

Mobiliteitstudie Brusselse Ring gemiste kans (1.10.10)

Modal Shift, een groep van milieu- en mobiliteitsverenigingen, vindt dat de Vlaamse overheid de mobiliteitsstudie over de Brusselse ring verkeerd heeft aangepakt. De studie onderzoekt vier oplossingen om meer autoverkeer mogelijk te maken. Daartegenover staat slechts één onvolledige oplossing van verkeersmanagement en maatregelen om minder autoverkeer te creëren. Door deze benadering slaagt de studie er ook niet in om een volwaardige oplossing aan te reiken. Daarom vraagt Modal Shift dat er een veel grondiger studie zou komen naar oplossingen die de verkeersvraag verkleinen.

Extra infrastructuur is een boemerang

De studie onderzoekt vooral infrastructuuroplösungen die meer verkeer moeten mogelijk maken, een bredere ring, een dubbeldek ring, een tunnel E40-E40, tweede noordelijke ring. Verkeersdeskundigen weten nochtans dat extra infrastructuur op termijn gewoon voor extra verkeer zorgt. “Extra verkeersinfrastructuur zorgt immers voor een boemerangeffect. Tijdelijk verloopt het verkeer vlotter maar op termijn wordt de mobiliteitsknoop nog moeilijker te ontwarren. Bovendien zorgt extra infrastructuur voor meer emissies en minder leefbaarheid. In tijden van besparingen zijn dit dure oplossingen die we moeten vermijden. Bovendien plant de Vlaamse overheid ook heel wat verkeersgenererende activiteiten rond Brussel. Mobiliteitsstudies geven aan dat zelfs een verbrede ring dit verkeer niet zal aankunnen.

Het extra verkeer zal er ook voor zorgen dat Vlaanderen zijn eigen milieu- en mobiliteitsobjectieven verder weg duwt. Vlaanderen stelt zich als objectief het aantal verplaatsingen met openbaar vervoer gevoelig op te drijven. Vlaanderen moet van Europa ook dringend zijn luchtkwaliteit verbeteren en zijn klimaatemissies verminderen. Meer verkeer draagt hier zeker niet toe bij.

Verkeersvragen beheersen op basis van een slimme kilometerheffing

De studie onderzoekt ook een kilometerheffing. Op drie van de zes onderzochte rijvakken zou rekeningrijden voor de grootste vermindering van de files zorgen. Dit is een evengoed resultaat als de onderzochte verbreding van de ring. “Maar waarom onderzoekt de studie geen varianten hierop, bijvoorbeeld een variatie in tarieven, , een combinatie met een coherent parkeerbeleid in Brussel, een combinatie met een beter openbaar vervoer, de afbouw van fiscale voordelen voor bedrijfswagens? Dit moet zeker tot interessante en goedkope oplossingen leiden.

Openbaar vervoer met de juiste randvoorwaarden

Verkeersdeskundigen zijn het erover eens dat louter aanbieden van openbaar vervoer niet tot het wijzigen van verplaatsingsgedrag leidt. Een wortel, extra openbaar vervoer, is nodig, maar ook de stok, een minder aantrekkelijke auto, is absoluut nodig. Ook de benchmarkstudie van de Vlaamse overheid gemaakt door VITO[1] stelt dit duidelijk. Het is dus logisch dat het openbaar vervoer in de studie geen oplossing biedt. “Waarom kon de Vlaamse overheid geen combinatie van een doorgedreven verkeersmanagement met de uitbouw van openbaar vervoer als oplossing onderzoeken.

Daarnaast zouden de Vlaamse verkeersmodellen ervan uitgaan dat mensen met een bedrijfswagen nooit de overstap naar openbaar vervoer zullen maken. Op de Brusselse invalswegen zou tussen 40 en 50% van de wagens bedrijfswagens zijn. Ook de Hoge Raad voor Financiën raadde de overheid reeds aan een alternatief voor de fiscale voordelen voor de bedrijfswagen te voorzien.

Grotere betrokkenheid bij het studiewerk

Modal Shift vraagt ook dat alle betrokkenen beter betrokken worden bij de ontwikkeling van bijkomend studiewerk. Bij de keuzes die werden gemaakt bij de opmaak van de nu gepubliceerde studie, werden maatschappelijke actoren opzij geschoven. Dit leidt duidelijk tot tijdverlies en onvolledige resultaten. De Vlaamse overheid moet op dat vlak een meer volwassen houding aannemen.

.