



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 16 OKTOBER 2008

inzake

**het project plan-milieueffectenrapport : omvorming van de RO, vak A3/E40
(Sint-Stevens-Woluwe) - A1/E19 (Machelen)**

PROJECT PLAN-MILIEUEFFECTENRAPPORT : OMVORMING VAN DE RO, VAK A3/E40 (SINT-STEVENSWOLUWE) - A1/E19 (MACHELEN)

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 16 oktober 2008

Aanhangigmaking

Op 24 september 2008 hebben de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor Leefmilieu en Energie, Mevrouw Evelyne HUYTEBROECK, en de Minister van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd voor mobiliteit, Mijnheer Pascal SMET, de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht om zich te buigen over het project van het Vlaams Gewest betreffende het project plan-milieu-effectenrapport : omvorming van de RO, vak A3/E40 (Sint-Stevens-Woluwe) - A1/E19 (Machelen) en om op hierop doorheen het openbaar onderzoek te reageren.

De Raad herinnert eraan dat hij krachtens zijn oprichtingsordonnantie van 8 september 1994 *zijn adviezen tot de Brusselse Hoofdstedelijke Regering richt*. Dit advies zal dus eerst naar deze instantie worden verstuurd en vervolgens zal een kopie ervan aan de bevoegde Minister van de Vlaamse Regering en aan de dienst MER van het Vlaams Gewest worden bezorgd.

Na onderzoek door zijn Commissies CATRO, Leefmilieu en Mobiliteit tijdens de zittingen van 18 september en 10 oktober 2008 formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Preambule

Het Vlaams Gewest is op 7 juli van start gegaan met een « Milieu-effectenrapport » van de omvorming van de RO, op het vak vanaf de A3/E40 (Sint-Stevens-Woluwe) tot aan de A1/A19 (Machelen). Oorspronkelijk was het rapport enkel beschikbaar in het Nederlands en was het enkel van 7 juli tot 18 augustus 2008 aan het openbaar onderzoek onderworpen. Om echter de kritiek van zowel buurtbewoners van de Rand, als van Vlaamse en Brusselse milieuverenigingen en Brusselse volksvertegenwoordigers te beantwoorden, werd het ontwerp van plan in het Frans vertaald en werd er een nieuwe termijn van 60 dagen vastgesteld om op het openbaar onderzoek te antwoorden (ter verduidelijking : deze termijn loopt tot 6 november 2008).

Tijdens haar werkzitting van 4 september 2008 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering vastgesteld dat de termijnen haar niet in staat stelden om een openbaar onderzoek op haar grondgebied te organiseren. Ze heeft dus besloten om een werkgroep op te richten, samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken gewestelijke besturen en instellingen, maar ook om het advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie te vragen. In dit kader wordt de Raad ertoe gebracht om een standpunt in te nemen.

De Raad stelt vast dat hem in deze fase van het ontwerp wordt gevraagd om geen advies over de relevantie van het project te formuleren, maar wel degelijk over de methodologie en de inhoud van het toekomstig plan-MER.

Advies

Algemene beschouwingen

De Raad neemt er akte van dat de doelstelling van het Vlaams Gewest erin bestaat om de verzadiging op te lossen, om de verkeersdoorstroming te verbeteren en om de bereikbaarheid van de internationale luchthaven en van de industriegebieden van Vilvoorde en Mechelen te waarborgen door de Ring te verbreden. Tevens neemt hij er akte van dat de totale kostprijs van het project op 1 miljard Euro wordt geraamd.

De Raad verheugt zich over het feit dat de Vlaamse overheid het advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft gevraagd. Door zich officieel tot laatstgenoemde te richten, en niet alleen tot haar besturen, vergemakkelijkt ze immers de organisatie van de wettelijke voorziene adviesprocedures. Het indienen van een officiële aanvraag doet overigens geen afbreuk aan het bestaande punctuele overleg tussen de besturen van de twee betrokken Gewesten over diverse aangelegenheden van technische aard.

De Raad waardeert het dat, op initiatief van de Vlaamse overheid, de omvangrijke tekst van het ontwerp van rapport in het Frans werd vertaald om de raadpleging ervan te vereenvoudigen.

De Raad stelt voor om een intergewestelijke samenwerking tot stand te brengen van zodra de projecten betrekking hebben op het economisch en sociaal hinterland van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hiertoe moet de wederzijdse raadpleging tussen de gewestelijke Regeringen in overleg met de sociale partners worden georganiseerd. In het bijzonder meent hij dat de duurzame economische ontwikkeling van het luchthavengebied in complementariteit, dan wel in concurrentie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden gerealiseerd. Laatstgenoemde hypothese is deze van het project START, waarnaar het project plan-MER met name op bladzijden 20 en 21 van de Franse versie verwijst. De Raad betreurt het overigens dat geen enkele vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering gevolg heeft gegeven aan de uitnodiging van de Raad om het project te komen uiteenzetten.

De Raad betreurt het ten zeerste dat de impact van dit project op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar op zeer bijkomstige wijze in aanmerking wordt genomen. Hij herhaalt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de motor en het grootste bekken van tewerkstelling en economische bedrijvigheid van het land is. Het aandeel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in het BBP bedraagt immers 20 %.

Bovendien vraagt de Raad om de informatie en de raadpleging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (en van diens sociale partners) aangaande de latere fasen van de realisatie van het project te voorzien.

De Raad dringt erop aan om een effectenrapport op te maken van de geplande werkzaamheden op het sociaal-economisch vlak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In ieder geval moet dit rapport betrekking hebben op het effect van het project op het niveau van de economische activiteit en van de bereikbaarheid van de ondernemingen voor werknemers, klanten, leveranciers en andere bezoekers in het betrokken gebied. De Raad onderlijnt dat de sociaal-economische effecten, die in dit project plan-MER werden bestudeerd, onvoldoende op de voorgrond worden geplaatst.

De Raad steunt trouwens de keuze voor een scheiding van het plaatselijk verkeer en het doorgaand verkeer. Hij is immers van mening dat dergelijke maatregelen positieve effecten zouden moeten hebben, los van een nieuwe door het aantrekkingseffect veroorzaakte verzadiging.

Bijzondere beschouwingen

1. Het niet in aanmerking nemen van het Brussels Gewest

De Raad bemerkt dat het project plan-MER een groei van 59 % van het aantal banen in het gebied als berekeningsbasis neemt. Er wordt niet verduidelijkt of deze banen zich beperken tot het beoogde gebied van Vlaams-Brabant of ook betrekking hebben op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en wanneer dit zo is, in welke verhouding en wat de bron ervan is.

In de uitgangssituatie worden niet alleen de bestaande situatie, maar ook de verwachte ontwikkelingen op het niveau van bepaalde beleidsvoeringen van de Vlaamse overheid opgenomen. De Raad betreurt het echter dat in deze uitgangssituatie het gevoerde of geplande beleid van de overheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met name op het vlak van ruimtelijke ordening of planning, zoals het ontwerp van plan IRIS 2, of nog inzake economische expansie en dynamisering van de handelskernen, met name in de Beneden- en Bovenstad, niet wordt geïntegreerd.

De Raad meent dat het eveneens relevant zou zijn om aan de werkhypothesen de projecten inzake ruimtelijke ordening toe te voegen, die de creatie van nieuwe activiteitengebieden in zowel het Vlaams Gewest als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beogen. De Raad stelt immers vast dat deze projecten niet uitdrukkelijk in het project plan-MER worden vermeld.

De Raad merkt op dat het project plan-MER de gelegenheid zou kunnen bieden om bijkomende infrastructuren te integreren ter bevordering van de modale transfer, zoals ontradingsparkings buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ter aanvulling van het openbaar vervoersnet.

De Raad stelt echter vast dat het project rekening houdt met de toename van het goederenverkeer als gevolg van de verbinding van de Belgische en Nederlandse havens. Hij wijst er evenwel op dat het project plan-MER in zijn opties geen alternatieven voor de ontwikkeling van het goederenvervoer langs de weg opneemt, zoals het vervoer per spoorweg of waterweg.

2. Het analysegebied

De Raad meent dat het referentiegrondgebied dat in dit project plan-MER in aanmerking werd genomen :

- te beperkt is om een samenhangende visie te hebben ;
- het niet toelaat om de globale effecten van de volledige verbreding van de Noordring in te schatten ;
- geen rekening houdt met de technische problemen verbonden aan het viaduct van Vilvoorde.

In dit opzicht wijst de Raad erop dat het project inzake de verbreding van het stuk Sint-Stevens-Woluwe/Machelen moet worden vervolledigd door de verbreding van de andere twee stukken (het eerste stuk van de E19 tot aan de A12, het tweede stuk van de A12 tot aan de E40 - richting Gent). Welnu, de projecten voor deze beide stukken zullen eveneens het voorwerp van de toekomstige MER-plannen moeten zijn.

De Raad vraagt om de effecten op het vlak van de fijnstofvervuiling te berekenen binnen een perimeter van 1 km rondom het gebied, dan wel van 250 m zoals momenteel voorzien, om zo gegevens te verkrijgen die overeenstemmen met de verspreidingseigenschappen van deze verontreiniging. Met de huidige dichtslibbing van de Ring en volgens cijfers van het BIM zou nagenoeg de helft van de fijnstofvervuiling in Brussel afkomstig zijn van de Ring.

3. De samenhang met de akkoorden van Kyoto en Bali

De Raad stelt vast dat het document de methodologie uiteenzet die werd gebruikt om de effecten van het project in termen van flora, landschap en menselijke activiteiten te evalueren. Bovendien stelt hij vast dat het project plan-MER enkel een evaluatie van de mogelijke effecten in de vorm van algemene ideeën voorstelt. Zo is het bijvoorbeeld van oordeel dat de verbreding van de Ring, die tot een vlottere verkeersdoorstroming en een sneller autoverkeer zal leiden, een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg zou moeten hebben.

De Raad heeft vragen bij de langetermijneffecten van deze verbreding, indien er gelijktijdig geen ander beleid wordt gevoerd om een efficiënte multimodaliteit voor zowel goederen als mensen te waarborgen. Hoewel het project plan-MER, zoals voorgesteld, het probleem van de dichtslibbing van de Ring immers op korte termijn kan oplossen en hierdoor de luchtkwaliteit kan verbeteren, is de Raad van mening dat het opportuun zou zijn om de impact en de gevolgen op lange termijn van de weerhouden oplossingen te evalueren.

4. Het ontbreken van opties

De Raad stelt vast dat het project plan-MER maar één enkele optie voorstelt. Er is dus geen enkel alternatief scenario op met name het vlak van de multimodaliteit overwogen.

De Raad herhaalt dat in termen van methode de Europese voorschriften de effectenstudies verplichten om alternatieve scenario's te onderzoeken en om te verduidelijken waarom deze niet werden weerhouden¹. Welnu, in dit project plan-MER lijken deze alternatieve scenario's zeer summier.

De Raad acht het noodzakelijk om alternatieven te bestuderen, die met een aantal elementen rekening houden, en met name met :

- de aanmoediging van de ingaande en uitgaande mobiliteit met collectieve of semi-collectieve middelen, gebaseerd op de ontwikkeling van openbare vervoersinfrastructuren zoals de Diabolo, het GEN of de metro ;
- de ondersteuning van de invoering van een geheel van methodes van « smart trafic management » op de R0. Zo vermeldt de Raad bijvoorbeeld de dynamische signalisatie, de beperking van de veranderingen van rijstrook of het concept van « high occupancy vehicle lanes » om zo het beheer van het verkeer op de R0 te optimaliseren ;
- de vaststelling van een alternatief traject voor het goederenverkeer langs de weg, dat bijvoorbeeld langs Mechelen zou gaan.

De verbreding van de Ring, zoals voorgesteld, zou enkel mogen worden overwogen nadat de bovenstaande alternatieven in aanmerking werden genomen.

¹ Ter herinnering, omdat er geen andere mogelijkheden ernstig werden overwogen, heeft men na het gemotiveerd advies van de Europese Commissie het ontwerp van autowegverbinding Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB) moeten opschorten.

Bijgevolg vestigt de Raad de aandacht van de Regering op de volgende punten :

- de relevantie om het gehele project tot verbreding van de R0 in dezelfde fase te evalueren en te bestuderen ;
- de noodzaak om een informatie en een raadpleging van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (en van diens sociale partners) aangaande de latere fasen van de realisatie van het project tot verbreding van de R0 te voorzien ;
- de noodzaak om een intergewestelijke samenwerking tot stand te brengen wanneer de projecten betrekking hebben op het economisch en sociaal hinterland van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
- de noodzaak voor de effectenstudie om rekening te houden met een aantal elementen, waaronder :
 - de evaluatie van de sociaal-economische effecten en gevolgen van dit project voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
 - de noodzaak om in de tenuitvoerlegging van de verbreding van de Ring het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering gevoerde of geplande beleid in aanmerking te nemen ;
 - de noodzaak om rekening te houden met de creatie van nieuwe activiteitengebieden in zowel het Vlaams Gewest als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
 - de impact van het project op de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;
 - de integratie van bijkomende infrastructuren ter bevordering van de modale transfer ;
 - de bereikbaarheid van de economische polen van de periferie, met name voor de Brusselse werknemers ;
 - het bestuderen van het goederenvervoer op het niveau van het sociaal-economisch hinterland van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar eveneens op het niveau van België, alsook de ontwikkeling van alternatieven ter zake ;
 - de uitbreiding van het gebied waar de effecten van het project op de gezondheid en het leefmilieu zullen worden onderzocht ;
 - het bestuderen en ontwikkelen van alternatieve scenario's.

*

* *