



GREENPEACE



Fietsersbond



TreinTramBus.be

beweging voor beter openbaar vervoer



Brussel,  
27 juli 2018

## Inspraakreactie startnota GRUP Brusselse ring

Geachte,

Bond Beter Leefmilieu, BRAL, Inter-Environnement Bruxelles, Greenpeace, Natuurpunt, de Fietsersbond, TreinTramBus en Netwerk Duurzame Mobiliteit willen gezamenlijk volgende opmerkingen indienen bij de startnota voor het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord'

### 1. Doelstellingen

De startnota bevat vier plandoelstellingen: 1) het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer door parallelle rijstroken aan te leggen; 2) het verhogen van de leefbaarheid door de vermindering van het sluijverkeer in de kernen rond de R0; 3) het ontwikkelen van de potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer; en 4) de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving, zowel voor mens als biodiversiteit.

De overkoepelende doelstelling daarbij is een maatschappelijk verantwoorde kosten / baten verhouding.

De Vlaamse- én Brusselse milieu-, natuur- en mobiliteitsverenigingen missen een prioritaire doelstelling om de luchtkwaliteit te verbeteren en een gezonde leefomgeving te garanderen voor de tienduizenden omwonenden van de Brusselse ring. Modellen opgemaakt door Ircel geven aan dat rond de Brusselse ring nu nergens de Europese normen voor NO2 gehaald

worden<sup>1</sup>. Ook de gezondheidsdoelstellingen van de Wereldgezondheidsorganisatie voor fijn stof in de lucht, zijn hier nog heel veraf.

Om dat waar te maken is een doelstelling nodig inzake het vermindere van het autoverkeer en het versterken van het fietsverkeer en het openbaar vervoer . Een daling van het aantal autoverplaatsingen en tegelijk een toename van fiets en openbaar vervoer is ook noodzakelijk om onze klimaatdoelstellingen voor 2030 en later te kunnen halen.

Uit het strategische MER en de mobiliteitsdoorrekeningen die in het verleden werden opgemaakt, blijkt dat de doelstellingen inzake doorstroming, sluipverkeer en verkeersveiligheid niet kunnen worden gehaald zonder een vorm van rekeningrijden, dat zorgt voor minder autoverkeer. De verkeersmodellering toonde immers aan dat louter infrastructuurwerken - dus zonder fiscale maatregelen - te weinig effect hebben op de doorstroming van het verkeer op de Ring. De files zullen dan zeker blijven. Bijgevolg was het uitbreiden van de scenario' s in het strategische MER met aanvullende maatregelen o.a. fiscale maatregelen noodzakelijk. Rekeningrijden zorgt voor 20% minder autoverkeer op de ring en de aansluitende snelwegen en ook voor minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Extra rijstroken zorgen er omgekeerd voor dat het autoverkeer kan blijven groeien en mensen niet meer naar alternatieven voor de auto zoeken.

Daarom stelt de beslissing van de Vlaamse regering, waarop deze startnota gebaseerd is, dat "blijvend dient te worden ingezet op verder onderzoek naar en ontwikkeling van mogelijke fiscale maatregelen" . Het onderzoek en de ontwikkeling van fiscale maatregelen maakt aldus volwaardig deel uit van de beslissing van de Vlaamse Regering. Het is een tekortkoming dat enige vorm van rekeningrijden (kilometerheffing personenwagens, zonale heffing, stadstol, péage-systeem, afschaffen stelsel bedrijfswagens als loon...) geen onderdeel is van voorliggend plan alsook niet van het te realiseren programma 'Werken aan de Ring' .

Het is in het verlengde hiervan ook de vraag in hoeverre voldaan zal worden aan de overkoepelende doelstelling, als er geen vorm van 'betalend rijden' wordt ingevoerd. In dat geval zullen vele miljoenen uitgegeven worden voor infrastructuurwerken, zonder dat aan de plandoelstelling wordt voldaan. Dat is geen verantwoorde kosten/baten oplossing. **De milieu-, natuur- en mobiliteitsbewegingen stellen daarom voor om in de eerste plaats te bestuderen in welke mate de 4 plandoelstellingen en de voor ons prioritaire doelstelling van luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving bereikbaar zijn mits een**

---

<sup>1</sup> [http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/historiek/no2\\_anmean\\_rioifdm](http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/stikstofdioxide/historiek/no2_anmean_rioifdm)

## **vorm van rekeningrijden en andere verkeersverminderende maatregelen.**

Van daaruit kan dan bekeken worden welke verkeersafwikkelings-maatregelen nog nodig zijn.

Transport & Mobility Leuven onderzocht enkele jaren geleden de economische effecten van rekeningrijden en van het aanleggen van extra rijstroken op de Brusselse ring. De verbreding komt als slechtste optie uit deze vergelijking. In het scenario met rekeningrijden dalen de transportvolumes en de files, zowel op de ring als op de toekomstige snelwegen. Het economisch voordeel van die reistijdwinst wordt geraamd op 9 miljard euro (in de periode tot 2020). In het scenario met extra rijstroken stijgen de transportvolumes. Er zijn de eerste jaren weliswaar minder files op de ring, dankzij de verbreding, maar op de toekomstige snelwegen zijn er juist meer files. De snelheidswinst is dan ook maar zeer tijdelijk en veel kleiner dan bij rekeningrijden. De opbrengst voor de economie van extra rijstroken bedraagt slechts 700 miljoen.

Transport & Mobility Leuven berekende daarnaast ook de gezondheidseconomische effecten. Rekeningrijden zou er, als gevolg van minder verkeer en minder luchtvervuiling, voor zorgen dat er 378 miljoen minder moet uitgegeven worden voor de volksgezondheid. Een verbreding, die zorgt voor meer autoverkeer en luchtvervuiling op de ring, kost de belastingbetaler 78 miljoen euro aan extra gezondheidskosten. Eindconclusie is dan ook dat het verbreden van de ring meer kost dan het opbrengt, terwijl rekeningrijden meer opbrengt dan het kost<sup>2</sup>.

De milieu-, natuur- en mobiliteitsverenigingen zijn uiteraard voorstander van de verschillende maatregelen die voorzien worden om de leefbaarheid rond de ring te verbeteren en de multimodaliteit te versterken: het aanleggen van ecoducten, het voorzien van nieuwe fietsverbindingen, extra openbaar vervoer met onder meer het Brabantnet,... Dit mag echter niet als 'pasmunt' gebruikt worden om het aanleggen van extra rijstroken beter verteerbaar te maken, maar moet op zichzelf beoordeeld worden.

## **2. Alternatieven**

Volgens de startnota staat het te realiseren programma vast, *"in de zin dat er binnen het projectgebied gezocht wordt naar een inpassing van de infrastructuurvariant waarbij het doorgaande en lokale verkeer van elkaar gescheiden worden (voor de zone Wemmel en zone Zaventem) en waarbij een bijkomende rijstrook wordt voorzien voor de zone Vilvoorde. Daarbij wordt eveneens binnen het projectgebied gezocht naar ingrepen om de barrière*

---

<sup>2</sup> Zie: <http://www.tmleuven.be/project/brusseleringsecondopinion/index.htm>

*weg te werken, om de multimodale bereikbaarheid te versnellen en om de leefbaarheid aan te pakken. Er zijn geen programma-alternatieven” .*

Verder stelt de startnota dat inrichtingsalternatieven onder bepaalde voorwaarden (voldoen aan de plandoelstellingen, technisch realiseerbaar, geen impact op Natura2000 gebieden) wel kunnen.

Het is niet helemaal duidelijk wat juist het verschil is tussen programma-alternatieven en inrichtingsalternatieven, maar vanuit de milieu-, natuur- en mobiliteitsverenigingen vragen we alleszins om volgende alternatieven mee te onderzoeken in het MER:

- zoals hierboven beschreven, moeten fiscale maatregelen (een vorm van rekeningrijden, stelsel bedrijfswagens afbouwen,...) in elk geval ook een onderdeel van het programma zijn, zoals de regering eerder besliste. Anders worden de plandoelstellingen niet gehaald. Dit moet aangevuld worden.
- het verminderen van het aantal op- en afritten, zonder extra rijstroken. Dit alternatief moet samengaan met lokale optimalisaties door de herinrichting van de overblijvende knooppunten, maar zonder bijkomende parallelle rijstroken aan te leggen. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (waarop dit RUP gebaseerd is) moet het aantal aansluitingen op hoofdwegen beperkt gehouden worden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km (blz. 371 RSV). Dit alternatief gaat samen met het invoeren van rekeningrijden en met het verbeteren van fietsverbindingen en openbaar vervoer. Maatregelen om het openbaar vervoer als alternatief aantrekkelijker te maken, zijn onder meer een tariefintegratie tussen trein, tram en bus in de Vlaamse Rand en Brussel, een betere doorstroming met voorrang voor de bus op de belangrijkste invalswegen, een verdere uitbouw van het S-net rond Brussel en de ontwikkeling van het Brabantnet. Voor fietsverkeer zijn dit in de eerste plaats de bijkomende fietsverbindingen, in combinatie met de duidelijke toename van het bezit en gebruik van elektrische fietsen. De milieu-, natuur- en mobiliteitsverenigingen zijn van mening dat dit alternatief voldoet aan de doelstellingen. Dat bleek ook uit het eerdere strategische MER. Bovendien sluit het beter aan bij de overkoepelende doelstelling (kost/baten) aangezien in dat geval geen dure infrastructuurwerken moeten uitgevoerd worden en rekeningrijden juist geld kan opbrengen. Dit scenario kan bovendien voor een betere luchtkwaliteit, meer garanties op een gezonde leefomgeving en klimaatwinst zorgen. Wij vragen daarom dat dit mee als alternatief onderzocht wordt.

- een betonstop-scenario, waarbij er geen extra ruimtebeslag komt voor extra rijbanen,

maar binnen het bestaande volume van de ring en het aansluitende wegennet naar oplossingen gezocht wordt, bv. door een andere organisatie van het verkeer op de toekomstige wegen. Dit scenario sluit aan bij de doelstellingen van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, dat recent goedgekeurd werd door de Vlaamse regering.

- het verlagen van de snelheid op de ring tot 90 of 70 km/u. Uit eerdere onderzoeken bleek reeds dat het verlagen van de snelheid een gunstig effect heeft op zowel de capaciteit als de doorstroming, de verkeersveiligheid als de luchtkwaliteit. Voor de luchtkwaliteit en een gezondere leefomgeving is 70 km/u beter.

- uitbreiden Laarbeekbos. Het nu voorliggende scenario vertrekt vanuit het 'ontzien' van het Laarbeekbos. Voor deze dichtbevolkte regio met weinig openbaar groen, is dat weinig ambitieus. Daarom vragen wij om een alternatief waarbij het Laarbeekbos wordt uitgebreid. Dat kan op de aangrenzende landbouwpercelen. Deze percelen moeten daartoe van bestemming wijzigen in het op te maken GRUP.

- landschapspark in plaats van ecoduct. Ter hoogte van het Laarbeekbos wordt een ecoduct voorzien. Op zich is dat een goede zaak, maar in vergelijking met een eerder plan voor een landschapspark weinig ambitieus. In het kader van het onderzoek 'Metropolitan landscapes' werd een plan uitgewerkt om het Laarbeekbos te verbinden met het landbouwlandschap aan de andere kant van de ring, door een overkapping te voorzien. Een ringland-oplossing voor de Brusselse ring dus. Er wordt gezegd dat dit technisch niet realiseerbaar is, maar waarom dat zo is, blijft onduidelijk. De milieu-, natuur- en mobiliteitsverenigingen vragen daarom om dit mee als alternatief te onderzoeken.

### 3. Scope van het onderzoek

- **Algemeen:** vooreerst is niet duidelijk hoe de mobiliteits- en milieu-effecten zullen ingeschat worden. Vertrekken deze berekeningen van een situatie met of zonder fiscale maatregelen/rekeningrijden? Aangezien rekeningrijden kan zorgen voor 20% minder autoverkeer, zal dit qua impact en milieueffecten een zeer groot verschil maken. Er moet daarom duidelijk worden aangegeven of de berekeningen vertrekken van een vorm van 'betaald rijden' of niet en hoe dit exact wordt ingevuld.

- Ook de afstemming met de planningsinstrumenten van het Brussels Gewest is niet duidelijk. Met welke plannen zal rekening worden gehouden om de mobiliteits- en

milieu-effecten te berekenen? Is er afstemming met het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan in opmaak 'Good Move' ?

● **Discipline mens - mobiliteit:** het voorgestelde verkeersmodel maakt quasi uitsluitend kwantitatieve doorrekeningen voor autoverkeer op het wegennet. Effecten van openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersnetwerk worden enkel kwalitatief in beeld gebracht. Als uitgangspunt is dit zeer zwak. Het is van belang dat ook de effecten van maatregelen voor meer openbaar vervoer en fietsverplaatsingen kwantitatief worden doorgerekend. Maatregelen om het openbaar vervoer als alternatief aantrekkelijker te maken, zijn onder meer een tariefintegratie tussen trein, tram en bus in de Vlaamse Rand en Brussel, een betere doorstroming met voorrang voor de bus op de belangrijkste invalswegen, een verdere uitbouw van het S-net rond Brussel en de ontwikkeling van het Brabantnet. Voor fietsverkeer zijn dit in de eerste plaats de bijkomende fietsverbindingen, in combinatie met de toename van het bezit en gebruik van elektrische fietsen. Als de effecten hiervan enkel kwalitatief en niet kwantitatief worden ingeschat, is de kans groot dat deze onderbelicht blijven. Nochtans is het ontwikkelen van de potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer één van de vier hoofddoelstellingen van het plan.

● **Discipline lucht:** het is belangrijk dat duidelijk aangegeven wordt welke criteria de luchtmodellen gebruiken om berekeningen inzake luchtkwaliteit uit te voeren. Wij merken dat deze modellen soms te positieve resultaten opleveren, omdat ze vertrekken vanuit te rooskleurige evoluties in de vernieuwing van het wagenpark en hierbij bovendien te gunstige emissiewaarden voor wagens hanteren, die geen of te weinig rekening houden met de afwijkingen in de realiteit ( 'real driving emissions' ). We vragen daarom een best-case en worst-case berekening.

● Verder vinden we het belangrijk dat maatregelen die een positieve impact hebben op luchtkwaliteit niet teniet gedaan wordt door de groei van het autoverkeer. Modellen opgemaakt door Ircel geven aan dat rond de Brusselse ring nu nergens de Europese normen voor NO<sub>2</sub> gehaald worden . Ook de gezondheidsdoelstellingen van de wereldgezondheidsorganisatie voor fijn stof in de lucht, zijn hier nog heel veraf. Bijkomend verkeer dreigt het behalen van die normen nog verder te bemoeilijken en die afweging moet dus ook ten gronde worden meegenomen in de globale kosten-baten analyse.

● Er moet daarbij rekening gehouden worden met de Europese richtlijn inzake Nationale Emissieplafonds (National Emission Ceilings Directive -NECD

2001/81/EC). Deze richtlijn stelt nationale emissiegrenswaarden voorop voor de totale emissies van onder meer stikstofoxides (NOx). Voor 2020 en 2030 worden nieuwe relatieve plafonds voorzien ten opzichte van 2005. De totale uitstoot van NOx moet in 2020 en 2030 respectievelijk 41% en 59% lager liggen dan in 2005.

● **Verzurende neerslag in Laarbeekbos.** Het Laarbeekbos is een onderdeel van het Brussels Natura 2000-gebied "Bosgebieden en vochtige gebieden van de Molenbeekvallei in het noordwesten van het Brussels Gewest". Uit het strategische MER blijkt dat het Laarbeekbos in de referentiesituatie reeds voor de helft gelegen is in een zone waar de verzurende (droge) depositie ten gevolge van NO<sub>2</sub> hoger ligt dan het kritiek niveau voor de bescherming van de vegetatie van 30 µg/m<sup>3</sup>. Uit het strategische MER blijkt verder dat voorliggend plan zal leiden tot een verhoging (een verdere overschrijding van de norm) van de verzurende depositie in het Laarbeekbos. De bescherming als Natura 2000-gebied houdt echter een verslechteringsverbod in (stand still).

Een verdere overschrijding van de norm voor verzurende depositie is ook in strijd met de Programmatorische Aanpak Stikstofvervuiling (PAS) van de Vlaamse overheid. Wij vragen dan ook dat de problematiek van verzurende neerslag gedetailleerd in beeld wordt gebracht en dat een volwaardige passende beoordeling wordt uitgevoerd.

● **Discipline biodiversiteit:** wij vragen speciale aandacht voor de natuurwaarden van de bermen van de ring. Deze zijn biologisch zeer waardevol, met o.a. tal van orchideeën. Het INBO voerde een inventarisatie uit van de natuurwaarden langs de ring thv Strombeek-Bever, waar ring en A12 samenkomen.<sup>3</sup> De bermen bevatten 6 soorten van de Rode Lijst en een rijkdom aan orchideeën, waaronder grote populaties van hondskruid en rietorchis. Uit dit rapport blijkt dat de graslanden Europees habitatwaardig zijn. Door hun grote gezamenlijke oppervlakte en soortenrijkdom is het gebied zeer belangrijk voor het bereiken van de goede staat van instandhouding voor dit habitattype in Vlaanderen. Wij vragen om de resultaten van de studie mee te nemen in de afweging.

● **Discipline klimaat:** de startnota stelt dat de effecten van het plan ten aanzien van klimaat enkel op kwalitatieve wijze worden omschreven. Wij vragen uitdrukkelijk dat deze effecten niet enkel kwalitatief maar ook kwantitatief worden berekend.

---

<sup>3</sup> rapport "Actualisatie van de Biologische Waarderingskaart en Natura 2000 Habitatkaart t.h.v. de verkeerswisselaar van Strombeek-Bever", adviesnummer: INBO.A.3691

Klimaatverandering is één van de belangrijkste milieuproblemen van de volgende decennia. Bovendien kent de sector transport de grootste toename van broeikasgassen, terwijl de uitstoot van de meeste andere sectoren daalt of stabiliseert. Om aan onze internationale klimaatdoelstellingen te kunnen voldoen, moet de uitstoot van transport duidelijk naar beneden.

Studiebureau Transport & Mobility Leuven (TML) onderzocht in 2013 in opdracht van Greenpeace en Bond Beter Leefmilieu de CO<sub>2</sub>-impact van een bredere Brusselse ring. Uit de studie blijkt dat inzetten op meer weginfrastructuur niet overeenstemt met onze Europese klimaatdoelstellingen. De uitstoot van het verkeer op en rond de Brusselse ring vertegenwoordigt op dit moment 13% van de totale uitstoot van wegtransport in ons land. Dat is significant. Volgens dit rapport zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer op en rond de Brusselse ring tegen 2025 stijgen met 10,1% in geval van extra parallelle rijbanen. De alternatieve maatregelen (rekeningrijden, openbaar vervoer, fiets) zorgen volgens dit rapport voor een daling van 8%<sup>4</sup>.

Om de globale klimaatdoelstelling van -30% CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 en - 35% tegen 2030 te realiseren, moet de uitstoot van transport in ons land met minstens 21% dalen ten opzichte van 2005. Wij vragen daarom ook een kwantitatieve berekening.

Hoogachtend,

Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu  
Joeri Thijs, Greenpeace  
Steyn Van Assche, Bral, Stadsbeweging voor Brussel  
Olivier Fourneau, Inter-Environnement Bruxelles  
Frederik Mollen, Natuurpunt  
Wies Callens, Fietsersbond  
Miguel Vertriest, Netwerk Duurzame Mobiliteit  
Stefan Stynen, TreinTramBus