PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT

A-630/1 - 2017/2018

SESSION ORDINAIRE 2017-2018

12 DÉCEMBRE 2017

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

NOTE DE DISCUSSION

L'élargissement du RING

(déposée par Mmes Anne-Charlotte d'URSEL (F),
Céline DELFORGE (F)
et M. Bruno DE LILLE (N))

1. État des lieux

Le 25 octobre 2013, le Gouvernement flamand marque son accord pour une augmentation des bandes de circulation (6 à 10) entre Grand-Bigard et Zaventem pour un montant de 380 millions d'euros. L'objectif était alors de séparer le trafic de transit de la circulation locale. Trois zones sont visées : Zaventem, le Nord et Grand-Bigard. Le réaménagement ferait alors passer l'anneau routier de 4 ou 6 bandes en fonction des endroits à 8 à 10 bandes de circulation en séparant celles réservées au trafic de transit (3+ 3) de celles du trafic local.

En mars 2016, le Gouvernement flamand a précisé le projet d'élargissement du Ring en indiquant que ce projet concernerait bien le tronçon entre la E40 venant d'Ostende et la E40 partant vers Liège (soit 20 km). Ce dernier séparerait le trafic de transit du trafic local. En outre, Ben Weyts, le ministre flamand en charge de la mobilité, a annoncé l'investissement dans 3 nouvelles lignes de tram (Brabantnet) qui incluraient des liens entre Bruxelles-Willebroek, l'aéroport national et Jette. Selon Ben Weyts, ces nouvelles lignes engendreront un report modal estimé à 20.000 voitures particulières.

En outre, le Gouvernement flamand prévoit trois autoroutes vélos de 41 km au-dessus, en dessous et autour du Ring, dont les tracés sont encore inconnus.

GEWONE ZITTING 2017-2018

12 DECEMBER 2017

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

DISCUSSIENOTA

De verbreding van de RING

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F),
mevrouw Céline DELFORGE (F)
en de heer Bruno DE LILLE (N))

1. Stand van zaken

Op 25 oktober 2013 stemt de Vlaamse Regering in met een vermeerdering van het aantal rijstroken (van 6 naar 10) tussen Groot-Bijgaarden en Zaventem voor een bedrag van 380 miljoen euro. De bedoeling was toen om het doorgaand verkeer te scheiden van het plaatselijk verkeer. Het betreft drie zones : Zaventem, het noorden en Groot-Bijgaarden. Door de heraanleg zou de Ring, in de plaats van 4 of 6 rijstroken, naargelang de plaats, 8 à 10 rijstroken krijgen en zouden de rijstroken voor het doorgaand verkeer (3+ 3) worden gescheiden van die voor het plaatselijk verkeer.

In maart 2016 heeft de Vlaamse Regering het project voor de verbreding van de Ring nader toegelicht door aan te geven dat dit project het gedeelte tussen de E40 vanuit Oostende en de E40 richting Luik betrof (20 km). Dat zou het doorgaand van het plaatselijk verkeer scheiden. Bovendien heeft Ben Weyts, Vlaams minister van mobiliteit, de investering in drie nieuwe tramlijnen aangekondigd (Brabantnet), die verbindingen tussen Brussel-Willebroek, de nationale luchthaven en Jette zouden omvatten. Volgens Ben Weyts zouden die nieuwe lijnen naar schatting een modal shift teweegbrengen van 20.000 personenauto's.

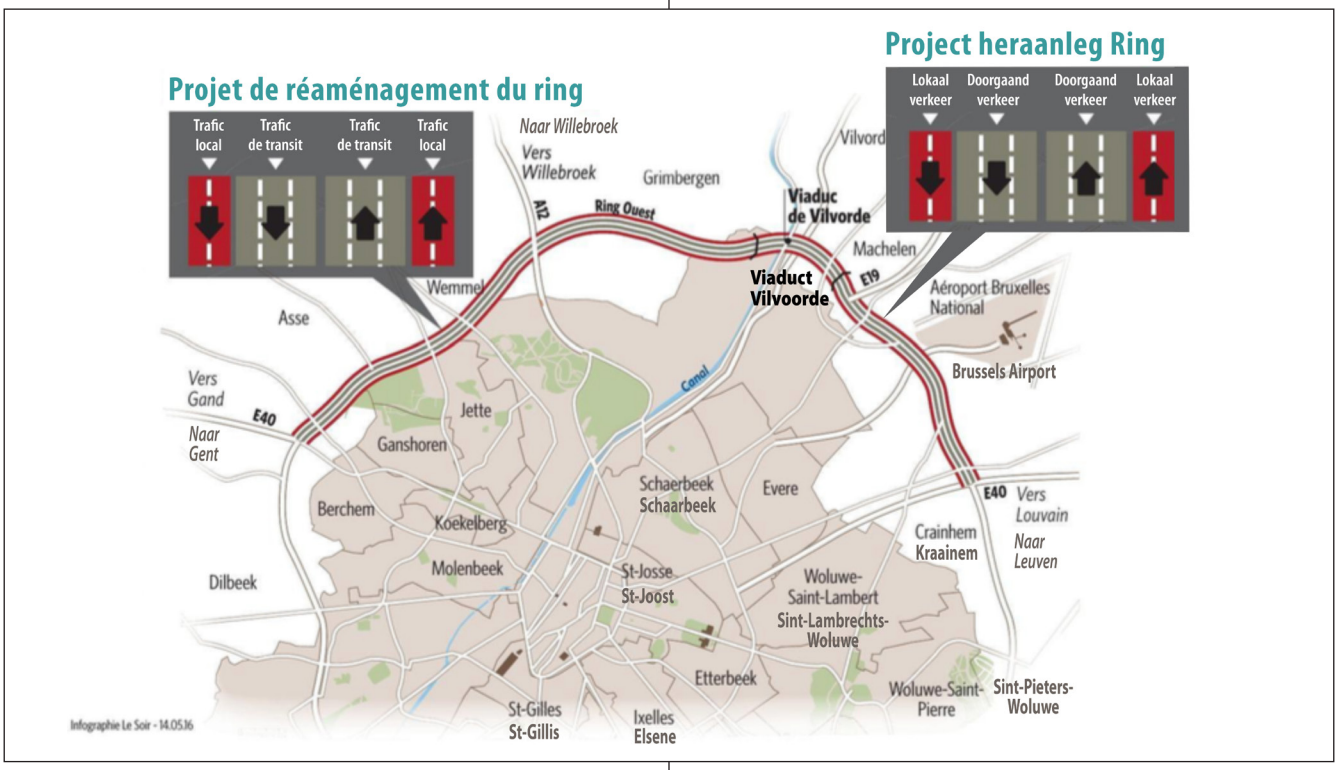
Bovendien plant de Vlaamse Regering drie fietssnelwegen van 41 km boven, onder en rond de Ring, waarvan het traject nog niet bekend is.

Le coût réactualisé de l'ensemble de ces aménagements est estimé à 2 milliards d'euros, dont 1,2 milliard pour le Ring. Ce dernier démarrerait en 2019 pour aboutir au minimum en 2023.

De bijgestelde kosten voor al die inrichtingen zijn geraamd op 2 miljard euro, waarvan 1,2 miljard voor de Ring. De werken voor de Ring zouden in 2019 starten en ten vroegste in 2023 eindigen.

Figure 1 : Portion du Ring visée par l'élargissement

Afbeelding 1: Te verbreden gedeelte van de Ring



Source : geo.irisnet.be

Bron : geo.irisnet.be

Les deux principaux arguments avancés par Ben Weyts afin d'élargir le Ring sont les suivants :

1. la diminution des accidents liés aux changements de bandes de circulation ;
2. la fluidification du transport de marchandises par les camions.

De twee voornaamste argumenten die Ben Weyts aanvoert om de Ring te verbreden zijn de volgende :

1. vermindering van de ongevallen bij het veranderen van rijstrook ;
2. vlottere doorstroming van het goederentransport per vrachtwagen.

2. Contraintes du Gouvernement flamand

2.1 Passage sur le territoire régional

Une portion du Ring visée par l'élargissement se situe sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il s'agit d'un tronçon de 880 mètres entre les kilomètres 37,240 et 38,120 à proximité du viaduc de Vilvorde.

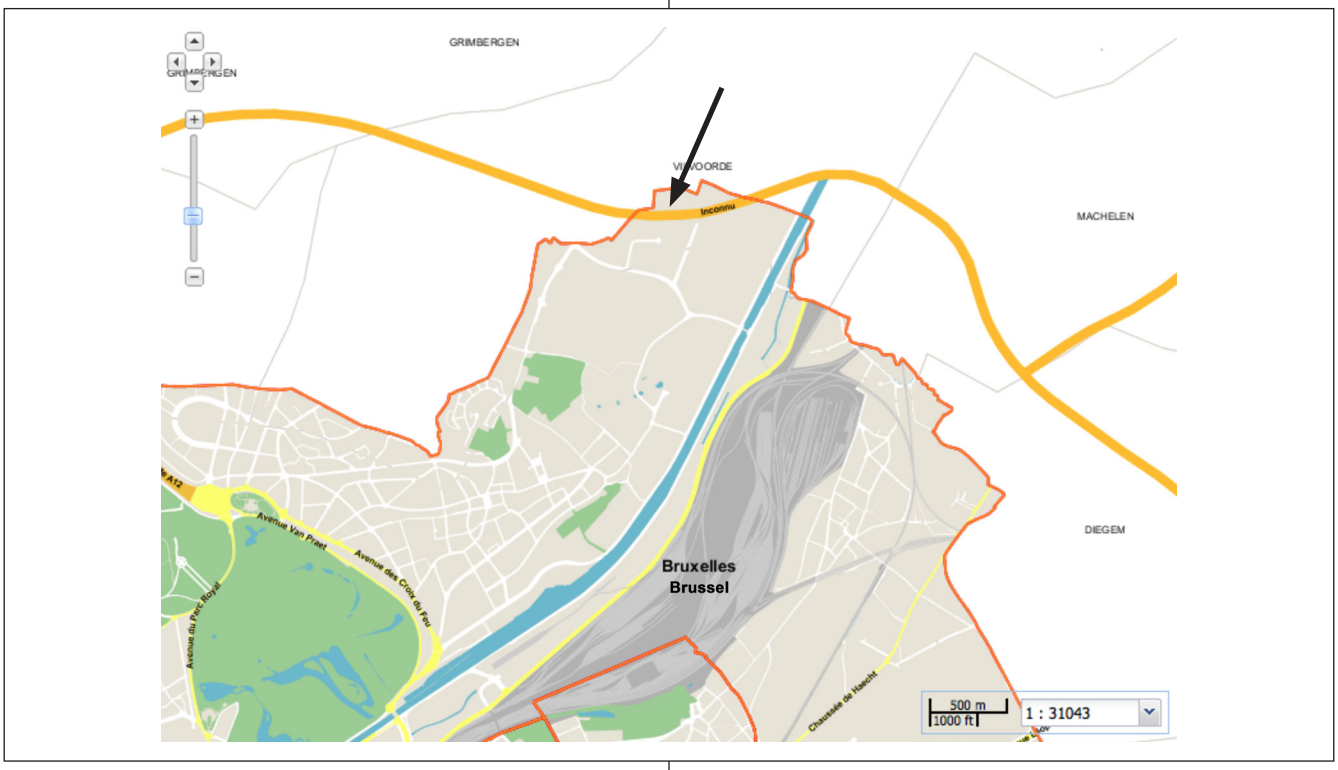
2. Beperkingen voor de Vlaamse Regering

2.1. Doorgang op het gewestelijk grondgebied

Een gedeelte van de Ring dat verbreed zou worden, bevindt zich op het grondgebied van de Stad Brussel. Het gaat over een stuk van 880 meter tussen kilometer 37,240 en 38,120 in de buurt van het viaduct van Vilvoorde.

Figure 2 : Portion du Ring visée par l'élargissement sur le territoire de la Ville de Bruxelles

Afbeelding 2 : Te verbreden gedeelte van de Ring op het grondgebied van de Stad Brussel



Source : geo.irisnet.be

Source : geo.irisnet.be

Une autre portion du Ring qui serait probablement élargie se situe sur la commune de Jette (tronçon de 50 mètres entre les km 46,705 et 46,755). Notons qu'en 2013, après les revendications des autorités locales, le Gouvernement excluait l'élargissement de cette portion. Rien n'est moins sûr eu égard aux déclarations[1] de Céline Frémault. Ben Weyts a néanmoins indiqué la construction d'un écoduc sur cette portion du Ring, mais cela n'évacue pas pour autant les exigences de l'ordonnance nature[2].

Een ander deel van de Ring dat waarschijnlijk verbreed zou worden, bevindt zich in de gemeente Jette (stuk van 50 meter tussen km 46,705 en 46,755). Opgemerkt zij dat de regering in 2013, na de eisen van de plaatselijke overheden, de verbreding van dat gedeelte tegenhield. Niets is minder zeker, gelet op de verklaringen van Céline Fremault[1]. Ben Weyts heeft evenwel de bouw van een ecoduct op dat gedeelte van de Ring aangegeven, maar nog altijd niet tegemoet aan daarmee de vereisten van de ordonnantie natuurbehoud[2].

(1) La Libre Belgique du 13 mai 2016.

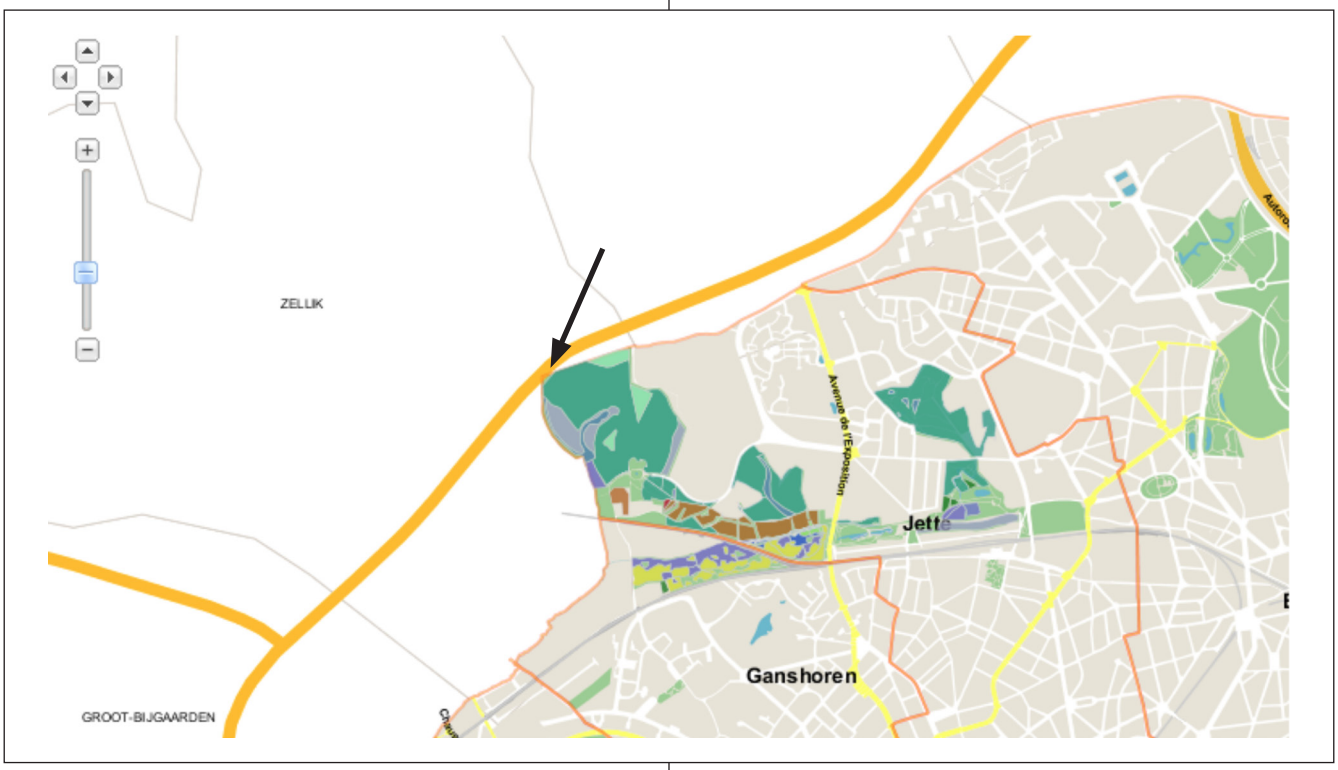
(2) Ordonnance du 1er mars 2012 relative à la conservation de la nature.

(1) La Libre Belgique van 13 mei 2016.

(2) Ordonnantie van 1 maart 2012 betreffende het natuurbehoud.

Figure 3 : Portion du Ring probablement visée par l'élargissement sur le territoire de la commune de Jette

Afbeelding 3: Waarschijnlijk te verbreden gedeelte van de Ring op het grondgebied van de gemeente Jette



Source : geo.irisnet.be

Source : geo.irisnet.be

Conformément à l'article 4, § 3, de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant les routes dépassant les limites d'une Région, cette portion est gérée par la Région flamande. Cette gestion comprend l'entretien, l'exploitation et l'investissement. Au sens de l'article 2 de l'accord de coopération, l'investissement est défini par « l'exécution de tous les travaux de renouvellement et d'adaptation, autres que ceux relatifs à l'entretien, pour autant qu'ils ne se rapportent pas à une adaptation ou une modification de la route ou du tracé des routes dépassant les limites d'une Région ».

Étant donné que le Ring fera l'objet d'une adaptation de la route, on peut considérer que l'investissement ici effectué déroge à l'accord de coopération susmentionné.

2.2 Le CoBAT et la délivrance du permis d'urbanisme

Comme tous travaux, le projet d'élargissement tombe dans le périmètre légal du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT) du 9 avril 2004 et fait donc notamment l'objet de la délivrance d'un permis d'urbanisme. À cet égard, si le Gouvernement flamand souhaite élargir le Ring sur une voirie traversant le

Overeenkomstig artikel 4, § 3, van het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de gewestgrensoverschrijdende wegen, wordt dit gedeelte beheerd door het Vlaams Gewest. Dat beheer omvat het onderhoud, de exploitatie en de investering. In de zin van artikel 2 van het samenwerkingsakkoord wordt investering gedefinieerd als : « het uitvoeren van alle vernieuwings- en aanpassingswerken, die buiten het onderhoud vallen, voor zover ze echter geen betrekking hebben op een aanpassing of wijziging van de continuïteit van de weg of het tracé van de gewestgrensoverschrijdende wegen ».

Aangezien, voor de Ring, de weg wordt aangepast, kan worden aangenomen dat de hier uitgevoerde investering afwijkt van bovenvermeld samenwerkingsakkoord.

2.2. Het BWRO en de afgifte van de stedenbouwkundige vergunning

Zoals alle werken, valt het verbredingsproject binnen het wetgevingsgebied van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 9 april 2004 en moet er dus een stedenbouwkundige vergunning voor afgeleverd worden. Indien de Vlaamse Regering de Ring wenst te verbreden op een weg die door het Brussels grondgebied

territoire bruxellois, il doit obtenir un permis d'urbanisme et respecter les modalités y afférentes (enquête publique, étude d'incidences, consultations…).

2.3 Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

La directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement[3] (et ses articles 7, 8, 9 et 10 en particulier) stipulent que les régions doivent consulter les autres régions lorsque la mise en œuvre d'un plan ou d'un programme en cours d'élaboration sur leur territoire est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement de celles-ci. Les résultats de ces consultations transfrontières doivent être pris en considération pendant l'élaboration du plan ou programme concerné et avant que ceux-ci ne soient adoptés ou soumis à la procédure législative. En définitive, les régions consultées doivent être informées sur la manière dont les résultats des consultations effectuées ont été pris en considération, ainsi que sur les raisons du choix du plan ou du programme tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables qui avaient été envisagées.

3. Enjeux

3.1. Les embouteillages

La fluidification du Ring est un enjeu en matière de mobilité dans et autour de Bruxelles. Il faut néanmoins tenir compte des éléments factuels suivants :

1. les goulets d'étranglement comme le viaduc de Vilvorde persisteront, étant donné que ce dernier ne sera pas élargi ;
2. la construction des trois projets commerciaux à grande échelle Uplace (82.000 m²), NEO méga-shopping center (72.000 m²) et Docks Brussels (45.000 m²) va engendrer un trafic supplémentaire. Cette augmentation du trafic, selon le rapport d'incidences environnementales (MER) du VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel), ne sera pas compensée par l'élargissement du Ring ;
3. selon une étude commandée par le Gouvernement bruxellois en 2013, l'élargissement du Ring impliquerait une augmentation de 54.000 voitures particulières entrantes chaque jour sur le territoire bruxellois.

(3) Cette directive a été transposée en Région flamande par le décret du 27 avril 2007 modifiant le titre IV du décret du 5 avril 1995 contenant des dispositions générales concernant la politique de l'environnement et l'article 36*ter* du décret du 21 octobre 1997 concernant la conservation de la nature et le milieu naturel.

loopt, moet zij dus een stedenbouwkundige vergunning bekomen en de desbetreffende regels naleven (openbaar onderzoek, effectenstudie, raadplegingen…).

2.3. Richtlijn 2001/42/EG van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's

Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's[3] (en in het bijzonder de artikelen 7, 8, 9 en 10) bepalen dat de regio's de andere regio's moeten raadplegen wanneer de uitvoering van een plan of programma in opstelling op hun grondgebied aanzienlijke effecten kan hebben op het milieu van die andere regio's. Met de resultaten van dat grensoverschrijdend overleg dient rekening te worden gehouden bij de opstelling en vóór de vaststelling of onderwerping aan de wetgevingsprocedure van het plan of programma. Ten slotte moeten de geraadpleegde regio's in kennis worden gesteld van de wijze waarop met het resultaat van de uitgevoerde raadplegingen rekening werd gehouden en van de redenen waarom is gekozen voor het plan of het programma zoals het is aangenomen, zulks in het licht van de andere redelijke alternatieven die zijn behandeld.

3. Uitdagingen

3.1. Files

De vlotte doorstroming op de Ring is een uitdaging op het vlak van de mobiliteit in en rond Brussel. Toch moet rekening worden gehouden met de volgende feiten :

1. de flessenhalzen zullen blijven bestaan, aangezien de Ring op plaatsen zoals het viaduct van Vilvoorde niet zal worden verbreed ;
2. de bouw van drie grote winkelcentra Uplace (82.000 m²), NEO megashopping (72.000 m²) en Dockx Bruxsel (45.000 m²) zal tot extra verkeer leiden dat volgens het milieueffectenrapport (MER) van het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) niet door de verbreding zal worden opgevangen ;
3. de verbreding van de Ring zal volgens een studie uit 2013, besteld door de Brusselse regering, dagelijks 54.000 extra wagens aantrekken.

(3) Deze richtlijn is in het Vlaams Gewest omgezet door het decreet van 27 april 2007 houdende wijziging van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid en van artikel 36*ter* van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Néanmoins, à l'horizon 2025, le modèle multimodal de déplacements (MusTI) utilisé par Bruxelles Mobilité[4] estime une augmentation de la fréquentation du tronçon nord du Ring de 9 % (si le plan pluriannuel d'investissement de la STIB est correctement exécuté). Cette modélisation démontre une diminution du trafic de transit sur le territoire bruxellois. En outre, le modèle estime à 17.000 le nombre de voyageurs qui emprunteraient les 3 nouvelles lignes de tram (pour la période de 6 à 10h).

Enfin, l'impact de ce chantier colossal durant la durée des travaux n'a pas été étudié tant en ce qui concerne le report de flux qu'en matière de coordination avec les chantiers qui auront lieu sur le territoire bruxellois.

3.2. La pollution

L'augmentation du volume de voitures sur le Ring va entrainer une augmentation significative de certaines particules fines[5] et ultrafines inhalées par les habitants des communes limitrophes. Pour rappel, près de 30.000 tonnes de polluants gazeux sont émises à Bruxelles chaque année. Ces polluants se retrouvent dans l'air que nous respirons et peuvent avoir un effet direct sur la santé.

En outre, la Région bruxelloise dépasse les valeurs critiques et valeurs limites telles que définies dans la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Le 18 juin 2017, la Commission européenne a traduit la Belgique devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des normes de qualité de l'air, notamment à Gand, dans la Région bruxelloise et à Roulers. Les améliorations enregistrées en la matière depuis 2005 seraient trop lentes et trop faibles. À cet égard, la Région bruxelloise devra bientôt payer des astreintes.

(4) Cf. Question écrite n° 497 de Mme Anne-Charlotte d'Ursel

(5) Cf. CELINE (2011), Estimation de l'impact des émissions du Ring (R0) sur la qualité de l'air en Région bruxelloise.

Uit het multimodaal verplaatsingsmodel (MusTI) van Brussel Mobiliteit[4] blijkt evenwel dat het autoverkeer op het noordelijk deel van de Ring met 9 % zal toenemen tegen 2025 (indien het meerjarig investeringsplan van de MIVB correct wordt uitgevoerd). Die simulatie laat een vermindering van het doorgaand verkeer op het Brussels grondgebied zien. Bovendien raamt de simulatie het aantal reizigers dat de drie nieuwe tramlijnen zou gebruiken op 17.000 (tussen 6 en 10 uur).

Tot slot werden de gevolgen van die gigantische werken niet bestudeerd wat betreft de verschuiving van de verkeersstroom en de coördinatie met de werken die op het Brussels grondgebied zullen plaatsvinden.

3.2. Vervuiling

De toename van het aantal auto's op de Ring zal een significante stijging van de concentraties fijn en ultrafijn stof met zich brengen[5], die de inwoners van de aangrenzende gemeenten zullen inademen. Ter herinnering, ieder jaar worden bijna 30.000 ton verontreinigende gassen uitgestoten in Brussel. Zij bevinden zich in de lucht die we inademen en kunnen een rechtstreeks effect hebben op de gezondheid.

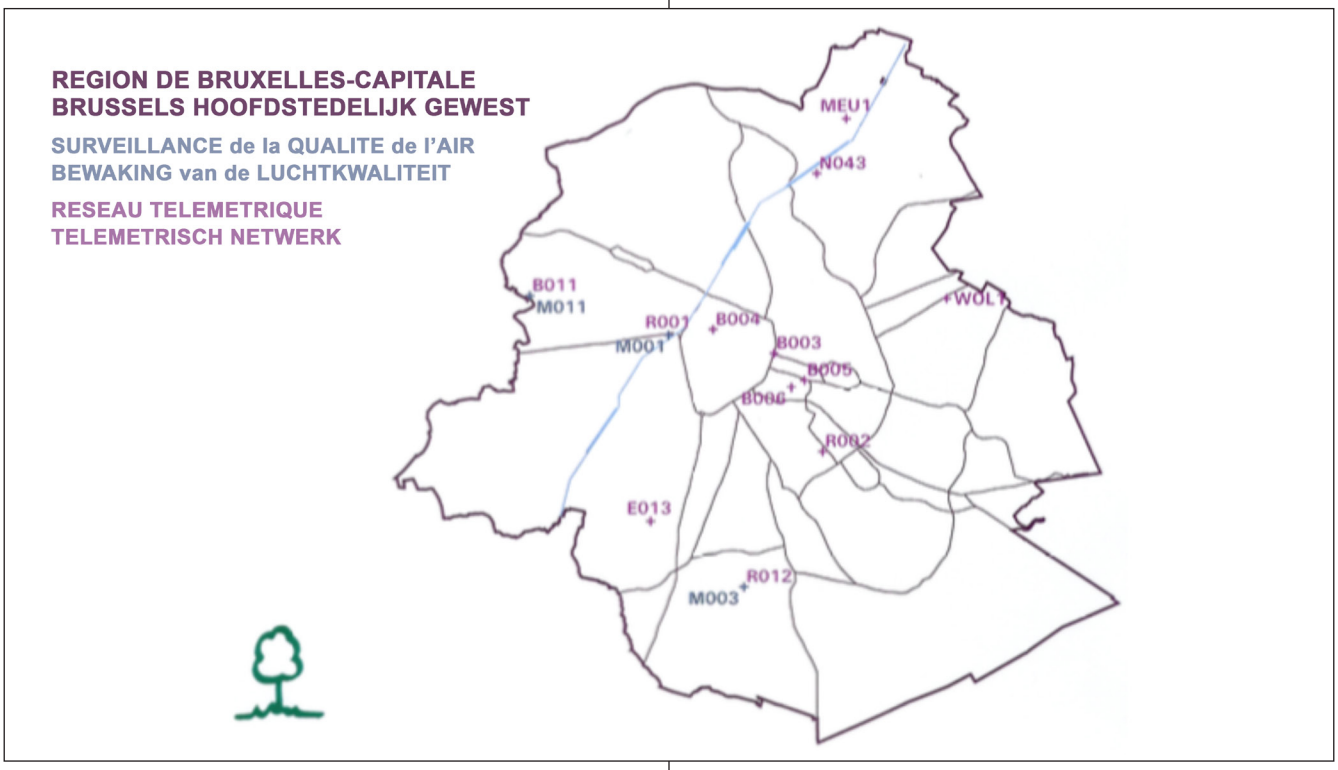
Bovendien overschrijdt het Brussels Gewest de kritieke waarden en de grenswaarden zoals bepaald in richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa. Op 18 juni 2017 heeft de Europese Commissie België voor het Hof van Justitie van de Europese Unie gedaagd wegens niet-naleving van de luchtkwaliteitsnormen, met name in Gent, in het Brussels Gewest en in Roeselare. De verbeteringen die sinds 2005 op dat gebied zijn vastgesteld, zouden te langzaam en te gering zijn. In dat verband zal het Brussels Gewest binnenkort dwangsommen moeten betalen.

(4) Cf. Schriftelijke vraag nr. 497 van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel.

(5) Cf. IRCEL (2011), Analyse van de impact van het verkeer op de Ring rond Brussel (R0) op de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Figure 4 : Réseau télémétrique en Région bruxelloise

Afbeelding 4: Telemetrisch netwerk in het Brussels Gewest

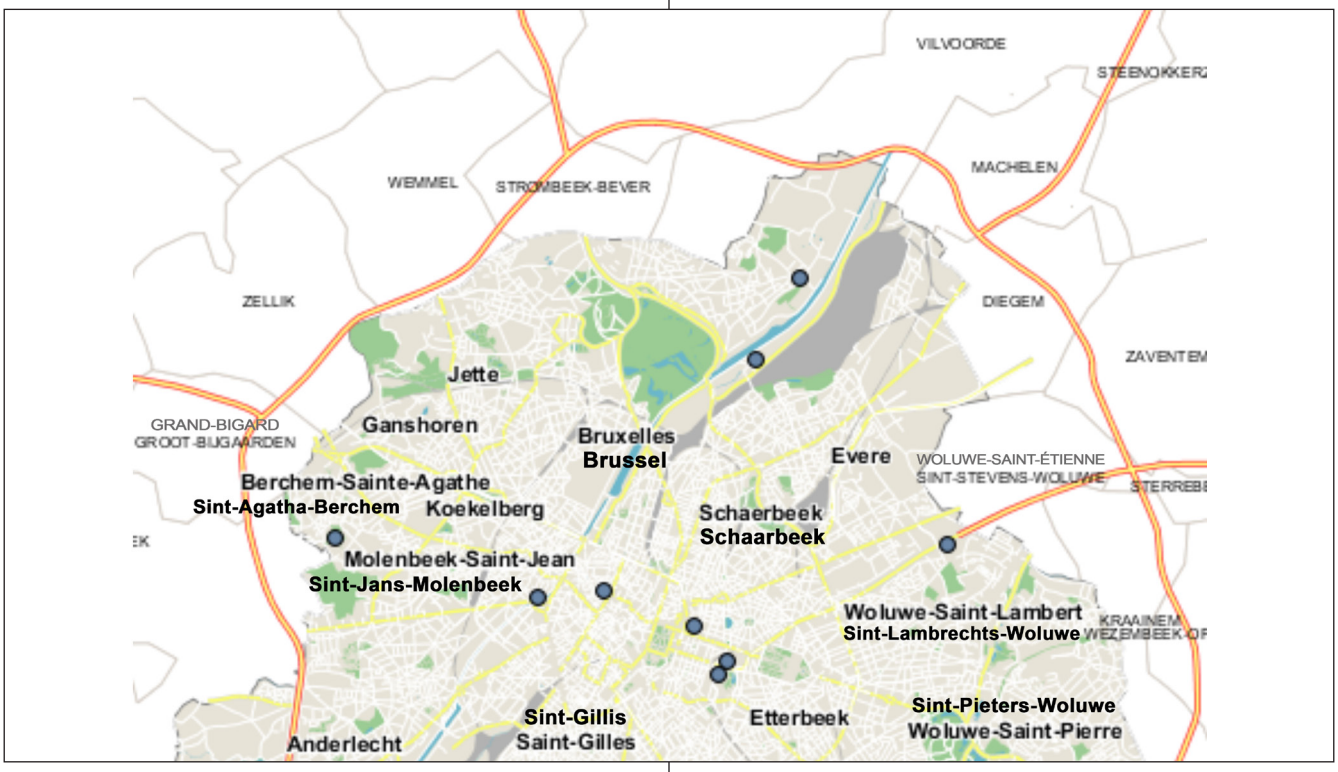


À noter que depuis 2012, seule la station de mesure de l'avant-port a observé davantage de dépassements journaliers que ne l'autorise la législation européenne. En effet, il y a environ 35 dépassements annuels du seuil de 50 mg/m^3. La situation est particulière sur le plan géographique, puisqu'il faut noter à cet endroit une absence d'habitations et un nombre conséquent d'industries qui contribuent aux émissions de ces particules fines. Néanmoins, cette station de télémesure se situe à proximité du goulet d'étranglement du viaduc de Vilvorde, ce qui pourrait augmenter les valeurs enregistrées et donc le dépassement des normes européennes par notre Région.

Er zij op gewezen dat sinds 2012 alleen het meetstation van de voorhaven meer dagelijkse overschrijdingen heeft waargenomen dan de Europese wetgeving toestaat. De drempel van 50 mg/m^3 wordt jaarlijks immers ongeveer 35 maal overschreden. Dat meetstation heeft een bijzondere geografische ligging, want op die plaats zijn er geen woningen, maar een groot aantal industriële bedrijven die bijdragen tot die uitstoot van fijn stof. Het bevindt zich echter in de buurt van de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde, waardoor de vastgestelde waarden en dus de overschrijdingen van de Europese normen door ons Gewest zouden kunnen toenemen.

Figure 5 : Poste de télémesure MEU1 (Parc Meudon)

Afbeelding 5: Telemeetpost MEU1 (Meudonpark)



3.3. Construction du stade - Projet NEO

L'ensemble des aménagements prévus, à savoir la construction du stade national – qui accueillera l'Euro 2020 – et le projet NEO, profiteront de l'amélioration du trafic liée à l'élargissement du Ring.

L'enjeu économique sous-jacent est important pour notre Région, en ce que ces projets vont créer des milliers d'emplois pour les Bruxellois. Enfin, notons que si les travaux d'élargissement démarrent en 2019, l'accessibilité du stade serait entravée.

3.4. Communauté métropolitaine

L'élargissement du Ring est un dossier-type qui rappelle le manque de volontarisme du Gouvernement flamand dans la mise en œuvre de la Communauté métropolitaine. Pour rappel, en juillet 2012[6], le Parlement fédéral votait une loi spéciale consacrant le principe de la Communauté métropolitaine, instance au sein de laquelle les Régions doivent se concerter sur les matières d'importance transrégionale, en particulier la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers de, vers et autour de Bruxelles ; en novembre 2014, une communication conjointe est organisée par le Gouvernement bruxellois avec le ministre-président flamand marquant, ainsi, le

(6) Loi spéciale du 19 juillet 2012 complétant l'article 92*bis* de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, en ce qui concerne la communauté métropolitaine de Bruxelles.

3.3. Bouw van het stadion – Project NEO

Het geheel van voorziene inrichtingen te weten de bouw van het nationale stadion – voor Euro 2020 – en het project NEO zullen baat hebben bij de verbetering van het verkeer door de verbreding van de Ring.

De onderliggende economische uitdaging is belangrijk voor ons Gewest omdat die projecten duizenden banen zullen creëren voor de Brusselaars. Ten slotte dient te worden opgemerkt dat, indien de verbredingswerken in 2019 starten, de toegang tot het stadion zal worden belemmerd.

3.4 Metropolitane gemeenschap

De verbreding van de Ring is een voorbeeld van een dossier waaruit blijkt hoe weinig bereidheid de Vlaamse regering toont voor de totstandbrenging van de metropolitane gemeenschap. Ter herinnering : in juli 2012[6], keurde het federale Parlement een bijzondere wet goed waarin het beginsel van een metropolitane gemeenschap wordt verankerd, een instantie waarin de Gewesten samen moeten overleggen over de aangelegenheden die meerdere Gewesten aanbelangen, in het bijzonder mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel. In november 2014, werd een gezamenlijke mededeling gedaan door de Brusselse Regering met de

(6) Bijzondere wet tot aanvulling van artikel 92*bis* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de metropolitane gemeenschap van Brussel betreft.

lancement des négociations en la matière ; en juin 2015, un projet d'accord de coopération est communiqué à la presse, mais c'est sans compter les « remarques substantielles » formulées par la Flandre. La Région flamande a émis de sérieuses réticences quant à la structure et au fonctionnement pensés pour faire vivre la communauté métropolitaine. Les points de discorde concernaient, notamment, la personnalité juridique dont serait dotée la Communauté, le secrétariat propre chargé d'appuyer le travail réalisé par cette instance et le budget y consacré.

Aujourd'hui, l'accord de coopération n'est toujours pas finalisé.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
Céline DELFORGE (F)
Bruno DE LILLE (N)

Vlaamse minister-president, waarmee het startschot werd gegeven voor de onderhandelingen op dat gebied. In juni 2015, werd een ontwerp van samenwerkingsakkoord aan de pers voorgesteld, maar dat was gerekend zonder de « substantiële opmerkingen » van Vlaanderen. Het Vlaams Gewest heeft zijn ernstig voorbehoud uitgesproken over de structuur en werking die werden uitgedacht om de metropolitane gemeenschap in het leven te roepen. De twistpunten betroffen met name de rechtspersoonlijkheid die de gemeenschap zou krijgen, het eigen secretariaat dat het werk van de instantie zou ondersteunen en de middelen die eraan besteed zouden worden.

Vandaag de dag, is het samenwerkingsakkoord nog steeds niet afgerond.