

**Advies BRAL Ring Noord**

We herinneren graag de regering aan haar belofte uit het regeerakkoord:

“*De Regering verklaart gekant te zijn tegen een verbreding van de Ring als zodanig. De herinrichting van de Ring moet immers gekoppeld worden aan een ruimer mobiliteitsproject, waarin ook aandacht moet uitgaan naar het openbaar vervoer, het fietsverkeer en de overstapparkings om een* modal shift *naar alternatieven voor de personenwagen te bevorderen. De herinrichting van de Ring moet leiden tot een vermindering van het verkeer in het Brussels Gewest door zijn rol van ringweg te vervullen voor het wegverkeer dat nodeloos het Gewest doorkruist en moet, op het vlak van milieu en volksgezondheid, de gewestelijke verbintenissen respecteren en bijdragen tot een betere luchtkwaliteit. In de geest van wat in het GPDO (Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) wordt bepaald met betrekking tot het groene netwerk tussen de twee gewesten, zal de Regering ook het Laarbeekbos beschermen.”*

***Light scenario***

Enkel een *light* scenario zonder extra rijstroken is voor ons aanvaardbaar. Het aanleggen van extra rijstroken zal meer verkeer aanzuigen. Wat nu wordt voorgelegd als scenario in het GRUP (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan), is voor ons dan ook geen optie. Voor de zone Zaventem - het stuk ring tussen de E19 richting Antwerpen en de E40 richting Leuven - is gekozen voor extra rijstroken, parallel aan de huidige ring. Aan het Laarbeekbos wordt de ring dieper aangelegd in een sleuf, met daarover een ecoduct. Onderzoek heeft al aangewezen dat het creëren van meer capaciteit, zeker in economisch dynamische regio’s en op plekken waar er verkeer is, snel tot saturatie leidt. Het deels verbreden van de ring zal dus een aanzuigeffect creëren.

We zijn ook erg teleurgesteld dat het 2x3-rijstroken-model noch in de *ambitious modal shift-*analyse van het milieueffectenrapport (MER), noch in de maatschappelijke kosten-batenanalyse werd opgenomen.

***Gebruikte data en uitgangspunten***

De berekeningen voor de scenario’s gebruiken verouderde data - gezien de fundamentele evoluties na de covid-19 crisis. Dat is problematisch. De opkomst van thuiswerk als een structureel gegeven in de organisatie van de arbeidsmarkt dient in rekening gebracht te worden voor elke berekening van toekomstige scenario’s en streefbeelden van het totaal aantal autobewegingen en het modale aandeel ervan.

Ook qua samenstelling van het wagenpark zijn er verschuivingen met een belangrijke impact. Deze impact is zowel positief als negatief. Nieuwere modellen verminderen de uitstoot van vervuilende deeltjes via de uitlaatpijp. Tegelijk is er echter ook de evolutie naar zwaardere modellen met een negatieve impact op CO2- en niet-uitlaatemissies. Dit laatste is ook het geval voor elektrische wagens.

***Slimme kilometerheffing***

Op geen enkele manier is het denkbaar een toekomstgericht mobiliteitsbeleid te voeren zonder een heffing op het gebruik van de wagen. Daar zijn alle mobiliteitsexperten het over eens. Een slimme kilometerheffing zorgt voor 20% minder autoverkeer op de ring en de aansluitende snelwegen en ook voor minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Dit moet een uitgangspunt zijn voor elk mogelijk scenario, en beïnvloedt de keuze voor welke capaciteit niet alleen wenselijk maar ook nog noodzakelijk is.

Bij de invoering van een vorm van slimme kilometerheffing is er nood aan afstemming tussen Brussel en Vlaanderen, zodat deze effectief het globale autogebruik vermindert, en niet resulteert in verschuivingen in fluxen tussen de verschillende territoria. Een heffing op de R0 mag niet leiden tot een toename van sluipverkeer op parallelle wegen, of van het verkeer dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) doorkruist.

***Luchtkwaliteit***

De herziening van de aanbevolen waarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) in september 2021 en de ontwerpherziening van de Europese Richtlijn 2008/50/EG stellen ambitieuze nieuwe doelen. In het bijzonder zal de toekomstige Europese grenswaarde voor NO2 vereisen dat de luchtconcentraties tegen 2030 met een factor 2 worden verminderd. Voor PM2.5 en PM10 zal ook een grote inspanning nodig zijn om de toekomstige jaarlijkse en dagelijkse grenswaarden te halen.

Hoe kunnen deze doelstellingen worden bereikt in een context waarin de verbreding van de ringweg een grotere verkeersstroom zal stimuleren? Er moet ook worden opgemerkt dat de overgang naar elektrische voertuigen de concentraties fijn stof niet aanzienlijk zal verminderen, aangezien deze minstens evenveel "niet-uitlaat"-deeltjes uitstoten als verbrandingsvoertuigen.

In de wijk Arbre Ballon (nabij het Laarbeek Bos) zal de verbreding van de Ring een aanzienlijke impact hebben op de luchtkwaliteit. Hoe kunnen toekomstige Europese grenswaarden worden gehaald als de luchtkwaliteit in dit gebied verslechtert? Met name de school Prés Verts aan de Avenue de l'Arbre Ballon zal rechtstreeks worden getroffen door deze verslechtering van de luchtkwaliteit. Kan deze studie, meer in het algemeen, een schatting bevatten van het effect van de verbreding van de ringweg op de NO2-concentraties in scholen in de buurt van de ringweg? Het project van de ring mag geen negatieve impact op de gezondheid van de burgers en de luchtkwaliteit, het moet zelfs bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit, zie ook de regeerverklaring van het BHG.

***Modal shift***

Bij de berekening van de *modal split* in de Vlaamse Rand na de uitvoering van de werken (streefdoel minstens 50% duurzame verplaatsingen) wordt ook de verplaatsingen in Brussel meegerekend. Het is hallucinant dat Vlaanderen zo haar eigen doelstelling wegmoffelt door de veel positievere split in het stadscentrum mee te tellen. Vlaanderen mag haar eigen ambities niet verminderen omdat in Brussel de *modal shift* in de goede richting evolueert. Tegelijk kan Brussel, door te komen tot een geïntegreerd mobiliteitsbeleid met Vlaanderen (heffing op gebruik, openbaar vervoersverbindingen, fiets-infrastructuur, wandelroutes, ...), een bijdrage leveren aan die ambitieuze 50% doelstelling in de Vlaamse rand. Dat zal ook nodig zijn om de door Good Move vooropgestelde modale verdeling in het Gewest zelf te halen.

**Stikstof**

De stikstofproblematiek wordt vooruitgeschoven naar de vergunningsaanvraag. In de voorschriften van het GRUP staat dat *"in de omgevingsvergunningsaanvraag moet worden aangetoond dat de stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van die aard is dat zij betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken beschermingsgebied".*

Dat moet uiteraard nu al berekend en aangetoond worden, anders rijdt de Werkvenootschap zichzelf helemaal vast.

**Verharding**

In het MER staat er: “Bij de bestaande alternatieven zal meer verharding aanwezig zijn dan in de bestaande situatie. (AR)” (p.72) De ambitie die door Werkvennootschap aan het begin werd voorgesteld om niet extra te betonneren, wordt hierdoor dus niet waargemaakt. Deze extra verharding moet dus aangepast worden.