



Sterrebeek, 28 juni 2023

Vzw nr 4444.546.91  
RPR Brussel

Zetel:  
Felix Timmermanslaan 24  
1933 Sterrebeek  
e-mail: [info@sterrebeek2000.be](mailto:info@sterrebeek2000.be)  
website: [www.sterrebeek2000.be](http://www.sterrebeek2000.be)

Departement Omgeving  
Graaf de Ferrarisgebouw  
Koning Albert II-laan 20 bus 7  
1000 Brussel

**Betreft: openbaar onderzoek GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel R0 deel Noord**

Geachte,

Gelet op:

1. de doelstellingen van STERREBEEK 2000 vzw, met ondernemingsnummer 4444.546.91, die onder andere omvatten, zoals beschreven in de statuten (publicatie in het staatsblad van 2021\_07\_19 onder nummer 21090116)
  - *het nastreven van een leefbare ruimtelijke ordening met aandacht voor de verkeersleefbaarheid en het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van open en groene ruimte, landschappen, monumenten, cultureel erfgoed en het dorpschoon;*
  - *het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het beheer van het leefmilieu en van een leefbare woonomgeving. Dit impliceert het beperken van alle vormen van milieuhinder, waaronder alle vormen van geluidshinder, verkeersoverlast, geurhinder, lichthinder,...;*
  - *het nauwlettend opvolgen van alle plannen, initiatieven en activiteiten van plaatselijke, provinciale, gewestelijke, federale, Europese en internationale overheden en instellingen, alsmede van de privésector die voor Sterrebeek en omgeving van belang zijn. De vereniging houdt daaromtrent rekening met de ervaring, percepties, inzichten en meningen van de bevolking en brengt deze onder de aandacht van de betrokken overheden.*
2. Het feit dat STERREBEEK 2000 aantoonde deze doelstellingen na te streven door onder andere het lidmaatschap in de GECORO en de milieuvadvisraad van Zaventem, en door verschillende initiatieven en acties aangaande ruimtelijke ordening en mobiliteit in het verleden (zie [www.sterrebeek2000.be](http://www.sterrebeek2000.be)),
3. Het feit dat STERREBEEK 2000 als procesbekwame vereniging kan optreden namens een groep wiens collectieve belangen zijn bedreigd of geschaad,
4. Verschillende van zijn leden woonachtig zijn in de omgeving van het gebied, voorwerp van het openbaar onderzoek,
5. Het feit dat verschillende bestemmingswijzigingen in het GRUP het gevolg zijn van keuzes gemaakt in de wegindeling en de herinrichting van verschillende knooppunten en dat de geformuleerde bezwaren met betrekking tot deze herinrichting ook **impliciet een bezwaar betekenen ten aanzien van de onderliggende bestemmingswijzigingen zonder dat we deze in detail artikelsgewijs vermelden.**

Wenst STERREBEEK 2000 vzw volgende bezwaren te formuleren:

## 1) Algemeen

De voorgestelde herinrichting tussen de E19 en de E40, met in het bijzonder het opbreken van de wisselaar met A201, het opbreken van de wisselaar met de E40, het heraanleggen en opbreken van de pas ingerichte op- en afritten met de H. Henneaulaan getuigen niet van een duurzame oplossing.

Immers het opbreken van bestaande wegenis, afvoeren van betonrest en heraanleggen heeft in zijn totaliteit een serieuze milieu impact, die niet gecompenseerd wordt door het meer groen dat men erdoor wil bereiken.

Cementfabrieken zijn gigantische CO<sub>2</sub>-uitstoters (nog erger dan de energiesector; zie <https://www.eoswetenschap.eu/natuur-milieu/beton-stoot-co2-uit-het-geen-netto-opslagplaats>) Hergebruik van beton moet dus een basisbegrip zijn in wegenisprojecten.

Bij de motivatie voor de herinrichting van verschillende knooppunten wordt aangehaald dat de huidige op- en afritten te dicht bij elkaar zijn en daardoor een gevaar vormen.

Deze redenering strookt niet meer met de huidige werkelijkheid.

Van 1976 tot 2020 werd er 120km/h gereden tussen de knooppunten. Dit kan als gevaarlijk beschouwd worden.

Met de huidige snelheidsbeperking tot 100km/uur zijn de op en afritten virtueel 17% verder uit elkaar, hetgeen de veiligheid reeds gevoelig verhoogd heeft.

De voorgestelde herinrichting baseert zich bijgevolg op verkeerde simulatiecijfers.

In andere steden in Europa is er geen geval gekend waarbij **alle knooppunten** totaal vervangen worden. Meestal wordt geopteerd om de snelheid te verlagen in combinatie met systematische radar controles. Dit is een optie die veel minder investeringen vergt en zeer efficiënt is wat veiligheid betreft.

De herinrichting brengt een toekomstbeeld maar de impact om dit te realiseren wordt nergens weergegeven. Een planning en de bijhorende verkeersimpact van de werken ontbreken.

Nergens wordt weergegeven hoe men dit wil realiseren.

Een minder-hinderplan dringt zich op.

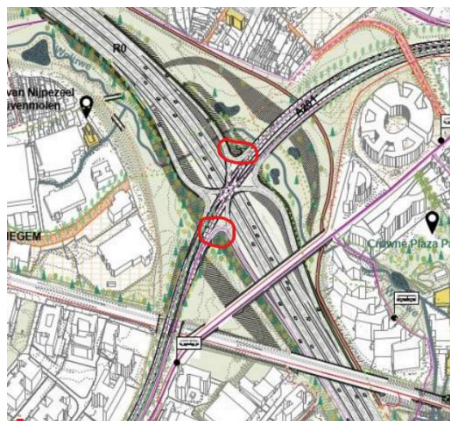
Hoe meer werven, hoe groter het risico op werfstoppen bij betwistingen tussen de Werkvennootschap en een aannemer, alsook op faillissementen, met lange werfstoppen en nog meer fileleed tot gevolg.

## 2) Het knooppunt A201 (naar luchthaven) met de Ring

Ondanks het feit dat de "Single Point Interchange" wisselaar meer ruimte zal geven aan o.a. een open Woluwe, heeft STERREBEEK 2000 grote bedenkingen bij de verkeerslichten die er zullen komen voor enkele bewegingen:

- verkeer van luchthaven naar links richting binnenring en rechtdoor naar Brussel.
- van Brussel links naar buitenring en rechtdoor.
- verkeer van binnenring-Grimbergen naar luchthaven.

Het verkeer dat links afdraait en voor de verkeerslichten staat zal het verkeer dat naar rechts wil afslaan naar de A201 (richting Brussel of luchthaven) ophouden.



De oprit van de A201 naar zowel de binnen- als buitenring zijn onnodig scherp. Wellicht om zoveel mogelijk open ruimte te creëren maar de vraag stelt zich of deze scherpe bochten beantwoorden aan de internationale normen.

De ontwerpers beweren dat men door deze compactere knoop meer ruimte krijgt op de R0 zodat deze veel beter gaat functioneren, waardoor ook dit nieuw aansluitingscomplex meer verkeer gaat kunnen verwerken. De bestaande wisselaar werkt nochtans optimaal door zijn grote buffercapaciteit en 2 rijstroken voor noodgevallen. De bruggen werden ontworpen voor een levensduur van 100 jaar zolang er voldoende preventief onderhoud voorzien wordt.

Er is geen enkele garantie dat de capaciteit van de nieuwe voorgestelde SPI wisselaar ten opzichte van de huidige turbinewisselaar de verkeersstromen in de toekomst efficiënter zal kanaliseren.

Het energiebilan van de huidige turbine wisselaar is ook veel beter doordat men aanhoudend aan dezelfde snelheid rijdt.

### 3) Aansluiting van de Woluwelaan (R22) met de R0



STERREBEEK 2000 vzw is verheugd dat de R22 aangesloten blijft op de parallelweg van de R0 ter hoogte van de H. Henneaulaan.

Toch meent onze vereniging dat men hierbij onnodige werken gaat uitvoeren in de toekomst met overmatige kosten tot gevolg.

Immers de huidige realisatie ter hoogte van de H. Henneaulaan laat evengoed een aansluiting van de R22 met de parallelweg toe zonder al te veel aanpassingen (zie figuur 2024).

De toekomstige voorgestelde realisatie betekent een drastische wijziging van de toestand die momenteel wordt gerealiseerd.

In het GRUP-voorstel is er sprake van een nieuw kruispunt aan de zijde Keiberg van de brug, met een kruising van het fietspad met de oprit naar de binnenring in zuidelijke richting. Er wordt in de Quick Win 2024 net vermeden om het fietspad te doorkruisen. Dit is een stap achteruit voor de veiligheid van de fietsers, ook al worden verkeerslichten voorzien.

Verkeerslichten aan beide uiteinden van de brug zorgen voor een minder vlotte doorstroming dan in de Quick Win 2024 waar er enkel 1 lichtgeregeld kruispunt moet worden overgestoken.

Eventueel kan de toestand 2024 nog aangepast worden met de oprit van de H. Henneaulaan naar de buitenring met een lus ten zuiden van de H. Henneaulaan zoals voorzien in het GRUP-voorstel.



*Oostelijke aanpassing*

### 4) Aansluiting H. Henneaulaan met R22 en verbinding Sint-Stevens-Woluwe met Zaventem

De situatie 2024 van de werken aan de H. Henneaulaan laat niet alleen de aansluiting toe van de R22 aan de toekomstige parallelweg maar biedt ook de mogelijkheid om de verbinding met Zaventem via de R22 te behouden.

Hierdoor is een verbinding tussen de R22 met de Hector Henneaulaan bv. via de Belgicastraat niet nodig.

De voorgestelde oplossing via de Belgicastraat is onaanvaardbaar.

De Jan Vandamstraat (Hobbit Hotel – Aston Martin) naar de Belgicastraat is tijdens spitsuren reeds verzadigd. Wachttijden zijn zeer lang aan de lichten van de Belgicastraat met de Henneaulaan.

Deze zullen nog erger worden met de bouw van het 3 Linden Business park aan de Belgicastraat en de heropleving van de Keiberg in de toekomst.

De op en afritten R22 met de nieuwe brug moeten daarom blijven in de toestand 2024.

## 5) Het vernieuwde aansluitingscomplex R22 met de E40 te Kraainem

Het is positief dat de huidige oprit naar de E40 aan de Oudstrijderslaan verplaatst wordt naar een nieuwe oprit, waardoor er meer afstand komt tussen de oprit richting Leuven en de wisselaar met de Ring, hetgeen de doorstroming ten goede komt.

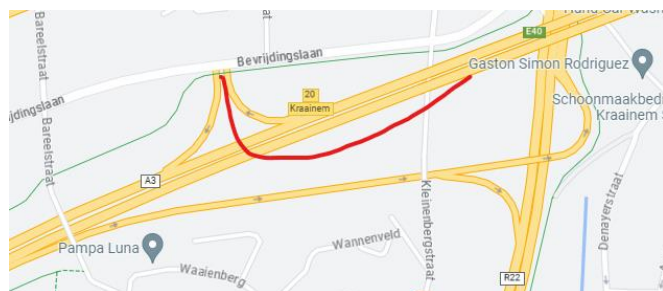
Wel stellen we ons de vraag wat de meerwaarde is om alles te laten plaatsvinden via een nieuw met lichten gestuurd kruispunt op de R22 en om de brug over de R22 af te schaffen.

Een nieuw kruispunt, zo kort bij het kruispunt van de R22 met de Bevrijdingslaan en verder de Leuvensesteenweg, is ver van ideaal.



Voorstel GRUP

Men kan eventueel de huidige situatie behouden en de oprit richting Leuven realiseren via de Bevrijdingslaan en de voorziene tunnel onder de E40, zoals aangegeven in onderstaande schets. De aansluitingen naar de R22 kunnen dan blijven zonder extra lichten.



Voorstel STERREBEEK 2000

## 6) Wisselaar Ring-E40

De wisselaar Ring-E40 wil men herinrichten en compacter maken.

Een compactere wisselaar heeft inderdaad het voordeel plaats te laten voor meer groen en fietssnelwegen.

De mobiliteitsimpact van zulke zware ingreep met afbraak en wederopbouw van deze wisselaar tijdens een lange werf met kostelijke faseringen zal echter ongezien zijn.

STERREBEEK 2000 vreest dat de baten niet opwegen tegen de kosten en de hinder van de werken en vraagt daarom dat een gedetailleerde kosten/baten analyse dit uitklaart vooraleer er een definitieve beslissing over deze herinrichting wordt genomen.

Er moeten eenvoudigere oplossingen worden uitgewerkt om de splitsing naar en van de parallelstroken te realiseren.

**STERREBEEK 2000 v.z.w. hoopt dat de overheid met deze opmerkingen en voorstellen rekening zal houden.**

Met de meeste hoogachting,

Luc Caluwaerts  
voorzitter STERREBEEK 2000 vzw

Hugo Leonard  
ondervoorzitter