op de Ring. De conclusies van de analyse voorzien allemaal in extra rijvakken, maar wijzen op de risico's: drukker verkeer en hogere kosten. De Commissie stelt vast dat alle alternatieven een verbreding van de Ring impliceren. De Commissie herinnert eraan dat de Brusselse Regering in haar algemene beleidsverklaring (blz. 87) bezwaar aantekende tegen een verbreding.

De Commissie wijst niettemin op het belang van de Ring om de randgemeenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de auto te bereiken zonder de Ring te moeten kruisen. Een wijziging in de toegangswegen mag geen afbreuk doen aan die functie. Een vlottere doorstroming van het verkeer op de Ring zou kunnen zorgen voor regelmatigere reistijden en zou de keuze voor die routes in de hand kunnen werken.'

In grote lijnen stelt de Commissie vast dat het project afwijkt van de al geformuleerde aanbevelingen. En dat terwijl de gegevens en de recente regelgeving - met name rond klimaatuitdagingen en luchtkwaliteit - die net zouden moeten versterken. De Commissie is van oordeel dat er ook rekening moet gehouden worden met de recente evoluties op het vlak van mobiliteit in het postcoronatijdperk.

De Commissie juicht toe dat de infrastructuur minder grond in beslag neemt (bv. aan het knooppunt van de luchthaven). Via het favoriete alternatief maakt het GRUP zowat 80 ha beschikbaar voor functies die de levenskwaliteit in het gebied rond de Ring ten goede komen.

De Commissie wijst verder op het belang van de Ring voor het goederenvervoer. Volgens de prognoses van het Federaal Planbureau zal de vraag naar vervoer in de komende jaren aanzienlijk blijven stijgen, vooral met het oog op het vervoer van goederen. Uit die prognoses blijkt dat - ondanks een gevoelige stijging van het vervoer per spoor en via binnenwateren - het wegvervoer de belangrijkste pijler zal blijven. Een vlotte doorstroming van het verkeer op de Brusselse Ring is dan ook essentieel, niet alleen in het licht van de klimaatdoelstellingen, maar ook met het oog op de verkeersveiligheid.

Gehanteerde gegevens en hypothesen

De Commissie is ervan overtuigd dat er problemen kunnen ontstaan wanneer geen rekening wordt gehouden met recente evoluties:

- de verschuivingen in de verplaatsingen van personen na het uitbreken van de coronacrisis, vooral ingegeven door de structurele toename van thuiswerk (impact op de modale aandelen en de spreiding in de tijd);
- de groei in het modaal aandeel van de fiets in en naar Brussel;
- verschillende verschuivingen in de samenstelling van het wagenpark: elektrificatie (positief voor de CO₂-uitstoot, maar met nog steeds niet-uitlaatmissies, evolutie naar zwaardere modellen (toename van de uitstoot);
- de herziening van de waarden rond luchtkwaliteit op aanbeveling van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) MS in september 2021;
- het ontwerp voor de herziening van de Europese Richtlijn 2008/50/EG met toekomstige jaarlijkse en dagelijkse grenswaarden voor NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀.

De Commissie betreurt de methodologische keuzes die de 'light' versies uit de studie en de kosten-batenanalyse weerden. Ambitieuze hypothesen rond modal shift en het uitgaan van geïnduceerd verkeer hadden de 'light' scenario's minder benadeeld. De Commissie is verbaasd dat de modale spreiding in de Vlaamse Rand na de uitvoering van de werken

(streefdoel 50%) ook rekening houdt met de verplaatsingen in Brussel, waar de spreiding veel positiever zou zijn.

De tijdshorizon 2030 is voor verkeerssimulaties te beperkt.

Geïnduceerd verkeer, verkeersveiligheid en atmosferische uitstoot

Het scenario waarvan GRUP uitgaat, voorziet in een verbreding van de Ring met 2x3 of 2x4 rijvakken tussen Groot-Bijgaarden (westelijke E40 x R0) en Machelen (E19 x R0) met een capaciteitsverhoging tot gevolg. Voor het gebied rond Zaventem (tussen Machelen (E19 x R0) en Sint-Stevens-Woluwe (oostelijke E40 x R0) worden de bestaande rijvakken geherstructureerd. Het aantal rijvakken in die zone stijgt niet en een capaciteitsverhoging wordt in die zone niet verwacht.

De verkeersinductie gegeneerd door een uitbreiding van de wegencapaciteit is een gekend fenomeen dat in de wetenschappelijke literatuur wordt bevestigd. De studie 'Cost-benefits analysis' houdt in zijn analysemethodologie onvoldoende rekening met het geïnduceerd, verkeer waardoor het risico bestaat dat de geschatte 'reistijdwinst' teniet wordt gedaan¹. Het economisch voordeel van zo'n 'reistijdwinst' kan niet langer worden gevaloriseerd. En dat terwijl de geschatte reistijdwinst 69% van de beoogde winst uitmaakt.

Verkeersveiligheid wordt gebruikt als een doorslaggevend element om dergelijke verbredingsprojecten te rechtvaardigen. Zo wordt benadrukt dat de nabijheid van knooppunten en de combinatie van lokaal en internationaal verkeer veel ongevallen veroorzaken.

Twee factoren zijn belangrijk om het aantal dodelijke ongevallen terug te dringen: minder snelheid en minder verkeer.

- De snelheid op de Ring R0 wordt tot 100 km/u beperkt.
- De verkeersveiligheid zal er echter niet op vooruit gaan indien een verbreding van de Ring op middellange termijn tot meer verkeer leidt. Bij incidenten zullen de secundaire wegen trouwens ook dichtslibben.
- De Commissie stelt de Werkvennootschap voor om in een vroege fase van het project het advies in te winnen van de Federale Wegpolitie, vóór het ontwerp van de infrastructuur wordt uitgetekend.

Gezien de gehanteerde gegevens en hypothesen en het feit dat er geen rekening werd gehouden met de verkeersinductie, onderschat het effectenrapport de potentiële impact van een verbreding van de Ring op het vlak van luchtvervuiling en de verhoopde verlaging van de CO₂-uitstoot.

Scenariokeuze, intelligent rekeningrijden en beleidscoördinatie

De Commissie gaat ervan dat een toekomstgericht mobiliteitsbeleid de autogebruikers moet doen betalen. Bus- en tramprojecten en de aanleg van nieuwe fietspaden zullen niet volstaan om mensen minder naar de auto te laten grijpen. Enkel een kilometerheffing of een stadstol kunnen daar doeltreffend en permanent in slagen? Ze kunnen de reistijd effectief doen dalen, waardoor we zekerder kunnen zijn van tijdswinst op lange termijn.

Een intelligente kilometerheffing zou het autoverkeer op de Ring en op de verbindingswegen met zowat 20% doen dalen, net als het verkeer op het onderliggend wegennet. Zo zou een

¹ Cf. artikel van Boussauw, K. (2023). 'Expanding the Brussels ring road and the myth of travel time savings', *Urban, Planning and Transport Research*, 11(1), 1-13. Cf. ook slides 7 en 8 in de presentatie van Brussel Mobiliteit.

meer duurzame oplossing voor het huidige fileprobleem kunnen worden gevonden. Dat zou trouwens het uitgangspunt van elk scenario moeten zijn en ook de keuze voor de gewenste en noodzakelijke capaciteit moeten beïnvloeden.

Bij de invoering van intelligente rekeningrijden moeten de vielen tussen Brussel en Vlaanderen worden gelijkgesteld om het algemeen autogebruik efficiënt te doen dalen en te voorkomen dat verkeersstromen zich naar andere regio's zouden verplaatsen. Een heffing op de R0 zou niet mogen leiden tot een toename in het doorgaand verkeer op parallelwegen, noch tot een toename in het verkeer dat het Gewest doorkruist.

De Commissie vraagt de twee Gewesten om hun mobiliteitsbeleid beter op elkaar af te stemmen, zodat de verhoopte modal shift realiteit wordt.

Alternatieven voor de auto

De Commissie verwelkomt projecten die de omstandigheden waarin actieve weggebruikers de wegeninfrastructuur kruisen veiliger maken en die inspelen op de doelstellingen van het van het Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move (blz. 105). Indien voetgangers en fietsers gebruik kunnen maken van een geschikte en veilige infrastructuur zonder grote omwegen te hoeven maken, is dat ontegensprekelijk een stap in de goede richting. Ze voegt er echter aan toe dat die projecten ook hadden kunnen worden gerealiseerd zonder een link met de verbreding van de Ring.

De investeringen in nieuwe lijnen voor openbaar vervoer - in het bijzonder tramlijnen en snelle busverbindingen met een eigen bedding - vormen eveneens een aanzienlijke verbetering. De Commissie vraagt om vooral tijdens de uitvoering van de werken voldoende aandacht te besteden aan een vlotte doorstroming en de frequentie van het openbaar vervoer.

De Commissie wijst op het aandeel in de begroting van projecten die een alternatief voor individueel autogebruik aanreiken: 1,5 miljard euro op een totaalbedrag van 4 miljard euro voor alle geplande werken aan de Ring. Talloze studies (waaronder Transport & Mobility Leuven, 2012) tonen nochtans aan dat investeringen in wegeninfrastructuur duur zijn, terwijl maatregelen om het verkeer en de vervuiling te beperken een positieve impact hebben op de gezondheidszorg.

Toegankelijkheid van logistieke (haven)zones en werftransporten via het kanaal

De Commissie wijst op het belang van toegankelijke wegen in de perimeter van het plan met het oog op de activiteiten in de haven van Brussel: toegang tot knooppunt R0/A12 (opgenomen in deel 1 van het plan) en tot uitrit 6 van de Ring (opgenomen in deel 2 van het plan).

Ze dringt aan op het vlot toegankelijk houden van de (logistieke) havenactiviteiten, zowel in de verschillende fases van de werken als in de uitwerking van projecten.

Tijdens de werffase zou de capaciteit op de Ring moeten dalen en zouden de rijvakken worden versmald. Precies daarom, is het belangrijk toe te zien op het behoud van voldoende capaciteit voor het goederenverkeer, zowel met het oog op de bevoorrading van de werf als met het oog op de bevoorrading van de havenzone en van het Gewest als geheel.

In het kader van de uitvoering van het plan - met name met betrekking tot de werken - vraagt de Commissie dat de voorkeur zou uitgaan naar vervoer over het water (afvoer van puin en aarde & aanvoer van materialen). De nabijheid van het kanaal en van de haventerreinen die daarvoor zijn uitgerust, zijn op dat vlak een buitenkans om de milieu-impact van de werken zo laag mogelijk te houden (files, luchtkwaliteit, geluidsoverlast, ...).

Bereikbaarheid van de Heizelvlakte

De Commissie wijst ook op het belang van de verbinding met de Heizelvlakte en de daar geplande ontwikkelingen.

Minderheidsstandpunt: Touring keurt bovenstaand advies niet goed

Touring steunt het GRUP-project ten volle en vindt de verbreding van de wegeninfrastructuur op sommige plaatsen noodzakelijk, net als de uitbreiding van de infrastructuur voor alternatieve vervoermiddelen (fietspaden en openbaar vervoer). En dat met name om de omliggende wijken tegen omleidingsverkeer te beschermen.