



Vlaams
Parlement

ingediend op **704** (2015-2016) – Nr. 1
15 maart 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand
uitgebracht door Lieve Maes

over het beleid Mobiliteit en Openbare Werken
in de brede Vlaamse Rand
en het beleid Coördinatie Vlaamse Rand

Samenstelling van de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand:

Voorzitter: Katia Segers.

Vaste leden:

Lieve Maes, Bart Nevens, Peter Persyn, Willy Segers, Jan Van Esbroeck, Karl Vanlouwe;
Michel Doomst, Katrien Partyka, Joris Poschet, Peter Van Rompuy;
Lionel Bajart, Jo De Ro;
Yamila Idrissi, Katia Segers;
Elke Van den Brandt.

Plaatsvervangers:

Piet De Bruyn, Matthias Diependaele, Marc Hendrickx, Marius Meremans, Nadia Sminate,
Karim Van Overmeire;
Karin Brouwers, Sonja Claes, Martine Fournier, Ward Kennes;
Ann Brusseel, Gwenny De Vroe;
Bruno Tobback, Joris Vandenbroucke;
An Moerenhout.

Toegevoegde leden:

Christian Van Eyken.

INHOUD

1. Uiteenzetting door Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn	4
1.1. De Stand van de Rand.....	4
1.2. Mobiliteit	5
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
2.1. Vragen en opmerkingen van Lieve Maes	8
2.2. Vragen en opmerkingen van Michel Doomst	8
2.3. Vragen en opmerkingen van Hermes Sanctorum-Vandevoorde	8
2.4. Vragen en opmerkingen van Christian Van Eyken.....	9
2.5. Vragen en opmerkingen van Joris Poschet.....	9
2.6. Vragen en opmerkingen van Bart Nevens.....	10
2.7. Vragen en opmerkingen van Karl Vanlouwe.....	11
2.8. Vragen en opmerkingen van Jo De Ro	11
2.9. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers	11
2.10. Vragen en opmerkingen van Katia Segers	12
3. Antwoord van minister Ben Weyts en reacties van de leden	12
Gebruikte afkortingen	17
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

Op woensdag 2 maart 2016 hield de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand een gedachtewisseling met Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beleid Mobiliteit en Openbare Werken in de brede Vlaamse Rand en het beleid Coördinatie Vlaamse Rand. De gedachtewisseling past in de beslissing van de commissie om voor verschillende beleidsdomeinen dieper in te gaan op het beleid van de Vlaamse Regering ten aanzien van Brussel en de brede Vlaamse Rand. De commissie nodigde daarom verschillende ministers afzonderlijk uit voor een gedachtewisseling over de impact van hun beleid in Brussel/de brede Vlaamse Rand. Het gaat om de bevoegdheidsdomeinen Onderwijs, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Wonen, Armoedebeleid, Mobiliteit en Openbare Werken, Welzijn en Volksgezondheid, Sport, Werk, Leefmilieu, Coördinatie Brussel en Coördinatie Vlaamse Rand.

De presentatie van de minister is terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Uiteenzetting door Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben Weyts, Vlaams minister voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, overloopt kort de onderwerpen die hij zal toelichten: de Stand van de Rand en de grote projecten die op stapel staan in de Vlaamse Rand: herinrichting R0, Brabantnet, Woluwelaan, FietsGEN, A8 Halle, Meise-Westrode, Luchthaven Zaventem (flankerend beleid).

1.1. De Stand van de Rand

De Stand van de Rand is gericht op de bundeling van START en VSGB die, beiden onder het voorzitterschap van de gouverneur van Vlaams-Brabant en met gelijklopende thematieken, op de achtergrond geraakt waren en in de publieke perceptie een sluimerend bestaan leidden. Vandaar de ambitie om beide te reactiveren en te bundelen in een 'Coördinatieplatform Stand van de Rand'. Dit platform moet terreinkennis en expertise bundelen, en de problemen specifiek voor de Vlaamse Rand op jaarlijkse basis in het voetlicht plaatsen. Uitgangspunten zijn strategisch beleidsoverleg, opvolging van de belangrijkste projecten in de Vlaamse Rand, beperking of focus op de beleidsthema's die vandaag als de grootste knelpunten ervaren worden, namelijk Onderwijs, Omgeving, Wonen, Welzijn, Mobiliteit en Economie. Jaarlijks is er terugkoppeling naar de bestuurders van de Vlaamse Rand en desgewenst van de ruimere regio. Een eerste colloquium is gepland in oktober (datum nog te bepalen) met focus op een beleidsthema.

De criteria voor de projecten zijn: behorend tot de weerhouden beleidsthema's (zie hierboven), voldoende omvang en hefboomeffect, en SMART formuleerbaar.

De projecten binnen het beleidsthema Omgeving zijn:

1. de afbakening economische poort luchthaven (GRUP), zoals voorzien in het RSV. Het onderzoek naar een zuidelijke ontsluiting wordt hier mee in opgenomen;
2. het sluiten van een samenwerkingsakkoord als basis voor een stabiel en evenwichtig exploitatiekader op lange termijn;
3. de operationalisering en de bekendmaking van een akoestisch isolatievoorschrift;
4. het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen;
5. verdere aankoop en beheer van natuur- en bosgebieden volgens de vooropgestelde plannen (Groene Gordel);
6. via het instrument van landinrichting het openruimtenetwerk versterken.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken gaat het over:

7. herinrichting R0;
8. Brabantnet;
9. voltooiing ring Asse (N9k);
10. knooppunt Londerzeel-Zuid;
11. fietsGEN;
12. spoor: realisatie S-net (GEN);
13. sluipverkeer;
14. parkeerbeleid en P+R beleid;
15. omvorming N203a Halle.

Voor het beleidsthema Onderwijs werd gekozen voor:

16. infrastructuur en capaciteit; de minister verwijst naar de recente extra investeringen die minister Crevits heeft aangekondigd; de Vlaamse Rand komt goed aan zijn trekken, Brussel trouwens ook, wat de druk doet afnemen op de Vlaamse Rand;
17. taal;
18. diversiteit;
19. gelijke onderwijskansen.

Voor het beleidsthema Welzijn zijn de thema's:

20. inhaalbeweging betreffende de historische achterstand inzake welzijnsvoorzieningen;
21. Vlabzorginvest.

Voor het beleidsthema Wonen is dat:

22. Wonen in eigen streek;
23. Vlabinvest.

De eerste voortgangsrapportage wordt voorgesteld in juni 2016. Het rapport wordt op jaarlijkse basis voorgelegd aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. De eerste bijeenkomst van het coördinatieplatform is gepland op maandag 21 maart onder voorzitterschap van de gouverneur, en met vertegenwoordigers van de betrokken entiteiten en kabinetten.

1.2. Mobiliteit

Herinrichting R0

De noordelijke 'halve maan' van de ring wordt onder handen genomen omdat veel incidenten/accidenten gebeuren op dat tracé. Zelfs in Europees perspectief is de ring rond Brussel koploper op dat vlak: een 1000-tal incidenten/accidenten op jaarbasis. De voornaamste oorzaak is het grote aantal weefbewegingen: op- en afritten waarbij het doorgaand verkeer in conflict komt met het lokale verkeer. Door de grote mobiliteitsstromen leidt elk klein incident/accident snel tot filevorming. Vandaar de ambitie om het lokale verkeer te scheiden van het doorgaande verkeer.

De aanleg van de ring rond Brussel is gestart eind jaren 50 en gefinaliseerd eind jaren 70. De noordelijke halve maan beslaat een lengte van 18 km met vijf aantakende snelwegen (E40 tweemaal, A12, E19 en A201). Sinds 2000 werden verschillende studies uitgevoerd. De Vlaamse Regering heeft in oktober 2013 de knoop doorgehakt en besloten: "uitgaande van de uitgevoerde studies en van de uitgangspunten van het project, onmiddellijk in te zetten op een geoptimaliseerde en verkeersveilige infrastructuur en beslist dat het alternatief met de parallelstructuur en de variant hierop, parallelstructuur met ontzien van Laarbeekbos, de voorkeur genieten" (BVR 25 oktober 2013).

De minister verduidelijkt dat dit over veel meer gaat dan wegverkeer en -infrastructuur. Hij wil dit ruimer zien en een projectvennootschap vormen die zich niet enkel toelegt op de aanpassing van de ring maar ook op het openbaar vervoer en de fiets. Vandaar dat het Brabantnet wordt betrokken. Minister Ben Weyts verwijst naar de tracés van de tramlijnen Willebroek-Brussel, Jette-luchthaven (Ringtracé) en Brussel-luchthaven (BVR 6 december 2013). Verder wordt ingezet op het FietsGEN met als prioriteiten: de Kanaalroute, de A-B-route en de hst-fietsroute.

Ontwerpprincipes bij de herinrichting van de R0 zijn: het scheiden van het doorgaande en het lokale verkeer; vermindering van het aantal conflictpunten door het vermijden van de weefbewegingen; dynamisch verkeersmanagement met mogelijkheid tot aangepaste snelheidsregimes; fietsverbindingen voorzien of verbeteren, openbaar vervoer faciliteren en vernieuwen van verouderde structuren.

De minister denkt het voorontwerp hieromtrent over een maand klaar te hebben. Een ruimere communicatie zal dan volgen.

Brabantnet

Voor het Brabantnet geeft de minister eerst de stand van zaken tot 2015:

- 2011: opstart plan-MER's, MKBA's en tracéstudies;
- 2013: goedkeuring plan-MER's voor drie tramlijnen: Willebroek-Brussel, Jette-luchthaven (ringtracé), Brussel-luchthaven;
- 2014: opstart dialoogronde met gemeenten en bewoners.

Het hoeft geen verwondering te wekken dat de aanleg van drie tramtracés in dichtbebouwde zones aanleiding geeft tot commotie. Het draagvlak voor het tracé Willebroek-Brussel is ondertussen toegenomen. Vooral in Meise is men na lange discussies toch vooruitgegaan. In 2015 was er een bijkomend plan-MER voor de zone rond parking C en Koningslo. Een en ander moet verder uitgewerkt worden in detail. De minister komt later terug op de knelpunten.

In 2016 wordt voor Willebroek-Brussel de GRUP-procedure gestart, vervolgens het project-MER. Ook voor Jette-luchthaven wordt de GRUP-procedure (waar nodig) gestart en vervolgens het project-MER. Voor de luchthaventram wordt dit jaar ook het project-MER opgemaakt.

In 2017 wordt beslist over het budget. De minister schat de totale investeringskost op ongeveer 500 miljoen euro, zonder onteigeningen. Een aanzienlijk prijskaartje dus. Er zal dan ook bekeken worden of de werken al dan niet gefaseerd aangepakt moeten worden.

Vervolgens gaat de minister in op de knelpunten. Voor het ringtracé lopen er gesprekken met De Lijn en de stad Vilvoorde om tot gedragen oplossingen te komen. De bezorgdheid van Vilvoorde betreft de Medialaan (vestiging VTM), en de Stationslei, een nu al drukke baan die door het hart van de gemeente loopt. Vilvoorde vreest dat een afzonderlijke baan voor de tram het verkeer volledig zal doen vastlopen.

Voor het tracé Willebroek-Brussel is er interferentie met knooppunten op de A12 (Meise-Westrode (of Londerzeel-Zuid)). Voor de luchthaventram is een akkoord met Brussel nodig. Die besprekingen lopen in het kader van het Memorandum of Understanding (MOU). De minister denkt dat de laatste knopen op het politieke niveau doorgehakt zullen worden in een rechtstreeks gesprek tussen de Vlaamse en Brusselse minister-presidenten en de ministers van Mobiliteit.

Er wordt bekeken of quick wins mogelijk zijn om sneller een betere bediening op korte termijn te krijgen op de lijnen Willebroek-Brussel en de Ringlijn.

Woluwelaan

De werken omvatten vier deelprojecten:

- verkeersknooppunt Machelen (bezig); het betreft de rechtstreekse aantakking Woluwelaan op de R0;
- heraanleg Woluwelaan (aanbesteding lopende); het betreft de herinrichting van de Woluwelaan tussen de Rampelbergstraat en de Haachtsesteenweg;
- werken ter hoogte van de Haachtsesteenweg; de aanbesteding is voorzien voor 2018;
- werken ter hoogte van de Kerklaan; de aanbesteding is voorzien voor 2018.

FietsGEN

In Nederland neemt de fiets ongeveer een kwart van het woon-werkverkeer voor zijn rekening. In Vlaanderen is er nog een enorm potentieel: 12,6% van alle verplaatsingen gebeuren met de fiets. De Vlaamse Rand scoort nog slechter: <4% van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets (6% pendelt met de fiets). Nu al geraakt men vanuit de Vlaamse Rand via de fietsostrades sneller en veiliger op het werk dan via de overvolle wegen.

De eerste versie van het FietsGEN dateert van december 2012. Constant zijn de plannen aan het evolueren. Dieper naar het hinterland richting Aalst en Denderleeuw zijn bepaalde verbindingen in onderzoek in samenwerking met de provincie. Dit evolueert in positieve zin.

Prioritaire routes zijn de Kanaalroute (Halle-Brussel-Mechelen), Asse-Brussel en de hst-route (Leuven-Brussel). Aanleg en studie worden voor 100% gesubsidiëerd door het Vlaamse Gewest (40%) en de provincie (60%). Onteigeningen en eventuele flankerende werken zijn voor rekening van de gemeente. Langs kanalen zijn de kosten 100% voor het gewest. De stuurgroep FietsGEN volgt dit van nabij op (driemaandelijks), samen met de Brusselse betrokken instanties.

N203a – A8 Halle

In het verleden werd een visie neergeschreven met een immense kostprijs, namelijk meer dan 300 miljoen euro zonder onteigeningen. De kar werd overladen waardoor ze stil is komen te staan. De minister wil dit project vlot trekken. Hij wil eerst de meest kritieke punten aanpakken: de gevaarlijke kruispunten en de mank lopende doorstroming. Hij heeft de administratie de opdracht gegeven om daarvoor op korte termijn een realistisch programma uit te werken, met een realistische financiering. Ondertussen lopen ook de contacten met de stad Halle.

Meise-Westrode

Ook hier staat de verkeersveiligheid voorop, zegt de minister. Het kruispunt A12 met de Kerkhofstraat is een gevaarlijk kruispunt. Er is een nieuw op- en afrittencomplex nodig om de A12 in te richten als autosnelweg. De stand van zaken daarvan wordt opgenomen in de Stand van de Rand. Het ontwerp van voorkeursvariant is goedgekeurd op de GBC. De bedoeling is dit gelijk te laten lopen met de plannen voor de tramlijn Willebroek-Brussel. Momenteel wordt het project-MER opgemaakt om te starten.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Vragen en opmerkingen van Lieve Maes

Lieve Maes heeft vragen over de hinder door de werken aan de Woluwelaan, namelijk de herinrichting van de kruispunten met de Leuvensesteenweg en de Bevrijdingslaan. Is dit vervat in hetgeen de minister schetste over de Woluwelaan? De werken liggen stil; is er misschien een overlapping met de werken aan de ring in hetzelfde gebied?

Is het fietsGEN ook online op te volgen zoals de Woluwelaan? Waarom worden werken aan de fietspaden vaak in kleinere delen opgesplitst?

2.2. Vragen en opmerkingen van Michel Doomst

Volgens *Michel Doomst* zal het veel tijd en boterhammen vergen om de dingen in beweging te krijgen. Toch zou dat de komende maanden moeten gebeuren. De oprichting van het Coördinatieplatform Stand van de Rand had hij vroeger verwacht. Welke contacten werden al gelegd met de gouverneur van Vlaams-Brabant over de thema's en welke thema's schuift de minister zelf naar voren? Het lid vindt dat prioritair werk gemaakt moet worden van mobiliteit.

Welke prioriteiten zijn uit de recente overlegmomenten met de vijf ministers van Mobiliteit op het voorplan gekomen? Spreker vindt dat de lokale besturen meer hun verantwoordelijkheid kunnen opnemen, bijvoorbeeld inzake parkeermogelijkheden. Hoever staat het met het overleg met Brussel hierover?

Michel Doomst is het eens met de minister dat men de 'kar beter niet overlaadt' en opteert voor 'kleine' ingrepen aan de A8. Wat ziet de minister concreet mogelijk voor Halle? Spreker 'benijdt' Leuven dat een tweede rijstrook extra krijgt als oplossing voor zijn acute mobiliteitsproblemen. Welke quick wins ziet de minister concreet?

Het fietsGEN zal op korte termijn waarschijnlijk het snelst vooruitgaan. Men zal sneller in Leuven zijn met de fiets dan met de auto. Het lid is wel bezorgd over de passage dat men nog 'aan het onderzoeken' is. Wat is op korte termijn de meest haalbare realisatietiming?

Inzake globale visie blijft het lid zich zorgen maken. Blijft men met projecten als Uplace, het Eurostadion, Docks Brussel, NEO niet met een probleem zitten om alles te realiseren? Hoe ziet de minister dat?

2.3. Vragen en opmerkingen van Hermes Sanctorum-Vandevoorde

Volgens *Hermes Sanctorum-Vandevoorde* heeft de minister het voordeel dat hij zowel voor Mobiliteit als Coördinatie Vlaamse Rand bevoegd is. De minister staat ook bekend om de zaken te laten vooruitgaan. Met de invulling van het beleid is de Groenfractie het wel niet altijd eens. De minister haalt vaak veiligheid aan als argument voor een aantal projecten, terwijl het gaat over het verhogen van de wegcapaciteit.

Het lid mist in de presentatie vooral perspectief. Per onderdeel zijn duidelijke deadlines gesteld, maar zit men op schema? Zullen de deadlines gehaald worden? De bedoeling van de Vlaamse Regering is de verkeersknoop in de Vlaamse Rand rond Brussel te ontwarren. Maar zal het wel lukken met de projecten die op ons afkomen, zowel projecten door de Vlaamse Regering geïnitieerd als door anderen, en die een grote impact hebben op de mobiliteit?

Spreker mist een integrale inschatting. Als er een vracht verkeer zal bijkomen zullen de inspanningen weinig baten.

2.4. Vragen en opmerkingen van Christian Van Eyken

Christian Van Eyken sluit zich aan bij vorige spreker. De verkeersellende in de Vlaamse Rand is al groot en toekomstige projecten zullen nog meer verkeer genereren. De geplande maatregelen zijn misschien een oplossing voor de huidige situatie maar niet voor hetgeen eraan komt.

Spreker vreest voorts dat de heraanleg van de R0 tussen de E40 naar Oostende en naar Leuven/Luik gehypothekeerd wordt door het viaduct van Vilvoorde. De verbreding van drie naar vier rijstroken in elke richting leidt tot het wegvallen van de pechstrook wat tot ongevallen kan leiden. Bovendien blijft het een vernauwing ten opzichte van de rest van de ring met driemaal twee rijstroken in elke richting. Spreker maakt de vergelijking met de Vierarmentunnel waar de vernauwing dagelijks tot opstoppen leidt.

Bij de heraanleg van het knooppunt aan Groot-Bijgaarden vraagt het lid wat het belangrijkste is: het verkeer op de ring of het verkeer naar/van de aftakkingen? Op de ring komende van Anderlecht gaat het verkeer van drie naar één rijstrook want het verkeer komende van de E40 van Gent heeft voorrang. Hoe zal dat op het knooppunt in Groot-Bijgaarden aangepakt worden?

Hoe zal de minister het probleem op de A8 in Halle oplossen? Zonder een extra buitenbaan op de ring zijn de aansluitingen moeilijk te verbeteren, meent Christian Van Eyken.

Brussels minister voor Mobiliteit, Pascal Smet, heeft recentelijk een ballonnetje opgelaten over tol voor de Leopold II-tunnel bij het binnenrijden van Brussel. Wat is het standpunt van de minister daaromtrent? Hoe zijn de contacten daarover?

Naar verluidt zijn de bussen van De Lijn in Vlaams-Brabant in erbarmelijke toestand. Regelmatig kunnen buschauffeurs niet vertrekken omdat er geen bus is in Leuven. Er zijn nieuwe bussen besteld maar ze zouden niet 'conform' zijn. Wat doet de minister om daar snel voor een oplossing te zorgen? De bussen rijden niet regelmatig; de reizigers worden het beu.

Voorts vraagt het lid naar de stand van zaken van de besprekingen over het GEN tussen de Vlaamse, Brusselse, Waalse en federale ministers van Mobiliteit. Wat is er uit de bus gekomen? Hoe zal het gat van miljoenen euro in het budget dichtgereden worden?

Een oplossing voor de mobiliteit in de Rand is onder meer de multimodale aanpak, meent het lid. De luchthaven in Zaventem wordt zeer goed bediend met bussen en treinen; het station in Zaventem moet het met veel minder stellen. Kan er niet onderhandeld worden over de afschaffing van de diabolotoeslag? Die toeslag belet dat de luchthaven een multimodaal knooppunt met een goed aanbod van treinverkeer wordt voor de reizigers uit de regio.

2.5. Vragen en opmerkingen van Joris Poschet

Joris Poschet is zeer verheugd dat het Laarbeekbos in Jette gespaard blijft bij de optimalisering van de ring. Dat is een zeer belangrijke beslissing die gehandhaafd wordt. Het lid heeft zelf een aantal pistes voorgesteld voor verder onderzoek van een (gedeeltelijke) overkapping van de noordelijke ring ter hoogte van dat bos. Blijkbaar is de minister er geen voorstander van. Het lid vraagt dit toch eens

degelijk te onderzoeken. Wanneer zal de heraanleg van de noordelijke en oostelijke ring starten?

Vorig jaar stelde spreker in tempore non suspecto een schriftelijke vraag aan de minister over de Leopold-II-tunnel (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2014-15, nr. 683, aan minister Ben Weyts). Hij citeert: "De Brusselse Leopold II-tunnel is met zijn 2,5 kilometer de langste autotunnel van het land. Dagelijks slikt hij 65.000 voertuigen. De tunnel is echter oud en dringend aan renovatie toe. Zo worden al enkele jaren chauffeurs verrast door kabels of stenen die loskomen en op hun wagen terechtkomen. Brussels minister Grouwels startte de studies rond een grondige renovatie, waarbij drie grote opties op tafel lagen.". Het lid vroeg de minister toen of hij hierover contact had met zijn Brusselse collega. De minister antwoordde dat dat niet het geval was. Het lid betreurt dat dit pas onlangs op het overleg met de vijf ministers aan bod is gekomen. Hoofdverantwoordelijke is natuurlijk het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar vanuit goed bestuur, en vermits het ook de Vlaamse pendelaar aanbelangt, zou Vlaanderen proactiever kunnen zijn. Kan de minister meer uitleg geven over het overleg?

Naar verluidt rijzen er voor een fietsGEN, dat aan bepaalde voorwaarden moet beantwoorden (zoals minimale breedte fietspad, gemiddelde snelheid), problemen als men de stad binnen komt waar meer bebouwing en kruispunten enzovoort zijn. De infrastructuur moet aangepast worden om de snelheid te kunnen garanderen. De uitdaging ligt vooral aan Brusselse kant. Joris Poschet vraagt of de snelheid van het fietsGEN gegarandeerd kan worden als men de stad binnen komt, bijvoorbeeld van Halle naar Vilvoorde.

De MIVB zou de tramlijn 94 die nu naar metrostation Roodebeek doorgetrokken wordt verder willen doortrekken naar de nationale luchthaven. Hoe staat de minister daar tegenover? Het lid pleit voor een constructieve en flexibele houding.

Spreker heeft het voorts over de absurde regeling dat enkel in Zaventem gelicentieerde taxi's reizigers van de luchthaven naar Brussel mogen vervoeren en omgekeerd enkel Brusselse gelicentieerde taxi's reizigers van Brussel naar de luchthaven. Ze mogen dus niet beide richtingen bedienen. Daardoor is de kostprijs afschuwelijk hoog. Spreker denkt dat dit een gemeentelijke bevoegdheid is maar misschien kan de minister voor Mobiliteit en de Vlaamse Rand een bemiddelende rol spelen?

2.6. Vragen en opmerkingen van Bart Nevens

Volgens *Bart Nevens* bevestigt de minister met zijn beleid dat de politieke wil er is om dit programma te realiseren in tijden van budgettaire krapte. Politieke wil alleen volstaat echter niet. Dit is een land van procedures. De Raad van State is een belangrijke schakel om de projecten een slaagkans te geven. Het nimby-syndroom speelt hier zeer sterk; iedereen vraagt oplossingen maar is er tegen gekant als er werken voor zijn deur gebeuren.

De minister heeft weinig gezegd over het sluipverkeer dat de levenskwaliteit in de Vlaamse Rand sterk beïnvloedt. Er zijn in het verleden al veel studies gemaakt. Als de autosnelwegen en de N-wegen vol zitten is het voor de gemeentebesturen onbegonnen werk om het sluipverkeer te weren van lokale wegen, ook al zijn sommige gemeentebesturen zeer vindingrijk. De minister heeft een studie besteld over de doorstroming, hét knelpunt voor het sluipverkeer. De doorstroming aanpakken is een ding, de mensen aanzetten om de wagen meer te laten staan voor bepaalde bestemmingen en op het openbaar vervoer over te schakelen een ander. De minister heeft zelf gewezen op alternatieven zoals de combimobiliteit. Voorwaarde is dat er veilige fietspaden

zijn en goed openbaar vervoer. Zijn de resultaten van de doorstromingsstudie al bekend?

2.7. Vragen en opmerkingen van Karl Vanlouwe

Karl Vanlouwe heeft een vraag over het ringtracé binnen het Brabantnet van Jette naar de luchthaven. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is momenteel de sneltram 9 van het UZ-VUB naar Simonis in aanbouw. Er zou een aansluiting vanuit het UZ-VUB op het ringtracé richting luchthaven komen. Is er al zekerheid over de deeltracés? Aanvankelijk waren er verschillende varianten van dat tracé, onder meer een op de Romeinse Steenweg op de grens tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest (grens Wemmel-Grimbergen) ter hoogte van parking C. Is er aansluiting op de sneltram 9?

Voorts is het lid tevreden dat Laarbeekbos gespaard wordt bij de optimalisering van de ring. Hij hoopt op een goede oplossing.

2.8. Vragen en opmerkingen van Jo De Ro

Jo De Ro sluit zich aan bij de Brusselse collega's in hun blijdschap over het behoud van het Laarbeekbos. Ook in het Vlaamse Gewest, in de zone Zellik-Asse-Wemmel, wordt het bos als een troef ervaren. De optimalisering van de ring kan een kans zijn om de aanwezigheid van bos en groen te versterken. Er zullen ongetwijfeld groene gebieden zijn die zullen lijden onder de werken. Het lid vraagt dat het Agentschap voor Natuur en Bos en Vlaams minister Joke Schauvliege bevoegd voor Natuur, de Groene Gordel versterken.

Iedereen is het ermee eens dat de mobiliteit op de noordelijke ring vlotter moet. Een aantal grote projecten kunnen echter roet in het eten gooien en de door de opgesomde inspanningen vrijgekomen ruimte innemen. Het lid wil de discussie niet volledig heropenen maar zegt getroffen te zijn door een van de mogelijke oplossingen die Bart Verhaeghe meegEEft in zijn toespraken her en der: gepensioneerd op de Brusselse ring waren voor 10u en na 16u. Dat is te gek voor woorden, maar leidt tot ongeruste reacties. Spreker vraagt of de minister dit plan verwijst naar de politieke vuilnisbak.

2.9. Vragen en opmerkingen van Karin Brouwers

Karin Brouwers wijst op een resolutie die het Vlaams Parlement vorige zittingsperiode op 25 mei 2011 aangenomen heeft (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 828/1). Alle problemen en oplossingen die daar toen in opgenomen werden, worden hier nu allemaal opnieuw opgesomd. Het lid begrijpt dat openbare werken traag vorderen, onder meer door langdurige procedures, maar toch bekruip het lid enige frustratie als ze de resolutie terug bekijkt.

Naast procedures en budgettaire beperkingen is de samenwerking met andere gewesten een van de knelpunten. Het systeem van P+R, gekaderd in een soort gezamenlijk mobiliteitsplan Brussel-Vlaamse Rand/Vlaams-Brabant, is een van de zaken die nog steeds niet gerealiseerd zijn. Minister Weyts is de eerste Vlaamse minister geweest die sprak van combimobiliteit, maar in dat kader zijn P+R's (ook voor auto's, niet alleen voor fietsen) een essentieel gegeven. Op dat vlak is weinig coördinatie tussen de gewesten. In Vlaanderen bestaat er zelfs nog geen plan. Het lid heeft de vorige minister daar ook reeds op geattendeerd. Bij het beleidsthema MOW binnen Stand van de Rand heeft de minister parkeerbeleid en P+R-beleid (punt 14) opgenoemd. Dat is positief, vindt Karin Brouwers, maar verder heeft de minister er in zijn uiteenzetting niets meer over gemeld. Spreekster vraagt of dit wordt meegenomen in al de opgesomde projecten:

fietsGEN, de heraanleg van de ring, Brabantnet enzovoort, in het kader van een mobiliteitsplan waar combimobiliteit zeer zinvol zou zijn.

2.10. Vragen en opmerkingen van Katia Segers

Katia Segers vindt het positief dat er veel plannen op stapel staan. Er is veel hoop gevestigd op de minister van de Vlaamse Rand en van Mobiliteit om de desastreuze situatie van de mobiliteit in de Rand aan te pakken. Na de uiteenzetting van de minister blijft spreekster op haar honger zitten, zowel over het hic et nunc als over het langetermijndenken. Er zijn heel wat concrete projecten maar het lid mist, zoals voorgaande sprekers, een duurzame, integrale langetermijnvisie voor zowel de Rand als Brussel, waarbij naast mobiliteit ook naar andere domeinen wordt gekeken: groen, welzijn enzovoort. Het lid hoopt dat de Stand van de Rand het vehikel kan worden om een duurzame, langetermijnvisie te ontwikkelen.

Wat het hic et nunc betreft is het lid ongerust over de grote projecten die op stapel staan. Het Eurostadion maakt zich sterk in 2018 de deuren te kunnen openen; Uplace is nog een onbekende; NEO en Docks komen er aan. De minister plant in 2018 te starten met de werken aan de ring; Brabantnet zal volgens een optimistisch scenario in 2019 klaar zijn. Door de projecten zal er echter zeer veel bijkomend verkeer zijn op het ogenblik dat de werken aan de ring beginnen, zonder dat het Brabantnet het zal kunnen opvangen. Hoe zullen al die werken gecoördineerd en op elkaar afgestemd worden?

Bij de begrotingsbesprekingen 2016 kondigde de minister een nota aan over het coördinatieplatform START-VSGB voor het voorjaar 2016. Wanneer is de nota te verwachten?

De minister zei ook bij de begrotingsbesprekingen 2016 dat er samenwerking moest komen tussen De Lijn en de MIVB. Het lid benadrukt het belang daarvan, zeker bij de uitrol van het Brabantnet. Hoever staat het daar mee?

De minister verwees in zijn presentatie naar quick wins voor de Brusselse ring. Welke zijn die quick wins concreet?

De minister heeft alle instrumenten in handen om een duurzaam beleid te voeren maar hij hangt ook af van het Agentschap Wegen en Verkeer. De criteria voor de verdeling van de middelen van Wegen en Verkeer over de Vlaamse provincies moeten aangepast en herzien worden in functie van de noden, vindt Katia Segers. De Vlaamse Rand heeft bijzonder grote noden, is meest filegevoelig en toch komt Vlaams-Brabant op de vierde plaats.

Voorts peilt het lid naar de stand van zaken van de haalbaarheidsstudie voor het cultureel en congrescentrum in Ruisbroek. Ook dat zal een impact hebben op de mobiliteit.

Tot slot sluit het lid zich aan bij de vraag naar de stand van zaken inzake het GEN.

3. Antwoord van minister Ben Weyts en reacties van de leden

De werken aan het Woluwedal liggen momenteel stil omdat er problemen zijn met de funderingen van de riolering, antwoordt de *minister*. Er is geen interferentie met de werken aan de ring zelf.

Waarom worden werken aan fietspaden vaak opgesplitst? Dat komt soms omdat men niet alle onteigeningen afwacht om te beginnen met de werken. Ook de

gemeentelijke betrokkenheid speelt een rol. Er is een financiering van 80 of 100% voor de aanleg/werken aan de fietspaden zelf maar niet voor de parallelle werken zoals bijvoorbeeld aanpassing van nutsleidingen of aan aanpalende wegen. Dat is een kost voor de gemeente die soms afschrikt, wat voor vertraging kan zorgen.

De bundeling in de Stand van de Rand had misschien vroeger kunnen gebeuren maar de minister wijst erop dat de activiteiten van START en VSGB ondertussen zijn blijven lopen. Wel werden 65 projecten gebundeld en teruggebracht tot 23. Regelmatig is er overleg met de gouverneur van Vlaams-Brabant.

Wat het overleg betreft met collega-ministers van Mobiliteit moet men verschillende zaken onderscheiden, zegt de minister. Enerzijds is er het overleg met Brussels minister Pascal Smet dat vooral over de tunnelproblematiek ging. Anderzijds is er overleg georganiseerd door de federale minister voor Mobiliteit, Jacqueline Galant, om de lopende mobiliteitsprojecten meer op elkaar af te stemmen en om het overleg meer te structureren.

In verband met de tunnels heeft Vlaanderen aangeboden de expertise van het Vlaamse tunnelteam mee in te zetten. Brussel heeft dit in dank aanvaard. Belangrijk is dat Egis werkt aan een omvattend plan van aanpak voor alle tunnels, los van de specifieke aanpak van de Stefania- en de Montgomerytunnel. Zodra dit plan klaar is zal het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het Vlaamse Gewest uitnodigen om samen na te gaan in welke mate dit interfereert met de Vlaamse planning, zeker inzake de werken aan de ring.

Daarnaast is er het overleg georganiseerd door federaal minister Galant. Er is afgesproken om driemaandelijks bijeen te komen. Het voorstel om in tien werkgroepen te werken heeft Vlaanderen niet gevolgd; er moet geen tijd verspild worden met vergaderen. Ieder moet in de eerste plaats zijn verantwoordelijkheid nemen op het vlak van investeringen. Vlaanderen kan het budget voor weginfrastructuur verhogen maar even belangrijk is perspectief te bieden voor investeringen in openbaar vervoer en andere alternatieven, bij voorkeur de waterwegen.

De minister heeft zijn administratie de opdracht gegeven mogelijke locaties voor parkeerplaatsen aan te duiden. Dat past in het MOU met het Brusselse Gewest. Daarnaast worden de desiderata van het Vlaamse Gewest naast de NMBS-plannen voor aanleg/uitbreiding/renovatie van parkings gelegd om te zien waar beide elkaar kunnen vinden. Het Vlaamse Gewest is bereid middelen te geven voor parkings in stationsomgeving als er rekening gehouden wordt met de Vlaamse desiderata en betere aansluiting op bijvoorbeeld bus of tram voorzien wordt. De focus ligt daarbij op de Vlaamse ruit gezien de congestieproblematiek daar.

Wat zijn de quick wins bij de A8? De minister meent dat de winst niet zo 'quick' zal zijn. In essentie zal men vanuit het oogpunt van veiligheid en doorstroming eerst focussen op drie lichtengeregelde kruisingen. Dat sluit niets uit voor de toekomstplannen maar zorgt ervoor dat men op kortere termijn aan de slag kan.

Inzake het fietsGEN worden nu enkel nog nieuwe bijkomende tracés onderzocht. Men is ondertussen volop bezig aan het fietsGEN; de minister vernoemt bijvoorbeeld de brug voor de hst-route over de autosnelweg naar de industrie- en kantooromgeving in Diegem. Het voorontwerp wordt nu voor aanneming in de markt gezet. In het najaar wordt de aanbesteding verwacht.

Voor de op stapel staande projecten NEO, Eurostadion, Uplace lopen nog procedures, merkt de minister op. Voor het Eurostadion loopt de MER-procedure

met aandacht voor mobiliteit, meer bepaald de impact op de ring; de initiatiefnemers zijn een nieuw ontwerp-MER aan het opstellen.

Om tegemoet te komen aan het gebrek aan perspectief wil de minister gestalte geven aan een projectvennootschap zoals dat voor Antwerpen gebeurd is. Bedoeling is expertise op het vlak van pps en terreinkennis te bundelen in een projectvennootschap voor de mobiliteitsproblematiek in Vlaams-Brabant in al zijn aspecten (dus niet enkel weginfrastructuur, ook openbaar vervoer en fiets), om zo maximaal vooruit te kunnen gaan. Met de Stand van de Rand is het ook de bedoeling om het vuur brandend te houden en om minstens jaarlijks alle problematieken in de Vlaamse Rand, en zeker de mobiliteit, voor het voetlicht te plaatsen.

In het voorontwerp voor het viaduct van Vilvoorde is inderdaad sprake van vier rijstroken aan weerszijden. Dat zal, met twee rijstroken erbij, niet meer een bottleneck vormen dan vandaag, aldus de minister. Het is evident dat de technische mogelijkheden daar beperkter zijn. Van drie naar vier rijstroken aan weerszijden is technisch al niet eenvoudig.

De eventuele tol voor de Leopold II-tunnel is ook ter sprake gekomen op het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Enerzijds vindt minister Weyts dat het Brusselse Gewest heel wat extra middelen heeft gekregen. Het Vlaamse budget voor weginfrastructuur bedraagt vandaag 350 miljoen euro; het Brusselse Gewest heeft in het kader van de zesde staatshervorming de helft daarvan, namelijk 180 miljoen euro extra gekregen voor mobiliteit. Terwijl Brussel minder tunnels en wegen heeft dan Vlaanderen. Een tol voor een bestaande dienstverlening is een belastingverhoging, zegt de minister.

Bij de 35 hybride bussen geleverd voor de regio Leuven was er een probleem met de aansluiting tussen de hoofdbatterij en de reservebatterij. De geleverde bussen werden teruggestuurd, de levering is vanwege die problematiek on hold gezet. Er wordt aan het probleem tegemoetgekomen. Dit is volgens de minister een nadeel van het feit dat De Lijn het voortouw neemt op het vlak van vergroening en nieuwe technologie.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde werpt op dat de problemen toch niets te maken hebben met vergroening.

De *minister* onderstreept dat het om nieuwe technologie gaat, niet om standaardbussen, dus kunnen er al gemakkelijker technische problemen opduiken.

Wat de diabolotoeslag betreft antwoordt de minister dat het Vlaamse Gewest de facturen voor de federale overheid moeilijk kan compenseren.

De oplossing voor het Laarbeekbos zal uiteindelijk voor meer groen zorgen.

De minister hoopt de werken aan de ring te kunnen starten in 2019 als alle procedures verder goed lopen. Ondertussen wil de minister dit gefaseerd uitrollen, in het kader van de projectvennootschap.

De minister kan zich nu niet uitspreken over het doortrekken van de tramlijnen 94 en 9. De focus ligt nu op het Brabantnet. Dat is al een gigantisch werk ten bedrage van bij benadering 500 miljoen euro.

De problematiek van de taxi's wordt regelmatig te berde gebracht. De minister begrijpt de bekommernis, vooral vanuit het Brusselse Gewest. Het behoort inderdaad tot de gemeentelijke autonomie. De minister werkt aan een

aanpassing van het Taxidecreet met het oog op vereenvoudiging. De tarifiering wordt ook herbekeken en verruimd zodat de drempel lager wordt om in te stappen in de taxidienstverlening. Er wordt uitgegaan van het principe 'gelijke wetten voor gelijk werk', dat ook voor nieuwe toepassingen zoals Uber zal gelden.

De minister sluit zich aan bij de opmerking van Bart Nevens over de procedures. Hoe minder ruimte (dat geldt zeker voor Vlaams-Brabant) er voorhanden is, hoe groter de kans op procedures. De minister geeft als voorbeeld de procedures die de gemeente Linkebeek tegen het GEN heeft gestart. De uitrol van dat project loopt daardoor jaren vertraging op.

Inzake het sluipverkeer heeft het Vlaamse Gewest een proefproject lopen op basis van floating car data. Met gps-technologie in combinatie met camera's werden een soort poorten geïnstalleerd in de regio Zaventem om op bovengemeentelijk niveau het sluipverkeer in kaart te brengen. Tot nog toe werd dit op gemeentelijk niveau gedaan waarbij de oplossingen ook tot het lokale beperkt zijn. Het probleem wordt daardoor verschoven van de ene gemeente naar de andere. Nu wordt op bovenlokaal niveau nagegaan welke tracés auto's volgen die de hoofdassen proberen te ontwijken. Een evaluatieoverleg wordt georganiseerd in de loop van de maand april onder leiding van de gouverneur.

Verder heeft de minister de administratie voor heel Vlaanderen de opdracht gegeven om op korte termijn de tracés met de grootste congestiegevoeligheid aan te duiden en oplossingen met quick wins voor te stellen. Met andere woorden, er wordt prioriteit gegeven aan tracés met problemen die met eenvoudige maatregelen opgelost kunnen worden zodat men snel resultaat kan boeken. De administratie heeft 39 tracés aangeduid die nu verder geselecteerd worden en prioriteit krijgen op basis van de concrete oplossing en de daaraan gekoppelde timing.

Over de aansluiting van het Brabantnet op parking C lopen gesprekken tussen De Lijn en MIVB. Er is regelmatig overleg tussen beide vervoermaatschappijen.

Wat de ideeën van Bart Verhaeghe betreft schertst de minister dat zijn expertise over gepensioneerden en het voetbal soms wat gelijk loopt. De minister volgt hem niet op die domeinen.

De minister antwoordt voorts dat de werken aan de ring gefaseerd kunnen worden in functie van de realisatie van de geplande projecten langs de ring en ook van eventuele evenementen zoals het Europees Kampioenschap Voetbal (2020).

De verdeling van de vervoersmiddelen van het Agentschap Wegen en Verkeer is nu gebeurd op schaal van de vervoersregio. De minister verzekert dat dit gebeurt op basis van objectieve criteria.

Samen met zijn collega minister Sven Gatz heeft minister Weyts de opdracht gegeven voor de haalbaarheidsstudie voor het congres- en cultuurcentrum Ruisbroek, na de zeer summiere studie van vorige legislatuur. Die studie zal de komende jaren verder uitgevoerd worden.

Joris Poschet komt terug op zijn vraag over het doortrekken van de MIVB-tramlijn naar de luchthaven. De *minister* herhaalt dat prioriteit gegeven wordt aan de lijnen die vervat zijn in het Brabantnet, waaronder twee lijnen naar de luchthaven.

Michel Doomst vraagt of de plannen voor het fietsGEN in de komende maanden toegelicht kunnen worden in deze commissie. Er is best wel geen overlapping met andere commissies. De *minister* antwoordt dat dit aan bod komt in de rapportering van de Stand van de Rand. In juli komt de eerste rapportering, in oktober volgt een publiek moment met de burgemeesters.

Katia SEGERS,
voorzitter

Lieve MAES,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BVR	besluit van de Vlaamse Regering
GBC	Gemeentelijke Begeleidingscommissie
GEN	Gewestelijk Expresnet
gps	global positioning system
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
hst	hogesnelheidstrein
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (=STIB)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOU	memorandum of understanding
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
nimby	not in my back yard
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
P+R	park and ride
pps	publiek-private samenwerking
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SMART	specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio
UZ	universitair ziekenhuis
Vlabinvest	Investeringsfonds voor Grond- en Woonbeleid voor Vlaams-Brabant
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel
VTM	Vlaamse Televisiemaatschappij
VUB	Vrije Universiteit Brussel