
ADVIES

Advies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het project GRUP RO Noord

Aanvrager	Minister Elke Van den Brandt
Aanvraag ontvangen op	30 juni 2023
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke Ordening - Mobiliteit
Advies aangenomen door de Plenaire vergadering op	20 september 2023

Vooraf

Op basis van de analyses van Mobiel Brussel, perspective.brussels, Leefmilieu Brussel, urban.brussels, en rekening houdend met het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van 19 juni 2023 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een advies uitgebracht over het project GRUP voor de heraanleg van de Ring Noord (medegedeeld in het kader van het openbaar onderzoek betreffende dit project).

Dit advies stelt dat de Brusselse regering niet principieel gekant is tegen het project voor de heraanleg van de Ring Noord als dusdanig. Het wijst met name op een aantal positieve ontwikkelingen in dit dossier.

Toch uit de Brusselse regering een aantal grote bezorgdheden voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In dit verband benadrukt het advies verschillende gevolgen van een verbreding van de Ring (voornamelijk omwille van het principe van "geïnduceerd verkeer"¹) die in strijd zouden zijn met de gewestelijke verbintenissen op het vlak van klimaat, luchtkwaliteit en mobiliteit.

Tot slot drukt de Regering de wil van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uit om op constructieve wijze mee te werken aan het project en benadrukt zij dat de heraanleg van de Ring Noord enkel mogelijk is op basis van een intergewestelijk akkoord.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Constructieve bijdrage

Brupartners neemt nota van de bereidheid van de Brusselse Regering om een constructieve bijdrage te leveren aan het project "GRUP Ring Noord" van het Vlaamse Gewest en om te werken binnen het kader van de bestaande studies, om voort te bouwen op positieve ontwikkelingen en om samen naar oplossingen te zoeken voor de punten die belangrijk zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (in plaats van te pleiten voor een nulstart).

Brupartners moedigt de Brusselse regering aan om verder te gaan op de ingeslagen weg die volgens haar de meest geschikte is.

1.2 Raadpleging

Brupartners betreurt dat enkel de Gewestelijke Mobiliteitscommissie officieel gevraagd werd om een advies te verstrekken over het project "GRUP Ring Noord" van het Vlaamse Gewest en benadrukt dat zijn aanhangigmaking enkel betrekking heeft op het advies van de Brusselse regering over het project "GRUP Ring Noord".

¹ Het principe van geïnduceerd verkeer gaat ervan uit dat de aanleg of uitbreiding van wegeninfrastructuur vaak leidt tot een toename van het totale verkeersvolume (in plaats van het oplossen van bestaande congestieproblemen). De reden hiervoor is dat, wanneer nieuwe wegen of snelwegen worden aangelegd of uitgebreid, dit een stimulans is voor bestuurders om gebruik te maken van deze extra infrastructuur (in plaats van alternatieve vervoersopties te gebruiken). Bijgevolg zou het totale verkeersvolume op middellange termijn (ongeveer 10 jaar) toenemen, wat zou leiden tot een congestie vergelijkbaar met deze die bestond vóór de aanleg of uitbreiding van de oorspronkelijke weginfrastructuur.

Hoewel het interessant is dat de Brusselse sociale partners op de hoogte worden gebracht en hun mening kunnen geven over de opmerkingen van de Brusselse regering in het kader van het openbaar onderzoek dat door het Vlaamse Gewest aan het project "GRUP Ring Noord" is gewijd, had **Brupartners** er de voorkeur aan gegeven te kunnen deelnemen en zijn mening te kunnen geven over het project "GRUP Ring Noord" als dusdanig. De heraanleg van de Brusselse Ring zal namelijk onmiskenbare socio-economische gevolgen hebben en de ontwikkelingsperspectieven van ons Gewest beïnvloeden.

In dit verband neemt **Brupartners** akte van het feit dat hij de verzekering heeft gekregen dat hij zal worden geraadpleegd over het vervolg van het project "GRUP Ring Noord".

Meer in het algemeen benadrukt **Brupartners** de cruciale rol van de bereikbaarheid van een stad voor haar sociaaleconomische activiteit. Hij herinnert er ook aan dat hij meermaals heeft voorgesteld om van mobiliteit een "gedeelde prioriteit" te maken in het kader van de Strategie Go4Brussels 2030.

1.3 Geïnduceerd verkeer

Hoewel er een wetenschappelijke consensus lijkt te bestaan over het principe van het geïnduceerde verkeer (dat uitgaat van een correlatie tussen de aanleg of uitbreiding van wegeninfrastructuur en een toename van het totale verkeersvolume), moet ook rekening worden gehouden met het feit dat deskundigen aanvoeren dat dit fenomeen in bepaalde situaties beperkt kan zijn (meer bepaald indien een nieuwe infrastructuur voorziet in een bestaande onvervulde vraag of wanneer er ook aantrekkelijke vervoersalternatieven beschikbaar zijn).

Brupartners is van mening dat het bestaan van een wegeninfrastructuur die een vlotte doorstroming van het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mogelijk maakt, van groot sociaaleconomisch belang is (vooral gezien de geografische ligging van ons Gewest). Tegelijkertijd vindt **Brupartners** het ook noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de uitbreiding van de wegeninfrastructuur niet leidt tot meer verkeer, wat ongetwijfeld negatieve gevolgen zou hebben (voor het milieu, de levenskwaliteit en de gezondheid). In dit opzicht is **Brupartners** van mening dat het gepast is om alle initiatieven te ondersteunen die gericht zijn op het aanmoedigen van een modal shift onder particuliere autogebruikers, zodat de bestaande weginfrastructuur beschikbaar blijft voor het noodzakelijk particulier gebruik (vervoer van goederen of werkinstrumenten in het bijzonder) of voor het openbaar vervoer.

Over het algemeen is de planning van transportinfrastructuur een complex proces dat een grondige analyse van de mogelijke effecten vereist. **Brupartners** neemt nota van de inspanningen die het Vlaamse Gewest in dit opzicht heeft geleverd. Toch dringt hij erop aan dat analyses:

- Bevestigen dat de geplande nieuwe infrastructuur voldoet aan een onbevredigde vraag;
- Prioritaire behoeften bepalen om de ontwikkeling van aantrekkelijke alternatieven voor (intra en interregionaal) openbaar vervoer en infrastructuur voor actieve verplaatsingswijzen aan te moedigen;
- De sociaaleconomische ontwikkelingen in de betrokken gebieden regelmatig evalueren, zodat het project daaraan kan worden aangepast;
- Garanderen dat er geen negatieve gevolgen zijn voor het milieu (met name in termen van luchtkwaliteit) en voor de kwaliteit van leven en de gezondheid van de bevolking;
- De impact op het transitverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nauwkeurig in kaart brengen.

1.4 Alternatieven

Brupartners is van mening dat het aanleggen of uitbreiden van weginfrastructuur geen lange-termijnoplossing mag zijn voor de oplossing van congestie- en mobiliteitsproblemen. Er zijn andere benaderingen nodig om tot een duurzame mobiliteit te komen (die trouwens ook gunstig is voor de luchtkwaliteit). In dit opzicht valt er te pleiten voor:

- de ontwikkeling van voldoende multimodale alternatieven (te ontwikkelen vóór of ten minste gelijktijdig met de uitbreiding van de weginfrastructuur);
- de invoering van een fiscaliteit die meer stimulansen biedt voor een rationeler gebruik van individuele vervoerswijzen. Dergelijke maatregelen moeten echter op het federale/interregionale niveau worden ontwikkeld en heel België bestrijken;
- het voeren van informatiecampagnes over de beste manier om toegang te krijgen tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of om het Gewest te ontwijken (met de nadruk op alternatieven voor individuele gemotoriseerde voertuigen);
- de voortzetting van het beleid dat bedrijven aanmoedigt om mobiliteitsplannen voor te stellen om woon-werkverplaatsingen te verbeteren/vergemakkelijken als alternatief voor individuele gemotoriseerde voertuigen. In dit verband is het belangrijk ervoor te zorgen dat mobiliteitsfaciliterende diensten over voldoende kennis en middelen beschikken om bedrijven in dit proces te begeleiden.

1.5 Transitverkeer

Een van de verwachte effecten van het project "GRUP Ring Noord" is de vermindering van het transitverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als deze doelstelling wordt bevestigd, zou dit gunstig zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (levenskwaliteit van de bewoners, minder congestie, betere doorstroming van het lokale verkeer).

Brupartners is echter voorzichtig wat betreft de impact van het project "GRUP Ring Noord" op het transitverkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en meer in het bijzonder in de noordelijke wijken. De aanzienlijke impact van de herstructurering van de afritten 7 en 9 en de sluiting van afrit 8 "Wemmel" op het verkeer mag immers niet worden onderschat. In dit opzicht is het absoluut noodzakelijk dat de gevolgen in termen van verplaatsingen van het verkeer (in het bijzonder naar "rustigere" wijken) verder worden bestudeerd en opgelost.

Brupartners dringt er ook op aan dat de heraanleg van deze toegangen (en hun verbindingswegen) wordt uitgewerkt in samenwerking met de betrokken (Brusselse en Vlaamse) spelers en deskundigen.

1.6 Gebruik van het openbaar vervoer tijdens de werken

Brupartners vindt het nodig om belemmeringen voor zachte mobiliteit zoveel mogelijk weg te nemen en het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen, en stelt voor om een plan op te stellen met de openbaarvervoersmaatschappijen die betrokken zijn bij het project "GRUP Ring Noord", zodat deze spelers een dienstenaanbod kunnen implementeren dat zo goed mogelijk beantwoordt aan de evolutie van de noden die het gevolg is van de werken.

*
* *