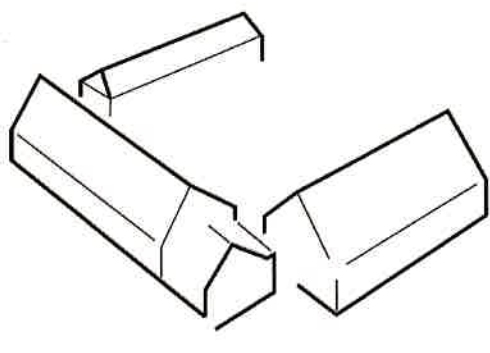




RONKEL COMITÉ

Beschermde
cultuurhistorisch
landschap



ronkelcomite@gmail.com

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

In 2019 heeft u aan de bevolking uw project voor de eerste keer voorgesteld om de Ring 0 Noord te verbreden van 3 rijstroken naar minstens 5 rijstroken in beide richtingen. De vele reacties van de omwonenden en het daaropvolgend voortschrijdend inzicht in de gevoeligheden vanuit de omgeving heeft het mogelijk gemaakt om ook andere standpunten te belichten. Vandaag liggen er nog 2 alternatieven, een light versie en één met een parallelweg, op tafel voor de zone Wemmel. Met betrekking tot deze alternatieven wenst het RonkelComité hieronder zijn gedetailleerde opmerkingen te geven.

Ons document bestaat uit volgende delen:

1. Herhaling van de knelpunten die in het betreffende deel van de ring en zijn omgeving zijn waargenomen
2. Werken aan de Ring : 2 alternatieven
3. Werken aan de Ring : 3 varianten
4. RonkelComité : voorstellen tot verbetering van de leefbaarheid

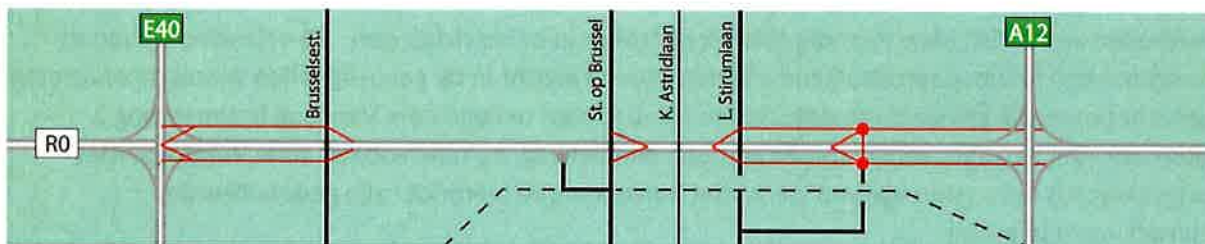
1. Herhaling van de knelpunten die in het betreffende deel van de ring en de omgeving zijn waargenomen:

De R0, tussen Vilvoorde en Groot-Bijgaarden, is op verschillende vlakken problematisch. In het vorige advies van het RonkelComité van 2 april 2019 werden de bestaande knelpunten van de Ring 0 al eens uitgebreid beschreven. Hieronder wensen wij een korte herhaling te formuleren.

1. Onveilige infrastructuur:
 - a. Het grote aantal in- en uitritten van de ring over te korte afstanden
 - b. Acceleratiezones die te kort zijn
 - d. Het ontbreken van pechstroken op verschillende plaatsen
 - f. Verschillende hellingen die het verkeer vertragen
2. Frequentie verkeersopstoppen; 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
 - c. Slechte leesbaarheid van de infrastructuur
3. De omwonenden worden in toenemende mate getroffen door R0-vervuiling:
 - a. Het geluid en de luchtverontreiniging dat door de ring wordt geproduceerd neemt voortdurend toe
 - b. 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.
 - c. De vele overstromingen in onze buurt die aanzienlijke erosie veroorzaken door grote ondoordringbare oppervlakken.
4. Juridisch planologische context:
 - a. Het Ronkelhof met zijn landbouwgronden is beschermd als cultuurhistorisch landschap en als herbevestigd agrarisch gebied
5. Milieu:
 - a. De ring vormt een ondoordringbare barrière voor de lokale fauna.

BESTAANDE TOESTAND



Figuur 1: Eigen schematische weergave van de bestaande knelpunten op de Ring 0 door het RonkelComité

2. Werken aan de Ring : 2 alternatieven

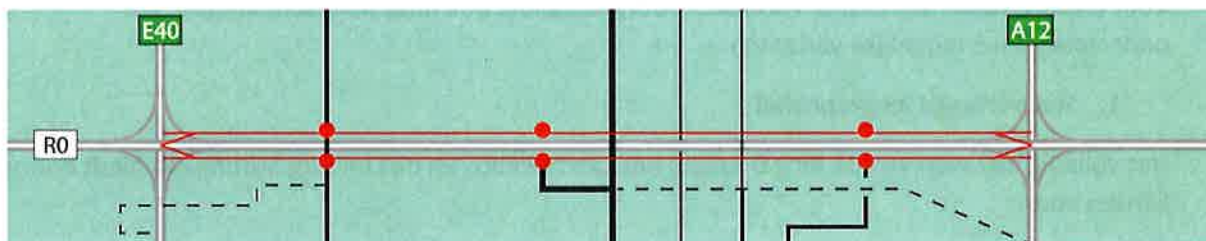
Tijdens de infosessie werden twee weerhouden alternatieven voor de zone Wemmel voorgesteld, enerzijds een 'light' versie en anderzijds een 'parallelweg'. In beide voorstellen blijven er diverse knelpunten onopgelost die eveneens de nodige aandacht vereisen.

Alternatief 2 : parallelweg

Vooreerst wensen we te beginnen met alternatief 2, de parallelweg. Dit alternatief, waarbij minstens 2 extra baanvakken in beide richtingen worden toegevoegd ten opzichte van de bestaande toestand, werd in 2019 al voorgesteld aan de bevolking. De bezwaren die het RonkelComité in de brief van 2 april 2019 heeft opgesomd blijven nog steeds van toepassing. Hieronder een herinnering van de meest relevante bezwaren:

- Nog meer ruimte inname (landbouw, natuur,...)
- Extra waterdichte oppervlakte dus bijkomende wateroverlast
- Extra aantrekking van verkeer waardoor er extra geluidsoverlast en luchtvervuiling ontstaat
- Bijkomende knelpunten worden gecreëerd in de uitwisselingscomplexen A12 en E40 door de samenkomst van de parallelwegen en de doorgaande wegen.

WERKEN AAN DE RING : ALTERNATIEF 2



Figuur 2: schematische weergave van de parallelweg uit de infobrochure 'Hoever staat het met Werken aan de Ring'

Wel merken we 1 verschil met de versie van 2019 namelijk de verschuiving van de op- en afrit 9 Jette/Wemmel. De verschuiving van deze op- en afrit zal nog voor bijkomende problemen zorgen:

- Nog meer ruimte-inname van landbouwgronden (kant Wemmel) en natuur (kant Jette)
- Extra verkeer op de Dikke Beukelaan, de Romeinse Steenweg en de Steenweg op Brussel

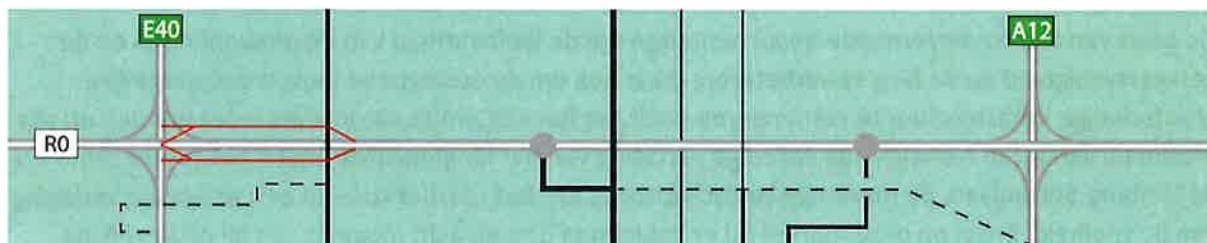
Het RonkelComité herhaalt dus zijn conclusie dat een herinrichting van de Ring 0 met een parallelweg geen enkele oplossing biedt maar enkel zorgt voor extra overlast.

Alternatief 1 : 'light'

De 'light' versie waarbij de grootste knelpunten aangepakt worden zonder een effectieve verbreding van de infrastructuur heeft ontegensprekelijk een beperktere (ruimtelijke) impact.

Ook in dit alternatief merken we een verschuiving van de op- en afrit 9 Jette/Wemmel. Dezelfde argumenten als voor alternatief 2 zijn hier van toepassing. Wij zijn er ten eerste van overtuigd dat de circulatiestromen op de Steenweg op Brussel, de Dikke Beukelaan en de Tentoonstellingslaan voor extreme overlast zal zorgen. Dit voorstel zal een onmiddellijke negatieve invloed hebben op de leefkwaliteit van de Wemmelaars en Brusselaars in een zeer ruime omtrek.

WERKEN AAN DE RING : ALTERNATIEF 1



Figuur 3: schematische weergave van de 'light' versie uit de infobrochure 'Hoever staat het met Werken aan de Ring'

3. Werken aan de Ring : 3 varianten

Voor elk alternatief werden er **varianten** voorgesteld die ook onze aandacht kregen. We onderscheiden 3 mogelijke varianten:

1. Het verlaagd lengteprofiel

Het volledig ingraven van de Ring 0 tussen het Laarbeekbos en de Limburg Stirumlaan biedt enorme kansen voor:

- a. Gelijkmatige snelheid voor alle voertuigen en dus minder conflicten
- b. Het welzijn van de omwonenden door de geluidsoverlast in een dichtbevolkt gebied wordt aanzienlijk verminderd
- c. De visuele barrière van de ring zal verdwijnen waardoor het beschermd landschap en het agrarische erfgoed tot zijn recht komt.

2. De landschapsbruggen

De maximale landschapsbruggen bieden eveneens grote kansen voor:

- a. Buffering van het geluid
- b. Vermindering van ondoorlaatbare gronden door langzame infiltratie in een groendak toe te staan
- c. Verbeteren van de doorgang van de periferie naar Brussel, en vice versa, voor zachte gebruikers (fietsers, voetgangers, enz.)
- d. Het verbeteren van een groen netwerk: natura 2000

3. Het snelheidsregime

Uniformiseren van de snelheid van alle gebruikers (vrachtwagens, auto's, enz.) door deze terug te brengen tot maximaal 70 km/u zorgt voor:

- a. Verbetering van de doorstroming
- b. Verlaging van het geluid en vermindering van de luchtvervuiling

Op basis van alle bovenvermelde opportuniteiten om de leefbaarheid van de omwonenden en de verkeersveiligheid op de Ring te verbeteren, maar ook om de ecologische impact van dergelijke grootschalige infrastructuur te verminderen vindt het RonkelComité dat ingezet moet worden op alle maximale varianten namelijk : de volledige verlaging van het lengteprofiel tussen het Laarbeekbos en de Limburg Stirumlaan, de maximale landschapsbrug aan het Laarbeekbos en een maximale verlaging van de snelheid. Enkel op deze manier zal er voldoende draagkracht mogelijk zijn bij de bevolking.

4. RonkelComité : voorstellen tot verbetering van de leefbaarheid

Voor het RonkelComité, als vertegenwoordiger van omwonenden die 24 uur per dag in de buurt van de ring wonen, is het duidelijk dat **alle maatregelen ter bevordering van de leefbaarheid** van primair belang zijn. Om deze reden vertrekken de eigen verbeterpunten van een basis met een maximale landschapsbrug aan het Laarbeekbos en met een maximaal verlaagd lengteprofiel over de gehele lengte tussen het Laarbeekbos en de Limburg Stirumlaan. Vertrekkende vanuit deze uitgangspunten zijn we van mening dat ook een grote winst kan gevonden worden voor een steeds wederkerend probleem in de voorgestelde alternatieven van Werken aan de Ring namelijk het afsluiten van één van de op- en afritten in zone Wemmel (in dit geval de L. Stirumlaan). Het afsluiten van de op- en afrit 8 Limburg-Stirum leidt ontegensprekelijk tot een zware verkeersdruk op de Steenweg op Brussel aan de kant van Wemmel, en op de Tentoonstellingslaan aan de kant van Jette en zal leiden tot onnoemelijk véél overlast door het dichtslibben van het verkeer.

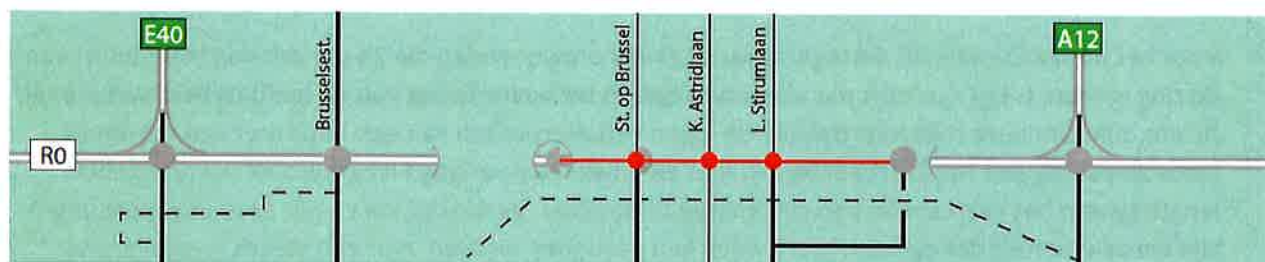
Het verlaagd lengteprofiel, waarbij de Ring 0 onder de Steenweg op Brussel, onder de Koningin Astridlaan en onder de Limburg Stirumlaan door zal gaan en volledig bedekt, zorgt enerzijds voor een maximale geluidsbuffering ten opzichte van de omliggende dichtbevolkte woonkernen en biedt anderzijds een kans om bovenop de overkapping een nieuwe verbindingsweg te realiseren. Deze lokale verbindingsweg, maximaal 2 x 1 rijbaan, zal de stromen van de verschillende lokale wegen opvangen en verdelen naar de nieuwe op- en afritten van de Ring 0. Gezien deze verbindingsweg met 2 x 1 rijbaan veel smaller is dan het bestaande profiel van de Ring 0 is er voldoende ruimte om deze weg te voorzien van geluidsschermen en/of groene buffering aan beide kanten van de weg, nieuwe fietsverbindingen, een busbaan, en dergelijke. De kruispunten kunnen geregeld worden met verkeerslichten of ronde punten afhankelijk van de berekende mobiliteitsintensiteit op de weg. Tegelijkertijd zullen deze kruispunten ook regulerend werken om de verkeersstromen te spreiden.

Om eveneens aan de wensen van de omwonenden van de Limburg Stirumlaan te beantwoorden kan het knooppunt danig ingericht worden dat doorgaand verkeer vanuit de Houba de Strooperlaan enkel op de verbindingsweg kan, maar niet rechtdoor kan rijden richting het centrum van Wemmel, met uitzondering van de bussen van De Lijn.

Het RonkelComité is zich eveneens bewust van de complexiteit om een volledige op- en afrit in te richten ter hoogte van de Bowling en het beschermd erfgoed. Om hier een antwoord op te bieden stellen we een opsplitsing van de op- en afrit voor. Ter hoogte van de Steenweg op Brussel kan, zoals vandaag, een halve op- en afrit richting Antwerpen ingericht worden. Ter hoogte van de bestaande op- en afrit 9 kan een bijkomende oprit richting Gent ingericht worden die in verbinding staat met de nieuwe 'Verbindingsweg'. Deze ingreep dient vanzelfsprekend gepaard te gaan met de nodige geluidsbermen en groene buffers om overlast (water, geluid,...) maximaal in te perken.

Hieronder een schematische weergave van de hierboven vermelde verbeteringen ter illustratie.

RONKELCOMITE



Figuur 4: eigen schematische weergave van het RonkelComité ter verbetering van de leefbaarheid

-  Volledige op- en afrit
-  Halve op- en afrit
-  Nieuwe verbindingsweg (max. 2x1 rijbaan)
-  Lokaal knooppunt

Het RonkelComité vraagt uitdrukkelijk om ook dit alternatief in zijn totaliteit mee op te nemen in het MER-onderzoek.

We hebben hier een unieke kans, niet enkel voor de komende 50 jaar maar voor de verre toekomst, om niet nogmaals enkel 'oplapwerk' te doen maar om alle knelpunten op te lossen en tegelijkertijd ook het welzijn van alle buurtbewoners te verbeteren.

Aangezien het burgerpanel afgelast werd in juni, vragen wij of het mogelijk is om, net als in juni 2019 tijdens een "huiskamergesprek", met u bijeen te komen om ons voorstel nader toe te lichten.

Wemmel, 17/07/2021

Voor het RonkelComité,



Vincent Vranckx

Voorzitter

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
- RLGC
- Natuurpunt Wemmel



Bron luchtfoto : Grootchalig Referentie Bestand Vlaanderen, Informatie Vlaanderen