

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1293
van **STIJN BEX**
datum: 10 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Scopingnota 2 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' - Beleidsdoelstellingen inzake modal shift en luchtkwaliteit

Op 29 april 2021 presenteerde De Werkvennootschap de tweede voortgangsrapportage betreffende de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) - deel Noord aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Daarbij werd de tweede scopingnota rond de herinrichting van de R0 deel Noord toegelicht, met bijhorend milieueffectrapport (MER) en maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Tot 23 juli loopt nu een publieke raadpleging die tot doel heeft om de kwaliteit van het uiteindelijke gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) te vergroten. Door alle opmerkingen te verwerken in een scopingnota 3 wil de minister komen tot een gedragen voorkeursalternatief voor de herinrichting van de R0 Noord.

De inschatting van de toekomstige milieu-effecten gebeurt op basis van prognoses die geleverd worden door het PLANET-model (nationaal model ontwikkeld door het Federaal Planbureau dat de relatie tussen Energie en Transport modelleert). Dit macro-economisch model houdt geen rekening met geïnduceerd verkeer. De scopingnota geeft dus een vertekend beeld van de milieu-effecten van de onderzochte alternatieven. Ondanks deze onderschatting scoren beide geselecteerde alternatieven negatief inzake luchtkwaliteit ten opzichte van het nulalternatief. Bovendien wordt de gezondheidkundige advieswaarde (GAW, 20 µg/m³) voor NO₂ in alle scenario's in het overgrote deel van het studiegebied overschreden (93 à 94% van de populatie). De CO₂-uitstoot neemt voor beide geselecteerde alternatieven toe ten opzichte van het nulalternatief. Het Vlaams Energie- en Klimaatplan voorziet echter in een daling van de broeikasgasemissies door wegtransport in 2030 met 27% t.o.v. 2005, onder meer door een daling van 12% van het aantal kilometer over de weg voor personenwagens en bestelwagens in 2030 ten opzichte van 2015.

Wat eveneens opvalt is dat de MKBA de planalternatieven enkel onderzoekt ten opzichte van het BAU-scenario (business as usual/ongewijzigd beleid). Dat is eigenaardig, omdat de Vlaamse Regering de ambitie heeft om voor heel Vlaanderen een 60/40 ambitieuze modal shift (AMS) te realiseren, en in de Vlaamse Rand zelfs 50/50. Ook de Brusselse Regering streeft naar een modal shift van 76% duurzame vervoersmodi in 2030.

Tegelijk volgt de MKBA de prognoses van het Federaal Planbureau voor een stijging van het autoverkeer, terwijl de Vlaamse Regering in haar Luchtbeleidsplan 2030 de ambitie heeft geformuleerd om het aantal voertuigkilometers van 58,6 miljard in 2015 naar 51,6 miljard in 2030 terug te brengen.

Het spreekt voor zich, en dat blijkt ook uit het MER, dat het aantal verliesuren voor alle alternatieven lager ligt bij een ambitieuze modal shift. Net zoals het vanzelfsprekend is dat een daling van het aantal voertuigkilometers een belangrijk effect zou hebben op de inschatting van de verschillende alternatieven en varianten.

1. Op welke manier houdt de MKBA rekening met een AMS-scenario? Kan de minister dit in detail toelichten, met verwijzing naar de betreffende pagina's en paragrafen in de MKBA?
2. Waarom wordt in de MKBA geen analyse gemaakt van de verschillende alternatieven/varianten in het AMS-scenario?
3. Op welke manier houdt de MBKA rekening met een sterke daling van het aantal voertuigkilometers, zoals geformuleerd in het Vlaams Luchtbeleidsplan? Kan de minister dit in detail toelichten, met verwijzing naar de betreffende pagina's en paragrafen in de MKBA?
4. Waarom wordt geen analyse gemaakt van de verschillende alternatieven/varianten in het scenario waarbij het aantal voertuigkilometers daalt zoals opgenomen in het Vlaams Luchtbeleidsplan?
5. Hoe verzekert de minister dat de in de MKBA gemaakte vergelijking van de varianten stand houdt wanneer de Vlaamse beleidsdoelstelling van een AMS en een vermindering van het aantal voertuigkilometers effectief als uitgangspunt zou dienen van de MKBA? Hoe kan ze weerleggen dat varianten die minder goed scoren op doorstroming (directe baten) maar beter op externe kosten (zoals een lager aantal rijstroken) in dat geval beter zouden scoren?
6. In beide geselecteerde alternatieven (G1A2 en G2A1) stijgt het aantal personenkilometers voor de auto, in het hele studiegebied (R0, overige snelwegen en onderliggende wegen), ten opzichte van het nulalternatief (respectievelijk 0,46% en 0,85%).

Op welke manier moet de herinrichting van de R0 bijdragen tot het verminderen van het aantal voertuigkilometers, zoals de Vlaamse Regering ambieert?

7. Het AMS-scenario in het MER gaat uit van een 60% auto-aandeel in de Vlaamse Rand. Nochtans wil de Vlaamse Regering een 50% modal shift in deze regio.

Wat is de impact op verschillende alternatieven en varianten indien de Vlaamse Regering haar doelstelling voor een ambitieuze modal shift van 50% zou halen? Vindt de minister het aangewezen om dat te onderzoeken?

8. In het MER werd enkel voor de drie hoofdalternatieven een doorrekening gemaakt in het AMS-scenario.

Wat was de motivering om deze analyse niet te maken voor alle alternatieven/varianten?

9. De externe kosten op het vlak van natuur geven in de MKBA een gemengd beeld omdat een aantal posten niet gekwantificeerd werden.

Kan de minister weerleggen dat het ontbreken van deze data een vertekend beeld geeft van de totale kosten en baten van de verschillende varianten? Zullen de externe kosten beter in kaart gebracht worden in de vervolgliep? Hoe?

10. Hoe kan de stijging van de CO₂-uitstoot in alle onderzochte alternatieven volgens de minister verzoend worden met de doelstellingen van het Vlaams Energie- en Klimaatplan?

11. Beide geselecteerde alternatieven vertonen in het MER een negatieve impact met betrekking tot de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Laarbeekbos, voornamelijk door het bijkomende verkeer.

Hoe valt de toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Laarbeekbos te verzoenen met de huidige PAS-regelgeving (PAS: Programmatische Aanpak Stikstof) na het stikstofarrest? Kan de minister dit verduidelijken per alternatief?

12. Zelfs in het AMS-scenario zou de filevorming op de ring in geen van de alternatieven volledig verdwijnen.

Zet dit de minister aan om andere/bijkomende mogelijke maatregelen te onderzoeken naast de herinrichting van de R0 en de bestaande openbaarvervoers- en fietsprojecten?

ANTWOORD

op vraag nr. 1293 van 10 juni 2021

van **STIJN BEX**

Op basis van de informatie die ik bekam van De Werkvennootschap, kan ik u volgende info bezorgen:

1. De kosten en baten van een bepaald alternatief worden in een MKBA vergeleken met een nulalternatief of referentiealternatief. Ook voor dat alternatief moeten dus de kosten en baten berekend worden.

Het AMS-scenario zou als nulalternatief kunnen dienen indien hiervoor de nodige gegevens beschikbaar zijn. Dit is echter niet het geval: de basis om de baten ervan te berekenen is niet volledig. Bovendien zijn er geen kosten beschikbaar, omdat de precieze invulling van het AMS-scenario (de maatregelen die nodig zijn om AMS te bekomen) nog niet concreet is uitgewerkt.

2. Zie het antwoord op vraag 1.

3. In de MKBA wordt uitgegaan van een nulalternatief waarbij de voertuigkilometers in de toekomst licht stijgen. Dit is consistent met de voorstelling van het Planbureau en met de beschrijving van het nulalternatief. Het PLANET-model houdt overigens rekening met een groot deel van geïnduceerd verkeer, door bv. verandering in vervoerwijze, tijdstip of routekeuze.

Het aantal voertuigkilometers in het BAU-scenario van het Vlaams Luchtbeleidsplan is consistent met het nulscenario in de MKBA van de R0.

4. Vanwege het generieke karakter werd dit plan niet concreet meegenomen in het onderzoek. Het luchtbeleidsplan streeft naar een reductie van het aantal voertuigkilometers, in combinatie met een vergroening van het wagenpark. Het totaal aantal voertuigkilometers werd per scenario berekend voor het deel van Vlaanderen binnen het macrostudiegebied, en dit dus voor het referentiejaar 2030 van het verkeersmodel. Aan de hand hiervan is in de discipline lucht wel een toetsing van het plan aan de beleidsdoelstellingen van het Vlaams Luchtbeleidsplan gebeurd. Deze toetsing wordt beschreven in de discipline lucht in bijlage 8 bij de scopingnota ("*Resultaten Milieueffectenonderzoek loop 1*").
5. De verhouding tussen de effecten op doorstroming en op luchtkwaliteit is dermate dat ook bij een andere prognose van het aantal voertuigkilometers de vergelijking stand houdt.
6. Het project voor de herinrichting van de R0 Noord mag niet worden losgezien van de verschillende initiatieven binnen het programma Werken aan de Ring op vlak van openbaar vervoer en fiets.

Meer dan ooit wordt er geïnvesteerd in alternatieven, zoals snelle fietsverbindingen, hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen en ook vlotte overstapplaatsen in de ruime rand. De oplossing ligt immers niet enkel bij de heringerichte Ring, maar ook bij de alternatieven. De herinrichting van de R0 Noord is nodig om deze infrastructuur veiliger te maken, maar ook om het vele sluipverkeer in de regio terug op de juiste

plaats te krijgen, zijnde het hoofdwegennet. Ongeacht het voorkeursalternatief dat uiteindelijk zal gekozen worden, zal bovendien ingezet worden op betere, vlottere verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en voetgangers. Mensen uit de auto krijgen en op de fiets, in de trein, in de tram, in de bus, te voet,... daar wordt binnen het programma Werken aan de Ring volop op ingezet.

Bovendien dienen de ambities van de Vlaamse Regering ook op grotere schaal dan enkel de R0 worden bekeken.

7. Binnen de bestaande beleidsdocumenten is beslist dat de vervoerregio Vlaamse Rand, zoals de grootstedelijke gebieden Gent en Antwerpen, moet streven naar een maximaal auto-aandeel (**bestuurder**) van 50% (AMS50). Voor de rest van Vlaanderen geldt een streefdoel van maximaal 60% auto-aandeel (AMS60).

Dit ambitieniveau is in het kader van het ontwikkelingsscenario AMS voor het Regionaal Verkeersmodel vertaald naar een daling van het aandeel auto als bestuurder tot 28% in het BHG **en 46% in de uitgebreide Vlaamse Rand**. Wat neerkomt op 33% in het gehele gebied.

Het onderzoek dat in het kader van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord is gebeurd (en ook in het verdere verloop zal gebeuren) is dan ook in lijn met de doelstellingen van de Vlaamse Regering.

8. In een MER-proces is de gelijkwaardige beoordeling van alle alternatieven en varianten van cruciaal belang. "Gelijkwaardig" betekent evenwel niet hetzelfde als "identiek". Om te beginnen werd voor alle milieudisciplines nagegaan of alternatieven of varianten onderscheidend zijn.

Voor de mobiliteitsgerelateerde disciplines mens – mobiliteit, lucht, geluid en trillingen, mens-gezondheid en klimaat zijn de verschillende verkeersscenario's (combinaties van alternatieven, inrichtings- en exploitatievarianten en/of ontwikkelingsscenario AMS en hun effecten op de verkeersstromen binnen het micro/meso/macrostudiegebied) van belang. In principe is, gelet op het aantal alternatieven en varianten, een zeer groot aantal combinaties (scenario's) mogelijk, maar in functie van een gelijkwaardige beoordeling wordt het niet noodzakelijk geacht om alle mogelijke scenario's door te rekenen in het verkeers-, lucht- en/of geluidsmodel. Op basis van de te verwachten onderlinge verschillen werd een strategische selectie gemaakt van zo onderscheidend mogelijke scenario's met een voldoende ruime "range" van potentiële effecten, die toelaat om alle niet doorgerekende scenario's via een kwalitatieve vergelijking met aanverwante, wel doorgerekende scenario's adequaat te beoordelen en voldoende informatie aan te leveren voor de redelijkheidstoets.

Voor mobiliteit werden van de ontwikkelingsscenario's met AMS er 1 per groep doorgerekend in het regionaal verkeersmodel: G1A2_AMS, G2A1_AMS en G3A1_AMS.

De overige combinatiemogelijkheden worden kwalitatief beschreven zonder hier specifiek bijkomende doorrekeningen voor uit te voeren. Deze varianten worden beoordeeld op basis van de resultaten van de vergelijkbare alternatieven/varianten die wél worden doorgerekend in het regionaal vervoersmodel Vlaamse Rand.

9. Er zijn slechts enkele posten die niet konden gekwantificeerd worden. Ze werden daarom kwalitatief benaderd, waaruit kan geconcludeerd worden dat ze slechts een kleine impact op de baten en bovendien weinig onderscheidend tussen de alternatieven.

In de vervolgloop zal dezelfde methodologie gehanteerd worden als in loop 1.

10. Eerst en vooral dient te worden gewezen op de plandoelstellingen van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord:

- Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een **meer leesbare en verkeersveiliger infrastructuur** met minder incidenten en een verbeterde doorstroming;
- Het **verhogen van de leefbaarheid rond de R0**, o.a. in de dorpskernen door de **vermindering van het sluipverkeer** naar aanleiding van de herinrichting van de R0 volgens bovenstaand principe;
- Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde **potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld**: onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen;
- Daarbij wordt er over het hele projectgebied ingezet op de **(landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving** (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen.

Deze plandoelstellingen nopen ertoe om dringend werk te maken van de herinrichting van de R0 Noord.

Parallel wordt in Vlaanderen ook werk gemaakt van het realiseren van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. De maatregelen die hiervoor zijn vooropgesteld, zoals bijvoorbeeld de verdere vergroening van het wagenpark, liggen echter buiten de scope van het planvoornemen en kunnen niet middels het GRUP verankerd worden. Ze zijn van uit deze optiek dan ook vooral als 'flankerend' te interpreteren.

11. Doordat in het kader van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord met een systeem van 2 loops gewerkt wordt, hebben de resultaten van het milieueffectenonderzoek loop 1 een tussentijds en voorwaardelijk karakter. Het MER, de verscherpte natuurtoets en de passende beoordeling loop 1 hebben tot doel om elementen aan te reiken die aantonen dat bepaalde alternatieven of varianten uit loop 1 in onvoldoende en niet te remediëren mate voldoen aan de plandoelstellingen, en derhalve onredelijk zijn en niet verder meegenomen worden in loop 2. Bovendien heeft loop 1 ook tot doel om op te lossen knelpunten, aandachtspunten en mogelijke oplossingen te benoemen voor de in loop 2 overgebleven alternatieven en varianten.

Concreet wordt in deze fase een omschrijving gegeven van de negatieve effecten en de wijze waarop deze effecten tot een aanvaardbaar niveau kunnen gemilderd worden.

Dat geldt ook voor de effecten van stikstofdepositie. De passende beoordeling loop 1 brengt de effecten van o.m. eutrofiëring in kaart en beoordeelt het betekenisvol karakter ervan. Het milieueffectenrapport loop 1 legt voor verschillende alternatieven en varianten op dat in loop 2 naar oplossingen, inclusief flankerende of milderende maatregelen, gezocht moet worden voor de mogelijke effecten van eutrofiëring. De ontwikkelingen in het stikstofdebat zullen alleszins meegenomen worden in het milieueffectenonderzoek loop 2 en de daarin vervatte toetsen, zoals de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets (of 'VEN'-toets).

12. Er wordt volop ingezet om het gebrek aan alternatieven voor de auto in de regio rond de Ring rond Brussel (R0) weg te werken. Daarom wordt in het kader van het

programma Werken aan de Ring alleen al meer dan 1 miljard euro aan investeringen in fiets, openbaar vervoer en hoppinpunten voorzien.

Uiteraard wordt voortdurend gemonitord waar nood is aan bijkomende investeringen in alternatieven voor de auto.