

Bezwaren en Aanbevelingen

Modal Shift

betreffende Kennisgevingsnota PLAN-MER:
Omvorming de R0, vak A3/E40 – A1/319 (Projectnr.
24/000073)

Voorwoord

Modal Shift is een werkgroep van verenigingen die werk willen maken van een duurzame mobiliteitstransitie.

De initiator van de werkgroep is Bral vzw. Modal Shift wil partners uit verschillende sectoren samen brengen om zo op een constructieve manier mobiliteitsoplossingen te genereren die zo breed mogelijk gedragen worden.

Modal Shift greep de mobiliteitsproblemen op de R0 en de voorgestelde plannen aan als een project waar het haar principes wil gerealiseerd zien.

Bond Beter Leefmilieu, Fietsersbond, Friends of the Earth Vlaanderen en Brussel en Amis de la Terre Wallonie, Greenpeace Belgium, Inter-Environnement Bruxelles en Inter-Environnement Wallonie waren de eersten die mee rond de tafel kwamen zitten. Dat gaf het project onmiddellijk meer slaagkans en de nodige inter-gewestelijke dimensie.

Naderhand vervoegden ook de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers (BTTB vzw) en Mobiel 21 vzw zich tot de werkgroep.

Tijdens de opmaak van dit document legde Modal Shift haar oor te luisteren bij heel wat stakeholders in dit dossier. MIVB-STIB, Infrabel, NMBS, ACV, BECI, UCM en Voka zijn enkele van de gesprekspartners. Daarnaast werd ook overleg gepleegd met heel wat mobiliteitsexperts. Wij hielden bij het uitschrijven van de bezwaren en het formuleren van een alternatief rekening met hun opmerkinge. Wij danken hen voor hun waardevolle inbreng.

0. Inleiding

De verschillende organisaties verenigd in Modal Shift wensen vooreerst uitdrukking te geven aan hun genoegen over de beslissing van de Vlaamse regering om de congestieproblemen op de grote ring rond Brussel (verder: de R0) aan te pakken. De problemen doen zich al lang voor en een daadkrachtig optreden kon niet langer op zich wachten.

Met de concrete plannen die de initiatiefnemer in de Kennisgevingsnota PLAN-MER: Omvorming de R0, vak A3/E40 – A1/319 (Projectnr. 24/000073) voorstelt als oplossing kunnen wij echter geen vrede nemen. Dat zullen we aan de hand van onderliggend bezwaarschrift duidelijk maken.

Deel 1 van onderliggend bezwaarschrift verwoordt fundamentele bezwaren (hoofdstuk 1) en specifieke bezwaren (hoofdstuk 2) van Modal Shift op de voorliggende plannen. De fundamentele bezwaren hebben betrekking op (i) de beleidskeuzen die aan de basis liggen van de betreffende nota en (ii) het gebrek aan onderzoek van alternatieven in de nota. Het tweede deel biedt een mogelijk scenario voor een alternatieve studie.

I Bezwaren

Hoofdstuk 1. Fundamentele bezwaren

1.1. Ontwikkelingsscenario's

1.1.0. Inleiding

Via de betreffende kennisgevingsnota “PLAN-MER:Omvorming de R0, vak A3/E40 – A1/319 Projectnr. 24/000073” geeft de Vlaamse Overheid te kennen de mobiliteit in de noordelijke zone van de grote ring rond Brussel grondig te willen wijzigen. Uit de nota vallen twee redenen voor deze intentie af te leiden:

- (1) de huidige situatie waarin dagelijks kilometerslange files het verkeer vertragen en daardoor de toegankelijkheid van de Vlaamse rand rond Brussel en het Brussel Hoofdstelike Gewest ondermijnen.
- (2) de toekomstige ontwikkelingsplannen voor de luchthaven Zaventem en de industrieterreinen in Zaventem, Vilvoorde en Machelen zoals voorzien in het START-plan en in de afbakening van het Vlaams Stedelijk gebied rond Brussel.

1.1.1. De huidige situatie

Uiteenlopende studies tonen aan dat de kilometerslange files die zich dagelijks op de grote ring rond Brussel afspelen torenhoge externe kosten genereren. Die kosten zijn zowel van economische (nutteloos verbruik van kapitaal zoals brandstoffen, kosten gezondheidszorg door gezondheidsimpact, tijd, menselijke energie, ...), ecologische (fijne stofdeeltjes PM10 en PM2.5, broeikasgassen zoals CO₂, NO_x, SO₂, CH₄, geluidshinder, geurhinder, ...) als sociale aard

(ondermijning van het leefmilieu van mensen die er voor gekozen hebben dichter bij de stad of in de stad te wonen) zijn.

Het Vlaamse Ministerie van Mobiliteit en dat van Leefmilieu en Openbare Werken geven door deze nota te kennen dat zij bereid zijn een groot kapitaal vrij maakten om paal en perk te stellen aan deze situatie. Dat juicht Modal Shift uiteraard volmondig toe.

De concrete plannen die de kennisgevingsnota voorstellen zijn echter van een andere aard. Modal Shift kan er geen vrede mee nemen. De plannen lijken in het algemeen, en in de huidige context in het bijzonder, noch economisch, noch ecologisch noch sociaal een verstandige keuze.

De integrale uitvoering van de plannen vereist een investering van minstens één miljard euro. Dat is een aanzienlijke investering die niet naar een duurzame mobiliteitsomschakeling kan gaan, terwijl die uiterst urgent is. De investering werpt bovendien slechts gedurende een beperkte tijd resultaten op. Na maximum 3 jaar is 40 pct. van de capaciteit volgens optimistische schattingen terug ingenomen en na 8 jaar is de volledige capaciteit terug volledig opgebruikt.

Ecologisch gezien biedt de investering geen enkele meerwaarde. In tegendeel: de productie van fijne stofdeeltjes en broeikasgassen kunnen er enkel door toenemen. Ook de modal shift naar het spoor zal erdoor uitgesteld worden. Indirect zullen hierdoor de externaliteiten (bijv. kosten voor gezondheidszorg) toenemen waardoor de economische impact verder in negatieve zin toeneemt. Sociaal is het voorstel dus ook allesbehalve.

1.1.2. Toekomstplannen

In de nota is sprake van een uitbreiding van de capaciteit van de luchthaven van Zaventem van 14.800.000 in 2004 naar 29.977.000 in 2020 (p.80). Daarnaast is er ook sprake van het invullen van nieuwe bedrijvzones in Zaventem, Vilvoorde en Machelen met economische activiteiten. Het spreekt voor zich dat deze plannen een verhoogde mobiliteitsvraag met zich zullen meebrengen.

Modal Shift stelt zich ernstige vragen bij:

- de haalbaarheid en het voordeel van de verdubbeling van de luchthavencapaciteit
- de manier waarop de overheid voorstelt de mobiliteitsvraag van de toekomstige bedrijvigheid te beantwoorden

De verdubbeling van de luchthavencapaciteit

Naast de zware milieu-impact van vliegverkeer, is de luchtvaartsector ook geen economische sector met sterke ontwikkelingsperspectieven op lange termijn. Als die er al zal zijn, blijft de invloed op de werkgelegenheid zeer beperkt. De vraag is dan ook of het inderdaad verstandig is om toename van de luchtvaartactiviteit aan te moedigen door de toegankelijkheid van de luchthaven op te drijven.

Goederentransport via de lucht zit in een behoorlijke recessie en de vraag naar personentransport via lucht kent een steeds lager groeniveau. De oorzaken van deze evolutie zijn vooral de groeiende grondstofprijzen en de toenemende taksen. Door steeds meer alarmerende berichten over ons milieu en door het huidige te grote verschil tussen taksen op benzine en diesel enerzijds en kerosine anderzijds, zullen deze taksen in de toekomst nog verder stijgen. Aangezien de brandstofprijzen in belangrijke mate afhangen van de beschikbaarheid van oliebronnen - die steeds schaarser worden en duurder om te ontginnen - en aangezien de groeiende taksen evenredig verlopen met het groeiende besef dat we met fiscale maatregelen onze klimaatdoelstellingen zullen moeten waarmaken, is er

weinig reden tot hoop op verbetering voor de sector.

Het scenario voor de uitgebreide luchthavencapaciteit is tevens strijdig met de nodige modal shift in de transportsector.

De mobiliteitsvraag beantwoorden

De nota gaat niet enkel uit van toegenomen bedrijvigheid in de luchthaven van Zaventem maar ook in bedrijfsterreinen in Vilvoorde en Machelen. Modal Shift pleit ervoor om bij het aantrekken van bedrijven voorkeur te geven aan bedrijven die zich inschrijven in een ecologische economie.

Nieuwe economische bedrijvigheid genereert steeds een nieuwe mobiliteitsvraag. Die kan op verschillende manieren worden beantwoord. Modal Shift pleit voor een maximalisering van toegankelijkheid, een minimalisering van het aantal verplaatsingen en een hiërarchisering van het soort verplaatsing waarbij in ondergeschikte orde meer voordeel wordt gegeven aan zacht transport (stappen en fietsen), openbaar vervoer, gedeeld privaat vervoer en de combinatie van deze modi. Deel 2 van dit bezwaarschrift bespreekt de precieze uitvoering van deze aanpak.

De nota blijkt uit te gaan van een onlosmakelijk verband tussen toename van economische bedrijvigheid en toename van het aantal verplaatsingen. Dit verband wordt in stand gehouden door het verzekeren van de toegankelijkheid van de betreffende terreinen door een prioritaire investering in personenwageninfrastructuur.

Modal Shift tekent bezwaar aan tegen dit antwoord op de toegenomen mobiliteitsvraag en pleit voor een relatieve ontkoppeling van mobiliteitsvraag en het aantal verplaatsingen (met de wagen).

1.2. Afwezigheid van alternatievenonderzoek

De nota stelt vast dat de huidige verkeerssituatie in de noordelijke zone van de grote ring rond Brussel onhoudbaar is en verwacht tevens een toename van deze problemen ten gevolge van de verwachte toename van de economische bedrijvigheid in deze regio.

Het zou logisch zijn bij een volgende stap zich de vraag te stellen welke mogelijke oplossingen er bestaan voor deze probleemstelling. De nota slaat deze stap over, draagt één oplossing naar voor, nl. de uitbreiding van de R0 met daaraan gekoppeld de fysieke scheiding van het doorgaand en lokaal verkeer. De afweging van alternatieven dient zich bij de vorige vraag ("welke mogelijk oplossingen bestaan er?") af te spelen. De vraag die de nota zich stelt is "welke mogelijke uitbreidingen bestaan er?". De nota stelt m.a.w. voor in het MER varianten van één enkele oplossing te bestuderen en sluit hierdoor elk onderzoek van alternatieven uit. Modal Shift wijst er op dat alternatievenonderzoek wettelijk verplicht is en concludeert dat de betreffende nota bijgevolg **onwettelijk** is.

De nota rechtvaardigt het gebrek aan alternatievenonderzoek door te wijzen op de geschiedenis van voorafgaand onderzoek. Deze geschiedenis kan op geen enkele manier een vervanging zijn voor het onderzoek van gelijkwaardige alternatieven.

De nota draagt de autonome ontwikkeling van de betreffende regio voor als alternatief. Dit nul-scenario kan gebruikt worden om de verschillende alternatieven te vergelijken met een zelfde ijkingspunt maar is zelf geen alternatief.

Modal Shift stelt zelf een alternatief voor dat geformuleerd wordt in het tweede deel van dit bezwaarschrift en vraagt een grondig onderzoek ervan.

Hoofdstuk 2. Specifieke bezwaren

2.1. Bezwaren bij “Inleiding”

2.1.1. Misleidende informatie

In de beknopte beschrijving van het plan (p.13) lezen we:

“Verkeerstechnisch worden de omvormingswerken tussen de A3/E40 en de A1/E19 aangeduid met het verkeersconcept “3+2” of 3 rijstroken voor doorstromend verkeer (binnen) en 2 rijstroken voor bestemmingsverkeer (buiten).”

Deze formulering komt geregeld terug in de tekst en is bijzonder misleidend. Het resultaat van deze formulering is immers een uitbreiding van de Brusselse ring naar 10 rijstroken. Een grondige lezing van de nota toont echter een ander resultaat. Om de beoogde verkeersafwikkelingsniveaus (Cen D) te bereiken is volgens de nota een uitbreiding nodig naar 17 rijstroken op het grootste deel van het vak tussen de A3/E40 en de A1/E19 (verder genaamd “vak 3”).

Dat blijkt uit de afbeeldingen en bijhorende tekstvakken op de pagina's 24, 25, 26 en 43 van de nota.

De enige tekstuele verklaring voor deze afwijking is een vage beschrijving onder titel 3.2.3.2 (Aanleg nieuwe wegsegmenten). Daar lezen we:

“Het profiel van de R0 bestaat in eerste instantie uit een 2x3 van elkaar gescheiden door een middenberm. Om een duurzaam ontwerp na te streven is het aangewezen om bij toename van de verkeersbelasting op de R0 het profiel te kunnen laten evolueren naar een 2x4. Het profiel van de parallelstructuur bestaat uit een 1x2 parallel aan beide zijden van de R0. Ter hoogte van in- en uitvoeringen kan het noodzakelijk zijn om in functie van de wegvakbelasting het aantal rijstroken te verhogen.” (p.34)

Over het eerste puntje zegt de tekst twee alinea's verder dat “[in een tweede instantie [...] de ruim gedimensioneerde pechstrook van de R0 worden omgevormd tot aanvullende (vierde) rijstrook of spitsstrook van 3m75.” (p.34)

Op pag. 35 heet de uitbreiding naar 4 baanvakken op het centrale deel van de R0 “2e fase”.

Bij uitvoer van de plannen zoals die in de nota beschreven staan, staat het buiten kijf dat er inderdaad een “toename van de verkeersbelasting op de R0” - de nota voorspelt die toename immers zelf - zal plaatsvinden en er dus de facto 4 baanvakken op het centrale deel van de R0 zullen komen.

Een bijkomend element dat wijst op een de facto aanleg van 4 i.p.v. 3 baanvakken op het centrale deel van de R0 komt tot uiting bij de uiteenzetting over het “Globaal concept” (Titel 3.1. p. 29). Op het vak tussen de A12 en de E1/A19 komen er volgens de nota 5 rijvakken op het centrale deel van de R0. In dit vak worden geen parallelwegen gepland.

Over de parallelstructuur zegt de tekst verder niets en moet de lezer het stellen met zeer onduidelijke figuren en bijhorende tekstvakjes op de pagina's 24, 25, 26 en 43 van de nota. Daaruit

blijkt dan dat de uitbreiding gaat om 17 baanvakken op de meeste plaatsing van vak 3. De werkelijke omvang van de werken blijft hierdoor buiten beeld. De betrokken partijen krijgen dus gebrekkige informatie. De opdrachtgever van de kennisgeving ontwijkt met andere woorden zijn informatieplicht, m.a.w. de **nota beantwoordt niet aan de vormvereisten**.

Omwille van deze redenen oordeelt Modal Shift dat de nota opnieuw opgesteld dient te worden zodat alle belanghebbenden over duidelijke en juiste informatie kunnen beschikken.

2.1.2. Gebrekkige analyse

Enerzijds oordelen de schrijvers van de nota dat de

“MER-plicht bepaald dient te worden voor het geheel van de ingrepen die voor de R0 zijn gepland (er zijn immers omvormingswerken voor het traject tussen A3/E40 Sint-Steven-Woluwe en A10/E40 Groot-Bijgaarden gepland)” (p. 2)

anderzijds lezen we enkele alinea's verder:

“Het plan-MER omvat de omvorming ? van de omvorming ? van de R0 voor slechts één vak, namelijk het vak A3/E40 – A1/E19. Omvormingswerkzaamheden van de R0 voor andere vakken behoren niet tot de scope van dit plan-MER.” (p.2)

De tekst motiveert nergens waarom het plan-MER slechts één deel van de plannen bestudeert in deze nota.

Modal Shift tekent daar bezwaar tegen in omdat de uitvoering van de werken op één vak de uitvoering van de werken op de andere vakken noodzakelijk zal maken. De goedkeuring van een MER voor één vak impliceert dus de stilzwijgende goedkeuring voor de andere vakken. Een verbreding van één vak en een uitblijven van verbreding van de andere vakken zal immers files genereren door het zgn. flessenhals-effect.

Het verband tussen de verschillende vakken gaat zelfs verder. De uitvoering van één vak zal bepalend zijn voor de omvang van de werken in een ander vak. Als bijv. vak 3 van de R0 drie rijstroken telt op het centrale deel en het vak tussen A12 en A1/E19 (verder “vak 2”) 4 rijstroken telt dan genereert dit verschil in baanvakken door het flessenhals-effect vertragingen die vaak leiden tot filevorming. Het doel van dit plan is files te vermijden. De conclusie is duidelijk: de vorm van elk vak hangt nauw samen met dat van een ander. Het gevolg van de opsplitsing is dat de keuzevrijheid bij het beheersen van de impact van latere werken aan andere vakken sterk wordt gereduceerd. Een vak bepaalt wat er verkeerskundig mogelijk is in een ander vak. De vorm van één vak bepaalt hierdoor ook wat het minimale milieueffect van een ander vak is.

Uit het bovenstaande blijkt dat de vorm van één vak indirect bepalend is voor de milieu-impact van de andere vakken. Het is daarom niet minder dan logisch dat het project in haar totaliteit (van A10/E40 tot A3/E40) aan Milieueffectenrapportage wordt onderworpen. Modal Shift vraagt om deze reden de stopzetting van de lopende procedure om een nieuwe procedure op te starten waarin de impact van de totale werken wordt bestudeerd.

2.2. Bezwaren bij “Voorafgaand alternatievenonderzoek en verantwoording”

korte termijn visie

Op p. 8 van de nota lezen we: “START moet op korte termijn soelaas bieden voor enkele prangende problemen, met name de slechte bereikbaarheid van de zone rond de luchthaven en het tekort aan bedrijventerreinen.”

Het is duidelijk dat de voorgestelde uitbreiding van de R0 een effect op korte termijn zal hebben, maar het is zeer twijfelachtig of deze ingreep eveneens een effect zal hebben op lange termijn. Zoals de nota zelf aangeeft zullen de activiteiten op de nieuwe bedrijventerreinen heel wat verkeer met zich meebrengen. Daarnaast zal het aanzuigeffect volgens heel wat experts (quotes uit de kranten) snel voor meer verkeer over de weg zorgen wat na verloop van tijd ten koste van de bereikbaarheid zal gaan. Wij pleiten voor een duurzame investering die zekerheid biedt over een doorgetrokken effectiviteit, m.a.w. een investering die binnen 10 jaar nog steeds vruchten afwerpt.

2.3. Bezwaren bij “Beschrijving van het plan”

Het doel van de plannen is de verbetering van het verkeersafwikkelingsniveau op de R0. Een uitbreiding zoals het zgn. “globaal concept” voorstelt is ontoereikend. Het spreekt voor zich dat in een uitbreidingsscenario niet van 3+2 wordt gesproken als de simulaties aangeven dat dit niet de gewenste resultaten oplevert. De nota geeft niet duidelijk aan wat bestudeerd zal worden: het globaal concept of de uitbreiding die volgens de simulaties nodig is om de afwikkelingsniveaus te bereiken.

Op pagina 34 wordt gesproken over “inname van gronden niet behorend tot het openbaar domein”. Dit heeft vermoedelijk betrekking op onteigeningen. De tekst is niet duidelijk waardoor de lezer de ware toedracht van de betekenis niet kan inschatten. Dat geldt ook voor de “mogelijk[e]” onteigeningen op pagina 49. Zoals eerder aangeduid voldoet de tekst hierdoor niet aan de informatieverplichting. Modal Shift wenst daarom een nieuwe nota met heldere gegevens.

Op pagina 33 wordt onder de titel “Een samenhangend en continue fietswerk” net als op pagina 35 onder de titel “Wijziging dwarsende wegen” verwezen naar mogelijk fietsinfrastructuur (zie ook p; 49). De verwijzingen zijn echter zeer vaag. Modal Shift wenst dat alle plannen op een zelfde niveau van precisie worden gebracht.

2.4. Bezwaren bij “Juridisch en beleidsmatig kader”

Dit onderdeel van de nota noemt de terreinen waarop in de toekomst nieuwe economische activiteiten gepland zijn. De lijst is echter zeer onvolledig, waardoor de toekomstige mobiliteit vermoedelijk niet realistisch wordt ingeschat. Modal Shift pleit er voor om ook rekening te houden met de kennis omtrent de mogelijke nieuwe bestemmingen van terreinen in de regio zoals die vervat ligt in het regeringsbesluit van 11 mei 2007 en de finale tekst van de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel.

2.6. Bezwaren bij “Beknopte bespreking van de referentiesituatie en/of methodologie”

De analyse van de impact van de werken op de luchtkwaliteit vertoont meerdere gebreken. Modal Shift pleit er voor om de emissies (broeikasgassen en fijn stof) van de uitvoering van de werken ook te analyseren.

De gegevens die gebruikt worden voor de studie van de luchtkwaliteit zijn enkel afkomstig uit Vlaanderen (VMM). De voorgestelde plannen zullen ook de luchtkwaliteit in Brussel beïnvloeden. Het is daarom niet minder dan logisch dat ook gebruik gemaakt wordt van metingen in Brussel (BIM).

De nota stelt voor om enkel PM10 in beschouwing te nemen. Dat is echter ontoereikend. België moet ook de bindende normen voor PM2.5 respecteren. Het spreekt voor zich dat die ook opgemeten worden. Zowel in Vlaanderen als in Brussel.

Het bereik van de regio waarin de luchtkwaliteit wordt berekend is maximum 250 m van de as van de weg. Die afstand is rekening houdend met de omvang van de plannen ontoereikend. De impact van snelwegen is immer aantoonbaar tot 1km vanaf de as van de weg. Modal Shift pleit er daarom ook voor deze cijfers te herzien en aan te passen tot 1000m.

2.7. Bezwaren bij “Methodiek voor de effectenanalyse”

Zoals aangegeven in 2.4 van dit bezwaarschrift ontbreken tal van ruimtelijke ontwikkelingsplannen in de effectenanalyse. Modal Shift pleit er voor om alle bekende plannen door te rekenen in de analyse en alle projecten waarover twijfel bestaan in verschillende scenario's te simuleren zodat de effecten maximaal gekend kunnen zijn.

De nota blijkt uit te gaan van een “verbetering [van de] luchtkwaliteit ten gevolge van vlottere doorstroom.” Dat kan geen uitgangspunt zijn van een objectieve studie. Zelfs als kan een vlottere doorstroom lokaal en kortstondig de luchtkwaliteit verbeteren t.o.v. van een even lokaal en kortstondig referentiemoment, de betere doorstroom en de daardoor gegenereerde verplaatsingen leveren een hogere netto-emissie op. Modal Shift pleit voor een objectieve wetenschappelijke aanpak waarbij resultaten (ook) op macro niveau worden bekeken.

Op pagina 86 lezen we “Van ecologische verbindingen dwars (over of) onder de R0 wordt verondersteld dat deze niet wijzigen.”

Deze veronderstelling wordt niet gemotiveerd. Het is nochtans best mogelijk dat zij onjuist is. Studies toonden aan dat de R0 door haar isolerende functie een negatieve impact heeft op de biodiversiteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een verbreding zal deze isolerende functie vermoedelijk vergroten. Modal Shift pleit er daarom voor dat deze mogelijk impact grondig onderzocht wordt.

2.9. Bezwaren bij “Grensoverschrijdende effecten”

De nota geeft niet aan welke grensoverschrijdende effecten al dan niet zullen worden bestudeerd. Modal Shift pleit er voor om ook dit deel van de nota te herschrijven en daarbij overleg te plegen met de bevoegde instanties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

II Aanbevelingen

Het START-plan en de afbakening van het “Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel” laten geen twijfel bestaan over de plannen die Vlaanderen heeft met het gebied grenzend aan de R0. De genoemde plannen zullen verplaatsingen met zich meebrengen die de mobiliteitsinfrastructuur in de regio - de R0 is daar een deel van - zonder beheersmaatregelen niet zal kunnen absorberen. Omgekeerd is een verhoogde toegankelijkheid ook een *conditio sine qua non* om de plannen te kunnen laten plaatsvinden. Die logica deelt Modal Shift.

1. Reorganisatie van het gebruik

Een duurzame oplossing schuilt echter in de eerste plaats in een reorganisatie van het gebruik van de bestaande mobiliteitsinfrastructuur in de regio van de R0.

De genoemde reorganisatie kan door een combinatie van twee principes:

1. De bestemming van de R0 herdefiniëren
2. Een modal Shift voor personenvervoer organiseren in de regio
3. Een modal Shift voor goederentransport organiseren in de regio

De bestemming van de R0 herdefiniëren

De R0 absorbeert vandaag grosso modo drie verkeersstromen: transitverkeer, pendelverkeer naar Brussel en verkeer naar de Vlaamse rand rond Brussel. Lokaal verkeer in Brussel gebruikt soms ook de R0 om het drukke Brusselse verkeer te vermijden. Op dezelfde manier worden Brusselse wegen gebruikt om de R0 te vermijden. Die drie functies zorgen voor heel wat weefbewegingen. Die leiden gecombineerd met hoge dichtheid en ongecontroleerde snelheid tot files. Weefbewegingen vormen op zich geen probleem, maar wel wanneer ze gecombineerd worden met te hoge dichtheid en ongecontroleerde snelheid.

De drie fenomenen (weefbewegingen, dichtheid en snelheid) moeten samen aangepakt worden. Weefbewegingen kunnen het best vermeden worden door de R0 te reserveren voor transitverkeer.

Men kan de R0 best reserveren voor transitverkeer door het lokale gebruik ervan te ontmoedigen. De beleidsmaatregel die hier voor kan zorgen is slimme kilometerheffing. Verkeer die de R0 voor als lokale weg gebruikt kan daarvoor belast worden. Slimme kilometerheffing komt er voor vrachtwagens in 2012 en voor personenwagens in 2015. Indien die termijn onrealistisch lijkt, moet voor een tijdelijke en snel in te voeren maatregel worden gekozen die een zelfde effect kan sorteren en die bovendien een korte *return on investment* heeft. Zonder korte terugverdientijd loont het niet de moeite te investeren met slimme kilometerheffing in het vooruitzicht. Tolheffing is zo'n maatregel. De voorwaarde is echter wel dat het toepassingsgebied groot genoeg is. Als de tolheffing beperkt blijft tot de R0 wordt ernaast sluipverkeer gegenereerd. Dat is niet de bedoeling. De enige efficiënte zonering van tolheffing is die waarin het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de R0 en de randgemeenten deel uitmaken van het toepassingsgebied.

Naast deze maatregelen of gecombineerd ermee is dynamische verkeersdosering een beleidsmaatregel die er voor zou kunnen zorgen dat de R0 gereserveerd blijft voor transitverkeer.

Zodra er te veel lokaal verkeer op de R0 komt, kan zo'n systeem de toegangen afsluiten voor dit verkeer zodat het transit verkeer een gegarandeerde doorstroming krijgt. Een bypass kan daarbij ontwikkeld worden voor *high occupance vehicles (HOV)*.

Tegenover deze push-maatregel moet ook een pull-maatregel staan, die mensen er toe aanzet de R0 niet voor lokale verplaatsingen te gebruiken. Dat kan door het aantrekkelijk maken van alternatieve transportmodi die de lokale bestemmingen ontsluiten. Dat gebeurt in het tweede principe (modal shift voor personenvervoer).

Stadstol en slimme kilometerheffing zijn maatregelen die de weefbewegingen en de densiteit kunnen bijsturen, maar een beter management van de verkeersstromen op de R0 blijft noodzakelijk. Zoals aangegeven dient ook de snelheid beheerst te worden. De maximum snelheid mag niet hoger dan 100 km/u liggen. Bij deze snelheid en lager zijn de effecten van verkeersbewegingen veel gemakkelijker te incasseren dan bij hogere snelheden. Het snelheidsbeheer op de R0 dient daarenboven ook dynamisch, i.e. in functie van wat er werkelijk op de R0 gebeurt, en progressief, i.e. met stappen.

Zowel dynamische verkeersdosering als dynamisch snelheidsbeheer vereist de aanwezigheid van een permanent verkeerscentrum voor de R0. Dat centrum monitort continue wat er op de R0 gebeurt, maakt voorspellingen en stuurt in functie daarvan het verkeer bij. Dit centrum kan gebruik maken van zgn. SISAL technologie (Sustainable ITS on Short and Long Run) voor de dosering en van dynamische route informatiepanelen (DRIPs) voor het dynamisch weergeven van de nodige informatie zoals bijv. een aangepaste snelheid of bijv. afritadvies.

Modal Shift voor personenvervoer

Deze maatregelen zijn enkel verdedigbaar als daarnaast ook pull maatregelen worden genomen die een modal shift mogelijk maken. Drie transportmodi staan daarbij centraal: fietsen, (voorstad)trein, openbaar vervoer (metro, tram en bus) en wagens. Elk van hen dienen een betere infrastructuur te krijgen.

Voor de fiets dient een intergewestelijk fietsnetwerk vorm te krijgen. Dat moet ook in Brussel ononderbroken doorlopen zodat een continue verbinding met de fiets gegarandeerd wordt. Deze lijnen dienen zowel radiaal als circulair (of tangentiëel) georganiseerd te zijn.

Het plan voor het gewestelijk express net (GEN) (trein) blijft onaf zolang er naast de voorgestelde radiale lijnen ook geen circulaire (of tangentiële) lijnen komen. Met radiale lijnen bedoelen we lijnen die Brussel verbinden met de voorstad. Met circulaire lijnen bedoelen we lijnen die de gemeenten van de voorstad met elkaar verbinden. Ook aangekondigde toename van de capaciteit van het centraal station in Brussel zal een modal shift dichterbij brengen. Dat station vormt immers vandaag de grote flessenhals van de Belgisch spoorwegen.

Een verdere optimale ontsluiting komt er door het doortrekken van het Brussels openbaar vervoersnetwerk over de grenzen van het BHG. De netwerken van beide gewesten dienen daarbij zowel wat prijs en dienstregeling betreft op elkaar worden afgesteld.

Een modal shift betekent ook dat de wagen op een andere manier wordt gebruikt, nl. op een minder individuele manier. Een hogere bezettingsgraad per wagen betekent minder verplaatsingen en dus een lagere densiteit en een hogere verkeersafwikkeling. Het betekent echter ook meer ruimte voor nieuwe verplaatsingen. Om dat genererend effect te vermijden dient het gebruik van de autoweg gemanaged te worden. Dat kan door de hierboven aangegeven maatregelen (slimme kilometerheffing, tolheffing, verkeersdosering met *high occupancy vehicle lanes*). Als lokale

verplaatsingen ontmoedigd worden op de R0, moeten wagens een alternatief krijgen. Dat kan door overstapparkings aan de grote verkeersknooppunten (E40, A12, E19, E40). Het prijzenbeleid kan daar een onderscheid maken tussen milieuvriendelijk gebruik van de wagen (carpoolers en (semi) elektrische wagens bijv.) en niet milieuvriendelijk gebruik van de wagen. De parkings kunnen ruimte bieden aan een project voor elektrische wagens die ter plaatse kunnen opladen aan lokale energieopwekkers (zonne – en/of wind energie).

De prijzen moeten zo georganiseerd zijn dat het aantrekkelijker is om de parking te gebruiken en niet de *HOV lanes*. Het moet anderzijds wel voordeliger zijn om HOV lanes te gebruiken en niet de gewone rijstroken als individuele automobilist. Tegelijk moet het voordeliger zijn om het openbaar vervoer te nemen in plaats van de (gedeelde) wagen.

Modal shift betekent ook intermodaliteit. Die wordt bereikt door de genoemde transportnetwerken met elkaar te laten kruisen. Dat kan best ter hoogte van de overstapparkings. Daar ontmoeten (duurzame) wagens, sporen en fietspaden elkaar.

Modal Shift voor goederentransport

Om in de transportsector tot de noodzakelijke modal shift te komen moeten op vlak van infrastructuur gelijkaardige maatregelen worden genomen als bij het personenvervoer. Hier moeten sporen en waterwegen aantrekkelijker gemaakt worden dan weginfrastructuur.

De plannen die in de kennisgevingsnota vervat liggen, beogen verschillende bedrijventerreinen ten noorden van Brussel bereikbaar te maken voor Transport, Logistiek en Distributie gerelateerde bedrijven door een uitbreiding van de R0. De nabijheid van de luchthaven van Zaventem is daarbij de drijfveer. Het stimuleren van transport over de weg en via de lucht is vandaag totaal onwenselijk. Beide transportkanalen zijn immers de meest vervuilende. Wettelijk gezien is het bovendien ook uiterst twijfelachtig, want de fijne stofemissies die de door deze plannen gegenereerde verkeersstromen zal meebrengen zal ons beletten om onder de door Europa voorgeschreven grenzen te blijven. Voor CO2 geldt een zelfde kritiek.

Transport via spoorwegen en waterwegen biedt hier een interessante uitweg. Brussel en omgeving is een knooppunt van sporen. De beschikbaarheid voor transport kan verhoogd worden en er kan een gestreefd worden naar een betere koppeling aan het Zeekanaal Brussel-Schelde. Recente studies toonden aan dat het gebruik van dit kanaal in de haven van Brussel aanleiding kan geven tot het vermijden van meer dan 680.000 vrachtwagens. Daardoor worden niet enkel heel wat kosten vermeden maar ook de uitstoot van tussen de 30.000 en 50.000 ton CO2. Deze cijfers hebben enkel betrekking op de Haven van Brussel. De mogelijkheden voor de regio rond Cargovil strekt vermoedelijk nog veel verder.

Uitbreiding en optimalisering van deze kanalen kan enkel aanleiding geven tot een Modal Shift als transport via de weg tegelijk beheerst wordt door de hierboven aangegeven beheersmaatregelen zoals slimme kilometerheffing en/of tolheffing.

2. Ruimtelijke Ordening

Modal Shift pleit er ook voor om in alle plannen rakende aan de ruimtelijke ordening van en rond de noordelijke zone van de R0 te streven naar een beleid dat de ruimtelijke wijzigingen in overeenstemming brengt met de hierboven geschetste maatregelen. Als ruimtelijke plannen zoals nieuwe bedrijfsterreinen, grote detailhandelszaken, etc. meer mobiliteit genereren dan wat de hierboven geschetste maatregelen kunnen absorberen, dan moeten de plannen herschaald worden tot zij binnen de draagkracht van het systeem passen. Deze koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening is essentieel voor beide domeinen.

Eenzelfde aanpak dient ook nagestreefd te worden voor bijv. fijn stof en broeikasgassen. Ruimtelijke orderingsplannen die aanleiding geven tot fijn stofproductie die de grenswaarden overschrijden dienen te worden aangepast tot zij beneden die grenswaarden liggen. Het is daarbij essentieel om de plannen in te bedden in de bredere context van de regio.

Omgekeerd verdient het ook aanbeveling om op plaatsen waar zacht, openbaar en collectief transport voorhanden is, deze te koppelen aan plannen die raken aan de ruimtelijke ordening, zoals bijv. kantoren in de buurt van GEN stations.

3. Variabilisering van enkele gegevens

Modal Shift stelt ten slotte vast dat de nota enkele elementen als gegeven beschouwt, terwijl zij eigenlijk ook als variabele kunnen gelden. We stellen voor de volgende elementen in een alternatieve studie te variabiliseren:

- toename van het wagenpark

De overheid heeft door haar beleid inzake bedrijfswagens een directe impact op de evolutie van het wagenpark zowel wat de omvang als de samenstelling betreft. Alleen dit gegeven laat toe het gegeven van het wagenpark te variabiliseren. Dat kan door te simuleren dat de overheid mobiliteitscheques ontwikkelt die alternatieven voor bedrijfswagens even aantrekkelijk maken voor werknemer en werkgever als de bedrijfswagen. Ook de impact van de stijgende energieprijzen kunnen gesimuleerd worden.

- toename van de economische bedrijvigheid in de betreffende regio

Enkele bedrijfsterreinen zoals Bessenveld, Lozenberg III en het reconversiegebied van Vilvoorde-Machelen kunnen, zoals de nota aangeeft, veel transport genereren. Dat is echter geen gegeven, maar een variabele die afhangt van de invulling van deze terreinen. Als blijkt dat de voorgestelde invulling van deze terreinen aanleiding geeft tot juridisch aanvechtbare overschrijdingen van fijn stof en/of andere emissies door industriële en/of gegenereerd verkeer, dan bestaat de mogelijkheid dat de invulling er anders uit zal zien. Dergelijk scenario kan voor de verschillende terreinen gesimuleerd worden.

Contactgegevens Modal Shift

Maarten Roels
info@modalshift.be
02/265.07.14