

Vlaanderen wil meer verkeer dan het aankan (7.4.11)

Als de Vlaamse en Brusselse regering doorgaan met hun plannen voor meer shoppingcentra, kantoren, transport, logistiek en diensten in de rand rond Brussel, staat het verkeer op de Brusselse Ring (R0) stil. Doodstil. En een verbreding van de R0 lost het probleem niet op. Dat liet de Vlaamse administratie berekenen en staat nu ook zwart op wit in het milieueffectenrapport (MER) van het plan voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Aldus een persbericht van de Brusselse en Vlaamse milieuorganisaties Bral (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), Inter-Environnement Bruxelles (IEB) en BBL (Bond Beter Leefmilieu).

Ze vragen aan de Vlaamse en Brusselse regering dat het ondoordachte opbodbeleid in Brussel en de rand worden stopgezet. Het rapport stelt dat in het ruime Zaventemse de luchtkwaliteitsnormen niet gehaald zullen worden. Het rapport waarschuwt voor de impact op de gezondheid van de bezoekers van de nieuwe school en het ziekenhuis die in de zone worden voorzien. En als de huidige plannen worden uitgevoerd, zal ook de economie er door de toenemende onbereikbaarheid zwaar onder lijden. De plannen voor nieuwe projecten in de rand en in het noorden van Brussel zijn nu duidelijk veel te hoog gegrepen.

“Overlast wordt ondraaglijk”

Als de Vlaamse regering de plannen goedkeurt, kunnen we ons aan een stilstand verwachten op de R0. In het rapport staat duidelijk **dat het verkeer op het noordelijk deel van de Ring rond Brussel met ongeveer de helft zal toenemen**. De onderzochte uitbreiding van de Ring R0 en meer openbaar vervoer zullen niet kunnen vermijden dat er **nog meer files** zullen staan dan nu al het geval is. Dit zal vooral het gevolg zijn van de plannen voor de verschillende shoppingcentra die zowel in de Vlaamse rand als in Brussel worden gepland.

Het Vlaamse plan voorziet onder het viaduct van Vilvoorde ruimte voor privé-ontwikkelaar Uplace, die hier een ‘**beleveniscomplex**’ van meer dan 200.000 m² wil bouwen, met naast een **shoppingcenter** van 60.000m² een **kantoor** van 40.000m², 20.000m² voor één of meerder hotels, ... Vlakbij, langs het kanaal, heeft Brussel groen licht gegeven voor een ander **shoppingcenter** (Just Under the Sky) van 50.000m² van privé-ontwikkelaar **Mestdagh**. Nog vlakbij, op de **Heizelvlakte**, plant de stad Brussel met het **NEO**-project nieuwe grote ontwikkelingen, waaronder nog een internationaal **congrescentrum** en een **shoppingproject** van eveneens 60.000 m². Bovendien wil Vlaanderen met het VSGB ook nog eens 50.000 m² **kantoren** bouwen op **parking C** van de Heizel, die parking ligt immers op Vlaams grondgebied., ... En ondertussen gaan de plannen voor een **voetbalstadion** en een **multimodaal distributiecentrum** op **Schaarbeek-Vorming** (náást de site van Uplace) onverminderd voort.

Al die projecten samen zullen volgens het MER zoveel bijkomend verkeer genereren, dat de bestaande wegeninfrastructuur dit onmogelijk kan slikken. **Ook een bredere ring is geen oplossing**. Door de enorme hoeveelheid extra verkeer voor deze projecten zullen de files alleen maar langer worden (zie citaat 1). **Bovendien zijn verschillende projecten nog niet eens in die berekeningen opgenomen**.

De overlast door sluikverkeer op het lokale wegennet in de omliggende gemeenten (Machelen, Diegem, Vilvoorde, Zaventem, ...) zal ondraaglijk worden. **De bestaande files op de toegangswegen dreigen nog langer te worden en nog langer te gaan duren, tot buiten de spitsuren en zelfs in het weekend**. In de studies die voor dit plan werden gedaan staat bovendien letterlijk dat zelfs met een verbreding de problemen zullen verergeren (zie citaten 2 en 3).

In tegenstelling tot wat de Vlaamse overheid al langer wil doen geloven, is een verbreding van de R0

dus helemaal geen oplossing voor het fileleed en voor de verkeersoverlast op lokale en/of secundaire wegen. Integendeel, meer wegen trekken meer verkeer aan. Nieuwe rijstroken zorgen voor meer auto's, niet alleen op de R0, maar ook op de wegen die aansluiten op de R0, tot in de dorpskernen. Dat schrijft de Vlaamse administratie nu zelf in haar MER.

Conclusie

De resultaten van de studie spreken voor zich. Ze vereisen een nieuw publiek debat en nieuwe politieke standpunten van de Vlaamse en Brusselse regering. Een eigen studie negeren kun je allerm minst goed bestuur noemen. **Een verbreding van de R0 lost de bestaande verkeersproblemen duidelijk niet op. De enige oplossing is een overlegd en doordacht ruimtelijk beleid in Brussel en de Rand**, waarbij nieuwe ontwikkelingen in beide gewesten op mekaar worden afgestemd en worden ingeplant op plaatsen die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets. Dat vereist een versnelde uitbouw van het gewestelijk expresnet (GEN) en het GEN voor fietsers. Zo kan het gebruik van de auto verminderen en kan echt ingezet worden op openbaar vervoer en zachte mobiliteit.

PS. Aanvullende informatie

Voorgeschiedenis en achtergrond

Eind 2010 stelde de Vlaamse regering het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) voorlopig vast. Het daaraan gekoppelde plan-MER (Milieu-effectenrapport) werd goedgekeurd in juni 2010. Van 14 februari tot 14 april 2011 loopt nu het openbaar onderzoek over het GRUP, de ruimtelijke vertaling van dat plan-MER. Iedereen kan nu opmerkingen, bezwaren of adviezen indienen. Begin 2012 moet de definitieve goedkeuring volgen. De Vlaamse regering is vandaag, maar los van de planning van het VSGB, bezig met de uitwerking van een plan-MER over de verbreding van de Brusselse Ring (R0). De goedkeuring hiervan wordt eveneens verwacht begin 2012. Alle aandacht moet vandaag gaan naar wat de Vlaamse regering zelf liet bestuderen in het kader van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) VSGB.

Citaten

1: "[Uit de studie over de verbreding van de R0 blijkt] dat het verkeer dermate zou toenemen dat de **verzadigingsgraad** [dus filevorming op de R0] **in 2020 minstens even hoog zou zijn als in de actuele toestand. Naast een zeker aanzuigeffect**, dat inherent is aan elke capaciteitsuitbreiding [dus meer rijstroken], wordt deze sterke toename veroorzaakt door de **talrijke grootschalige stedenbouwkundige ontwikkelingen in het Brussels Gewest en – in (veel) mindere mate – in het VSGB** (met name in Vilvoorde-Machelen). Er kan zelfs gesteld worden dat de vnl. door de Brusselse projecten veroorzaakte **oververzadiging op de R0** de **bereikbaarheid** van Vilvoorde-Machelen en dus ook de **economische haalbaarheid van het programma** [de economische projecten in het VSGB] **hypothekeert**. Een structureel overleg over de toekomstige economische ontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het VSGB en over hun wederzijdse grensoverschrijdende milieueffecten is dan ook aangewezen." (GRUP VSGB, p.323., februari 2011)

2: "Het zeer omvangrijk programma heeft **zeer negatieve verkeerseffecten op het lokaal wegennet én op het reeds (over)verzadigd hoofdwegennet (tot op ruime afstand van het gebied). Anderzijds hypothekeert de actuele en wellicht ook toekomstige (over)verzadiging van de R0 zelf de ontwikkelingen in Vilvoorde-Machelen.**" (GRUP VSGB, p.322, februari 2011)

3: "Er zou kunnen verwacht worden dat de capaciteitsverhoging van het autowegennet [i.e. meer rijstroken op de R0], in combinatie met een sterk verbeterde openbaar vervoers-ontsluiting tot een

grote restcapaciteit op de R0 leidt. Uit [de studie] blijkt evenwel ***dat de hoeveelheid verkeer op de noordelijk deel van de R0 met gemiddeld ca. 50% zou toenemen, waardoor de gecreëerde bijkomende capaciteit*** [i.e. de verbrede Brusselse Ring] ***volledig ingevuld wordt, en de gemiddelde verzadigingsgraad zelfs hoger komt te liggen dan in de actuele situatie.***” (plan-MER VSGB, p.88-89, april 2010)