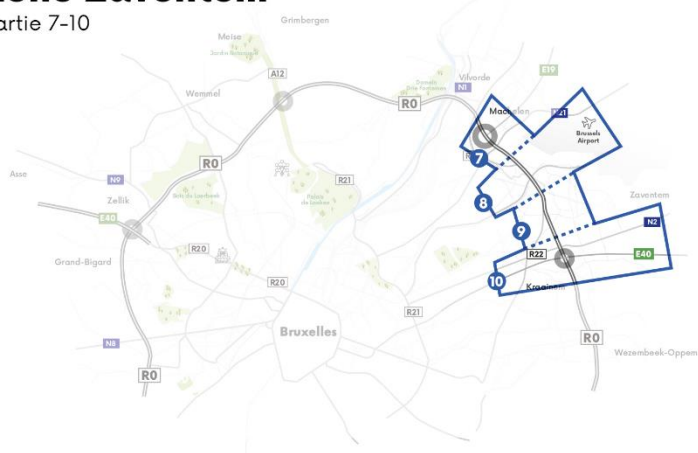


Over welk project gaat het en wat zijn de gevolgen voor Kraainem

Zone Zaventem

Partie 7-10



De **Ring rond Brussel (R0)** is een **verouderde infrastructuur**. De eerste delen zijn meer dan 60 jaar oud. Milieutechnisch neemt het de vorm aan van een harde barrière voor mens en dier. De talrijke op- en afritten liggen te dicht bij elkaar en veroorzaken elke dag ongevallen en verkeersopstoppingen, vooral omdat het verkeer is toegenomen sinds de aanleg van de Ring. Deze chaotische situatie leidt tot omleiding van het verkeer via naburige gemeenten, waarvan de mobiliteit en de levenskwaliteit ernstig worden aangetast.

De herinrichting van de Ring rond Brussel - noordelijk deel - beoogt de infrastructuur logischer en veiliger te maken voor het verkeer, en zo de doorstroming te verbeteren en het sluipverkeer in de aanliggende gemeenten terug op de Ring te brengen. De levenskwaliteit in het gebied zou verder worden verbeterd door de barrièrewerking van de Ring te verminderen: de creatie van ruimte onder, over en langs de Ring voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer zal de multimodale toegankelijkheid van het gebied verbeteren. De barrièrewerking van de ring zal ook voor fauna en flora worden verminderd door de aanleg van groene ruimten en de herinrichting van de waterwegen onder, over en langs de R0.

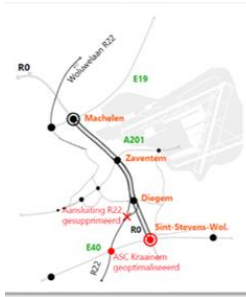
De opdracht die de Vlaamse Overheid aan De Werkvennootschap heeft toevertrouwd gaat verder dan de heraanleg van de Ring en moet een duurzamer karakter geven aan de mobiliteit in de hele regio rond de Ring.

De studies zijn in 2017 begonnen en we zijn nu aan het einde van de eerste cyclus. De Werkvennootschap heeft in april 2021 een leidraad gepubliceerd waarin verschillende alternatieven worden geanalyseerd en een selectie van enkele varianten wordt voorgesteld die nader moeten worden bestudeerd in een tweede cyclus, die naar verwachting in 2021 zal aflopen.

Deze richtsnoeren worden in een openbare raadpleging **van 60 dagen voorgelegd aan alle belangstellenden en belanghebbenden.** Tussen **25 mei en 23 juli** kunt u uw opmerkingen, standpunten en gedachten kenbaar maken.

De nota in kwestie bevat 16 bijlagen en enkele duizenden bladzijden! Daarom zullen wij ons hier concentreren op enkele belangrijke aspecten voor inwoners en ondernemingen van Kraainem.

Verbinding tussen de Woluwelaan en de Ring



De oplossing die De Werkvennootschap voorstelt, bestaat erin de huidige rechtstreekse verbinding tussen de Woluwelaan en de Ring op te heffen, om zo het aantal op- en afritten tussen Zaventem, de Henneaulaanbrug en de E40 Leuven te verminderen, en daarmee ook het aantal ongevallen.

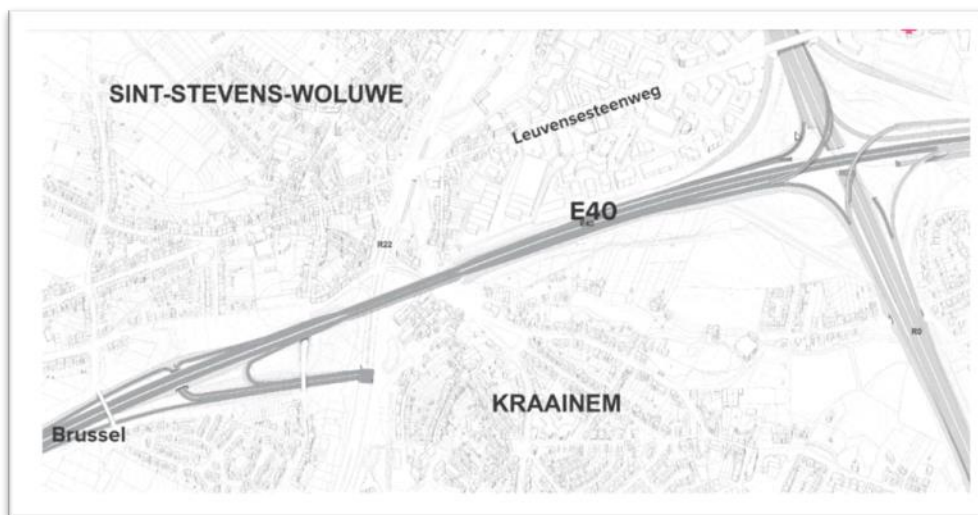
De Werkvennootschap verkoos de verbinding Ring/Woluwelaan te knippen boven de verbinding Ring/Henneaulaan, waarschijnlijk om een vlotte verbinding te behouden tussen het Diegense industriegebied en de Ring. Die keuze is niet nieuw, want De Werkvennootschap meldt in haar brochure: "We zijn al bezig met de vernieuwing van de Hector Henneaulaanbrug in Zaventem. De nieuwe brug wordt twee keer zo breed en krijgt een fietspad en een breed trottoir, afgeschermd van het verkeer, vrije busbanen en een groenstrook". Het feit dat deze werkzaamheden reeds van start zijn gegaan, doet vragen rijzen over het nut en de oprechtheid van de huidige openbare raadpleging.



Wij zijn van mening dat het schrappen van de rechtstreekse verbinding van de Woluwelaan met de Ring grote problemen zal veroorzaken voor de bevolking van heel Kraainem: niet alleen wordt de Woluvenaren een rechtstreekse toegang tot de Ring ontzegd, maar, en misschien vooral, wordt het verkeer van zowel pendelaars als Kraainemnaars verplaatst naar de knooppunten van Wezembeek en Vierarmen, die nu al volledig verzadigd zijn tijdens de spitsuren.

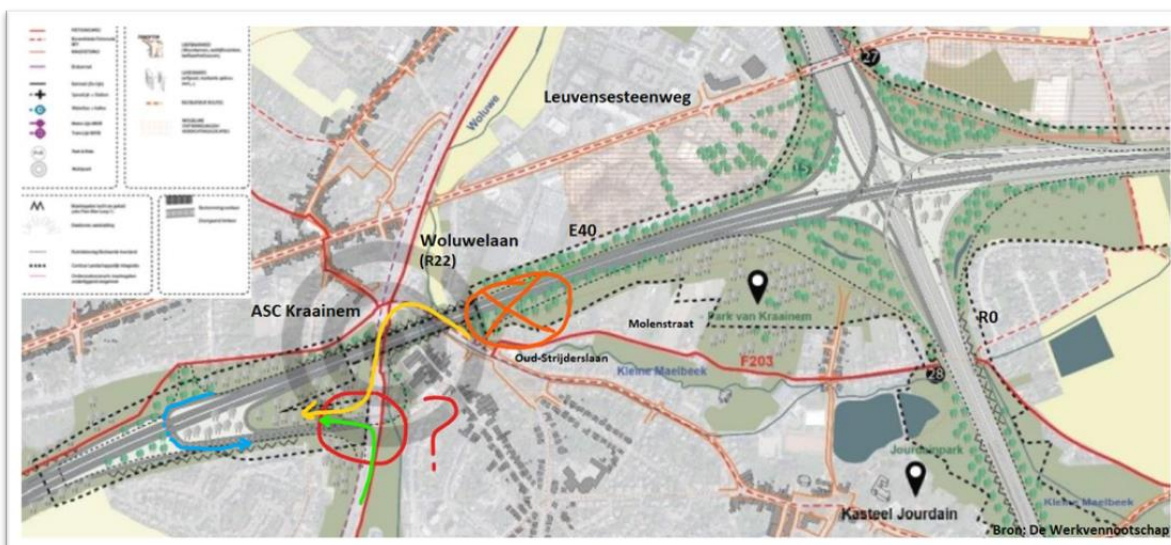
Op- en afritten van de E40-snelweg bij Kraainem

De Werkvennootschap is ook van plan om de oprit bij het Q8 pompstation (oranje cirkel met X onderaan) en de onlangs heringerichte op- en afritten aan de Bevrijdingslaan aan de kant van Sint Stevens Woluwe te verwijderen, en een nieuw complex van op- en afritten te bouwen dat aansluit op de Woluwelaan, daar waar zich de huidige afrit Kraainem bevindt als men uit Brussel komt.



De toegang tot de snelweg zou dus vervangen worden door een oprit vanaf de Woluwelaan (gele pijl hieronder). Opritte van en naar de UCL en het Saint-Luc ziekenhuis (blauwe en groene pijlen hieronder) zouden ook door dit nieuwe complex lopen.

Tijdens de spitsuren kan men hier in dat geval verkeersproblemen verwachten omdat dit kruispunt namelijk verkeerslichten zou krijgen (rode cirkel met ? onderaan). Dit zou tot extra verkeersopstoppingen leiden aangezien de bestaande kruispunten reeds verzadigd zijn tijdens de spitsuren. Deze knooppunten zijn van strategisch belang omdat ze uitwisselingen mogelijk maken, niet alleen op lokaal niveau, tussen de verschillende betrokken gemeenten (met name Evere, Kraainem, Sterrebeek, Wezembeek-Opem, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint Stevens Woluwe, Zaventem), maar ook op ruimere schaal tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen.



Dit voorstel is moeilijk te begrijpen omdat:

- Het bijkomende kruispunt op de Woluwelaan, op enkele meters van het onlangs vernieuwde kruispunt ter hoogte van het viaduct van de E40, waarschijnlijk meer rijstroken zal opleveren, dus meer vervuiling (luchtkwaliteit, lawaai) en meer risico's op het gebied van verkeersveiligheid, nog afgezien van het feit dat deze boulevard al enkele jaren een permanente bouwwerf is!
- Het is duur, omdat er nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd, terwijl de op- en afritten al bestaan en goed functioneren, m.u.v. de oprit naar het Q8-station, waar inderdaad een verkeersveiligheidsprobleem bestaat.

Openbaar vervoer

Een van de belangrijkste doelstellingen van de herinrichting van de Ring is het verminderen van de milieu-impact. Dit omvat een groter gebruik van alternatieven voor de eigen auto, zoals intelligent autodelen, maar ook een groter gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. De Werkvennootschap stelt extra fietspaden voor en dat is toe te juichen.

Wat het openbaar vervoer betreft, wordt in de oriëntatienota verwezen naar het Brabantnet, een project van het Vlaams Gewest, dat bestaat uit verschillende hoogwaardige lijnen voor openbaar vervoer, waaronder drie prioritaire sneltramlijnen van en naar Brussel: de sneltram Willebroek-Brussel, de luchthaventram en de Ringtram.

Toch moet worden opgemerkt dat geen van de voorgestelde projecten de verbinding tussen Kraainem en Zaventem verbetert, wat jammer is, vooral als de Woluwelaan wordt afgesneden: het zal niet langer mogelijk zijn om gemakkelijk het centrum van Zaventem of de luchthaven te bereiken door de Ring te vermijden, wat nu wel mogelijk is.

Daarom stellen wij voor de huidige tramlijn op de Woluwelaan te verlengen tot de luchthaven via het centrum van Zaventem; er moet een overstappunt komen aan de Oudstrijderslaan, voor verbinding met de bussen naar Sterrebeek, en aan de Leuvensesteenweg, waar een overstap mogelijk is op de bussen tussen Brussel en Leuven.

Geluid

De inwoners van Kraainem die in het noordelijke deel van de gemeente wonen, hebben veel last van het lawaai van de Ring en van het viaduct van de autosnelweg E40.

Op de Ring werden onlangs geluidsmuren geplaatst tussen het verkeersknooppunt E40 en het Vierarmen kruispunt. Tussen het verkeersknooppunt E40 en de oprit Wezembeek-Oppem zijn de geluidsschermen aan de kant van Kraainem echter oud en vrij klein, en op verschillende plaatsen zelfs beschadigd. Het is dus noodzakelijk om ze te vernieuwen.

Wat het viaduct van de autosnelweg E40 betreft, is de lawaaioverlast aanzienlijk vanwege de hoogte ervan en de verbindingsnaden tussen de verschillende overspanningen.

De vernieuwing van dit viaduct is blijkbaar niet voorzien in het programma van de ringwegwerkzaamheden, maar er moet dringend een oplossing worden gevonden voor dit geluidsprobleem.