

## Inspraakreactie op start- en procesnota's knooppunten R0/E411

Geachte

ARAU, BRAL, IEB en BBL willen gezamenlijk volgende opmerkingen indienen bij de start- en procesnota's voor de knooppunten op de R0/E411.

### Doelstellingen

De hoofdplandoelstelling zoals genoemd in de 4 startnota's is de optimalisatie van de bestaande knooppunten Vierarmen, Leonard en Groenendaal, en de reorganisatie van het knooppunt Jezus-Eik. Voor elk deelproject splitst zich dat op in 2 subplandoelstellingen: 1) de mobiliteitsnetwerken verbeteren; 2) de algemene leefomgevingskwaliteit rond de infrastructuur verbeteren.

Onder mobiliteitsnetwerken verbeteren wordt begrepen:

- een vlot en veilig tracé voor fietssnelwegen, en een ontsnipperd recreatief netwerk voor voetgangers en fietsers
- een vlotte en veilige passage voor het OV
- vlotte en veilige aansluitingen en hoofdbewegingen voor auto- en vrachtverkeer, en specifiek voor Leonard het vervolledigen van de knoop

Onder leefomgevingskwaliteit verbeteren wordt begrepen

- minder sluipverkeer
- herstel en ontsnippering van het groen-blauw netwerk
- beperken van ruimtebeslag
- zachte recreatie uitbreiden en versterken
- inzetten op landschappelijke inpassing

We missen in deze een prioritaire doelstelling om de luchtkwaliteit te verbeteren, de geluidshinder te verminderen en een gezonde leefomgeving te garanderen. Modellen opgemaakt door Ircel geven aan dat rond de knooppunten nu nergens de Europese normen voor NO<sub>2</sub> gehaald worden. Verder zijn de vernieuwde gezondheidsdoelstellingen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) voor fijn stof in de lucht, hier nog heel veraf. En ook qua geluid komen de knooppunten niet in de buurt van wat de WGO gezond acht.

Om dat waar te maken is een doelstelling nodig inzake het verminderen 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 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. 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. Uit berekeningen voor R0 noord in kader van MER bleek dat rekeningrijden het verkeer met 20% kon doen verminderen. Voor Ring oost is er bij gebrek aan studiewerk hierrond geen schatting voorhanden. Het zou goed zijn mocht het MER hierin verandering kunnen aanbrengen. Extra rijstroken zorgen ervoor dat het autoverkeer kan blijven groeien en mensen niet meer naar alternatieven voor de auto zoeken.

Wat betreft de subdoelstelling mobiliteitsnetwerken verbeteren betreft is het niet duidelijk hoe ingeval van conflicterende belangen de verschillende doelstellingen ten opzichte van elkaar geplaatst worden. We vragen een duidelijke toepassing van het STOP principe binnen deze subplandoelstelling.

Daarnaast vragen wij ook dat een modale verdeling van 50% individueel gemotoriseerd transport – 50% andere verplaatsingswijzen met betrekking tot de perimeters wordt opgenomen als doelstelling.

Wat betreft de subdoelstelling leefomgeving verbeteren vragen we dat de doelstelling verschuift van ruimtebeslag beperken, naar een expliciet engagement om het ruimtebeslag te verminderen.

## Scoping

- 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 'Good Move'? Aangezien het Good Move scenario komt tot een sterke stijging van het verkeer op de Brusselse Ring dient dat mee in rekening gebracht.
- 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. Als de effecten hiervan enkel kwalitatief en niet kwantitatief worden ingeschat, is de kans groot dat deze onderbelicht blijven. Nochtans is het verbeteren van fietsverkeer en openbaar vervoer één van de subdoelstellingen 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.
- Bovendien vragen we dat deze berekeningen niet enkel worden uitgezet tov de bestaande EU wetgeving. De Ambient Air Quality Directive wordt dit jaar herzien. Uit de fitness check bleek dat deze niet langer voldeed om effectief de gezondheid te beschermen. Ondertussen stelde immers ook de WGO haar richtlijnen bij naar beneden. Gezien deze infrastructuurwerken de situatie voor jaren vastleggen, dienen zij deze vernieuwing van het EU kader te anticiperen.
- Discipline lucht/biodiversiteit: het Zoniënwoud is beschermd als Natura2000 gebied (SBZ H). De natuur heeft hier sterk te lijden onder een te hoge stikstofdepositie. De stikstof uitstoot van het autoverkeer is hiervan de hoofdoorzaak.

Bossen zijn hiervoor extra kwetsbaar. De habitatrichtlijn en recente rechtspraak (stikstofarresten) verplichten ons om de depositie van stikstof sterk te verminderen in N2000 gebieden. In het MER moet niet enkel de stikstofuitstoot en depositie in kaart worden gebracht, maar moeten ook voorstellen worden uitgewerkt om deze uitstoot en depositie te verlagen tot een niveau waarbij de natuur geen schadelijke effecten meer ondervindt. Dit is enkel haalbaar indien het autoverkeer structureel vermindert.

Knooppunt Vierarmenkruispunt

*De Tervurenlaan mag geen gapend litteken meer zijn in het Zoniënwoud*

Het openbaar onderzoek over de eerste nota van het Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan voor de heraanleg van het Vierarmenkruispunt loopt van 16 november 2021 tot 14 januari 2022. Een centraal aspect van deze herinrichting betreft het gezicht dat zal worden gegeven aan de Tervurenlaan in het Zoniënwoud, d.w.z. tussen het Vierarmenkruispunt en het kruispunt met de weg van Tervuren. Momenteel is dit deel van de Tervurenlaan zeer problematisch voor de integriteit van het Zoniënwoud, voor de veiligheid van de voetgangers en voor het comfort van de fietsers.

*Een gapend litteken in het Zoniënwoud*

De Tervurenlaan is, zoals vele spoorweg- en wegassen, een hindernis voor wandelaars en wilde dieren. Ondanks dat ze, in tegenstelling tot de spoorlijn 161, de E411 en de R0, ongelijkvloers kan worden overgestoken, zorgt de inrichting ervoor dat dit niet aangemoedigd wordt. Bovendien heeft de Tervurenlaan met zijn twee rijstroken in beide richtingen een werkelijk buitensporige greep op het Zoniënwoud. Tenslotte draagt de hoge snelheid van het verkeer ertoe bij dat het bos lawaaiëriger is dan het zou moeten zijn.

*Gevaarlijke oversteekplaatsen voor voetgangers*

De snelheidsbeperking van 50 km/u wordt niet goed nageleefd, evenmin als de voorrang die gewoonlijk wordt gegeven aan voetgangers die oversteken of op het punt staan over te steken

De beheerders van het Zoniënwoud moedigen wandelaars aan om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te komen. De tramlijn 44 van Montgomery is een zeer aangenaam alternatief om de haltes Drève des Brûlés en Tir aux Pigeons te bereiken. Helaas wordt het lot van de passagiers duister wanneer ze voetgangers worden. Zij moeten de zuidelijke rijbaan van de Tervurenlaan oversteken, die uit twee rijstroken in dezelfde richting bestaat. Dit is een gevaarlijke situatie, omdat een automobilist kan stoppen om een voetganger te laten passeren en vervolgens kan worden ingehaald door een minder oplettende bestuurder. Bewoners van het zuiden van Sint-Pieters-Woluwe die te voet naar het bos willen, moeten ook de noordelijke weg oversteken.

*Fietspaden die ronduit ongeschikt zijn*

We moeten eerlijk zijn: het fietspad in het bos is te smal om als fietsroute te kunnen worden aangeprezen, zelfs met een nieuw wegdek.

De aanwezigheid van putten, ook al zijn die zeer plaatselijk, verklaart de ophoping van water in dit gebied.

We bevinden ons op een openbare weg die geklasseerd is als Vélo Plus door Good Move, het mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het tweerichtingsfietspad (in het bos) en het eenrichtingsfietspad (richting Brussel) voldoen echter niet aan de verwachtingen van de huidige en potentiële fietsers. Het bospad is te smal (breedte van minder dan 2 meter, terwijl de Brusselse mobiliteitsnormen een breedte van 4 meter voorschrijven), onverlicht en in zeer slecht onderhouden (scheuren, oncomfortabele betonplaten, plassen, enz.)<sup>1</sup>. Het hoge fietspotentieel (vooral voor fietsers met elektrische fietsen, racefietsen of speed pedelecs) is ook onverenigbaar met de aanwezigheid van voetgangers op het aangrenzende deel. Het eenrichtingsfietspad is te smal en de fietsers worden blootgesteld aan snel gemotoriseerd verkeer. Het fietspad heeft één voordeel dat het ook gevaarlijk maakt: het wegdek, dat in veel betere staat is dan dat van het bospad, zet sommige fietsers ertoe aan het in de verkeerde richting te gebruiken

### *Bestudeerde alternatieven*

Vier alternatieven worden door het Vlaams Gewest bestudeerd. Wij zouden graag zien dat het alternatief Tervurenlaan-Noord wordt uitgevoerd, waarmee de meeste problemen die inherent zijn aan de huidige situatie zouden worden aangepakt. In dit alternatief :

- komt er een hergroepering van het gemotoriseerde verkeer op de noordelijke rijbaan, met behoud van slechts één rijstrook per richting, en het eenrichtingsfietspad richting Brussel;
- wordt een deel van de zuidelijke rijbaan omgevormd tot fietsroute en het andere deel wordt teruggegeven aan het bos;
- wordt het bosfietspad verwijderd.

### *De uitvoering ervan zou:*

- de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Tervurenlaan sterk verminderen in het Zoniënwoud;
- het veiliger maken voor voetgangers die uit de tram stappen (die slechts een fietspad hoeven over te steken) en voor voetgangers komend uit het zuiden van Sint-Pieters-Woluwe (die ook een rijbaan moeten oversteken met een rijstrook in elke richting, wat veel minder gevaarlijk is dan nu);
- het fietsen veel aangenamer te maken (de zuidelijke rijbaan is in zeer goede staat, er is geen gedwongen samenwoning met voetgangers, en de rijbaan is in goede staat)

### *Onze opmerkingen:*

1. Door het ontbreken van straatverlichting neemt het valrisico sterk toe wanneer het fietspadoppervlak in slechte staat is en de fietser niet over voldoende sterke verlichting beschikt.
2. Volgens de informatie waarover wij beschikken, blijft het behoud van het eenrichtingsfietspad richting Brussel onzeker bij dit alternatief. Zelfs met een kwaliteitsvolle fietsroute op de zuidelijke rijbaan blijft het eenrichtingsfietspad op de noordelijke rijbaan relevant voor fietsers uit Tervuren, Kraainem en Wezembeek-Oppem, en in het bijzonder voor diegenen die de Demi-Heure willen gebruiken om bepaalde wijken van Sint-Pieters-Woluwe te bereiken. De schrapping ervan is voor ons echter aanvaardbaar indien kan worden aangetoond dat de doorstroming van het

gemotoriseerde verkeer daardoor aanzienlijk wordt verbeterd (bijvoorbeeld door de capaciteit op het vierarmenkruispunt te vergroten).

3. In de startnota van het Gewestelijk Ruimtelijk uitvoeringsplan wordt niet in detail getreden. Wij gaan er echter van uit dat het bosfietspad zal worden verzwakt. Of het nu toegestaan blijft voor fietsers of niet, het staat vast dat voetgangers meer gemoedsrust zullen genieten dan nu het geval is.

De andere alternatieven lijken ons minder doeltreffend om de huidige problemen op te lossen. Dit is met name het geval voor het alternatief met twee rijstroken per richting:

- dan zouden voetgangers nog steeds een gevaarlijke oversteek moeten maken;
- Als het tweerichtingsfietspad op de huidige plaats blijft, zouden fietsers nog steeds gebruik moeten maken van een te smal fietspad met voetgangers op het aangrenzende deel, zelfs als het trottoir wordt vernieuwd;
- Als het tweerichtingsfietspad naar de zuidelijke rijbaan wordt verplaatst, zouden bomen moeten worden gekapt en zou het terrein kunstmatig moeten worden ingericht. De resulterende fietsroute zou naast het gemotoriseerde verkeer lopen en zou daarom minder aangenaam zijn om te gebruiken dan wanneer zij uit de buurt van dat verkeer zou worden gehouden;
- dan zou de impact op het Zoniënwoud buitensporig blijven.

#### *Enkele punten van aandacht*

Het plan "Good Move" voorziet in de ontwikkeling van voetgangersbruggen, maar helaas zal geen enkele daarvan worden aangesloten op het Zoniënwoud. Wij nodigen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit om op dit vlak ambitieuzer te zijn. Deze voetgangersroutes zouden, mits zij goed zijn ontworpen en door aantrekkelijke plaatsen lopen (erfgoed, landschappen, enz.), het reizen naar het bos net zo aangenaam kunnen maken als het bezoeken van het bos zelf.

Als het voorkeursalternatief wordt uitgevoerd, moet ervoor gezorgd worden dat de fietsroute goed aansluit op het tweerichtingsfietspad dat het kruispunt met de Tervurenlaan overneemt.

Sommige critici van het alternatief Tervurenlaan Noord vrezen dat de vermindering van het aantal rijstroken zal leiden tot verkeersopstoppingen en een verschuiving van het verkeer naar woonwijken. Om hun oordeel te herzien, verzoeken wij hen de volgende punten in overweging te nemen:

- De congestie wordt voornamelijk veroorzaakt bij het knooppunt Vier Armen. Het Vlaamse Gewest is niet van plan het aantal rijstroken op de oprit van het knooppunt te verminderen. Door de verdichting van het kruispunt wordt echter een vlottere doorstroming van het verkeer beoogd;
- De R0 zal in zijn geheel vloeiender worden gemaakt (met name ter hoogte van het knooppunt Léonard), wat de invoeging van het verkeer komende van de Tervurenlaan zou moeten vergemakkelijken;
- De aanleg van een hoogwaardige fietsroute zou kunnen leiden tot een modal shift van auto naar fiets;
- Wanneer autobestuurders geconfronteerd zullen worden met de waarschijnlijke stijging van de kosten van het bezit en het gebruik van een auto (belasting op bedrijfsauto's, congestieheffingen, parkeergelden op straat, enz.), zullen sommigen onder hen zoeken naar een alternatief. Als het zover is, zullen zij zeker blij zijn met een goede fietsinfrastructuur.

Laten we niet vergeten dat het Vlaams Gewest in februari 2021 heeft voorgesteld een proef uit te voeren waarbij slechts één rijstrook per richting wordt vrijgehouden<sup>4</sup>. Deze proef is voorlopig nog niet uitgevoerd, vooral omdat sommige lokale verkozenen zich grote zorgen maakten. Dit is zeer betreurenswaardig, omdat wij onszelf relevante informatie ontzeggen voor de keuze - en eventueel de aanpassing - van het meest geschikte scenario. Dit geldt ongeacht de prioriteit van elke partij (biodiversiteit, verkeersveiligheid, fietsvriendelijkheid, geen verplaatsing van verkeer naar woongebieden, doorstroming van het verkeer of andere). Wij nodigen alle betrokken politieke actoren uit om met elkaar overleg te plegen, zodat de voorgestelde test uiteindelijk kan worden uitgevoerd. Tenslotte mogen we niet vergeten dat deze test geen rekening houdt met de vermindering van de omvang van het knooppunt Vierarmen, de doorstroming van het verkeer op de R0 en de modale verschuiving die naar verwachting in de komende decennia zal doorgaan. Met andere woorden, als de verkeersomstandigheden tijdens de test niet verslechteren, is er geen reden om aan te nemen dat ze later wel zullen verslechteren.

*Een besluit dat ons verbindt voor de lange termijn*

Het besluit dat zal worden genomen, bindt ons op de (zeer) lange termijn. Het is niet elke 10 jaar - of zelfs maar elke 30 jaar - dat het profiel van een openbare weg in die mate wordt herzien. Wandelen en fietsen, biodiversiteit en het verbinden van stadsbewoners met de natuur zijn grote uitdagingen die met ambitie en snelheid moeten worden aangepakt, niet met angst en terughoudendheid.

Hoogachtend

Lieselotte Gevens, BRAL

Jean-Michel Bleus, ARAU

Damien Delaunois, IEB

Erik Grietens, BBL