

GROEN SCHERP VOOR MOBILITEITSPANNEN VLAANDEREN

‘Verdubbeling Brusselse Ring kost miljard’



De Vlaamse regering bespreekt binnenkort de kosten-batenanalyse van vijf scenario's voor de Ring. © photo news

Het voorstel van de Vlaamse regering om de Brusselse Ring te verdubbelen? 'Te duur en weinig efficiënt', zegt Groen.

BRUSSEL | De Vlaamse regering bespreekt binnenkort de kosten-batenanalyse van vijf scenario's om het verkeer op de Brusselse Ring te 'optimaliseren'. Eindelijk, want het is al sinds de zomer van vorig jaar wachten op de resultaten van die oefening.

Ondertussen blijft minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits (CD&V) principieel vasthouden aan de verdubbeling van de Brusselse Ring. Met aparte rijvakken voor het doorgaand verkeer dat Brussel passeert, en eigen rijbanen voor de reizigers van en naar de hoofdstad. Die houding

blijft ongewijzigd, bevestigt haar woordvoerder. Naast een verdubbeling loopt de regering met nog vier andere scenario's rond. Zoals een dubbeldeksweg, of een tunnel onder Brussel die de E40 doet doorlopen van Groot-Bijgaarden tot in Zaventem. Om zicht te krijgen op de kostprijs en of de prijs opweegt tegen de voordelen, liet de regering een kosten-batenanalyse uitvoeren.

Slechtste optie

In de tussentijd bestelde Groen zelf een studie over de uitbreiding van de Ring.

De oppositiepartij in het Vlaams Parlement deed dat bij Transport & Mobility Leuven, een spin-off van de universiteit die zich op vraag van de milieuorganisaties ook mengt in het debat over de Oosterweelverbinding in Antwerpen. Specifiek onderzocht het stu-

‘Elk ongeval, hoe klein ook, leidt tot lange files’

diebureau de effecten van rekeningrijden voor personen- en vrachtverkeer. Alsook de keuze van de Vlaamse regering om het doorgaand verkeer te scheiden van het lokaal verkeer, de voorkeur dus van Crevits.

Resultaat? De verdubbeling komt als slechtste optie uit de bus. Tot grote instemming van Groen, die zich in het verleden nooit een grote voorstander toonde van dat alternatief.

‘De verbreding van de Brusselse Ring is duidelijk een verlieslatende investering’, zegt Vlaams parlements lid Hermes Sanctorum. ‘Het kost meer dan het opbrengt.’ Sanctorum: ‘De infrastructuur-

Rekeningrijden

- + De Brusselse Ring betalend maken, vermindert de trafiek, die daarvoor plutter doorkan. Vooral tijdens de spitsuren.
- Hierdoor wordt het openbaar vervoer wel zwaarder belast.
- Duurder voor de reiziger.
- + Maar hij recupereert de hogere kostprijs met tijdswinst. Tegen 2020 levert dat de bedrijven en de pendelaar veertien miljoen op. Tegen 2044 zelfs 217 miljoen.
- + Minder auto's, minder uitstoot. Bij rekeningrijden bespaart de maatschappij elk jaar dertig miljoen euro aan milieukosten.
- Jaarlijkse onderhoudskosten voor de overheid? Veertig miljoen.

Verdubbeling Ring

- + De verdubbeling van het aantal rijstroken zorgt voor een betere doorstroom.
- Wat een aanzuigefect van nieuw verkeer creëert en de tijdswinst eigenlijk teniet doet.
- De verbreding van de Ring kost de maatschappij jaarlijks zes miljoen euro aan milieuvervuiling. De emissies nemen toe, want bijkomende infrastructuur leidt tot meer trafiek en uitstoot.
- De investeringskosten bedragen minstens 400 miljoen. Realistischer is eigenlijk een miljard euro.

werken lopen tegen het miljard aan, terwijl de luchtkwaliteit daalt. En de tijdswinst die het scenario boekt, trekt andere automobilisten aan. Komt daarbij dat de snelwegen niet aangepast zijn aan die nieuwe situatie. Dus elk accident, hoe klein ook, blijkt voldoende voor lange files. Meer wegcapaciteit is dus niet de oplossing.’ Hilde Crevits countert de kritiek door onder andere te verwijzen naar de flankerende maatregelen. Zoals het aanleggen van 400 kilometer fietspaden en het inbedden van vier tramlijnen, wat de druk op het verkeer moet afnemen. (gom)