

9 Vragen en evenveel antwoorden over de verbreding van de Brusselse Ring

DE **VERBREDING**
VAN DE **RING** ? DAT IS :



1. We staan elke dag vast op de Ring. Waarom is Groen tegen een oplossing voor het fileleed?

De files op de Ring zijn een groot probleem. Net daarom vindt Groen dat er snel een echte oplossing moet komen. Maar een verbreding van de Ring komt er niet van vandaag op morgen en nog belangrijker: het lost fileprobleem niet op.

Files zijn een groot maatschappelijk probleem. Het zorgt voor ergernis, tijdverlies, luchtvervuiling en economische schade. Vanuit Groen zijn we meer dan wie ook voorstander van een oplossing voor files, en dus ook op de Ring rond Brussel. Maar die oplossing moet effectief en duurzaam zijn. Dit zijn de vier voornaamste redenen waarom een verbreding van de Ring geen goed idee is:

- 1) Een bredere Ring zorgt niet voor een betere doorstroming, zoals wordt beweerd. Het biedt in het beste geval tijdelijk en lokaal beterschap. Omdat extra wegen ook extra verkeer aantrekt, wordt het positieve effect van bijkomende wegcapaciteit snel tenietgedaan. Zeker als Uplace erbij komt, zal het verkeer snel opnieuw stilstaan. Kortom, het aantal auto's op de Ring zal binnen een paar jaar veel hoger liggen dan het aantal auto's vandaag.
- 2) Meer wegcapaciteit leidt tot meer verkeer, en daardoor ook meer luchtvervuiling. Terwijl Vlaanderen de Europese gezondheidsnormen voor luchtkwaliteit niet kan halen, wil de Vlaamse regering de zaak dus nog verergeren. Fijn stof is vandaag de grootste ziekmaker in onze omgeving. Gemiddeld verliest elke Vlaming een gezond levensjaar door vervuiling, met fijn stof als de grootste boosdoener. Een bredere Ring is een slechte zaak voor de gezondheid en levenskwaliteit van de mensen in Brussel en de Vlaamse Rand.
- 3) Dit project kost handenvol geld, geschat tussen 350 miljoen euro en 1 miljard euro. Terwijl het budgettair krappe tijden zijn. Dat betekent dat er geen geld meer zal zijn voor de echte oplossingen, zoals openbaar vervoer en goede fietsverbindingen (zie verder over de alternatieven die Groen voorstelt).
- 4) Een uitbreiding van de Ring rond Brussel is ook een project van lange adem. Maar het probleem van files stelt zich vandaag. De oplossing moet dan ook vandaag worden gevonden. En belangrijker: het kan. De Vlaamse regering kan snel eenvoudige maatregelen treffen die de doorstroming en de veiligheid op de Ring kunnen verbeteren, zoals een goed georganiseerd verkeersmanagement (zie verder over de alternatieven die Groen voorstelt). Zo kunnen, zonder extra rijvakken aan te leggen, rijstroken voorbehouden worden voor doorgaand verkeer. Terwijl het lokale verkeer over één rijstrook wordt gestuurd. Hierdoor worden opstoppingen vermeden en daalt het risico op ongevallen.

2. Meer rijvakken op een autosnelweg zorgen toch voor minder files?

Meer wegen trekken meer verkeer aan. Verkeersdeskundigen zijn het daarover eens. Als de Ring wordt verbreed, staan we binnenkort opnieuw stil. Maar dan in een bredere file.

Het plan voor de Ring dat vandaag voorligt bevat een scheiding van verkeer in combinatie met meer wegcapaciteit. Zo wordt het doorgaande verkeer (auto's die op de Ring blijven rijden) gescheiden van het lokale verkeer (de auto's die de op- en afritten willen nemen). Bovendien wordt op het gedeelte van de Ring tussen E40 (richting Leuven) en E19 (richting Antwerpen) een extra rijstrook aangelegd op de binnenring. Op het gedeelte tussen E19 (richting Antwerpen) en de A12 worden de drie bestaande rijstroken aan beide kanten van de Ring verbreed met een extra rijstrook.

Zowat alle verkeersdeskundigen stellen dat meer wegen, meer verkeer aantrekken. Men noemt dit het aanzuigeffect. Een goed voorbeeld hiervoor is de Ring rond Londen die al in de jaren '90 werd verbreed, ook om te zorgen voor een betere doorstroming. Na enkele jaren slibde de verbrede Londense ring opnieuw dicht. Meer ruimte op een autosnelweg is dus een erg tijdelijke oplossing, nadien staan de auto's opnieuw stil.

Zelfs de studies in opdracht van de Vlaamse regering tonen aan dat meer wegcapaciteit op de Ring rond Brussel niet voor minder files zorgt; andere maatregelen zoals een slimme kilometerheffing, meer openbaar vervoer en fietswegen, zorgen daar wel voor (zie verder). Maar de Vlaamse regering onderzoekt telkens een pakket van maatregelen, waardoor de afzonderlijke impact van een bredere Ring, moeilijk in te schatten is. Groen heeft daarom het gerenommeerde studie bureau *Transport & Mobility Leuven* opdracht gegeven om een bredere Ring afzonderlijk te onderzoeken (dus zonder bijvoorbeeld een uitbreiding van het openbaar vervoer), op basis van de gegevens die ook de Vlaamse regering gebruikt. Daaruit blijkt dat bij een bredere Ring de doorstroming zal verbeteren, maar slechts tijdelijk en lokaal. Tijdelijk, omwille van het aanzuigeffect. Lokaal, aangezien alleen de weggedelen die verbreed worden, kunnen zorgen voor een vlottere doorstroming. Op de toekomstige autosnelwegen (E40, E19, A12) rond de Ring verandert niets aan de wegcapaciteit. Door een bredere Ring zal de verkeersdruk op de snelwegen en op- en afritten, dus net toenemen. Gewestwegen die vaak door dorpscentra lopen, zullen hiervan de dupe worden en nog meer verkeer moeten slikken.

3. Stilstaande auto's in de file dat zijn pas grote vervuilers!

Dat klopt. File zorgt voor vervuiling, stress en tijdverlies. Daarom moeten we het fileprobleem écht aanpakken en niet gewoon zorgen dat er files bijkomen.

Stilstaan in de file zorgt inderdaad voor nodeloze vervuiling. Met Groen pleiten we dus voor een vlotte doorstroming. Alleen is meer asfalt aanleggen hier niet de oplossing voor, zoals eerder werd aangetoond. Het is dus belangrijk om ook sterke alternatieven voor de auto te hebben. Als meer mensen kiezen voor de fiets en het openbaar vervoer, krijgen we een betere doorstroming, maar zijn er ook minder auto's op de baan die dus minder luchtvervuiling en CO₂ uitstoten.

Luchtvervuiling en vooral fijn stof is een groot probleem in Vlaanderen en Brussel. Elk jaar worden de Europese normen voor fijn stof en andere luchtverontreiniging overschreden in ons land. De Vlaamse Regering tracht uitzonderingen te krijgen van Europa om de normen niet te moeten halen, gelukkig houdt de Europese Commissie voet bij stuk. En in plaats van fijn stof te bestrijden, zorgt de Vlaamse regering er dus dat nog meer wordt uitgestoten. Fijn stof is de oorzaak van één op de twintig hartaanvallen. Onderzoekers van de Universiteit Hasselt en de Vlaamse Instelling voor Technologisch onderzoek (VITO) hebben recent aangetoond dat stofdeeltjes de bloedvaten vernauwen, ook bij jonge mensen. Bovendien verhoogt fijn stof het risico op longkanker. En het zijn vooral de allerkleinste stofdeeltjes, namelijk roet, die de grootste schade berokkenen aan onze gezondheid. Die roet wordt net vooral door verkeer uitgestoten.

De studie die *Transport & Mobility Leuven* heeft uitgevoerd in opdracht van Groen, heeft de impact op milieu en gezondheid van een verbrede Ring berekend. Daaruit blijkt heel duidelijk dat een verbreding voor meer luchtvervuiling en meer CO₂ zal zorgen. Volgens de studie zouden de menselijke gezondheidskosten voor de samenleving 78 miljoen euro bedragen en kunnen die zelfs oplopen tot zelfs 236 miljoen euro. Een verbreding van de Ring schaadt dus de gezondheid van tienduizenden inwoners van Brussel en de Vlaamse Rand.

4. Groen heeft geen alternatieven. Jullie zijn altijd maar tegen.

Groen wil net échte oplossingen voor het fileprobleem. En geen doekje voor het bloeden, die de belastingbetaler veel geld kost. We pleiten daarom voor een mix van duurzame maatregelen die de fileproblemen echt aanpakken

- 1) **Openbaar vervoer:** Volwaardig openbaar vervoer dat betaalbaar, snel en comfortabel is, kan de auto vervangen. Het geplande Gewestelijk Expresnet (GEN), dat stations in de Rand beter moet verbinden met de hoofdstad (zowel voor trein als bus), moet snel worden uitgevoerd. Ook de sneltrams die voorzien zijn in het Brabantnet-plan van De Lijn, kunnen zorgen voor een betere verbinding binnen de Rand enerzijds en tussen Brussel en de Rand anderzijds.

Ook de Vlaamse regering beweert veel aandacht te schenken aan openbaar vervoer als flankerende maatregel voor de uitbreiding van de Ring. Zo wil de Vlaamse regering enkele (deel)tracés voor sneltrams van het Brabantnet bouwen tegen 2020: 1) een ringtram tussen Jette en Zaventem, 2) een lijn tussen Brussels Airport en Brussel en 3) een verbinding Willebroek – Brussel langs de A12. Maar: De Lijn heeft de voorbije jaren vooral moeten besparen. De vraag rijst dus of de Vlaamse regering wel middelen zal willen vrijmaken voor net méér tramverbindingen. Bovendien was het oorspronkelijk voorstel van De Lijn voor meer openbaar vervoer in Vlaams-Brabant uitgebreider dan vandaag verder wordt uitgewerkt.

Het GEN loopt bovendien heel wat vertraging op: de werken moesten oorspronkelijk afgewerkt worden tegen 2012, de streefdatum nu is 2025 (volgens meerjareninvesteringsplan van de NMBS). Toch werd de voorbije jaren heel wat infrastructuur bijgebouwd in het kader van het GEN. Maar vaak zijn die bijkomende sporen nog niet geactiveerd, ondanks dat zelfs het rollend materieel (treinstellen) beschikbaar zijn. Vanuit Groen pleiten we voor een onmiddellijke activering van het GEN richting de Vlaamse steden Leuven, Mechelen en Halle. Zo is het vandaag perfect mogelijk om enkel in de spits vier treinen per kwartier aan te bieden. Het overstappen naar GEN-stations langs de geopende lijnen kan dan gestimuleerd worden door goede bus- en fietsverbindingen naar deze stations, in combinatie met aangepaste parkings.

- 1) **Fietsverbindingen:** Het overgrote deel van het verkeer rond de hoofdstad is woon-werkverkeer. Vijftig procent komt van op minder dan 12 km. Bovendien is de gemiddelde afstand tussen de meeste woonwijken in de gemeenten uit de Vlaamse Rand en Brussel-centrum tussen 8 en 16 km. Nochtans zijn er weinig pendelaars die de fiets gebruiken om naar het werk te gaan. Door een gebrek aan veilige fietsinfrastructuur. Groen is daarom al jaren pleitbezorger voor de aanleg van fietssnelwegen en de kwaliteit verbeteren van bestaande fietsverbindingen richting hoofdstad. Zeker sinds de opgang van de elektrische fiets kunnen afstanden tot 16 km zeer courant per fiets worden afgelegd.

Net zoals voor openbaar vervoer, beweert de Vlaamse regering werk te maken van fietsverbindingen tussen Brussel en Vlaams-Brabant. Vanuit het Vlaamse Gewest, Brussels Gewest en de provincie Vlaams-Brabant werden 15 assen geselecteerd als prioritair omwille van hun zeer hoog fietspotentieel. Van deze 15 routes werden 3 routes als topprioriteit naar voor geschoven: 1) de kanaalroute (Grimbergen/Vilvoorde – Brussel – Halle), 2) de OMA-B-route (Asse tot in Brussel) en 3) de HST-route (Kortenberg – Brussel-Noord – Anspachlaan).

Hier gelden dezelfde opmerking als voor openbaar vervoer: het oorspronkelijk plan voor meer fietsverbindingen hield meer in dan de prioritair geselecteerde routes; bovendien is maar de vraag of voldoende budget zal worden vrijgemaakt voor deze fietsprojecten.

- 2) **Verkeersmanagement:** Groen is wel voorstander van een betere doorstroming op de Ring zonder het bouwen van extra wegen. De bestaande capaciteit kan geoptimaliseerd worden door meer management van het verkeer. Zo kan afhankelijk van de verkeerssituatie bijvoorbeeld de maximumsnelheid aangepast worden of kunnen rijstroken voorbehouden worden voor voorsorteren wanneer dit aangewezen is. Dit gebeurt dan via elektronische verkeersborden, die centraal beheerd worden. Bij filevorming, ongevallen, bijzondere weersomstandigheden, kan de signalisatie (en dus de verkeersregels) onmiddellijk aangepast worden. Denk aan een lagere maximumsnelheid bij hevige regen of sneeuw, afbouwende snelheidslimieten bij filevorming,...

Een concrete maatregel inzake verkeersmanagement die de Vlaamse regering snel kan laten uitvoeren, is het scheiden van het lokale en doorgaande verkeer: wie de Ring wil oprijden of afrijden, blijft op het rechterrijvak. Nog snel even een auto links voorbijrijden om dan voor diens neus naar rechts te schieten, zal dan niet meer kunnen. Hierdoor worden zogenaamde “weefbewegingen” vermeden, waardoor op hun beurt minder ongevallen gebeuren (en dus minder files), de doorstroming op het midden- en linkervak zal verbeteren en het verkeer rustiger wordt. Dit is een maatregel die op zeer korte termijn kan uitgevoerd worden, met snel resultaat. In tegenstelling tot het aanleggen van extra wegen langs de Ring.

- 3) **Slimme kilometerheffing:** Een slimme kilometerheffing is een belasting op autogebruik, waarbij je meer betaalt tijdens de spits en als je auto meer vervuult en dus minder betaalt tijdens de daluren en je met een milieuvriendelijke wagen rijdt. Dit is geen belastingsverhoging, aangezien de slimme kilometerheffing de forfaitaire verkeersbelastingen moet vervangen. Alle studies wijzen uit dat de slimme kilometerheffing een grote positieve impact heeft op de doorstroming. Zowel uit het studiewerk van de Vlaamse regering als uit de studie van *Transport & Mobility Leuven* in opdracht van Groen, blijkt dat een slimme kilometerheffing de files écht vermindert. Ook de Vlaamse regering stelt dat ze achter een kilometerheffing staat. Alleen wordt dit al meer dan tien jaar gezegd en is er vandaag nog geen enkele sprake van een slimme kilometerheffing voor wagens: enkel voor vrachtwagens ten vroegste in 2016, terwijl voor personenwagens zelfs nog een proefproject moet worden opgestart.

- 4) **Een snelheidsbeperking op de Ring van 100 km/h voor personenwagens en 90 km/h voor vrachtwagens:** Het klinkt wat gek, maar uit studies blijkt dat het verlagen van de maximumsnelheid niet alleen gunstig is voor veiligheid (kortere remafstand) en milieu/gezondheid (minder uitstoot), maar ook op de doorstroming. De oorzaak is dat een meer homogene snelheid ontstaat, waardoor files minder snel optreden. Ook uit de studie van de Vlaamse regering blijkt een verlaging van de snelheid een goede oplossing te zijn, het is dan ook onbegrijpelijk dat dit nog niet is gebeurd. Onder meer provinciegouverneur Lode De Witte pleit hier al jaren voor. Bijkomend kan een inhaalverbod voor vrachtwagens worden ingevoerd en kan tijdens de drukste spitsuren “blokrijden” worden ingevoerd, waarbij voertuigen van de wegpolicie de ideale snelheid aangeven om de verkeersstroom optimaal te laten verlopen (dat gebeurt al tijdens periodes van zeer druk verkeer naar de kust).

Naast deze concrete maatregelen bestaan ook meer fundamentele oplossingen om het fileprobleem op de ring rond Brussel aan te pakken. Over stimuleren van thuiswerk wordt al jaren gepraat door beleidsmakers, maar er komt weinig concreet uit de bus. Bovendien wil de Vlaamse regering Vlaanderen vooral verder laten groeien als logistieke poort, waardoor in de toekomst nog veel meer verkeer zal bijkomen op onze wegen. Groen is niet voor een transporteconomie die gebaseerd is op verkeer, hinder voor omwonenden, ruimte opslorpt en weinig jobs oplevert. Groen is voor een economie die een echte meerwaarde betekent voor onze regio en veel tewerkstelling genereert.

In de file valt het ook op dat de meest wagens maar één passagier vervoeren. Meer passagiers in één wagen krijgen, carpooling dus, moet echt meer aangemoedigd worden. Enkel door minder auto's op de weg, zal er ook minder file zijn; dat zegt zelfs VAB, de Vlaamse automobilistenvereniging.

5. Het is toch beter voor de verkeersveiligheid als je het lokale en doorgaande verkeer kan scheiden?

Om het verkeer te scheiden, heb je geen extra wegen nodig.

Het ultieme argument vandaag vanwege de Vlaamse regering om de Ring uit te breiden, is een hogere veiligheid en een betere doorstroming. Het klopt ook dat als je het doorgaand verkeer scheidt van het lokaal verkeer (dat de opritten moet nemen), er minder weefbewegingen (veranderen van rijvakken) zijn. En daardoor de doorstroming en veiligheid toenemen. Waarom heeft de Vlaamse regering daar dan nog niets aan gedaan? Hiervoor zijn geen extra wegen nodig, dit kan snel gebeuren door lokaal verkeer over één rijstrook te sturen. Ook op- en afritten aanpassen en voorsorteerstroken inrichten kan nu al, hiervoor heb je geen extra rijstroken nodig.

De Vlaamse regering misbruikt het argument verkeersveiligheid dus om haar betonlogica verkocht te krijgen. De regering liet het scheiden van verkeer ook niet onderzoeken in haar studiewerk. Bovendien zorgt het vergroten van de wegcapaciteit sowieso voor meer wagens, waardoor meer auto's op de baan zijn en zo dus ook het risico op ongevallen net vergroot.

6. Jullie vinden een verbrede ring duur, maar al die bussen die leeg rondrijden, dat is toch ook duur? En het is crisis, dus er zijn al zo weinig middelen.

Als je de kost van een verbrede Ring vergelijkt met wat die maatschappelijk oplevert aan doorstroming en gezondheid, dan is die balans negatief. Met andere woorden: we steken geld van de belastingbetaler in een project dat verlieslatend is voor de maatschappij.

De Vlaamse regering maakt de mensen inderdaad blaasjes wijs als ze beweren dat én investeren in meer autosnelweg én meer in openbaar vervoer én meer in fietswegen, mogelijk is. We zullen keuzes moeten maken, aangezien de middelen van de overheid beperkt zijn.

Uit de studie van *Transport & Mobility* Leuven in opdracht van Groen, blijkt dat een verbreding meer geld kost dan die oplevert aan minder files en een betere luchtkwaliteit. Logisch, want het effect op doorstroming is beperkt en de luchtkwaliteit gaat net achteruit met een verbrede Ring. Voor elke euro die de regering in het bouwen van bijkomende infrastructuur investeert, verdient ze er slechts 67 cent terug de komende 25 jaar. Een slechte investering dus.

Met een verbrede Ring zal je ook een omgekeerde *modal shift* op gang brengen: meer mensen zullen net de overstap maken naar de wagen. Dan zullen bussen net minder mensen verplaatsen.

7. Jullie zijn voor rekeningrijden, dat is toch gewoon opnieuw een belasting voor de Vlaming?

Wij willen zeker geen belastingverhoging; Een slimme kilometerheffing moet de forfaitaire verkeersbelastingen van vandaag vervangen. Waardoor je net minder belasting kan betalen.

De essentie van een slimme kilometerheffing is eerlijker betalen voor mobiliteit. Nu betaalt iedereen evenveel voor zijn wagen, onafhankelijk of je deze een jaar lang in de garage laat staan of elke dag met de wagen naar het werk gaat. Door rekeningrijden wordt voor het effectieve gebruik en de milieuschade betaald. Voor het gemiddelde gezin moet dit een budgetneutrale aanpassing zijn. En dat kan door de forfaitaire autobelasting te schrappen. Eens de slimme kilometerheffing is ingevoerd zullen dus diegenen die minder met de auto rijden effectiefminder betalen anderen moeten inderdaad meer betalen.

De opbrengst van deze belasting moet extra investeringen in openbaar vervoer ook mogelijk maken. Volgens de studie van *Transport & Mobility Leuven* in opdracht van Groen kan een slimme kilometerheffing 9,8 miljard euro (dit is geen tyfout) opbrengen aan betere doorstroming en positieve effecten voor het milieu en onze gezondheid.

8. Groenen willen gewoon automobilisten pesten. Jullie zijn blij als wij in de file staan en jullie er met bus over de busbaan kunnen voorbijrijden.

We willen de auto dus niet wegpesten, wel een volwaardig alternatief bieden voor wie liever niet zijn tijd verdoet in de file.

De file is een slechte zaak voor milieu, economie en de mensen die erin staan, niemand wordt er beter van. Wij willen wel een oplossing, geen dure verschuiving van het probleem. Iedereen moet zich naar zijn werk kunnen verplaatsen, soms is de auto inderdaad de meest aangewezen optie. Wij willen mensen net die evenwaardige keuze aanbieden en dus ook wijzen op de alternatieven. Zo willen we die alternatieven net aantrekkelijker maken, zodat meer mensen die positieve keuze maken. En dus ook meer, comfortabeler en stipter openbaar vervoer. Dat kan inderdaad best door busbanen of tramsporen in eigen bedding te voorzien. Jarenlang werd enkel geïnvesteerd in de auto. Om de alternatieven echt sterk te maken moet Koning Auto inderdaad soms wat van zijn plaats inboeten.

9. Als Uplace er komt, dan komen er 25.000 auto's bij per dag. Waar ga je die laten rijden als de boel nu al vastzit?

Gaan we honderden miljoenen tot een miljard euro belastinggeld investeren in een verbrede Ring om één privaat project mogelijk te maken? Om nadien vast te stellen dat het fileprobleem nog erger is geworden?

Als je die redenering doortrekt, moeten we een miljard euro investeren in een verbreding van de Ring om één privéproject mogelijk te maken. Uplace is een ramp voor de leefbaarheid voor de omgeving, de economie en zeker de mobiliteit. De Vlaamse Regering weet welke ramp ze creëert voor de regio, dat blijkt immers uit de maatschappelijke-kosten-batenanalyse die ze zelf laat maken, maar zet toch door. Zelfs de officiële MER-studie (milieueffectenrapportage) van de Vlaamse regering rond het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB) bevestigt dit expliciet: Het bijkomende potentieel dat een bredere Ring bijbrengt, zal meteen worden teniet gedaan met het verkeer dat Uplace zal veroorzaken. Meer nog, het zal erger zijn dan voorheen.