



[ronkelcomite@gmail.com](mailto:ronkelcomite@gmail.com)

## Herontwikkeling van de ring rond Brussel (R0) - Noordelijk deel

Eén jaar geleden heeft u aan de bevolking uw project voorgesteld om de Ring 0 Noord te verbreden van 3 rijstroken naar minstens 5 rijstroken. Naar aanleiding van de reacties van de bewoners en een reeks studies heeft er een belangrijke evolutie in de reflectie plaatsgevonden en liggen er momenteel verschillende alternatieven op tafel.

Met betrekking tot deze alternatieven wenst het Ronkel Comité hieronder zijn gedetailleerde opmerkingen te maken.

Ons document bestaat uit vier delen:

1. Herhaling van de knelpunten die in het betreffende deel van de ring en zijn omgeving zijn waargenomen
2. Wensen en voorstellen om de conflicten zo goed mogelijk op te lossen
3. Vastleggen van de indicatoren
4. Betrokkenheid bij de ecologische transitie die de samenleving wenst om de klimaatproblematiek aan te pakken

### 1. Herhaling van de knelpunten die in het betreffende deel van de ring en de omgeving zijn waargenomen:

De R0, tussen Vilvoorde en Groot-Bijgaarden, is op verschillende vlakken problematisch

1. Onveilige infrastructuur als gevolg van:
  - a. Het grote aantal in- en uitritten van de ring over te korte afstanden, waardoor er veel rijstrookveranderingen optreden.
  - b. Acceleratiezones die te kort zijn, waardoor een aanzienlijk snelheidsverschil ontstaat
  - c. Het feit dat op veel plaatsen het aantal beschikbare rijstroken veranderd, waardoor trechters ontstaan.
  - d. Het ontbreken van pechstroken op verschillende plaatsen (lekke banden, pech, ...) die aan de basis liggen van zeer gevaarlijke situaties.
  - e. De toegestane snelheden voor vrachtwagens en auto's die zeer verschillend is (respectievelijk 90 en 120 km/u), waardoor accordeoneffecten of plotselinge snelheidsverminderingen ontstaan.

- f. Verschillende hellingen die het verkeer vertragen, vooral als ze zich in de buurt van inritten bevinden waar de zwaarste voertuigen moeite hebben om de normale snelheid te bereiken.
2. Frequente verkeersopstoppingen; de doorstroming van het verkeer wordt gehinderd door:
    - a. Te veel auto's en vrachtwagens die de ring tegelijkertijd willen gebruiken.
    - b. De verschillende obstakels die zich voordoen: voertuigen die te langzaam of in panne zijn, ongevallen, enz.
    - c. Slechte leesbaarheid van de infrastructuur: slechte bewegwijzering, wisselend aantal rijstroken, ...
    - d. De moeilijkheid voor sommige voertuigen om een te steile heuvel te beklimmen
    - e. Kijkfiles
  3. De omwonenden worden in toenemende mate getroffen door R0-vervuiling
    - a. Het geluid dat door de ring wordt geproduceerd neemt voortdurend toe en is verbonden aan het aantal voertuigen en ook aan hun snelheid.
    - b. Ook de luchtverontreiniging neemt voortdurend toe en is afhankelijk van het aantal voertuigen en hun snelheid. In het Vlaamse en Brusselse Gewest nemen de grootschalige analyses van fijn stofdeeltjes en NOx-niveau's toe. De resultaten zijn zorgwekkend en maken de bevolking steeds bewuster voor dit probleem.
    - c. Bij veel verkeer op de ring zijn ook de nabijgelegen woonstraten verzadigd. Het verwijderen van een of meer in-/uitritten zal de druk op deze zijstraten verder verhogen.
    - d. De vele overstromingen in onze buurt die aanzienlijke erosie veroorzaken door grote ondoordringbare oppervlakken.
  4. Leefmilieu
    - a. Het lawaai en de luchtverontreiniging door de ring nemen voortdurend toe en zijn afhankelijk van het aantal voertuigen en hun snelheid en hebben een aanzienlijke impact op het milieu over een afstand van enkele honderden meters aan weerszijden van de R0.
    - b. De ring is momenteel de oorzaak van vele overstromingen in onze wijk die aanzienlijke erosie veroorzaken door grote ondoordringbare oppervlakken. Deze zijn ook oorzaak van een zorgwekkende daling van de grondwaterpijl.
    - c. Het is belangrijk om, zoals het Vlaamse Gewest het wenst, het agrarisch erfgoed (activiteit en grond) in stand te houden en te beschermen, temeer daar het gebied rond de Ronkelhof om deze redenen ook is beschermd.
    - d. De ring vormt een ondoordringbare barrière voor de lokale fauna. De autoriteiten spannen zich echter samen in om een ecologisch netwerk te creëren dat essentieel is voor hun voortbestaan.

## 2. Wensen en voorstellen om de conflicten zo goed mogelijk op te lossen

Het zou redelijk zijn om elk knelpunt grondig te bestuderen, op te lossen en vervolgens het effect van al deze corrigerende maatregelen te controleren. Om dit te doen, verzoeken wij u elk van de volgende voorstellen in overweging te nemen:

1. Veilige infrastructuur:
  - a. Een maximumsnelheid van 90 km/u om de snelheid van alle voertuigen (auto's/vrachtwagens) over de gehele R0 te harmoniseren, zoals steeds vaker het

geval is op alle Europese stedelijke snelwegen. Volgens uw cijfers vermindert het terugbrengen van de snelheid tot 100 km/u nu al het aantal knelpunten van 12 naar 3. Onlangs is zelf de beslissing genomen om de snelheid van de Antwerpse ring te dalen van 100 naar 80 km/u na de werken.

- b. Er moet een nog lagere snelheidslimiet worden ingevoerd die is aangepast aan de rijomstandigheden met dynamische signalisatie om te anticiperen op plotselinge vertragingen.
  - c. Het afvlakken van de heuvels door de snelweg te verlagen zal conflicten tussen langzamere en snellere voertuigen verminderen.
  - d. Continuïteit in het aantal beschikbare rijstroken voorkomt vaak voorkomende laattijdige rijstrookveranderingen.
  - e. Het trekken van doorlopende lijnen op de asfalt bij in- en uitritten voorkomt gevaarlijke last-minute manoeuvres.
  - f. De aanleg van een pechstrook over het gehele traject.
2. Verkeersdoorstroming
- a. Harmoniseer de snelheid van alle gebruikers (vrachtwagens, auto's, enz.) door deze terug te brengen tot maximaal 90 km/u langs de gehele R0 route, zodat de meeste voertuigen aan dezelfde snelheid rijden.
  - b. Installeer dynamische signalisatie om incidenten aan te kondigen.
  - c. Verminder de hellingen door de snelweg af te vlakken om conflicten tussen langzamere en snellere voertuigen te vermijden.
  - d. Aanhouden van een continu aantal rijstroken om trechters en rijstrookveranderingen te vermijden.
3. Bewoners
- a. Betreffende het geluid:
    - Het ingraven van de ring vermindert de hellingen die oorzaak zijn van geluidsoverlast.
    - Overkap de ring (tussen Laarbeekbos en Limburg Stirum) en installeer efficiënte geluidsbermen op de niet overkapte delen. Deze overkapping is nodig omdat de Ring 0 door dichtbevolkte gebieden loopt, die daarenboven zijn geïnventariseerd op basis van hun landschappelijk belang of Natura 2000.
    - Snelheidsbeperking (90 km/u en minder bij risico op snelheidsterugval), wat het geluid aanzienlijk zal doen verminderen.
    - Bedek de rijtroken met geluiddempend asfalt, wat de geluidsemisatie met meer dan 10 dB zou verminderen bij 90 km/u en het zicht bij regenachtig weer aanzienlijk zou verbeteren.
  - b. Luchtverontreiniging:
    - De Europese, Belgische en Vlaamse normen respecteren voor CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, fijnstof deeltjes en ultrafijnstof deeltjes op basis van recente metingen van verontreinigingspieken en niet alleen jaarlijkse gemiddelden.
    - Het planten van groene schermen vermindert de verspreiding van fijnstof deeltjes aanzienlijk
    - Rekening houden met de luchtvervuiling door de R0 volgens studies (CELINE,.....) die enkele tienduizenden omwonenden betreft, aangezien de ring gebieden met een dichte bevolking doorkruist. Een toename van het verkeer door de weg te verbreden om meer voertuigen de ring te laten gebruiken, zou onverantwoordelijk zijn.

- c. Het behoud of de verwijdering van in- of uitritten van de R0 moet zodanig worden bestudeerd dat het verkeer op de omliggende woonstraten niet toeneemt.
4. Leefmilieu
- a. Geluidsoverlast en vervuiling door de ring hebben volgens de beschikbare studies een sterke invloed op het leefmilieu over een afstand van meer dan 2 km aan weerszijden van de ring. De werkzaamheden die momenteel worden bestudeerd, moet de huidige impact van de Ring, die sinds de aanleg ervan in 1958 gestaag is gegroeid, absoluut verminderen. Dit soort overlast wordt door het publiek steeds minder geaccepteerd, omdat we de kritische drempel ruimschoots hebben overschreden.
  - b. De overstromingen
    - Ondoorlaatbare gebieden kunnen niet worden uitgebreid (nulbalans) en de huidige overstorten moeten worden beheerd om verdere overstromingen of vervuiling in de Maelbeekvallei te voorkomen.
    - Het overkappen van de ring zou regenwater vertragen door middel van groene daken
    - Ter compensatie van het watertekort (verlaging van het grondwaterpeil) moeten regenwaterpercolatieputten worden aangelegd, rekening houdend met vervuild en/of zout water.
  - c. Zoals het Vlaamse Gewest wenst, moet het behoud van landbouwgronden één van de prioriteiten zijn.
  - d. Het behoud van het agrarisch landschapsaspect van onze regio (geklasseerd) moet worden beschermd en zelfs versterkt.
  - e. Het ecologische netwerk moet worden hersteld door de fauna te laten bewegen en de flora te laten groeien. De nabijheid van een Natura 2000-gebied vereist dit.
5. De overkapping van de ring biedt een immense kans om
- a. Het welzijn van de omwonenden door de geluidsoverlast in een dichtbevolkt gebied aanzienlijk te verminderen.
  - b. De visuele impact van de ring te annuleren rond het landschap (open ruimte) en het agrarische erfgoed geklasseerd in 2014
  - c. Vermindering van ondoorlaatbare gronden door langzame infiltratie in een groendak toe te staan
  - d. Verbeteren van de doorgang van de periferie naar Brussel, en vice versa, voor langzame gebruikers (fietsers, voetgangers, enz.)
  - e. Ruimte vrijmaken voor de organisatie van de verschillende gebruikers: openbaar vervoer, VUB-ambulance, fietsers, voetgangers, auto's, enz.
  - f. Vergroten van het beschikbare bloemengebied dat kan dienen als voedsel en habitat voor nuttige insecten.
  - g. Het mogelijk maken van de mobiliteit van de lokale fauna: natura 2000

### 3. Vastleggen van de indicatoren

Er worden verschillende alternatieven voorgesteld, variërend van Light tot veel zwaardere oplossingen. Het is onwaarschijnlijk dat één enkele oplossing unaniem zal worden aanvaard.

We vragen ons af welke procedure zal worden gevolgd om een keuze te maken tussen de verschillende alternatieven.

Het lijkt ons vanzelfsprekend dat eerst de essentiële thema's moeten worden vastgesteld die door indicatoren moeten worden geobjectiveerd. Wij noemen de punten die wij als prioritair beschouwen:

- Geluid: maximaal aantal dB dat de ring produceert, afhankelijk van de verkeerssituatie en het weer.
- Luchtvervuiling: maximale concentratie die de ring produceert, afhankelijk van de verkeerssituatie.
- Veiligheid: dit punt moet worden opgesplitst in verschillende infrastructuurindicatoren (bv. aanwezigheid van vluchtstroken, turbulentiestroken, versmallingen, hellingen, enz.)
- Doorstroming: aantal voertuigen per uur of per dag, rekening houdend met de toekomstige en realistische modal shift.
- Verkeer op de lokale wegen: aantal auto's per uur of per dag dat door de ring wordt aangetrokken met alle positieve en negatieve gevolgen voor de bewoners.

Wij zijn ons ervan bewust dat ook de kostprijs belangrijk is. Deze moet echter worden afgeschreven over 50 jaar of zelfs 100 jaar. Het zou in dat opzicht veel duurder zijn om een slecht ontwerp uit te voeren die over een paar jaar zou moeten worden herzien omdat we niet voldoende rekening hebben gehouden met de evolutie van de mentaliteiten.

Voor alle bovenvermelde thema's is het noodzakelijk om eerst de indicatoren te kennen (stap 1). Wat is vervolgens de gewenste doelstelling die u wenst te bereiken? (stap 2)

Laten we dit als voorbeeld stellen:

Stap 1: De NO<sub>2</sub>-concentratie gemeten op de Limburg Stirumlaan is 40,7 µg/m<sup>3</sup> (bron: Curieuze neuzen).

Stap 2: de Europese norm is momenteel 40 µg/m<sup>3</sup> (bron: VMM)

Pas daarna dient bij de analyse van de indicatoren een rangschikking van alternatieven te worden uitgevoerd (stap 3).

Stap 3: Schrijft u alle alternatieven die uw doelstelling overschrijden weg?

Een dergelijke procedure zou wel het risico inhouden dat alle varianten worden uitgesloten. Dit toont aan dat het essentieel is om van tevoren een wegingscoëfficiënt aan de thema's te geven zodat die meer belang hecht aan de één of de andere.

Voor ons comité, als vertegenwoordiger van de omwonenden die 24 uur per dag in de buurt van de ring wonen, is het duidelijk dat alle milieu-indicatoren prioritair zijn.

Het is essentieel om de te bereiken doelstellingen te formaliseren. Dit zal bijdragen tot een beter begrip van het (de) gekozen alternatief(en). Deze methodologie moet transparant worden gemaakt voor de bevolking.

## Betrokkenheid bij de ecologische transitie die de samenleving wenst om de klimaatproblematiek aan te pakken

De werken aan de R0 zullen van lange duur zijn, waardoor gebruikers al in deze periode verplicht zullen zijn om alternatieve mobiliteitsmiddelen te vinden. Zoals de mobiliteitsdeskundige van het UZ VUB tijdens de infosessie in Jette heeft uitgelegd, is het percentage werknemers dat met de auto

(bijna 5.000 personen) naar hun werkplek komt, gedaald van 82% naar 68%. Na de werkzaamheden is dit cijfer verder gedaald en de prognose is nog een vermindering van 5% per jaar.

Het bevorderen van het gebruik van de ring zou de inspanningen op het gebied van alternatieve mobiliteit tenietdoen. De keuze van het transportmiddel wordt nog steeds gemaakt op basis van wat het men als 'het meest comfortabele' ervaart. Als men de modal shift wil bevorderen, is het daarom vooral noodzakelijk om het gebruikscomfort van de alternatieven te verbeteren.

Bovendien zien we een diepgaande en snelle verandering in de mobiliteitskeuzes van de bevolking. Vandaag de dag combineren steeds meer mensen al auto's met andere vormen van vervoer (multimodaliteit). Van thuis uit rijden pendelaars naar het station om vervolgens hun reis met een ander middel voort te zetten. De maatschappij eist de verbetering van multimodaal transport. Bedrijven treden hun daarin bij. Betalende P&R's zijn voorbeelden van een tegenstrijdige evolutie.

Het succes van gedeelde steps, fietsen en gedeelde auto's laat zien dat de houding verandert en dat de technologie hierop inspeelt. Alle gedeelde vervoerswijzen hebben een aanzienlijk kleinere ecologische en ruimtelijke voetafdruk.

Er gaat geen dag voorbij zonder een radio- of televisieprogramma, een analyse door deskundigen, een rapport van wetenschappers die ons vertellen dat de private wagen geen optimale manier van transport is en ons eraan herinnert dat het dringend noodzakelijk is geworden om na te denken over alternatieven.

We merken ook een snelle bewustwording van de klimaatsverandering, die de afgelopen maanden de belangrijkste zorg van een groot deel van de bevolking is geworden en een belangrijke politieke kwestie.

De demografische ontwikkeling van Brussel en omgeving laat ons geen keuze. Vasthouden aan de private wagen zou onbeheersbaar zijn, gewoonweg omdat het onmogelijke wegenisuitbreidingen zou vereisen.

Tot slot is er in dit project een aanzienlijk budget uitgetrokken voor de verbetering van de mobiliteit van de Brusselse Rand. Het is tijd om een fundamentele strategische keuze te maken en in te spelen op wat op heden als onze *toekomstmobiliteit* wordt beschouwd.

We hebben hier een unieke kans, niet voor de komende 50 jaar maar voor de toekomst.

Wemmel, 2 avril 2019

Pour le Ronkel Comité,

Vincent Vranckx  
Président

ronkelcomite@gmail.com

Kopie gestuurd naar :

- Mijnheer Vansteenkiste, Burgemeester ;
- Mijnheer Jonckheere, Schepen van Milieu & duurzaam beleid en Mobiliteit;
- College van Burgemeester en Schepenen van Wemmel
- Milieuraad van Wemmel
- GECORO van Wemmel
- RLGC