Sint-Stevens Woluwe, 29 juni 2023

Patrick Delaunoy
Haverveld 6
1932 Sint-Stevens Woluwe

Betreft : Inspraakreactie op GRUP
RUP_02000_212_00497_00001 “Werken aan de Ring”

Geachte,

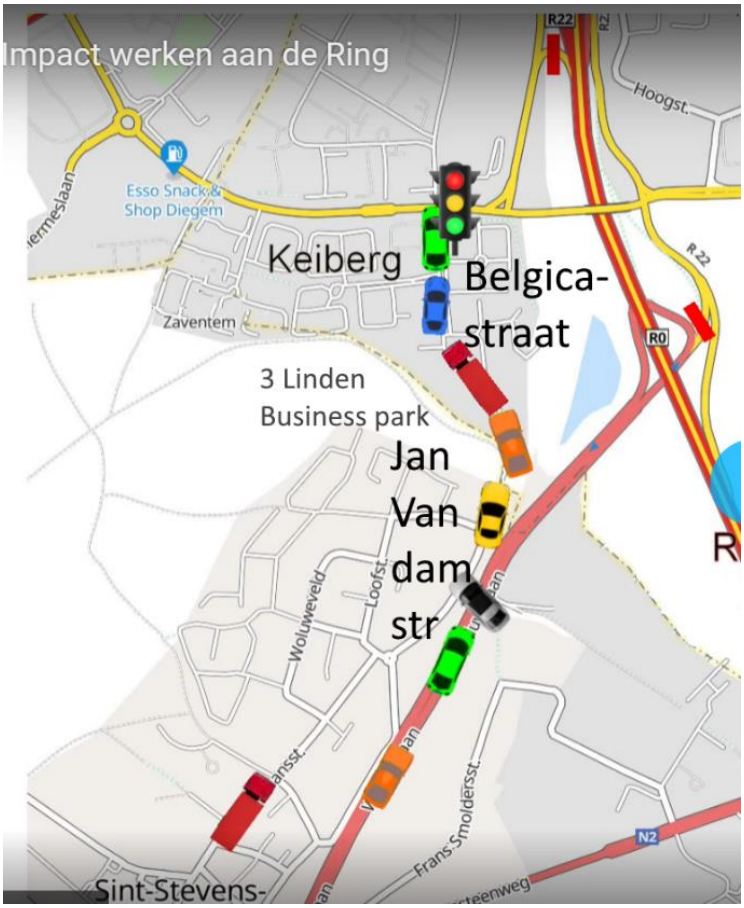
Gelet op het ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel noord’ voorlopig vastgesteld werd en de Vlaamse Regering zich engageert hiermee om bestemmingswijzigingen en aanpassingen van de stedenbouwkundige voorschriften door te voeren,

dienen wij als wijkvereniging “1932works.be” inspraak met volgende **12 argumenten**:

Argument 1:
De Werkvennootschap voert aanbestedingen onder "design & build". Wij vernemen vanuit de grotere aannemers te hoge kosten voor eigen ontwerpstudies en faseringsplannen. Tenderkosten worden onvoldoende vergoed. Tot gevolg zijn er onderlinge afspraken tussen de grote aannemingsbedrijven voor een verdeling van de projecten, om hun slaagkansen te verhogen en dus het financieel risico te minimaliseren. De aanbesteding voor het knooppunt Ring met Luchthaven werd behaald door Jan De Nul in joint venture met Franky. Er was maar één verliezende tegenkandidaat: Besix. Deze wijze van werken maakt de projecten vrij kostelijk voor de belastingbetaler door beperkte concurrentie.
Ook zeer bijzonder is dat de aannemer Jan De Nul zelf de vergunning moet aanvragen met bijhorende risico's. Wie laat er nu zijn huis bouwen door een architect die geen plannen maakt en waarbij de aannemer zelf de bouwvergunning moet aanvragen ?
Aangezien de Werkvennootschap (in samenwerking met Movero?) reeds de aanpassingen aan de Ring van Brussel onderzoeken en ontwerpen, verwachten wij totaal uitgewerkte ontwerpplannen met faseringsplannen.

Argument 2:
De werven worden gefinancierd door een publiek-private samenwerking. De PPS-constructie werd opgezet als instrument om de werken aan de Ring buiten de begroting te houden. Finaal wordt het project merkelijk duurder voor de overheid dan een staatslening. Wij pleiten om traditionele aanbestedingsformules te gebruiken. Dat zal “Werken aan Ring” merkelijk goedkoper houden.

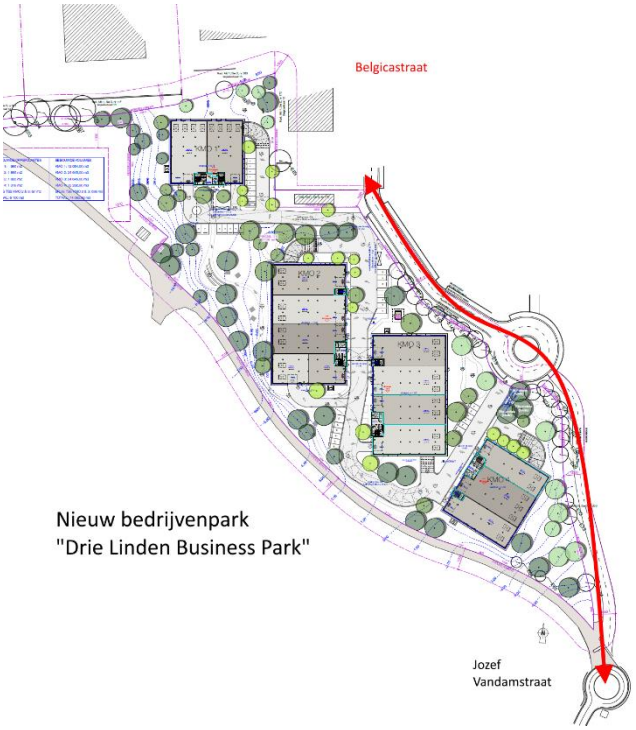
Argument 3:
1932works vraagt om de opritten en afritten Woluwedal (R22) naar Zaventem te behouden.
Een alternatieve route via de Belgicastraat is niet aanvaardbaar.

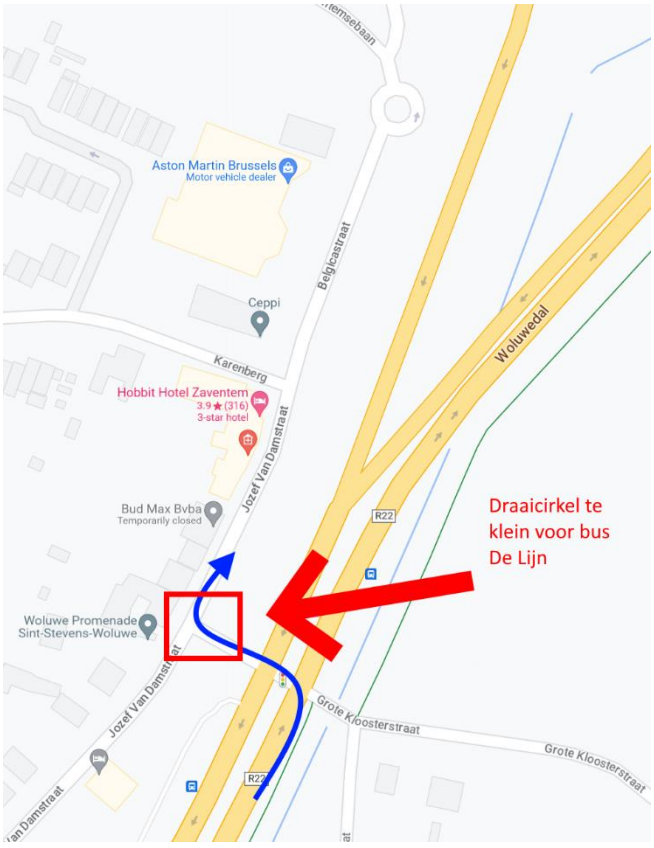


Tijdens de infomarkten van mei/juni 2023 is het opgevallen dat de Werkvennootschap geen weet had van de vergunning van de “3 Linden Business Parc”. De mobiliteitsstudie voor dit project had aangetoond dat aangezien parking voor 300 voertuigen, de mobiliteit bemoeilijkt ging worden aan het kruispunt van de Belgicastraat met de Hector Henneaulaan.

Hierbij werd geen rekening gehouden met een eventuele renovatie van de talrijke leegstaande gebouwen aan de Belgicastraat en een project voor een hotel met 400 kamers en doorgang van de inwoners van de gemeente.

De bus De Lijn zal ook van de R22 omgeleid worden via de Jozef Vandamstraat naar de Hector Henneaulaan. De 2 kleine rondpunten worden hiervoor gesloopt

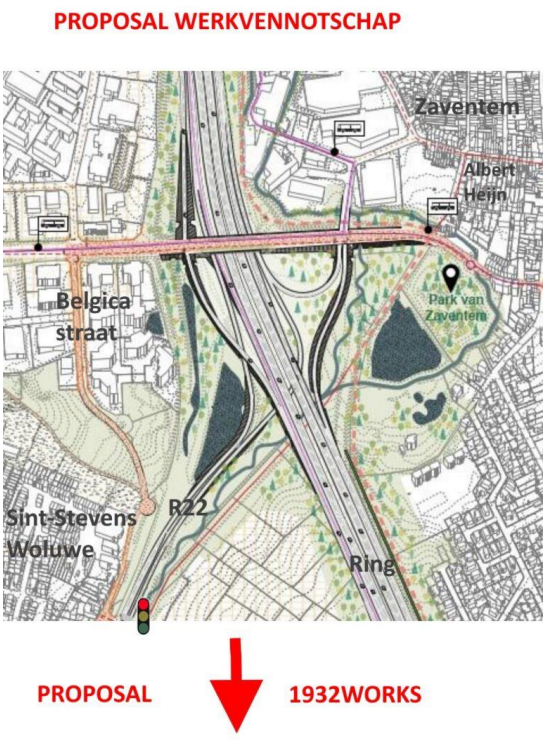




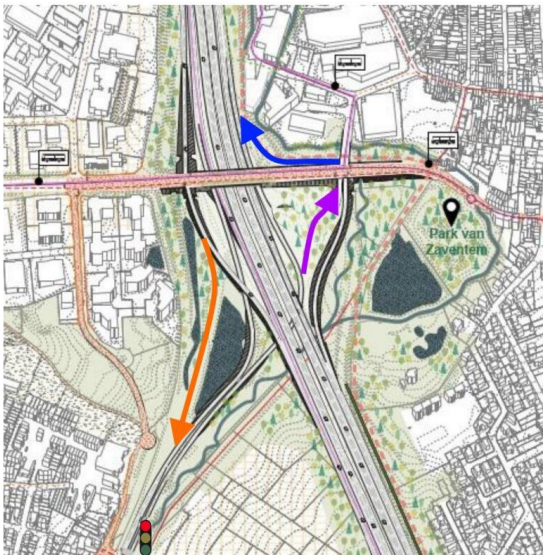
De draaicirkel van een bus is te groot voor het kruispunt Grote Kloosterstraat / Jozef Vandamstraat. Tijdens de spitsuren is er dagelijks file op de Jozef Vandamstraat om

de R22 te bereiken. Omwille van 2 kruispunten met afstand van 20m tussen de kruispunten gaat de doorgang zeer stroef en wordt bijna niet mogelijk voor een bus.
De mobiliteit zal in de komende jaren nog verslechten de bouw van een logistiek gebouwencomplex aan de Grote Kloosterstraat met 84 laadkaaien voor vrachtwagens.

De doorgang vanuit Sint-Stevens Woluwe naar Zaventem via de Belgicastraat zou maar toegestaan worden voor de inwoners dankzij ANPR camera's. Tot gevolg zullen alle voertuigen vanuit de R22 naar Zaventem of de Keiberg hun weg vinden naar Zaventem via de Leuvense Steenweg , Grote Daalstraat en Hector Henneaulaan. Voor de voertuigen komende vanuit het viadukt van Vilvoorde zal de afrit Brussels Airport genomen worden en ook een traject dwars door Zaventem centrum genomen worden.
Zaventem kan ontlast worden van de grotere verplaatsingsafstanden in de bebouwde kom door de verbinding R22 met de Henneau brug open te houden.



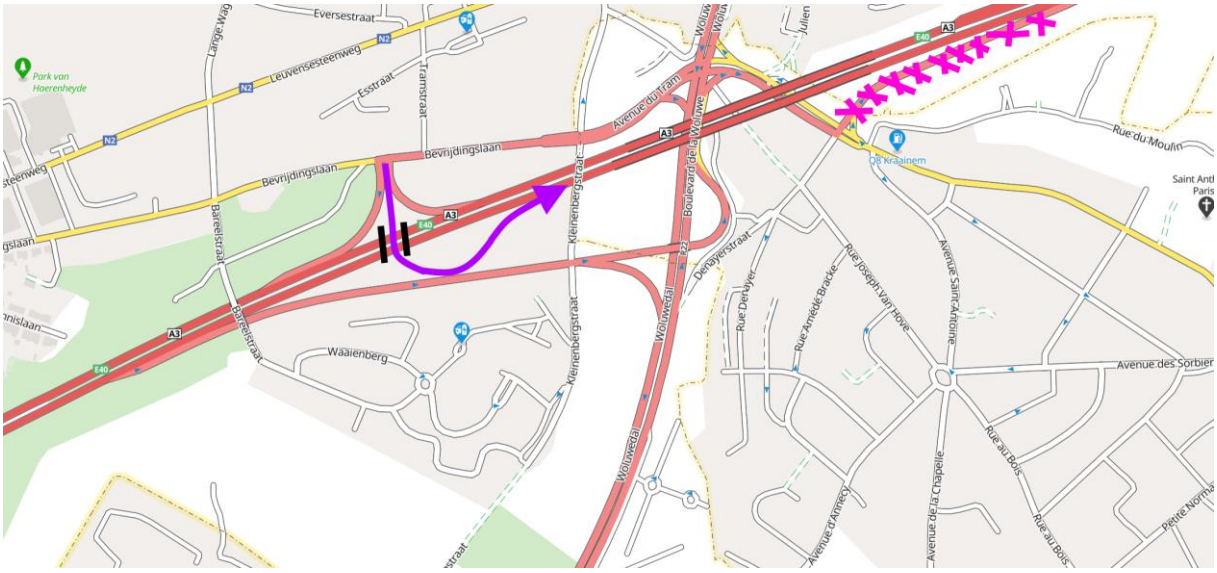
De huidige Quick Win oplossing aan de nieuwe Henneau brug is ideaal opgesteld.
De nieuwe Henneau-brug wordt in 2024 geopend met opritten naar de Woluwedal, die kort daarna worden afgebroken.
Een hollands complex wordt voorzien aan de west kant van de brug. Hierdoor ontstaat een bijkomend lichtgeregeld kruispunt aan de brug. Bij het voorstel van het project Henneaubrug werden de inwoners geïnformeerd dat alle op en afritten verzameld werden aan de noordelijke kant van de brug voor een conflictvrije fietspad. De belofte werd niet gehouden. Hierbij worden op en afritten nog in aanbouw in 2023 ook gesloopt.
1932works vraagt de huidige Quick Win opstelling te behouden. Het kan zijn dat de afrit in blauwe kleur op plan naar de buitenring niet past op de aangegeven locatie. Deze kan dan verplaatst worden aan de zuidkant van de brug met een U traject.



Links: voorstel op en afritten R22 – Henneau brug.

Argument 4:

1932works verzet zich tegen de afbraak van alle op en afritten te Kraainem met de E40. De huidige opstelling van op en afritten werken goed. Het voorstel met een nieuw lichtgeregeld kruispunt op de R22 is een stap achteruit. De huidige opstelling is veiliger dan een bijkomend kruispunt. Wij wensen hierbij gevrijwaard te worden van een nutteloze werf dat voor files en ongevallen zal zorgen.
Wij verstaan dat de oprit E40 richting Leuven te dichtbij aansluit het knooppunt E40-Ring.
Deze oprit kan verplaatst worden aan de Bevrijdingslaan. *Zie plan onderaan:*



Wij vermoeden dat door afdaling van de oprit (paarse kleur) deze vrij kort gehouden kan worden, waarbij het viadukt E40 niet verbreedt moet worden. Eventueel wordt een brug voorzien over de Kleinenbergstraat .
Dit voorstel eist minder nieuwe wegenis. De afrit E40 vanuit Brussel blijft invoegen op de R22 en is veiliger dan een lichtgeregeld kruispunt. Deze biedt ook het voordeel dat de weggebruikers richting Kraainem op een rechtse parallelstrook blijven en rechts draaien naar Kraainem onder het viadukt, op een reeds veilig aangelegd knooppunt in 2019. Dit traject is conflictvrij met de R22.
Als nadeel met dit voorstel zijn er 2 opritten en 1 afrit naast elkaar aan de Bevrijdingslaan. Het gebruik van een GPS kan verwarrend uitkomen. Een degelijke wegsignalisatie dient voorzien te worden.

Argument 5:

1932works verzet zich tegen de totale afbraak van het knooppunt Luchthaven-Ring. Een lichtgeregeld prototype kruispunt is ongeloofwaardig. De Werkvennootschap wil geruststellen met microsimulaties, waarvan geen enkel informatie beschikbaar is qua parameter instelling. Na afbraak van de huidige turbine wisselaar is er “no way back”. Wij vragen voor zekerheid om een echte simulatie door de wegpolitie door de toegangen van de huidige wisselaar te onderbreken volgens de voorziene regeling van de geplande verkeerslichten. (bijvoorbeeld: verkeer rijdt door 1 minuut=groen, dan 2 minuten rood= verkeer wordt tegengehouden.) De test moet tijdens spitsuren gebeuren en in oktober/november wanneer de verkeersdrukte op die locatie het hoogste is.

Aanvullend is er geen zekerheid op capaciteit van de SPI Wisselaar naar de toekomst met de sterke aangroei van de passagierscijfers van Brussels Airport .

Het aantal passagiers op Brussels Airport steeg sinds 2002 met 12M passagiers tot 25M passagiers in 2019. Het aantal inwoners van groot Zaventem groeit ook aan met 6% per jaar. (21.000 inwoners in 2001

tot 36.000 inwoners in 2023, naar verwachting 50.000 inwoners in 2040 die ook gebruik maken van het knooppunt, samen met de pendelaars van het Da Vinci bedrijvenpark.

Werden de simulaties uitgevoerd met een verdubbeling van aantal voertuigen in ochtend en avondspits, minimale verkeercijfers in 2070? Wij mogen hopen dat de SPI wisselaar tot tenminste 2070 in gebruik zal zijn.

De Werkvennootschap heeft de 'mindere capaciteit cijfers' van de SPI wisselaar ten opzichte van de turbine wisselaar nooit gepubliceerd. Alvast is er risico op een bottleneck naar Brussels Airport.

Het aangekondigd multimodaal verkeer is een gevaarlijke gok naar de toekomst en zou zijn effect verliezen door een steeds stijgend aantal weggebruikers.

Wij vernemen dat Brussels Airport de SPI wisselaar goedgekeurd heeft, samen met het voorstel van de luchthaventram. Wij vernemen dat het bij Brussels Airport Company toch bang afwachten wordt, waarbij met zekerheid de afbraak en heropbouw een zeer moeilijke periode wordt voor Brussels Airport, mogelijks ten voordele van de luchthavens van Charleroi, Eindhoven en Schiphol.

Aanvullend melden wij dat de huidige turbine wisselaar een rest levensduur heeft van 50 jaren, met buffercapaciteit om files op te vangen. De infrastructuur verkeert in een goede toestand dankzij weinig zwaar verkeer.

De nieuwe SPI wisselaar zorgt voor meer CO2 uitstoot: alle voertuigen zullen van 90km/h moeten stoppen het opnieuw versnellen. Niet alle rijrichtingen gaan door de verkeerslichting, maar de bochten zijn zeer scherp, waardoor de snelheid ook zeer sterk verminderd zal moeten worden.

De huidige turbinewisselaar laat toe in alle mogelijke richtingen doorlopend op 90km/h te rijden, wat zeer voordelig is voor CO2 uitstoot.

De ontwerpfoto's van de SPI wisselaar zijn prachtig met een groene vallei en een verbrede Woluwe rivier. In de praktijk is de biodiversiteit verwaarloosbaar langs een snelweg. De Woluwe gaat onmiddellijk na de SPI wisselaar opnieuw in ondergrondse kokers doorheen Machelen.

De kost werd in 2018 aangekondigd aan 200M€ voor de belastingsbetaler. In 2022 vernemen wij via de pers opnieuw dat er sprake is van 200M€. Na toekenning van het project Jan De Nul wordt de projectkost niet meer medegedeeld in de media. Wij merken voor gelijkwaardige bouwwerken een stijging van 50% sinds de Covid crisis.

Wij vernemen geen voordelen aan de SPI wisselaar.

Argument 6:

Wij verzetten ons tegen de totale afbraak van het knooppunt E40-Ring in Zaventem. Het huidig knooppunt werd gebouwd voor 100 jaar. Nieuwe parallelwegen kunnen met quick wins aangelegd worden. Dit project is verloren belastingsgeld en zal de economie zwaar aantasten door ellendige files. Snelheidsbegrenzing op 90 of 70km/u bij spitsuren is de veilige oplossing voor te dicht bij elkaar staande op en afritten.

Het viadukt E40 midden in de wisselaar zou eventueel naar vernieuwing of renovatie toe zijn.

De bestaande wisselaar slopen en heropbouwen voor meer plaats voor groene zones is economisch zinloos en kan op andere locaties beter en efficiënter uitgewerkt worden.

Argument 7:

Wij pleiten voor het verbreden van het Vierarmentunnel tot 3 rijstroken en tot het Leonard kruispunt. Dit is blijkbaar niet voorzien maar is de bottleneck met impact tot Zaventem.

Aangezien de 2 kruispunten bovenaan de tunnel nu verbouwd worden blijkt het duidelijk dat de Werkvennootschap geen plannen heeft om de tunnel te verbreden.

Argument 8:

De scoping nota nr4 biedt geen oplossing tegen pendelaars in de gemeente Zaventem tijdens de werven.

Het typisch traject bij werken op de Ring Zaventem of E40 voor wie van Leuven komt: afrit E40 Sterrebeek, Leuvense steenweg tot Zaventem, doorheen Zaventem centrum tot knooppunt Brussels Airport (rondpunt Strabet).

De MER is dus niet afgewerkt.

Argument 9 :

Namens alle fietsers over de F3 route vragen wij om verlichting langs het fietspad van de R22, tussen de Grote Kloosterstraat en de Henneaulaan en regelmatiger onderhoud van het fietspad. (verwijderen bladeren en takken).

Door overdekking van het fietspad door hoge bomen is het volledig donker na zonsondergang . Aangezien dit fietspad ook de enige doorgang is voor voetgangers tussen Sint-Stevens Woluwe en Zaventem is het risico op ongevallen groot.

Argument 10:

Wij genieten van dit schrijven om de Werkvennootschap te herinneren aan de noodzaak om een fietspad langs de Leuvensesteenweg vanaf het kruispunt met de R22 tot Nossegem voor de ‘last mile’ naar de bedrijven langs deze drukke baan.

Argument 11:

Wij zijn voor multimodaal verkeer, vlottere doorgang van de Ring met verbreding van het viadukt van Vilvoorde en verbetering van de ‘probleem’ knooppunten A12 en E40 te Groot-Bijgaarden. Wij zijn zeer positief voor de luchthaventram en nieuwe fietsbruggen. De argumenten 1 tot 10 zijn echter slecht voor het milieu. De huidige bruggen werden gebouwd voor een levensduur van 100 jaren. Nutteloze nieuwbouw heeft een zeer negatief impact op CO_2. De chemische reactie bij productie van cement staat in voor 8% van de CO_2 emissies wereldwijd.

In chemische termen: $CaCO_3$ valt bij hoge temperatuur uiteen in CaO en CO_2. Daarbij komt dus veel broeikastgas CO_2 vrij bij de productie van cement.

Argument 12 :

Omwille van het groot aantal incoherenties in mobiliteit in de scoping nota nr4 “Werken aan de Ring” adviseren wij op een audit door een internationaal studiebureau in mobiliteit dat geen belangen heeft met de Werkvennootschap.

Dit geldt voor de deelprojecten: A201/Ring , E40/RO , Op en afritten R22 met Henneaubrug en op en afritten R22/E40.

_____