

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

12 januari 2009

HOORZITTING

over de mogelijke verbreding van de Brusselse ring

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Joris Vandenbroucke**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Gilbert Bossuyt, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen; mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Jan Peumans;

de heer Eloï Glorieux.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).....	4
II. Toelichting door de vereniging Modal Shift.....	8
III. Toelichting door Transport & Mobility	11
IV. Vragenronde	14
1. Tussenkoms van de heer Jan Peumans.....	14
2. Tussenkoms van mevrouw Greet Van Linter.....	15
3. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux.....	16
V. Toelichting door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest	17
VI. Vragenronde	19
1. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx	19
2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke.....	20
3. Tussenkoms van mevrouw Fientje Moerman	21
4. Tussenkoms van de heer Sven Gatz.....	21
5. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens.....	23
6. Tussenkoms van de heer Bart Martens	24
7. Tussenkoms van de heer Jan Peumans.....	25
8. Tussenkoms van mevrouw Greet Van Linter.....	25
9. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux.....	26
10. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx	26
VII. Antwoorden van minister Pascal Smet, Brussels minister van Mobiliteit.....	26
VIII. Antwoorden van de heer Maarten Roels, Modal Shift	29
IX. Antwoorden van mevrouw Griet De Ceuster, Transport & Mobility	30
X. Antwoorden van het Agentschap Wegen en Verkeer	31
XI. Bijkomende antwoorden van de sprekers	34

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare werken, Mobiliteit en Energie organiseerde op 9 december 2008 een hoorzitting over de mogelijke verbreding van de Brusselse ring met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de vereniging Modal Shift, Transport & Mobility en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

I. TOELICHTING DOOR HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

Mevrouw Anne-Séverine Poupeleer, projectcoördinator stafdienst Agentschap Wegen en Verkeer – Vlaams Brabant: Dames en heren, ik zal een korte toelichting geven bij de plannen rond de optimalisatie van de Brusselse ring R0 in het kader van het START-project.

Ik schets om te beginnen het bredere kader van de START-projecten. In de nasleep van het DHL-debacle besliste de Vlaamse Regering in december 2004 om een gestructureerde aanpak uit te werken voor de herontwikkeling van de internationale luchthaven van Zaventem en de brede regio eromheen. Dat grootse project is samengevat in het letterwoord START, wat staat voor Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio.

Met het oog op de sociaaleconomische ontwikkelingen in de luchthavenregio heeft de Vlaamse Regering voor START vijf actiedomeinen vooropgesteld, met daaraan gekoppeld vier doelstellingen. Ten eerste: het instellen van een stabiel en rechtszeker kader voor de uitbating van de luchthaven. De bedoeling is om de leefbaarheid in de omgeving te verzekeren en om het behoud van de groei van de werkgelegenheid te garanderen.

Ten tweede: het uitwerken van een strategische visie op de ontwikkeling van de luchthaven – de luchthaven als internationale poort van Vlaanderen en de regio eromheen. Ten derde: het versterken van de bereikbaarheid en de ontsluiting. Ten vierde: het creëren van bedrijvzones en vestigingsmogelijkheden voor die bedrijven. Ten vijfde: het versterken van de arbeidsmarkt in de regio.

Als structuren om dat te realiseren, hebben we de taskforce START, de ambtelijke kerngroep en de drie werkgroepen. De taskforce START wordt voorgezeten door het kabinet van de Vlaamse minister-president en bestaat verder uit gemandateerde vertegenwoordigers van alle Vlaamse ministers en de voorzitters van de ambtelijke kerngroep en de drie werkgroepen. In de taskforce worden de voorstellen bekrachtigd en worden de beslissingen genomen.

De ambtelijke kerngroep wordt voorgezeten door de

gouverneur. Er is een multidisciplinair team aanwezig, bestaande uit verantwoordelijken van administraties en diensten. In de ambtelijke kerngroep worden de voorstellen besproken en voorbereid.

Ten slotte hebben we de drie werkgroepen. Het is werkgroep 2 die zich bezighoudt met de toegankelijkheid en de ontsluiting. De te realiseren projecten kunnen worden onderverdeeld in drie rubrieken. Eén: een betere toegankelijkheid en ontsluiting van de luchthaven. Twee: toegankelijkheid en ontsluiting van de bedrijvzones, en in het bijzonder de ontsluiting van het bedrijventerrein Meise-Westrode langs de A12. Drie: de openbaarvervoersprojecten, met onder andere het Diaboloproject en de dertien radiale busverbindingen naar de luchthaven.

Het Diaboloproject bestaat uit de spoorverbinding vanuit de luchthaven naar Brussel en Antwerpen in de middenberm van de E19. Daarnaast zijn op de volgende figuur de dertien radiale busverbindingen naar de luchthaven weergegeven. Deze zijn gerealiseerd.

Wat betreft de rubriek ‘toegankelijkheid en ontsluiting van de luchthaven’ zullen deze concrete projecten gerealiseerd worden: de optimalisatie van de R0 Zone Zaventem en de optimalisatie van de R0 Noord, vakken 1 en 2. R0 Zone Zaventem is het gedeelte van de R0 tussen de E40 richting Leuven en de E19 richting Antwerpen. R0 Noord, vak 1 is de R0 tussen de E40 richting Gent en de A12. R0 Noord, vak 2 is de zone tussen de A12 en de E19.

Het derde project in deze rubriek is de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven. Ik verwijs naar het wegenisproject van AWV dat momenteel in uitvoering is, samen met het spoorproject Diabolo van Infrabel. De werken zijn gestart in oktober 2007. De infrastructuur zal beschikbaar zijn in het voorjaar van 2012.

Wat is de motivatie van de projecten? Het dagelijkse fileleed op de R0 is een van de drijfveren achter al deze projecten. Op de presentatie ziet u camerabeelden van de ochtendspits van vorige vrijdag en van de avondspits van gisteren. Ook het onderliggende wegennet is op dit ogenblik redelijk verzadigd.

Als we geen actie ondernemen, wat zou dan het gevolg zijn voor de situatie in 2020? De simulaties tonen aan dat de situatie in de ochtendspits tegen 2020 alleen maar zal verslechteren ten opzichte van 2004, onder meer vanwege de vele ruimtelijke en economische ontwikkelingen die momenteel gepland zijn en die verder nog zullen worden gepland. Let wel: deze simulaties houden geen rekening met de START-initiatieven, noch qua infrastructuur, noch qua openbaar vervoer. Dat komt straks. De figuur geeft het verschil van de verzadigingsgraad weer van de ochtendspits in 2020 en 2004. Er zijn

niet onbelangrijke toenames waar te nemen op de ring en vooral ook op de aangrenzende autosnelwegen.

De heer Johan Sauwens: Mevrouw Poupeleer, geldt dit, bijvoorbeeld, voor beide richtingen van de E40? Weten we in welke richting de verzadiging het grootst zal zijn?

Mevrouw Anne-Séverine Poupeleer: Er is een groter verschil in de richting van Gent dan in de richting van Leuven en Luik. Het gaat hier trouwens om de ochtendspits. Tijdens de avondspits verloopt alles net omgekeerd.

Het onderliggend wegennet zal nog meer dichtslibben, ten koste van de leefbaarheid voor de omwonenden. Tegen 2020 zal de intensiteit van het gebruik van het onderliggend wegennet significant stijgen.

Ik zal nu een beknopt overzicht van de voorafgaande studies geven.

Het eindrapport van de verkeersstructuurschets voor de zone Zaventem dateert van april 2000 en is door de stuurgroep bekrachtigd. In die stuurgroep zijn de Vlaamse, de Brusselse en de federale bevoegde ministers vertegenwoordigd. Verder zetelen hierin onder meer ook vertegenwoordigers van het Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, van de Vlaamse administratie, van De Lijn, van de NMBS en van de MIVB.

Deze studie besteedt heel veel aandacht aan het openbaar vervoer. De gefaseerde uitbouw van een sterke structuur voor het openbaar vervoer wordt concreet vertaald in een uitwerking van een maximaal vierpolig concept voor het openbaar vervoer. Dit concept bestaat uit de bipool Brussel-luchthaven en aanvullend zijn ook de stations van Vilvoorde en Diegem als openbaar-vervoersknooppunten opgenomen. In deze verkeersstudie wordt naar realisaties op lange termijn gestreefd. Daarnaast wordt voorzien in een terugkoppeling van de mobiliteitsstructuur naar de ruimtelijke structuur. Hierbij is het de bedoeling de bijkomende arbeidsplaatsen zo veel mogelijk rond de knooppunten van het openbaar vervoer te concentreren. Het derde aandachtspunt in de verkeersstructuurschets voor de zone Zaventem betreft de optimalisatie van het autosysteem. Om de congestieproblemen op de R0 ten gevolge van de vele weefbewegingen in de zone Zaventem op lossen, is het belangrijk de R0 fysiek en functioneel te ontdebelen. De maximale ontkoppeling van het lokaal stedelijk verkeer en van het internationaal doorgaand verkeer vormt hierbij het voornaamste uitgangspunt. Om dit praktisch te realiseren, moeten we tussen de knooppunten in een centrale as voorzien. Die as moet zo weinig mogelijk of geen op- en afritten

omvatten. Daarlangs moet er een parallelle structuur voor het wevend stadsverkeer komen.

Daarnaast hebben we het streefbeeld voor de R0 Noord. Dit streefbeeld dateert van januari 2003 en is eveneens bekrachtigd door een stuurgroep waarin de Vlaamse administratie vertegenwoordigd is. De resultaten zijn in februari 2003 teruggekoppeld naar het Ministerie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en naar de betrokken gemeenten.

Bij het opstellen van het streefbeeld voor de R0 Noord zijn de daarnet vermelde verkeerskundige principes van de zone Zaventem als uitgangspunt gehanteerd. Het streefbeeld besteedt veel aandacht aan de ruimtelijke inpassing en aan de zachte verbindingen. Het gaat hier onder meer specifiek om de ecoverbindingen.

Verder beschikken we over het streefbeeld voor de R22, de Woluwelaan. Dit streefbeeld dateert van november 2004 en is eveneens bekrachtigd door een stuurgroep waarin de Vlaamse administratie, de provincie Vlaams-Brabant en de gemeenten Vilvoorde en Machelen vertegenwoordigd zijn. De provinciale auditcommissie heeft het streefbeeld voor de R22 in december 2004 goedgekeurd.

Het streefbeeld voor de R22 toont aan dat de aansluiting op de parallelweg langsheen de R0 door middel van een van verkeerslichten voorzien kruispunt ter hoogte van Machelen gebeurt. De bestaande aansluiting van de R22 op de R0 moet worden gesupprimeerd. Dit zou de leefbaarheid van de kern van Diegem verhogen. Er zou immers minder sluipverkeer door het centrum van Diegem rijden. De gemeente Machelen zou zo de kans krijgen om de beek de Woluwe opnieuw open te leggen.

In opvolging van de beslissing van de Vlaamse Regering van december 2004 heeft de werkgroep, onder leiding van de Administratie Economie, een strategische visie op de luchthaven voor 2025 uitgewerkt. Alle actoren hebben een vertegenwoordiging in de werkgroep gehad.

De werkgroep heeft vier ontwikkelingsscenario's naar voren geschoven.

Het eerste scenario betreft de afbouw. Dit scenario gaat uit van een lage ontwikkeling in de FLAP-regio. De afkorting 'FLAP' staat voor Frankfurt, Londen, Amsterdam, Parijs.

De passagiers en het vrachtverkeer zullen van Zaventem naar regionale luchthavens en naar grote hubs worden weggetrokken.

Het tweede scenario vertrekt van een business-as-

usualsituatie. De groei in de FLAP-regio is laag. Er wordt echter geprobeerd het marktaandeel te behouden.

Het derde scenario gaat uit van een vermoedelijke Europese groei. Indien de groei in de FLAP-regio redelijk hoog is, moet de luchthaven een Europese en internationale rol spelen en moet ze worden versterkt.

Het vierde scenario gaat uit van een zogenaamde intercontinentale groei. De groei in de FLAP-regio is groot en de luchthaven van Zaventem zal zich tot een volwaardige internationale hub ontwikkelen.

Wat betreft de mobiliteit, is het verkeersmodel uitgewerkt om die strategische visie 2025 voor de luchthaven te onderbouwen. Ter illustratie van de scenario's van START die ik daarnet heb genoemd, toon ik een tabel met enkele cijfers van enerzijds de passagiers en anderzijds de werknemers op de luchthaven. We zien hier dus de vier scenario's met de percentages ernaast.

Welke data zijn gebruikt in het verkeersmodel? Het Multimodaal Model Vlaams-Brabant maakt gebruik van de tijdshorizon 2020. Zowel de ochtend- als de avondspits is 'gecalibreerd'. Voor het openbaar vervoer zijn alle gekende plannen meegenomen. We willen benadrukken dat we zowel infrastructuur als openbaar vervoer meenemen. Concreet betekent dat het Gewestelijk ExpresNet (GEN), het Diaboloproject en de dertien START-lijnen. Dat waren de gekende projecten op dat moment.

De infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant waarvan mocht worden verondersteld dat ze tegen 2020 zouden gerealiseerd zijn, werden meegenomen. Ook de toekomstscenario's die ik net heb opgesomd, zijn meegenomen. Als basis zijn de socio-demografische gegevens van 2020 gebruikt, komende van het Federaal Planbureau.

Voor het vrachtverkeer zijn de cijfers opgehoogd tot 2020, zoals dat ook gebeurd is voor het Masterplan Antwerpen. De ontwikkelingen die expliciet meegenomen zijn in het verkeersmodel zijn Airport Village en Brucargo.

Een aantal ontwikkelingen waren in 2005 nog niet gekend en konden we niet meenemen. Gezien de aard en de omvang van die projecten zal, wanneer die projecten allemaal gerealiseerd zullen worden, de vraag naar mobiliteit groter zijn dan wat in het verkeersmodel 2020 wordt aangegeven.

Deze simulaties houden wel rekening met de START-projecten, zowel de infrastructuur als de openbaarvervoerprojecten. De simulaties van de ochtendspits in 2020 tonen aan dat de verzadigings-

graad op de R0 nog zal toenemen, maar door de optimalisatie van de R0 door enerzijds infrastructurele maatregelen en anderzijds een koppeling daarvan aan een verkeersmanagement, krijgen we een betere doorstroming.

Ik toon u een beeld waarbij we de link leggen met de voorgaande figuur van het onderliggend wegennet. In contrast met de vorige figuur, waarin de START-initiatieven niet werden meegenomen, zien we hier een duidelijke vermindering van de intensiteit op het onderliggende wegennet.

Ik kom bij het project 'Zone Zaventem'. Voor de concrete uitwerking van de studieopdracht zijn we gestart met scenario drie, dat ik daarnet heb vermeld, omdat dat als het meest plausibele is naar voren geschoven vanuit de strategische visie. Verder hebben we gewerkt op basis van de ontwerprichtlijnen zoals de Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen (ROA), de Highway Capacity Manual en het CROW-handboek. Als ontwerpsnelheid hebben we op de R0 120 kilometer per uur gehanteerd en op de parallelweg 70 kilometer per uur. De beoogde afwikkelingsniveaus zijn vastgelegd op afwikkelingsniveau C voor het niet-wevend verkeer en afwikkelingsniveau D voor het wevend verkeer, conform het Masterplan Antwerpen. Bij de ontwikkelingsniveaus C en D verwachten wij natuurlijk geen wonderen, wij verwachten alleen dat de doorstroming aan een redelijke snelheid zal gebeuren. Merk wel op dat hoe lager het afwikkelingsniveau is dat wordt vooropgesteld, hoe groter de gevolgen zijn bij eventuele geringe verstoringen ten gevolge van een of ander incident.

Rekening houdend met al deze principes, zien we op de figuur die ik u toon in het rood het berekende aantal rijstroken. Ter illustratie staat er in het zwart ook het huidige aantal rijstroken naast. Het aantal rijstroken is de som van de rijstroken op de centrale as en de parallelstructuur, inclusief de in- en uitvoegstroken en de weefbewegingen.

Ook in de huidige situatie liggen er op veel plaatsen al behoorlijk wat rijstroken. Ik toon het voorbeeld van de R0 met links en rechts de R22, die momenteel al wordt gebruikt als partiële parallelstructuur.

Ik toon een plaatje dat het beeld geeft van de ruimtewinst versus de ruimte-inname. Rood geeft een idee van de zones waar bijkomende oppervlaktes nodig zijn voor de realisatie van de parallelstructuren en de eventuele noodzakelijke mitigerende maatregelen, waarbij onder andere geluidsschermen. Groen geeft u een idee van de ruimtewinst.

De ontwerpstudie voor zone Zaventem zoekt niet enkel naar een infrastructurele oplossing, we houden ook rekening met het openbaar vervoer. Daarnaast

wensen wij een totaalproject uit te werken met veel aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en de impact op de omgeving.

Ik toon u beelden die een impressie geven van de huidige onderdoorgang van de Woluwelaan onder de R0. We bevinden ons in de zogenaamde waterknoop. Zoals u ziet, wordt de Woluwelaan opnieuw opgelegd en wordt ruimte gecreëerd voor de zachte weggebruiker.

Er is ook een begeleidingsgroep Natuur, waarin onder meer het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) en het Agentschap voor Natuur en Bos zijn vertegenwoordigd. De begeleidingsgroep onderzoekt alle zachte wegverbindingen die de R0 kruisen. Het resultaat van de werkzaamheden van de begeleidingsgroep wordt meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp. Tot hier het overzicht van zone Zaventem.

Dan geef ik nu kort de stand van zaken met betrekking tot de milieueffectenrapportage. Ik zal eerst de lopende procedure toelichten. Dan zal ik de belangrijkste stappen en het onderwerp van het MER omschrijven, om ten slotte te komen tot de voorgestelde te onderzoeken aspecten.

De plan-MER-procedure begon met het opmaken van een kennisgevingsnota. Nadat die volledig was verklaard door de dienst MER, werd ze ter inzage gelegd. Dan is er een richtlijnenvergadering geweest. Op basis daarvan maakt de dienst MER richtlijnen op, rekening houdend met alle adviezen en bezwaren die zijn binnengekomen. Op basis van die richtlijnen zal dan een MER opgemaakt worden, dat vervolgens ter goedkeuring aan de dienst MER zal voorgelegd worden.

Bij het ter inzage leggen van die kennisgevingsnota zijn diverse adviezen en bezwaren binnengekomen met betrekking tot het voorstel van onderzoek. Meer bepaald hebben 68 diensten en besturen adviezen of bemerkingen overgemaakt, waaronder het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de betrokken Vlaamse en Brusselse gemeenten. Er waren echter ook adviezen en bemerkingen van 183 individuele burgers.

De voornaamste opmerkingen betreffen het feit dat er rekening moet worden gehouden met andere projecten dan de infrastructuurmaatregelen en met andere plannen met betrekking tot het openbaar vervoer. Er zijn vragen geweest over het afzonderlijke plan-MER van de zone Zaventem. Ook waren er vragen naar verduidelijking van de uitgangspunten van het project en de effecten op het lokale wegennet.

Het doel van het MER is het bijsturen van het project in functie van de milieuaspecten. Voorts zal het MER ook ondersteuning bieden voor de besluitvorming, met name bij de opmaak van het Gemeentelijk

Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) en de vergunningen die moeten worden verleend.

In de kennisgevingsnota wordt voorgesteld het aspect van het verkeer te onderzoeken aan de hand van een vergelijking tussen de huidige toestand en die van 2020, en dat laatste met en zonder aanpassingen. Ook het ruimtebeslag moet worden geanalyseerd. Ook de diverse netwerken en de effecten erop zullen worden bekeken. De verstoring met betrekking tot de aspecten lucht en geluid, het visuele aspect en het aspect water zal eveneens worden bestudeerd. Vanzelfsprekend zullen alle aspecten worden aangevuld met bijkomende elementen uit die richtlijnen die in opmaak zijn.

Dan zijn er de vakken 1 en 2 van de R0 Noord. Wat het ontwerp betreft, is voor vak 1 het voorontwerp afgerond. Er is echter momenteel nog geen consensus over. De Vlaamse Regering heeft ter zake ook nog geen standpunt ingenomen. Wat vak 2 betreft, wordt de studie opgestart. Het is de bedoeling de technische haalbaarheid van een vierde rijstrook op de viaduct van Vilvoorde te onderzoeken. Er zal ook een alternatievenonderzoek worden uitgevoerd naar een mogelijke parallelstructuur voor het tweede stuk. Voor de beide vakken zal er een gezamenlijke MER worden opgestart.

Een eerste stap in het zoeken naar een consensus met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is gezet binnen het Coördinatiecomité Principieel Akkoord, op 4 november 2008. De volgende afspraken werden gemaakt op die vergadering. Een werkgroep zal zich buigen over het op elkaar afstemmen van de Brusselse en de Vlaamse MER-procedures. Die lopen immers niet parallel. Volgende week komt die werkgroep voor de eerste maal bijeen. Ook is er een samenwerking op touw gezet met betrekking tot de verkeerssimulaties, waarover meteen wat meer uitleg. De Begeleidingsgroep Natuur bekijkt natuurlijk niet alleen de zone Zaventem. Ze zal zich ook toespitsen op de vakken 1 en 2 van de R0 Noord.

Dan is er de mobiliteitsstudie van de R0. Ter onderbouwing van de macrosimulaties gebruikt voor het uitwerken van het voorontwerp, zijn er dynamische simulaties gemaakt. Die tonen aan dat de voorgestelde optimalisatie van de R0, met de centrale as en de parallelstructuur, functioneert. Er zijn natuurlijk nog enkele knelpunten, met name ter hoogte van de aansluitende autosnelwegen. Concreet heb ik het over de E40 naar Leuven en naar Brussel. De simulaties tonen voort aan dat de viaduct van Vilvoorde geen structureel knelpunt vormt, maar toch wel een kritisch aandachtspunt blijft, aangezien het blijft werken aan zijn maximale capaciteit. Andere aandachtspunten zijn de aansluitingen van de andere autosnelwegen, die nog moeten worden onderzocht. Een

aantal mogelijke oplossingen zijn het aanleggen van een vierde doorgaande rijstrook op de E40 naar Leuven en het aanpassen van de viaduct en de oprit in Kraainem.

Als gevolg van de afspraken van het Coördinatietoelichting Comité Principieel Akkoord heeft er op 24 november met betrekking tot de simulaties een eerste overleg van de werkgroep plaatsgevonden. We streven ernaar de inputdata van zowel de Brusselse als de Vlaamse modellen volledig gelijk te schakelen. Daartoe zal eerst een onderzoek gebeuren van die data. We zullen de data inventariseren en vergelijken. Nadat ze zijn aangevuld, kunnen de resultaten van de scenario's worden vergeleken. Ten slotte zullen de voorheen niet gekende ontwikkelingen die ik daarnet heb opgesomd, zo volledig mogelijk worden ingebracht in de beide modellen. Dan denk ik vooral aan het Masterplan Vilvoorde-Machelen en aan Schaarbeek-Vorming. Deze werkgroep zal haar werkzaamheden in het begin van 2009 voortzetten. Zo willen we, op basis van vergelijkbare resultaten, tot een gedragen en gemeenschappelijke oplossing komen voor het probleem op de R0.

II. TOELICHTING DOOR DE VERENIGING MODAL SHIFT

De heer Maarten Roels, Modal Shift: Ik ben blij dat de commissie het debat op gang brengt over een toch wel belangrijk dossier, dat zowel Vlaanderen als Brussel aanbelangt. We hebben er daarnet een interessante presentatie over gekregen.

Modal Shift is een werkgroep van hoofdzakelijk milieuverenigingen: Bond Beter Leefmilieu (BBL), Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral), Inter-Environnement Wallonie (IEW), Inter-Environnement Bruxelles (IEB), Greenpeace Belgium, de Fietzersbond, de Bond van Tram-, Trein- en Busgebruikers (BTTB), Mobiel 21, Friends of the Earth en de Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ). Daarnaast hebben we ook zoveel mogelijk contact gehad met andere – economische en sociale – partners om een zo breed mogelijk gedragen alternatief voor te stellen voor het mobiliteitsprobleem op de ring.

Het meest fundamentele bezwaar tegen de nota en de hele procedure die eraan vooraf gaat, is het gebrek aan een afweging van alternatieven. Het is een heel groot dossier, waarin maar één oplossing wordt bekeken. In dergelijke dossiers verplicht Europa een afweging te maken van alternatieven. Dat is hier niet gebeurd. Er is wel sprake van voorafgaand onderzoek. Dat kan echter niet vallen onder de noemer 'alternatievenonderzoek'. Dat is ook de reden waar-

om we een alternatief hebben uitgewerkt voor de mobiliteitsproblemen.

We zijn uiteraard zeer tevreden met wat aan de basis ligt van het initiatief van de Vlaamse overheid. Ze wil namelijk iets doen aan de mobiliteitsproblemen. Het gaat om een heel grote investering. Voor de drie zones die daarnet gepresenteerd werden, moet ongeveer een miljard euro worden uitgetrokken. Het zou goed zijn dat bedrag te investeren in een project dat na vijf jaar nog steeds relevant is.

Het dossier wordt opgesplitst in drie delen. Dat is heel vreemd. In feite houdt dat in dat de initiatiefnemer een vrijstelling vraagt voor het onderzoek van de impact. Als de volledige impact van de drie zones hoger zou zijn dan de som van de individuele impacten, dan volgt daaruit dat een bepaalde impact niet bestudeerd is. Dat houdt in dat er een vrijstelling is, wat uiteraard niet kan. Daarvoor moet eerst een procedure bij de Europese Commissie in gang worden gezet. Dat is niet gebeurd. Vanuit juridisch oogpunt is dat helemaal niet logisch.

Algemeen bekeken is het ook niet logisch het in drie delen op te splitsen. Daarnet werd gesproken over het mogelijke probleem van de viaduct. Als we kijken naar het vak zone Zaventem, zien we dat op de hoofdweg, waar er tweemaal vier rijstroken zouden moeten komen om dat grensafwikkelingsniveau te bereiken, een probleem ontstaat als we dat doortrekken naar de viaduct. Men moet de viaduct dan eigenlijk uitbreiden. Eens één vak is aangepakt, heeft de dimensie van dat vak een onmiddellijke invloed op de omvang van de andere vakken. Men kan die niet van elkaar loskoppelen. Als men die niet aanpast, ontstaat er een flessenhals, iets wat het project net wil vermijden.

Er is ook een gebrek aan transparantie en er wordt misleidende informatie gegeven. Vandaag stel ik dat weer vast. In de nota staat: globaal concept drie plus twee, waarbij 'drie' zou gaan over de centrale wegen en 'twee' over de parallelle wegen, telkens aan beiden kanten.

Het doel van dit dossier is het laten toenemen van het verkeersafwikkelingsniveau naar niveau C en D. Als je dat wilt bereiken, heb je in de bestudeerde zone op de centrale wegen minstens vier banen nodig. Aan de buitenkant heb je vijf rijstroken nodig op de parallelwegen aan Vlaamse kant en vier aan de kant van Brussel. In totaal impliceert dat zeventien baanvakken. Maar daarover wordt nergens gesproken, noch in de nota, noch in deze presentatie.

Als je kijkt naar wat het doel van dit dossier is en wat we nodig hebben om dat doel te bereiken, en je denkt daarbij enkel in termen van uitbreiding, zit er

iets fout met het project. Er wordt gesproken over een globaal concept, maar uiteindelijk gaat het over een totaal andere uitbreiding. Als ik spreek over vier rijvakken in plaats van drie op de hoofdwegen, dan heb ik het over wat op pagina 34 van de kennisgevingsnota staat onder 'Een mogelijke uitbreiding'. Er wordt gesproken over drie baanvakken centraal, plus een overgedimensioneerde pechstrook van 3,75 meter, die op termijn zou kunnen worden omgezet in een baanvak. Dus gaat het uiteindelijk over vier baanvakken. Rekening houdend met de toevoer die er zal komen door de nieuwe projecten, zal dat vierde baanvak er zeker komen. Er zal dan ook een zeer beperkte pechstrook bijkomen, wat de veiligheid in het gedrang zal brengen. Ook bij een uitbreiding van het aantal baanvakken op de viaduct van Vilvoorde zal de veiligheid in het gedrang komen, omdat je dan gewoon geen pechstrook meer hebt.

Er is geen grondige analyse gebeurd van de secundaire effecten. Daarmee bedoelen we de effecten in Brussel en op de wegen die aansluiten op de ring. Wat zullen bijvoorbeeld de effecten op de E40 zijn? Ik las enkele dagen geleden nog in een presentatie dat er een toename zou zijn van wagens op de E40 ten gevolge van de uitbreiding van de ring. Als oplossing werd daar een uitbreiding van de E40 voorgesteld. Zo kunnen we natuurlijk nog een tijdje doorgaan, tot België één autosnelweg is. Ik denk niet dat dat de bedoeling is.

Wij hebben natuurlijk ook gewerkt aan een alternatieve aanpak. En die is heel eenvoudig. We beginnen met een herdefinitie van de ring, plus een optimalisatie van het beheer. De ring combineert een aantal functies, en die combinatie is problematisch. De lokale functie is nu even belangrijk als de transitfunctie. En daar ligt een groot probleem. Er is heel veel wevend verkeer, dat overigens al jaren bestaat. Dat wevende verkeer is op zich geen probleem, maar het wordt een probleem als de verkeersdichtheid te hoog wordt. Dan heeft een kleine weefbeweging immers een groter effect dan als de dichtheid lager ligt.

We moeten dus naar een verlaging van de dichtheid. Dat kan binnen de bestaande infrastructuur als we de lokale functie van de ring minimaliseren en de transitfunctie optimaliseren.

Daarnaast is het heel belangrijk dat het verkeer, dat sowieso nog altijd zal bestaan, geacommodeerd wordt. Om die accommodatie te verzekeren, organiseren we via een aantal instrumenten een 'modal shift' – vandaar ook de naam van ons platform. Wij willen eigenlijk economische en ecologische optimalisatie combineren. Wij zijn niet zozeer tegen wagens of infrastructuur, maar het gaat erom ecologie

en economie met elkaar te verbinden op een manier die voor beide factoren gunstig is.

Hoe kunnen we een minimalisatie van de lokale verkeersstromen realiseren? Eerst en vooral moeten we ernaar streven om het lokale gebruik te ontmoedigen. Daarvoor zijn een aantal instrumenten mogelijk. Ten eerste: het beperken van het aantal op- en afritten. Dat zit al in het bestaande project. Wat daar nog niet in zit, is het dynamische gebruik ervan. Het gebruik van de op- en afritten zou via software, genaamd Sisal, kunnen worden geregeld. Op- en afritten kunnen op die manier dynamisch worden geopend en gesloten. Ik ga daar later wat dieper op in.

Ten tweede is er tolheffing en/of slimme kilometerheffing mogelijk. Er is op dit moment een debat aan de gang over slimme kilometerheffing. Dit project toont dat we dringend nood hebben aan slimme kilometerheffing voor personenvervoer, en niet enkel voor vrachtwagens, wat er in 2012 zou aankomen.

Tolheffing en slimme kilometerheffing zijn heel moduleerbare instrumenten, die kunnen worden gebruikt om een bepaald type gebruikers met een bepaald voertuig op een bepaalde plaats te sturen. Dat is wat we nodig hebben in dynamisch verkeer.

Ten derde hebben we nog de verlaging van het aantal voertuigen door het aanleggen van carpoolstroken. In het buitenland heet dat 'high occupancy vehicle lanes'. Met dat instrument kun je onmiddellijk heel veel wagens wegnemen uit het verkeer, zonder dat je het aantal verplaatsingen doet dalen. Het is een efficiënt instrument om overmatig lokaal gebruik te beheersen.

Om een minimalisatie van de lokale verkeersstromen te kunnen realiseren, moeten ook de alternatieve transportmodi aantrekkelijk worden gemaakt. Dat kan door een verhoogd aanbod, via het prijzenbeleid en door te voorzien in meer overstapmogelijkheden. Die overstapmogelijkheden zullen in dit scenario een heel belangrijke rol spelen, om het gebruik van de wagen en van zachte en collectieve transportmodi op zo'n manier op elkaar te laten aansluiten dat de mobiliteit verbetert.

Zoals gezegd, hebben we ook een optimalisatie van het transitverkeer nodig. De afwikkeling zal door de vorige maatregelen sowieso al verbeteren. Je krijgt dus eigenlijk een gedeeltelijke verdamping van het lokale verkeer, waardoor de dichtheid gaat verlagen en je het transitverkeer op een optimalere manier kunt laten doorstromen.

Daarnaast heb je ook een gedeeltelijke verdamping van het transitverkeer, als je tenminste streeft naar

een modal shift, niet enkel voor personenvervoer, maar ook op het vlak van goederentransport. Met andere woorden: een beter evenwicht tussen de weg, het spoor en de binnenvaart. Ik probeer u een idee te geven van wat men met de binnenvaart kan aanvangen. Als we bijvoorbeeld de haven van Brussel optimaal zouden gebruiken, dan kunnen we per jaar 680.000 vrachtwagens uitsparen, wat een equivalent is van 31.000 tot 50.000 ton CO₂. Dat is dus zowel economisch als ecologisch zeer interessant en zeker iets om over na te denken als we de mobiliteit, en vooral het transportverkeer, willen manipuleren.

Een tweede element bij de optimalisatie van het transitverkeer is een duurzame afwikkeling. Het is de bedoeling dat we een verbeterde afwikkeling op korte termijn bereiken en op lange termijn behouden. Dat kan door een dynamisch beheer. Het toepassingsgebied daarvan is enerzijds de toelevering – men kan dynamisch regelen wanneer welke hoeveelheid wagens toegang heeft tot de ring – en anderzijds de snelheid. Veel studies tonen aan dat men de verkeersafwikkeling en de veiligheid gemakkelijk kan verhogen met een verlaging van de maximumsnelheid naar 90 kilometer per uur. Dat zou overigens geen unicum zijn op een ringweg. Daarnet werd al verwezen naar Antwerpen. Dat is daar een goed voorbeeld van.

In verband met de instrumenten voor dynamisch beheer sprak ik daarnet al over Sisal. Dat is een softwareprogramma waarmee je een zo klein mogelijke feedbackloop kunt organiseren tussen wat er gebeurt op de ring op een bepaald moment en het moment erna. Daarbij zou het vast verkeerscentrum een plek zijn waar die informatie naartoe wordt gestuurd en onmiddellijk wordt geïnterpreteerd. Vervolgens wordt er feedback gegeven, die via de hardware een invloed heeft op wat er precies gebeurt op de ring.

Die hardware zijn de zogenaamde dynamische route-informatiepanelen (DRIP's) en een dynamische verkeersdosering. Die DRIP's kunnen bijvoorbeeld weergeven dat er over 200 meter filevorming zal zijn als je niet meteen op die plaats de ring verlaat. Er wordt dus geadviseerd waar je het best van de ring kunt rijden om niet in een file terecht te komen. Op die manier kan een file worden vermeden. Dynamische verkeersdosering verwijst naar wat ik daarnet zei over de dynamische behandeling van de toelevering. Dat kan ook via die verkeersdosering, die informatie gebruikt van Sisal en van het vast verkeerscentrum.

Dat is allemaal heel mooi, maar natuurlijk moet je tegelijk ook de vraag naar mobiliteit op een duurzame manier accommoderen. Als we een realistisch project willen uitwerken, is dat daar een essentieel onderdeel van. Het is heel belangrijk dat er wordt

gewerkt aan de uitbouw van infrastructuur voor collectief en zacht transport.

Ik denk daarbij aan het Gewestelijk ExpresNet (GEN). Wij vinden dit project heel belangrijk, maar als ik dan lees dat er uit het GEN-fonds zou worden geput om de budgettaire tekorten weg te werken, vraag ik mij af hoe belangrijk het dossier politiek gezien eigenlijk nog is. Het Gewestelijk ExpresNet, zoals het nu voorligt, vertoont een aantal gebreken. Het belangrijkste is volgens ons dat er enkel radiale lijnen worden georganiseerd, en geen circulaire lijnen, terwijl die lijnen fundamenteel zijn voor de ontsluiting van de Rand. In dit dossier is dat heel belangrijk omdat precies die circulaire bewegingen overeenkomen met een deel van het lokale gebruik van de ring.

Verder hebben we nog het Regionet Brabant-Brussel, waarbij De Lijn, TEC en MIVB samenwerken, een intergewestelijk fietsnetwerk en de zogenaamde carpoolstroken.

Dat deel van de infrastructuur moet dan worden gekoppeld aan de weginfrastructuur. Dat kan met overstapparkings op knooppunten van de ring, het Gewestelijk ExpresNet – zowel de radiale als de circulaire lijnen – en de fietsinfrastructuur. Als die verschillende infrastructuren aan elkaar worden gekoppeld, kun je alle verschillende componenten ervan optimaliseren. Dit is dan ook een heel belangrijke component.

Er moet een fiscaal kader komen dat al die scenario's in dezelfde richting stuurt. Het doel van een ondersteunend fiscaal kader moet het organiseren van een modal shift naar duurzame transportmodi zijn. Dat heeft een groot economisch belang, omdat je de toegankelijkheid van de zone – in dit geval de noordelijke zone van de ring – kunt verhogen en omdat je er het verkeer op een dynamische manier mee kunt beheren. Als je lokaal kleine veranderingen ziet, kun je er met andere woorden onmiddellijk op inspelen. Dat is niet het geval als je met harde infrastructuur werkt, omdat die heel moeilijk te manipuleren is.

Uiteraard zijn er ook ecologische factoren. Het klimaat is er één van. Iemand maakte onlangs de opmerking dat een klein projectje als de ring niet belangrijk is als je het op wereldschaal bekijkt en dat het effect op het klimaat minimaal zal zijn. Dat is natuurlijk wel zo, maar vandaag heeft elk land zijn verantwoordelijkheid om zijn CO₂-uitstoot te verlagen. Heel veel mensen doen moeite. Dan zou een project waarbij een massale uitbreiding plaatsvindt met een veel grotere productie van CO₂ en fijn stof op lokaal en supralokaal niveau tot gevolg, al die individuele inspanningen onmiddellijk neutraliseren.

Dat kunnen we ons vandaag niet veroorloven, zeker niet als er alternatieven voorhanden zijn.

Welke middelen gebruiken we daarvoor? Naast alle reeds genoemde middelen, benadruk ik nog eens de tolheffing en de slimme kilometerheffing. We moeten erover nadenken hoe we die op korte termijn kunnen implementeren. Tolheffing is een ingewikkelde materie. Dit zou op bicommunautair niveau moeten worden geregeld. De slimme kilometerheffing behoort tot de federale bevoegdheden. Hier zal allicht nog heel wat discussie aan voorafgaan. Het lijkt me in elk geval belangrijk op korte termijn de juiste maatregelen te treffen. We zullen hier straks allicht nog over debatteren.

Ik zal nu een paar conclusies naar voren brengen. Er zijn in elk geval een aantal voordelen verbonden aan het alternatief dat ik net heb gepresenteerd.

Aangezien het op korte en op lange termijn voor een vlotte mobiliteit zorgt, betreft het hier een duurzaam alternatief. Het aanzuigefect van een uitbreiding van de wegeninfrastructuur is ondertussen wetenschappelijk onderbouwd. Hier worden steeds meer papers over geschreven. Wie zegt dat dit niet wetenschappelijk kan worden onderbouwd, bedoelt in feite dat we niet kunnen zeggen dat een bepaalde wagen enkel op een bepaalde plaats rijdt omdat de infrastructuur is uitgebreid. Dat causaal verband kan nooit worden gelegd. We kunnen wel de effecten op lange termijn van de uitbreiding onderzoeken. Heel wat projecten in binnen- en buitenland tonen aan dat een uitbreiding een aanzuigefect heeft. Een aantal experts heeft al aangegeven dat de in de kennisgevingsnota voorgestelde uitbreiding van de Brusselse ring op drie tot vijf jaar tijd tot een saturatie zou leiden. Dit lijkt me bijgevolg een weinig rendabele investering.

Een tweede voordeel is de flexibiliteit van het systeem. Het is immers mogelijk op lokale veranderingen in te spelen. We verbinden economie en ecologie. Dat is net wat we nodig hebben. We verbeteren het leefmilieu op lokaal en op supralokaal niveau.

Minister Crevits heeft verkondigd dat het een goed project betreft. Aangezien stilstaande auto's meer fijn stof produceren, zal op deze manier minder fijn stof worden geproduceerd. Het aandeel van de files in het volledig traject van wagens die naar Brussel rijden en daar in die files terechtkomen, is verwaarloosbaar met het hele traject. Dit geldt dus ook voor de productie van fijn stof. Dit betekent dat het project tot een globale toename van de uitstoot van fijn stof en van CO₂ zou leiden.

Het door mij voorgestelde alternatief zou op lokaal en op supralokaal niveau voor ecologische en economische verbeteringen zorgen. Wat de economi-

sche voordelen betreft, heb ik het vooral over de verhoogde toegankelijkheid gehad.

Het alternatief heeft ook een belangrijk nadeel, met name het feit dat het om een ingewikkeld verhaal gaat. Een verbreding van de Brusselse ring valt makkelijk in de kranten te verkopen. Aangezien het niet echt ingewikkeld is dit uit te leggen, kan hier een breed draagvlak voor worden gecreëerd. Het lijkt me moeilijker een modulair alternatief, dat uit vele op elkaar af te stemmen componenten bestaat en waarvoor uiteenlopende instrumenten moeten worden aangewend, verkocht te krijgen. Volgens mij gaat het hier echter om de enige optie die we hebben.

Tot slot wil ik nog even de volgende stappen in het proces overlopen. De belangrijkste stap bestaat erin het hier voorgestelde alternatief in het MER te integreren en verder uit te werken. Dit betekent dat het alternatief in de nota moet worden opgenomen. Het is trouwens wettelijk verplicht een alternatief te vermelden. We kunnen ons momenteel alvast niet veroorloven duurzame alternatieven niet in beschouwing te nemen. Hoe vroeger we hiermee beginnen, hoe beter.

III. TOELICHTING DOOR TRANSPORT & MOBILITY (T&M)

Mevrouw Griet De Ceuster, directeur Transport & Mobility Leuven: Mijnheer de voorzitter, het studie-bureau waar ik directeur van ben, heeft niet aan de studies over de Brusselse ring meegewerkt. Aangezien ik geen toegang tot de documenten of tot de voorafgaande studies heb, ken ik het dossier niet grondig. Ik zal dan ook geen getallen of prognoses met betrekking tot de Brusselse ring naar voren brengen. Ik wil enkel een paar punten onder de aandacht brengen. We hebben immers ervaring met soortgelijke studies en weten dat er soms niet aan bepaalde zaken wordt gedacht.

Ik wil een antwoord geven op een aantal vragen. Trekt een hogere wegcapaciteit nieuw verkeer aan? Hoe lang kan een hogere capaciteit de verkeersgroei accommoderen? Is dit effectief? Is dit efficiënt?

Ik wil eerst en vooral een illusie uit de wereld helpen. De aanleg van nieuwe wegcapaciteit trekt nieuw verkeer aan. Dat is eigenlijk logisch. Waarom zou iemand anders nieuwe wegen aanleggen? Mensen die geloven dat dit niet klopt en dat we op die manier enkel de files zouden wegwerken, kan ik vertellen dat het niet zo is.

Een eerste vraag is om welk nieuw verkeer het eigenlijk gaat. Een tweede vraag is of dit nu een goede of een slechte zaak is.

Het gaat om bestaand autoverkeer, vooral het sluipverkeer dat zich nu op de onderliggende wegen bevindt, om verkeer dat van de vroege en late spits weer naar het midden van de spits gaat, om treinreizigers die weer de auto gebruiken en om nieuwe ritten, meer bepaald de autonome groei en de mensen die verplaatsingen aanvatten waar ze voorheen geen zin in hebben. Dat zijn de mensen waarvoor dergelijke uitbreidingen bestemd zijn.

Indien weer verkeer van de onderliggende wegen wordt aangetrokken, gaat het eigenlijk om sluipverkeer dat weer op de ring wil rijden. Er is daar immers meer capaciteit gecreëerd. Dat is enkel een goede zaak. Nu razen die mensen aan een te hoge snelheid door de dorpskernen. Aangezien die chauffeurs zich dan op de ring bevinden, waar ze eigenlijk thuishoren, zullen ze minder ongevallen veroorzaken. Bovendien zal er in de dorpskernen minder luchtvervuiling en minder geluidshinder zijn. Dit betekent dat het op de ringweg zelf drukker wordt. Daar zullen weer meer files ontstaan. Dat is echter niet erg: we hebben liever files op de ringwegen dan in de dorpskernen. Dit nieuwe verkeer kan bijgevolg enkel een goede zaak worden genoemd.

We weten dat de files zich niet meer uitbreiden. Enkel de tijdsduur van de files wordt nog langer. Vroeger waren er files van acht uur tot negen uur. Nu staan de files er tussen zes uur en tien uur 's ochtends. Veel mensen vertrekken nu vroeg om de files voor te zijn of laat om na de files te kunnen rijden. Een verhoging van de capaciteit zou die mensen ertoe aanzetten opnieuw meer tijdens de spits te rijden. Op zich is dit een goede zaak. Dit zou immers voor een verhoging van de welvaart zorgen. Mensen staan niet graag op om zes uur om de file voor te zijn, ze staan liever om zeven uur op. Indien een verhoging van de wegcapaciteit die mensen in staat stelt opnieuw tijdens het midden van de spitsperiode te rijden, is dat voor hen een goede zaak. We mogen hiervan echter geen groot effect op de veiligheid of op het milieu verwachten, er is enkel een klein welvaartseffect. Die mensen zullen gelukkiger zijn en zullen hun werk gemakkelijker met de auto kunnen bereiken.

Daarnaast is er nieuw verkeer dat eigenlijk van de treinen komt. Veel mensen nemen nu de trein omdat ze anders te veel last van de files hebben. Indien de capaciteit van de wegen stijgt, zouden die mensen weer meer met de auto rijden. Dat is vooral slecht voor de luchtkwaliteit. Treinen zijn veel milieuvriendelijker dan auto's. Treinen rijden immers grotendeels op elektrische tractie en worden bijgevolg voor 80 % door kernenergie aangedreven.

Personentreinen rijden op elektriciteit. Dat is goed voor de luchtkwaliteit. Personenwagens rijden vooral op diesel, en dat is daar minder goed voor. Er is ook

een welvaartseffect, want die mensen zouden immers sneller op hun werk raken. Het effect op de luchtkwaliteit is echter een groot probleem.

Een andere oorzaak van nieuwe ritten wordt gevormd door mensen die nu niet in Brussel willen werken omdat er te veel files zijn. Ze werken nu in hun dorp. Misschien doen ze dat werk tegen hun zin. Er zijn heel aantrekkelijke jobs in Brussel, in Vilvoorde of in Zaventem, maar ze kunnen die jobs niet bereiken. Die nieuwe ritten vormen op zich geen probleem, want ze creëren welvaart.

De slotsom is bijgevolg dat een hogere wegcapaciteit nieuw verkeer aantrekt en dat dit eigenlijk positief is. Dit geldt voor alle groepen, behalve de mensen die de trein voor de auto inruilen. Er wordt voor een hogere welvaart gezorgd. De mensen kunnen hun bestemming makkelijker bereiken. De dorpskernen worden ontlast.

Ik heb het dossier van de Brusselse ring niet bestudeerd. Dit zou in elk geval moeten worden bestudeerd. Ik heb de indruk dat het resultaat positief zal zijn.

Laten we er even van uitgaan dat de Brusselse ring is uitgebreid. Dit betekent dat we op korte termijn een positief effect hebben gesorteerd. De vraag is of we ook op lange termijn een positief effect zullen zien.

Het gaat niet enkel om het aantrekken van bestaand verkeer. We moeten tevens de groei van het verkeer opvangen. Het is mogelijk dat de wegen onmiddellijk weer worden opgevuld met mensen die opeens naar al die tewerkstellingspolen rijden. Op zich is dit fijn. Indien we vijf jaar later weer met files zitten, staan we echter nergens.

Ik overloop even de totale groei van het aantal passagierskilometers. In 2005 ging het in het autoverkeer om ongeveer 9 miljoen passagierskilometers. We verwachten een groei tot ongeveer 11,8 miljoen passagierskilometers. Dat is geen spectaculaire groei. Het gaat om 20 procent. Dat is veel minder dan de groei die we de afgelopen vijftien jaar hebben gekend.

Ik overloop tevens even de verliestijden tijdens de piekuren per wagen. Wie in 2007 in Vlaanderen een kilometer heeft gereden, heeft gemiddeld iets minder dan vier seconden in de file gestaan. In 2020 zal dat gemiddeld iets meer dan vier seconden zijn.

De files op het onderliggend wegennet zijn eigenlijk een stuk groter dan de files op de autosnelwegen. We focussen ons hier op de Brusselse ring. Ik denk dat dit project zich ook op de omliggende wegen moet focussen.

De beschikbare cijfers gelden voor heel Vlaanderen. Ze

geven echter een indicatie van de ernst van het probleem. De files nemen toe, maar niet op een verschrikkelijke wijze. Het gaat niet om een verdubbeling.

Indien we nagaan hoeveel tijd we in totaal in de file staan, merken we dat de files op de autosnelwegen, op de gewestwegen en op de gemeentelijke wegen toenemen. In Wallonië zijn er minder auto's en bijgevolg ook minder files.

Op een gemiddelde dag staat er tijdens een gemiddelde spits ongeveer 100 kilometer file. Dat zal tot 160 kilometer stijgen. Dat is een groei, maar geen verschrikkelijke groei.

Hoe komt dat? De transportgroei is afhankelijk van de reistijd per dag, en de afgelegde afstand is afhankelijk van het inkomen. Mensen reizen per dag gemiddeld 1 uur. Dat is een zeer constante waarde. Hoe ver ze op dat uur geraken, is afhankelijk van hun inkomen. Hoe hoger het inkomen, hoe sneller het transportmiddel. Dat zien we overal ter wereld gedurende de laatste eeuw. Het reisbudget is hoeveel men van zijn inkomen besteedt aan transport. Dat is ook constant, namelijk tussen 10 en 15 percent.

Op dit moment leggen we ongeveer 30 tot 40 kilometer per dag af. Vroeger was dat minder dan een kilometer. Eerst gingen we met paard en kar, dan met de trein en dan met de auto. Nu komen het vliegtuig en de TGV op. We reizen altijd maar verder met hetzelfde percentage van ons inkomen en op dezelfde tijd. Dat komt omdat we rijker zijn en gebruik kunnen maken van duurdere vervoermiddelen. Nu leggen we in Europa een 20.000 tot 30.000 kilometer af en dat gaat naar 40.000 tot 50.000 kilometer. Dat klinkt heel slecht, maar de groei in de mobiliteit die bevordert wordt door ons inkomen, wordt volledig opgevangen door luchtvervoer.

Er blijft een enorme groei aan mobiliteit, maar de groei van het autoverkeer stagneert. Dat is ook logisch: de auto kan niet meer voldoen aan onze behoefte om altijd maar verder te reizen met ons hoger inkomen. We reizen steeds meer met het vliegtuig. Mijn dochter van tien bijvoorbeeld heeft al veel meer in een vliegtuig gezeten dan toen ik tien was. Mensen maken ook steeds meer citytrips en gaan verder op reis. Het autoverkeer stagneert. Iedereen heeft een auto en iedereen rijdt daarmee zijn uur per dag. We zien zelfs dat het aantal gereden kilometers per auto daalt onder invloed van het inkomen. Mensen hebben een tweede auto in het gezin waar minder mee wordt gereden.

Het is helemaal niet zo erg om op dit moment Vlaanderen bij wijze van spreken vol te bouwen met infrastructuur om de huidige vraag te accommoderen. We denken dat dat redelijk voldoende zal zijn,

zelfs voor de toekomst. We verwachten niet zo een sterke boom van het autoverkeer als de afgelopen 20 tot 30 jaar. In die periode kochten de mensen hun eerste auto en gingen die gebruiken in plaats van de bus, de fiets of de brommer. Nu heeft iedereen een auto en rijdt daarmee het maximum aantal kilometers. Nu zit de groei vooral in het luchtvervoer. De redenering dat we over 10 jaar opnieuw onze weginfrastructuur zullen moeten uitbreiden, gaat niet meer op.

Een hogere wegcapaciteit is op zich niet zo slecht, maar krijgen wij waar voor ons geld? Een hogere wegcapaciteit is natuurlijk heel duur. Is de investering te verantwoorden ten opzichte van de effecten? Het belangrijkste effect is een betere reistijd voor de huidige gebruikers. Dat is zeer positief: de mensen geraken sneller op hun werk, veroorzaken minder luchtvervuiling en zijn daar gelukkiger door. Vilvoorde en Zaventem zijn beter bereikbaar. Er zal ook minder sluipverkeer zijn, en daardoor minder ongevallen, minder luchtvervuiling en minder geluidshinder. Het voornaamste effect op ongevallen en luchtvervuiling zit in het feit dat de omliggende dorpen worden ontlast. We hebben een negatief effect op het treinverkeer, dat minder aantrekkelijker wordt. Daardoor is er meer luchtvervuiling. Dat zijn de belangrijkste effecten die volgens mij grondig moeten worden bestudeerd.

Als we nieuwe infrastructuur aanleggen, zal het fileprobleem niet volledig worden opgelost. Om Vlaanderen vol te bouwen met wegen zodat we altijd in een nachtsituatie zitten, moeten we heel veel dure infrastructuur aanleggen. Dat is niet de bedoeling. Het grootste fileprobleem zit op de N-wegen. Daar is een veel groter verschil tussen de nacht- en de dagsituatie. Bij stijging van het verkeer, krijgt men veel vlugger reistijdverlies. Op de stedelijke wegen is dat nog een groter probleem. Dat zijn knelpunten waar nog aan kan worden gewerkt.

In een dergelijk project moet men opletten om de kosten en baten goed tegen elkaar af te wegen. Ik heb net gezegd dat er een heleboel baten zijn op reistijd, ongevallen en misschien op luchtvervuiling. Het hangt ervan af of de trein het sluipverkeer kan opheffen. Bij een kosten-batenanalyse moet men niet alleen nagaan of die weg de files op de ring zal oplossen, men moet met alle andere effecten rekening houden, ook met de effecten op lange termijn. Bij infrastructuur kijkt men over 40 jaar. Hier hebben we over 20 jaar gekeken, dat is eigenlijk te weinig. Ook de kosten van het onderhoud, een grote fractie in het geheel, mogen we niet vergeten. Ruimtelijke economische veranderingen door nieuwe infrastructuur zijn waarschijnlijk ook niet meegenomen. Door het feit dat men nieuwe infrastructuur aanlegt, worden bepaalde punten beter bereikbaar en kan de eco-

nomie zich daar beter ontwikkelen. Die economische effecten zijn volgens mij nog niet helemaal bekeken.

Ik pleit ervoor om een deftige kosten-batenanalyse te doen waarbij men naar meer kijkt dan alleen naar de ring. Ik ben er zeker van dat al die aspecten al zijn bestudeerd. Ik heb al heel veel grafieken van het Agentschap Infrastructuur gezien. Ik heb de indruk dat een aantal dingen al goed zijn bekeken, maar die moeten allemaal eens op een rijtje worden gezet waarbij de kosten en de baten duidelijk worden afgewogen.

Een vraag die ik nog niet heb horen vallen, tenzij misschien bij de heer Roels, is of die hogere wegcapaciteit ook efficiënt is. Ik neem aan dat ze effectief is, namelijk dat de problemen worden opgelost tegen een redelijke prijs. Ik heb echter begrepen dat de budgetten van de Vlaamse overheid niet oneindig zijn. Het is interessant om zoiets aan te leggen, maar is het de beste manier om het probleem op te lossen? De vraag is of er goedkopere maatregelen zijn met dezelfde effectiviteit, of even dure maatregelen met een grotere effectiviteit. Dat is niet grondig bestudeerd, tenzij misschien in het START-project, waar ik geen goed zicht op heb.

We denken dat een betere detectie van mist, incidenten enzovoort een deel van de files zou kunnen oplossen. Het verkeersluw maken van dorpskernen zou misschien ook kunnen zonder per se iets op de ring te doen. Ook het efficiënter gebruik van de ring zelf is mogelijk met spitsstroken, plusstroken, wisselstroken enzovoort om de bestaande oppervlakte van asfalt beter te benutten. Verwacht daar geen wonderen van, het zijn kleinere maatregelen. Ik zou graag zien hoeveel ze kosten, welk effect ze hebben en of ze opwegen tegen een uitbreiding van de ring.

We kunnen ook denken aan allerlei 'traffic management systems'. Er is bijvoorbeeld de dynamische route-informatie. Verwacht daar echter geen mirakels van. Men kan de filelengtes daarmee een klein beetje beïnvloeden en men kan routeadvies geven. Dat is vooral nuttig bij incidenten, maar men zal er geen structurele files mee oplossen, want dan waren ze al opgelost. Als we de incidenten kunnen verminderen en de files als gevolg daarvan, hebben we al heel veel bereikt. Dat kan men ook via 'on board units' doen. Dynamische snelheidslimieten kunnen ook een beetje helpen, niet om de files op te lossen maar om ze lichter te maken, omdat men aan de kopstaartbotsingen kan werken. Blokrijden lost geen enkele file op, het helpt alleen voor de verkeersveiligheid. Tussen de blokken die worden gevormd, zit er telkens een gat. Dat doet de efficiëntie van het blok zelf teniet. Toeritdosering kan lokaal helpen. Als er lokaal een file is die overlapt naar het volgende kruispunt, kan men dat met een toeritdosering

een beetje oplossen. Het probleem is dat men de file op het onderliggende wegennet zet, en dat is niet altijd wenselijk. Men kan er ook geen mirakels mee verrichten.

Aan de vraagzijde is meer mogelijk. Met het parkeerbeleid kan men vooral de stedelijke mobiliteit oplossen. Of dat veel verandert op de Brusselse ring, betwijfel ik. Het aanbod van het openbaar vervoer geeft mogelijkheden. Hoe meer treinen, hoe stipter en hoe sneller ze rijden, dat werkt allemaal. Er moeten natuurlijk sporen liggen en treinen beschikbaar zijn. Zachte maatregelen zoals flexibele werkuren en thuiswerk werken wel, maar zijn beperkt in omvang. Daar is al veel in gebeurd.

Rekeningrijden werkt wel, maar zorgt niet voor mirakels. De file wordt niet opgelost, maar ze kan verminderen. Mensen die niets te zoeken hebben in de file, kan men eruit gooien met rekeningrijden. Vooral in de avondspits is er een probleem, 50 percent ervan is woon-werkverkeer, de andere 50 percent wordt gevormd door recreatief verkeer, schoolverkeer enzovoort. Ik zeg niet dat deze weggebruikers geen recht hebben om op de ring te rijden, maar ze zijn economisch minder interessant en kunnen gemakkelijker op een ander uur rijden.

Mijn vraag is om globaal, niet in detail, alternatieven te onderzoeken en een kosten-batenanalyse te maken waarbij alle mogelijkheden en aspecten worden meegenomen. Ik ben er zeker van dat al die cijfers er zijn, het is een kwestie van ze samen te brengen. Ook moet men kijken naar de effectiviteit en de efficiëntie van de maatregelen. Wat kan men bereiken met alternatieven en wat kan men bereiken met een uitbreiding van de ring? Weeg dat tegen elkaar af.

IV. VRAGENRONDE

1. Tussenkomst van de heer Jan Peumans

Toen in 2004 het START-project werd gelanceerd, is men van een aantal onrustwekkend hoge cijfers uitgegaan. Donderdag houdt de heer Eric Van Rompuy trouwens een interpellatie over de evolutie van het START-project. Men heeft dat vertaald als 'Flanders Airport Region'. Het uitgangspunt daarbij waren cijfers van 2004. Toen ging men uit van 14,8 miljoen passagiers. Men hoopte in 2020 30 miljoen passagiers naar de luchthaven van Zaventem te brengen. Passagierstoename is een aspect van de kwestie. Een ander aspect zijn de ontwikkelingen met betrekking tot cargo. U herinnert zich nog DHL, dat is een mooi voorbeeld. In 2004 hebben we in dit parlement een van de eerste debatten over Zaventem gevoerd. Ik stel vast dat DHL ermee stopt in de Verenigde Staten en tien-

duizend mensen op straat zet. Zij laten het over aan UPS en FedEx. In de vakpers lees ik dat TNT hier vertrekt. Dat betekent een forse afname van de cargo-ontwikkeling. Bij de Vlaamse overheid loopt anderszins een procedure voor een nieuwe lowcost-terminal voor reizigers. Daar is heel wat over te doen. Moeten die cijfers niet eens worden bijgesteld? Die vraag is vooral gericht aan het agentschap. Over iets meer dan 10 jaar is het 2020. Ik geloof niet dat de ontwikkelingen die de jongste jaren op het vlak van de luchtvaart tot stand zijn gekomen, zich op die wijze zullen voortzetten.

Hoe zit het nu eigenlijk met dat alternatievenonderzoek? Kunnen we daar nu eens een duidelijke uitleg over krijgen? De heer Roels heeft daarnet een en ander naar voren gebracht.

Ik kan het bij het verkeerde eind hebben, maar ik heb toch enigszins de indruk dat er sprake is van een sluipende besluitvorming. Wat is het totaalbeeld dat wordt vooropgesteld? Welk effect zal dat uiteindelijk hebben op alle toevoerwegen naar de ring? De heer Sauwens heeft destijds al eens een betoog gehouden over de E314.'s Morgens is daar al een file vanaf Aarschot. Vanaf Bertem duurt het ongeveer een uur om het Vlaams Parlement te bereiken. Op de treinen is er geen zitplaats: die zitten stampvol. Maar goed, dat is een ander probleem. Wat is het totaalbeeld, niet alleen voor de ring, maar ook voor die toevoerwegen? Ik heb immers de indruk dat het probleem enigszins zal worden verschoven. Is het de bedoeling dat er ook op de E314 drie rijstroken komen? Het is natuurlijk een ander verhaal, maar ik heb gelezen dat er voor de E314 wel een streefbeeldstudie zou worden opgezet om eventueel een derde rijvak te maken tussen Ranst en Limburg.

De volgende vraag is meer technisch. In 1994 is er een samenwerkingsakkoord afgesloten over de ingrepen die MER-plichtig zijn en eventueel een effect hebben op het andere gewest. Hoe wordt hier de link gelegd met de hele kwestie van het sluiten van de ring? Mevrouw Van Linter heeft dat hier al eens eerder aangekaart. Als ik me niet vergis, wordt dat afgewezen in het kader van het IRIS 2-vervoersplan. Ik wil graag weten in welke mate dat mee in overweging is genomen. Ik heb daar eigenlijk heel weinig over gehoord. Voor mij hoeft die ring niet te worden gesloten, maar ik wil graag weten hoe het zit.

Over de modal shift heb ik eigenlijk heel weinig gehoord. Wat wordt ter zake vooropgesteld?

De minister heeft al meermaals geantwoord op vragen over de studie over de verkeersafwikkeling van de viaduct van Vilvoorde. Vroeger heeft een minister dat eens bestudeerd. Hij stelde voor van drie naar vier rijstroken te gaan en de snelheid aan te passen,

zodat er heel veel capaciteit zou bijkomen. Ik weet niet of die studie door het agentschap is gemaakt. Het plan was alles te verenigen op die rijstroken. Er zou geen sprake zijn van een ideale snelheid van 120 kilometer per uur. De snelheid zou worden teruggebracht tot 70 à 90 kilometer per uur. In een aantal noordelijke landen mag er trouwens niet sneller dan 80 kilometer per uur worden gereden, en die mensen geraken ook overal. Hoe zit het met die vroegere studie die voorstelde meer rijstroken te maken binnen het bestaande gabariet? Wat is de rol van de viaduct van Vilvoorde? Er werd gezegd dat dit niet de gevreesde flessenhals zou zijn. Uit het betoog van mevrouw De Ceuster blijkt echter dat die viaduct wel een flessenhals zal worden.

Ten slotte wil ik weten welke maatschappelijke kosten-batenanalyse ter zake werd gemaakt. Ik heb begrepen, aan de hand van instructies van de secretaris-generaal van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), dat het de bedoeling is telkens zo'n analyse te maken bij dergelijke grote projecten voor er verdere stappen worden gezet. Tenzij ik slecht heb geluisterd, heb ik dat echter nog niet gehoord.

2. Tussenkost van mevrouw Greet Van Linter

Ik dank de sprekers voor hun uitvoerige uitleg. Ik moet zeggen dat de uitleg van het agentschap heel snel voor me ging en heel technisch was, maar ik zal toch proberen een aantal vragen te stellen.

Mijn eerste vraag is heel concreet: is er al een idee over het precieze aantal baanvakken op de diverse trajecten? Er is immers een focus op het START-project, dus veeleer de E40 richting Leuven, maar graag had ik geweten over hoeveel baanvakken het gaat vanaf Groot-Bijgaarden. De E40 sluit daar aan op de R0, tot aan de A12, en er is de aansluiting tussen A12 en E19. Diverse geruchten doen daarover de ronde. Misschien kunt u daar uitsluitsel over geven. Ook vroeg ik me af of het bedrijventerrein Meise-Westrode er zeker zal komen. Ik heb immers gezien dat een actiecomité daartegen in het verweer is gekomen.

De heer Maarten Roels: Dat is geschorst.

Mevrouw Greet Van Linter: Dat is geschorst. De vraag betrof een natuurgebied, dacht ik. Zijn die plannen daaraan aangepast? Dat maakte immers duidelijk deel uit van uw betoog over toegankelijkheid en ontsluiting. Hoe zit het met de onteigeningen ter hoogte van Machelen en Diegem waarover werd gesproken?

Ik ben zeer tevreden dat de mensen van Transport & Mobility Leuven hier hebben bevestigd wat ik al

ettelijke keren heb gesteld in de commissie: meer capaciteit en meer wegen blijven zorgen voor een aanzuigeffect en nieuwe files. Ik vraag me dan ook af welk effect dat zal hebben op het sluisverkeer, maar ook en vooral op de flessenhals van Vilvoorde, die toch zal blijven bestaan. Het maximale aantal baanvakken zal vier aan elke zijde zijn. De flessenhals blijft dus wel degelijk bestaan, en er zullen enorm veel meer voertuigen worden aangetrokken. Dan gaat het niet alleen over voertuigen vanaf de E40, die de ring al nemen, maar ook over voertuigen uit de diverse dorpen in de buurt. Die flessenhals zal mijn inziens daar dus blijven.

De stelling van T&M dat het eindresultaat waarschijnlijk een positief effect zal hebben, is volgens mij wat contradictorisch. De mensen van het bureau zeggen dat er later waarschijnlijk opnieuw files zullen komen. Ik denk dat dit niet alleen later zal gebeuren: verderop zullen er al meer files komen, enkel en alleen door die flessenhals.

Dan wil ik me richten tot het Agentschap Wegen en Verkeer. Over de resultaten van de voorafgaande studies werd in februari 2003 teruggekoppeld naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dan vraag ik me af waarom dat gewest nu plots zoveel lawaai maakt. Er is de MER-procedure geweest en in de zomervakantie begint het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest plots te protesteren. Dat is merkwaardig, na vijf jaar.

U hebt het over verkeersmodellen. U stelt dat een aantal ontwikkelingen niet gekend waren of niet in rekening werden gebracht in het verkeersmodel. U hebt het onder meer over Schaarbeek-Vorming, de Heizel en parking C. De jongste jaren zijn die ontwikkelingen al drie of vier keer gewijzigd. Gaat u op basis daarvan een nieuwe versie of een nieuwe studie maken? Wanneer zult u die studie kunnen maken? Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verandert immers steeds van mening. Voor parking C zou het gewest nu plots niets plannen, maar voor Schaarbeek-Vorming wel. Het gewest vraagt een verbindingsweg tussen Schaarbeek-Vorming en de E19. Vorige week werd dat ook gevraagd in verband met de plannen die het gewest zou hebben met de Heizelvlakte. Die zouden nu blijkbaar ook niet doorgaan. Zal er, telkens het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een nieuw idee lanceert, een nieuwe studie plaatsvinden of zal Vlaanderen op een bepaald ogenblik de knoop doorhakken?

De verbreding van de ring is geen alleenzaligmakende oplossing, volgens mij. Wat dat betreft, sluit ik me aan bij Modal Shift en T&M. Er moeten verschillende alternatieven zijn. Het alternatief is onder meer een beter openbaar vervoer. Dat is er nu niet, noch in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest noch in de rand.

Bij een incident zal het verkeer op de ring in het noorden nog altijd stilstaan, of er nu meer baanvakken zijn of niet. Daarom stel ik nogmaals de vraag waarom de mogelijkheid van de sluiting van de ring in het zuiden niet wordt overwogen. Dan kunnen we beginnen te onderhandelen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Als het gaat over een kosten-batenanalyse: wat dat betreft kunnen de kosten worden verdeeld tussen de diverse gewesten. Het is ook economisch interessanter voor Brussel. Het is veel interessanter voor het transitverkeer en ook wat de schadelijke effecten op het milieu betreft. Nu zijn die er enkel en alleen aan de noordzijde. Eerdere vragen om uitleg hebben me geleerd dat zowel minister-president Peeters, toen die nog dit dossier behartigde, als minister Crevits daar eigenlijk niet zo negatief tegenover staan. Wat is uw mening ter zake?

3. Tussenkost van de heer Eloi Glorieux

Ik dank de sprekers voor hun toelichting. De meeste van mijn vragen en opmerkingen zijn bestemd voor u, mevrouw Poupeleer. U hebt een paar maal verwezen naar de langetermijnvisie voor 2025 voor de luchthavenregio. Dat is de studie die is gemaakt om een aantal zaken uit te tekenen. Wat is voor de administratie eigenlijk de status van deze studie? Als ik de minister daarover ondervraag in de commissie, antwoordt ze me telkens dat ik eigenlijk niet naar die studie moet kijken: de regering heeft daar nota van genomen, maar eigenlijk vertegenwoordigt die niet het regeringsstandpunt. Als ik echter kijk naar de concrete projecten die u dan toch gestalte geeft, dan zie ik dat u die studie en dit toekomstperspectief wel degelijk als basis neemt om een concreet project als de verbreding van de ring te verantwoorden.

Met mijn volgende vraag sluit ik me aan bij wat de heer Peumans zonet heeft gezegd. Deze studie werd in 2006 afgerond. Ondertussen is het 2008, maar de economische analyses die werden gemaakt, en dan vooral die over de voorspelde groei en toename van het luchtvaartverkeer en de luchtvaartactiviteiten, dateren natuurlijk van een periode voor de oliecrisis en voor de economische recessie waarin we nu zijn beland. Ik vraag me af in welke mate dat nog een rationele basis biedt om er grote toekomstplannen op te baseren met betrekking tot een te verwachten mobiliteit in de regio. De studie stelt dat de natuurlijke groei op de grote luchthavens rondom ons vier procent per jaar is, maar dat Zaventem een nog veel groter groeipotentieel heeft. Is het nog altijd realistisch om daarvan uit te gaan? We merken immers dat de internationale luchtvaartsector zich in een recessie bevindt. We merken ook dat het vrachtvolume dat per vliegtuig wordt vervoerd vanaf augustus 2008 aan het afnemen is, terwijl het voordien voortdurend steeg. Blijft de economische analyse die aan de

grondslag ligt van de inschattingen van het te verwachten verkeer op de weg nog wel overeen in 2008, terwijl die analyse werd afgerond in 2006?

De verbreding van de ring staat natuurlijk niet op zich. Ze maakt deel uit van het START-plan, waarmee men de intentie heeft om, enerzijds, de luchthaven zelf te ontwikkelen en te ontplooiën, het verkeer van passagiers tegen 2025 meer dan te verdubbelen van 15 miljoen naar 35 miljoen, het vrachtvolume bijna te verdubbelen van 700.000 ton naar 1,2 miljoen ton per jaar, en anderzijds de luchthavenregio om te vormen tot Flanders Airport Region, met 325 hectare extra, vooral logistieke bedrijventerreinen. Dat betekent natuurlijk dat het aangroei-effect dat ontstaat door de creatie van nieuwe wegcapaciteit veel groter zal zijn. Het bedrijventerrein Westrode, dat voorlopig geschorst is, zou bijvoorbeeld zorgen voor 4009 vrachtwagens per dag extra. Tijdens de spits zou het om 340 vrachtwagens richting bedrijventerrein gaan, en 125 van het terrein weg. Dat zou een nieuwe vrachtwagenfile van 8,5 kilometer betekenen. Heeft het dan nog wel zin om te streven naar een verbreding van de ring als we weten dat dit soort projecten integraal deel uitmaken van datzelfde START-plan? De winst die door de capaciteitsuitbreiding ontstaat, zou binnen de kortste keren ongedaan worden gemaakt, niet alleen door het natuurlijk aanzuigefect, maar ook door het creëren van die bijkomende logistieke bedrijvigheid.

Waarom gebeurt de verbreding van de ring in drie fasen? Het project vormt immers een logisch geheel. Als de milieu-impact ingeschat moet worden, moet het project ook in zijn geheel worden bekeken. In dit geval zal de som van de onderlinge delen op het vlak van de milieu-impact groter zijn dan die van de delen afzonderlijk.

Ik hoor dat er aandacht is voor de impact op de omgeving. Wat zijn de inschattingen op dat vlak? Ik heb het dan niet enkel over de verbreding, die eventueel een extra capaciteit kan creëren om de wagens vlotter te laten doorstromen, maar over het geheel. Ik denk dan aan al die extra logistieke bedrijventerreinen. Daardoor zullen op de ring natuurlijk binnen de kortste keren weer dezelfde files als vandaag ontstaan, maar dan uitgesmeerd over meer rijstroken. Welke gevolgen zal dit hebben op het vlak van de concentraties van fijn stof, van de CO₂-uitstoot enzovoort? De verbreding van de ring is natuurlijk maar een deeltje van het START-project.

V. TOELICHTING DOOR HET BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE GEWEST

De heer Pascal Smet, minister van Mobiliteit,

Openbare Werken, Taxi's en Bijstand aan Personen in de Brusselse regering: Mijnheer de voorzitter, het is ongebruikelijk dat een minister van een ander gewest hier een standpunt komt uitleggen. Het gaat echter ook om een ongebruikelijke problematiek. De ring is niet alleen voor Brussel, maar ook voor Vlaanderen en heel België een heel belangrijke infrastructuur. Het lijkt me dus aangewezen dat ik zelf het standpunt van de Brusselse regering uitleg. Vooraf wil ik toch zeggen dat de manier waarop de Vlaamse Regering het dossier in de openbaarheid heeft gebracht, niet meteen een voorbeeld is van goed bestuur. Iedereen werd op het verkeerde been gezet. Zaken die erin stonden, werden eruit gehaald. We stonden ook voor een vakantieperiode. Als men in die periode een openbaar onderzoek wil lanceren, dan wekt dat – vaak ten onrechte – achterdocht. Men had het dossier op een veel betere manier kunnen aanpakken. Het ligt gevoelig, niet alleen voor Brussel, maar ook voor de rand rond Brussel.

Voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is de ring heel belangrijk. Hij bepaalt in zeer sterke mate de bereikbaarheid en de internationale aantrekkingskracht van Brussel. We zijn dan ook heel blij dat het Vlaamse Gewest voor de eerste keer sinds heel lang bereid is om aandacht te besteden aan die problematiek. Men had dat veel eerder moeten doen.

Het dossier vormt ook een instrument voor de sociaaleconomische ontwikkeling van Brussel en van het hoofdstedelijke invloedsgebied. Brussel is toch het kloppend hart van dit land. Daarnaast zou de ring op het vlak van de mobiliteit een hele verdeelfunctie moeten hebben. Inzake ruimtelijke ontwikkeling, werkgelegenheid en milieu is de impact zeer groot. Niemand zal durven ontkennen dat de huidige ring een bron van pollutie is.

Het Brusselse Gewest heeft zijn standpunt gebaseerd op het ontwerp van IRIS 2-plan voor de periode 2009-2020. Op dit moment wordt het openbaar onderzoek gevoerd. We hebben een heel model opgesteld, waarbij we ons niet hebben beperkt tot de negentien Brusselse gemeenten. We hebben er ook de GEN-zone mee in opgenomen. Als het over de mobiliteit in Brussel gaat, gaat het over die zone. Op basis van die gegevens hebben we een ontwerp van IRIS 2-plan opgesteld. Op 23 oktober 2008 heeft de Brusselse regering een gemeenschappelijk standpunt ingenomen op basis van een nota die de Brusselse minister van Leefmilieu, mevrouw Huytebroeck, en ikzelf hebben ingediend.

Ons standpunt is dat het plan volgende punten moet bevatten: het moet globaal zijn voor de hele regio en multimodaal, conform de plannen die gemaakt zijn, transversaal, uitgewerkt op basis van vaste en gedeelde basisdata. Het project en de varianten moeten

vergeleken worden en de impact op het milieu moet zeer grondig bestudeerd worden.

Voor ons is de Brusselse ring zo belangrijk dat het niet, zoals nu het geval is, in stukken mag worden opgedeeld. Het project voor de ring Noord, tussen de E40 Groot Bijgaarden tot de E40 Sint-Stevens-Woluwe moet globaal bestudeerd worden. We moeten weten welke richting we uitgaan. Bovendien moet er zeker rekening worden gehouden met de hele problematiek van de flessenhals op de viaduct van Vilvoorde. Voor het Brusselse Gewest is het niet bespreekbaar om in een bypass te voorzien op het grondgebied van Brussel om zo de viaduct van Vilvoorde te omzeilen. De werken die aan de ring rond Brussel worden uitgevoerd, mogen de toegankelijkheid van de in- en uitvalswegen van het gewest niet in gevaar brengen. Brussel moet bereikbaar blijven via de ring. Het spreekt ook voor zich dat daarvoor een kwaliteitsvolle bewegwijzering nodig is.

Het tweede belangrijke uitgangspunt is dat het multimodaal moet zijn. De hele discussie over de ring mag niet vertrekken vanuit de idee hoeveel rijstroken hij moet hebben. Men moet uitgaan van de vraag hoe het verkeer rond Brussel moet worden georganiseerd en wat het gevolg daarvan eventueel is voor het aantal rijstroken op de ring. Daarbij moeten we rekening houden met de wens van het Brusselse en, denk ik toch, het Vlaamse Gewest. We willen mensen doen overstappen naar het openbaar vervoer en andere zachte verplaatsingsmodi. Ik denk daarbij in het bijzonder aan het GEN, waarvoor de federale overheid zich toch duidelijk heeft geëngageerd. Alle vergunningen zijn afgeleverd, zodat het in 2015 volledig operationeel wordt. Ik denk ook aan de grensoverschrijdende fietsroutes. Vaak zijn de afstanden die mensen afleggen niet groter dan vijf of tien kilometer. Het is perfect mogelijk om met de fiets van het Vlaamse naar het Brusselse Gewest te rijden.

Ik wil het ook even hebben over het gebruik van het Smart Traffic Management. Ik vind het onbegrijpelijk dat de belangrijkste ring van dit land niet is uitgerust met een intelligente vorm van verkeersbegeleidingsstelsel. Bijna in alle Europese steden bestaan intelligente verkeersmanagementsystemen. Als het in Lille (Frankrijk) bestaat, zou Brussel er toch ook mee moeten worden uitgerust.

Men moet ook rekening houden met de akkoorden die in het kader van het GEN zijn afgesloten om ontradingsparkings te bouwen in de buurt van treinstations van het Vlaamse Gewest. U weet wellicht ook dat er tussen het Vlaamse en Brusselse Gewest overleg wordt gepleegd om een nieuwe, interregionale sneltram aan te leggen om te zorgen voor de ontwikkeling van het Woluwedal. Ook dat zal enige

impact hebben. Daarnaast is er nog de hele problematiek van Diabolo.

Er wordt enige vooruitgang geboekt bij de demarche om goederen vooral via de waterwegen en het spoor naar Brussel te vervoeren. We vragen dat er in de modellen rekening wordt gehouden met de brandstofprijzen. Het Brusselse Gewest heeft beslist om het intelligent rekeningrijden niet alleen voor vrachtwagens maar ook voor het personenvervoer vanaf 2015 in te voeren. Dat gebeurt uiteraard samen met het Vlaamse en het Waalse Gewest. In de Benelux zijn daarover trouwens gesprekken aan de gang. Dat zal een hele impact hebben op de behoeftecapaciteit van de ring.

We wensen uiteraard dat die plannen conform zijn met de strategische plannen van het Brusselse Gewest, het gewestelijke bestemmingsplan, het gewestelijke ontwikkelingsplan, het IRIS 2-plan. Heel belangrijk is ook dat men rekening houdt met de nieuwe hefboomgebieden die in Brussel ontwikkeld zullen worden. Ik denk aan Schaarbeek-Vorming, Delta, Reyers, Schaarbeek-Josaphat en de wegspecialisatie en hiërarchisering van secundaire wegen.

Het transversale punt geldt uiteraard voor de territoriale ontwikkeling die Vlaanderen plant rond Brussel. Het zal een heel belangrijke impact hebben op het gebruik van de ring en de verkeerssituatie in en rond Brussel. Ik denk dan vooral aan de zone rond Machelen, Diegem, Zaventem en het noorden van het Brusselse Gewest.

De studie moet rekening houden met de ontwikkelingsplannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en met de ontwikkelingsplannen van het Vlaamse Gewest in het stedelijke gebied rond Brussel. We moeten daarbij de mobiliteitsvraag zeer goed in het oog houden.

Ik toon u de kaart verdeeld in de sectoren van het plan van MER, die kent u wel van buiten intussen even omdat wij in ons IRIS 2-plan wel degelijk prognoses hebben gemaakt. Ik zal daar nu niet in detail op ingaan. De Brusselse en de Vlaamse ambtenaren moeten die cijfergegevens maar onderling vergelijken. Wij hebben wel degelijk rekening gehouden met de fluxen van het verkeer van vrachtwagens van en naar Brussel in heel de GEN-zone.

Ik belicht twee cijfers. De tendens van de bevolkings- en tewerkstellingsevolutie in de zone langs de R0 tussen de E19 en de E40 geeft een enorme toename aan: plus 138 procent voor de bevolking en plus 30 procent voor de tewerkstelling. Dat moet een enorme impact hebben op de mobiliteit. Dat zijn onze simulaties. We moeten ze vergelijken met de Vlaamse.

Het Brusselse Gewest vraagt dan ook uitdrukkelijk

om de bestaande mobiliteitsstudies uit te wisselen. We vragen om het Multimodaal Model Vlaams-Brabant en IRIS 2 Vervoermodel te vergelijken. Ik ben heel blij met de oprichting van de werkgroep op 24 november. Die gaat daaraan werken. Hier ziet u opnieuw een tabel ter illustratie van de impact van bepaalde maatregelen. Met de uitvoering van het IRIS 2-plan zou het gebruik van het openbaar vervoer tegen 2015 verdubbelen. Dat zou een zekere impact hebben op de vraag naar mobiliteit op de ring rond Brussel.

Wij vinden dat bij de opmaak van een MER alle varianten moeten worden onderzocht. We moeten ook de nulvariant durven onderzoeken. Dat houdt in dat we niets doen behalve dynamische signalisatie, telematica en dergelijke. Het basisproject 3+2 moet worden onderzocht. Dat houdt in dat er slechts hier en daar een rijvak bij komt, weliswaar met het scheiden van het transit- en het bestemmingsverkeer. Volgens mij is op dit moment een van de ergste problemen op de ring de verweving van die twee verkeersstromen. Dat veroorzaakt constant weefbewegingen en vertragingen. Alleen al de scheiding van het transit- en het bestemmingsverkeer zou een immense stap voorwaarts betekenen.

Volgens ons zal 3+2, in combinatie met al die andere maatregelen, volstaan. Dat zouden drie transitbanen en twee bestemmingsstroken zijn, heraangelegd weliswaar, daar zal men niet buiten kunnen. Uit onze modellen blijkt dat deze aanpak het aantal wagens in het Brusselse Gewest enorm zal doen dalen. Nu gebruiken heel wat wagens de ring niet en doorkruisen ze het Brusselse Gewest omdat ze de ring willen omzeilen.

Hoe dan ook, als men aan de ring raakt, is het voor ons onbespreekbaar dat de capaciteit van de E40, de A12 en de E19 wordt opgevoerd. Als men de capaciteit van de toevoerwegen naar de ring verhoogt, en tegelijk de ringfunctie versterkt, gaat men meer auto's draineren. Dat heeft geen zin.

De alternatieven moeten worden onderzocht. Als men een studie maakt, moet men alles onderzoeken: van nul tot maximaal. Daar zijn we zeker niet voor, maar de objectiviteit gebiedt dat. Hetzelfde geldt voor al die extra maatregelen. De mogelijkheden van extra overstapparkings, stroken op de ring voorbehouden voor carpooling en snelbussen, telematica, de ontwikkeling van het GEN en de invoering in 2015 van het intelligente rekeningrijden voor personenwagens, dat moet allemaal worden onderzocht. Daarbij komt nog het onderzoek van de punctuele aanpassingen aan de ring.

Wat de impact op het milieu betreft, vraag ik alleen maar uw aandacht voor het Kyotoprotocol dat we

met ons allen aanvaard en onderschreven hebben. We moeten de hele luchtvervuiling in een relevante zonering bekijken, zowel wat betreft fijn stof, toxisch stof, ozon als stikstofdioxide. Dan rest nog de geluidsoverlast, de gezondheidseffecten, het toegenomen overstromingsgevaar door mineralisatie en de gevolgen voor de biodiversiteit, fauna en flora. We moeten rekening houden met de beschermde gebieden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Wij zijn dan ook sterk vragende partij voor structureel overleg tussen beide gewesten. Er was enig begin van samenwerking, maar het kan beter. Het is in ons beider belang om van bij het begin in alle openheid en transparantie te praten over de uitwerking van het plan-MER, over de uitvoering van de heraanleg, over de verschillende fasen, over de toegang tot de ring. Het is geen goede zaak om in dit dossier proefballonnetjes op te laten. Dat bevordert de serieniteit niet.

Er is overleg nodig op verschillende niveaus: op ministerieel niveau af en toe en op ambtelijk niveau uiteraard. De brandweer en andere diensten, en uiteraard de bevolking moeten worden geraadpleegd.

Tot slot vindt het Brusselse Gewest het heel positief dat het Vlaamse Gewest zich eindelijk bewust is geworden van het mobiliteitsinfarct rond Brussel en dat men daar iets aan wil doen. We waren ontstemd over de wijze van aanpak van het dossier maar we zijn enorm vragende partij om constructief samen te denken over de mobiliteit rond Brussel, rekening houdend met de levenskwaliteit, de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid van de stad.

VI. VRAGENRONDE

1. Tussenkost van de heer Flor Koninckx

Dit was een verhelderende uiteenzetting. Het werd hoog tijd dat we over de ring rond Brussel gingen praten. Dat is een hele verademing na vijf jaar ring Antwerpen.

Ik heb vragen voor het AWV. In de hoofdmoot kwamen mobiliteit en doorstroming aan bod. Daarnaast hebt u het MER, de milieu-, geluids- en visuele impact belicht. Ik vernam echter niets over de effecten op de verkeersveiligheid.

Als we eerlijk zijn, moeten we toegeven dat de viaduct van Vilvoorde een knelpunt vormt. Er was even sprake van een onderzoek naar de technische haalbaarheid van een verbreding van drie naar vier rijstroken. Enkele jaren geleden werd de ring tijdelijk op vier rijstroken gebracht. Men heeft dat vrij snel

teruggeschroefd. Wanneer verwacht u de resultaten van dat onderzoek? Veel zal staan of vallen met de technische haalbaarheid van de uitbreiding van de ring naar vier stroken. Als dat niet lukt, vormt de viaduct een bottleneck. Dat zou de hele aanpak van de ring rond Brussel hypothekeren. Misschien moeten we zoals minister Smet suggereert, opteren voor de optie 3+2.

Mevrouw De Ceuster, ik ben er altijd van uitgegaan dat de aanleg van nieuwe wegen een aanzuigeffect en bijzonder negatieve gevolgen had. Na uw uitleg moet ik mijn mening grotendeels herzien. Ik zie nu de positieve effecten, zeker op lange termijn. Het is niet per se negatief om meer rijstroken aan te leggen. Er is niet per se een aanzuigeffect. Integendeel, het lokale verkeer kan zelfs ontlast worden.

U zei dat 50 percent van het verkeer tijdens de avondspits geen woon-werkverkeer is. Geldt dat voor heel Vlaanderen of voor de ring rond Brussel?

Mevrouw Griet De Ceuster: Dat is een algemeen percentage. Dat zal ook min of meer gelden voor ring rond Brussel.

De heer Flor Koninckx: Wel, daar heb ik mijn twijfels over. U zult wel gelijk hebben, ik stel uw cijfers niet in vraag. Maar ik denk dat de situatie op de Brusselse ring heel anders is. Ik heb sterk de indruk dat daar maximaal 20 percent geen woon-werkverkeer is. Dat is echter nattevingerwerk, het zou nuttig zijn om dat te onderzoeken.

Uw projectie 2007-2020 over de verliestijden voor Vlaanderen geeft een relatief grote stijging weer. Is dit een projectie bij ongewijzigd beleid? Hebt u rekening gehouden met de aanleg van nieuwe wegen of stroken?

2. Tussenkoms van de heer Joris Vandenbroucke

We hebben het er enkele maanden geleden al over gehad. Ik was verontrust of ontgoocheld over de manier waarop het dossier onder de aandacht kwam in de voorbije twee zomers. Elk nadeel heeft zijn voordeel. Die onhandige communicatie heeft misschien enkele mensen wakker gemaakt en misschien hebben we daardoor deze hoorzitting.

Ik heb mijn twijfels over het uitgangspunt van het AWW over de groei van de luchthaven van Zaventem qua passagiers en vracht. Ik heb daar vraagtekens bij in het licht van de huidige economische malaise. We mogen ervan uitgaan dat in Vlaanderen de mobiliteitsbehoefte en het verkeer zullen blijven toenemen. Hoe zullen we die mobiliteitsgroei verzoenen met onze doelstelling om de im-

pact te verlagen van het wegverkeer op de luchtkwaliteit, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid? Ik heb de indruk dat men bij AWW langs de kant van het Vlaamse Gewest meer uitgaat van de feitelijkheid van de noodzaak van een zware capaciteitsverhoging van de ring, terwijl langs de andere zijde het Brusselse Gewest op een creatievere manier wenst na te denken over hoe we met de bestaande infrastructuur zoveel mogelijk de mobiliteitsgroei op een verantwoorde manier kunnen opvangen.

Is er een grondig overleg geweest tussen de twee gewesten naar aanleiding van deze MER over welke scenario's moeten worden bestudeerd?

U zegt dat in alle scenario's de ontwerpsnelheid voor het doorgaand verkeer op de Brusselse ring 120 kilometer per uur blijft. Ik heb hier al meerdere keren deze vraag gesteld, zowel aan de minister van Mobiliteit als aan de minister van Openbare Werken: leg mij eens uit waarom vandaag de maximumsnelheid op de Brusselse ring nog altijd 120 kilometer per uur is? Als je ziet hoe groot het probleem van de weefbewegingen is en als je het aantal ongelukken vergelijkt met de Antwerpse ring, is er volgens mij geen enkele reden om de maximumsnelheid op de Brusselse ring niet onmiddellijk te verlagen tot 100 kilometer per uur.

Vandaar de algemene vraag aan de vertegenwoordigers van AWW: wat zou de impact zijn van een algemene lineaire snelheidsverlaging op de Brusselse ring in zijn huidige gabariet, gecombineerd met alle mogelijke vormen van dynamisch verkeersbeheer, zoals carpoolstroken, spitsstroken, een snelheid in functie van de drukte, de weersomstandigheden enzovoort?

Minister Crevits stelde in haar beleidsbrief dat zij werk zou maken van het dynamische verkeersbeheer op de Brusselse ring maar volgens haar moet die eerst volledig worden heraangelegd. Ik zou willen dat men eerst eens bekijkt wat de effecten zijn van een dynamisch verkeersbeheer in het bestaande gabariet, in combinatie met een snelheidsverlaging, alvorens uit te gaan van de noodzaak van een uitbreiding van de capaciteit van de Brusselse ring. Het gaat hier eigenlijk om de studie van het nulalternatief, gecombineerd met een aantal creatieve oplossingen.

Wij moeten niet te fetisjistisch zijn over het aantal rijstroken. Hoe zit dat nu concreet? Van hoeveel rijstroken gaat men nu uit, opgesplitst in doorgaand verkeer en in bestemmingsverkeer?

Is in het verkeersmodel dat aan de basis ligt van uw scenario's het effect verrekend van een kilometerhef-

ving voor vrachtwagens? Deze beslissing werd al genomen. Wat is dat effect?

Mevrouw De Ceuster, u bevestigt wat wij allemaal al weten: extra beton en extra rijstroken zorgen voor extra verkeer. U benadert dat op een genuanceerde wijze en u komt zelfs tot de slotsom dat wij met een uitbreiding van de capaciteit van de Brusselse ring niet per definitie opnieuw tot een saturatie zullen komen en dat er niet een groter probleem zou ontstaan dan wij nu al hebben. U verwacht immers dat de toename van het verkeer tot twintig percent zal beperkt blijven. De mobiliteitsgroei is inderdaad veeleer afgevlakt. Maar is die afvlakking niet het gevolg van de huidige beperkte capaciteit van ons verkeersnetwerk? Zal het model niet moeten worden herzien als er extra rijstroken worden aangelegd?

Als we ervan uitgaan dat we vanaf een bepaalde uitbreiding van de capaciteit van de Brusselse ring niet het saturatiepunt zullen bereiken, hoe zit het dan met het totale effect op de externe kosten? We worden nu geconfronteerd met een afwenteling op de samenleving van kosten die het gevolg zijn van het wegverkeer – door ongevallen, luchtvervuiling, files. Wat is het effect daarvan als de Brusselse ring wordt uitgebreid? Wordt dat ook bestudeerd? Zou u dan ook niet uitgaan van een model met en zonder slimme kilometerheffing? De slimme kilometerheffing moet het sluitstuk vormen van een slim mobiliteitsbeleid.

3. Tussenkoms van mevrouw Fientje Moerman

Ik heb een punctuele vraag voor de heer Roels. U hebt het gehad over de ondersteunende rol van een fiscaal beleid, met onder andere maatregelen als de slimme kilometerheffing, waarnaar de heer Vandenbroucke al verwees, een tolheffing en dergelijke. Ik heb echter niets gehoord over de al bestaande fiscale maatregelen op het vlak van verkeer. Wat doen we met onze huidige verkeersbelasting, die een vrij archaisch instrument is? Die belasting drijft de vaste kosten van de wagen op. Deze maatregelen daarentegen zijn toegespitst op de variabelen. Wat denkt u bijvoorbeeld van het nu toch al een aantal jaren rondzwervende idee, ook in Vlaanderen uitgewerkt, van een ecoscore voor wagens of zelfs gewoon het afschaffen van een vaste verkeersbelasting in ruil voor variabele fiscale maatregelen? Ik heb aan uw uiteenzetting de indruk overgehouden dat het een en-en kwestie is. U begrijpt dat dit, gezien de zware fiscale last die België en Vlaanderen al torsen, geen wenselijke zaak is.

4. Tussenkoms van de heer Sven Gatz

Ik zal kort zijn aangezien mijn collega's al een aantal pertinente vragen hebben gesteld. Ik wil ook mijn

tevredenheid uitdrukken over de hoorzitting van vandaag. Ik ben blij dat de hoorzitting over dit onderwerp heeft kunnen plaatsvinden.

Ik richt mijn vragen vooral tot de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest en ook gedeeltelijk tot minister Smet. De twee andere uiteenzettingen waren zeker ook nuttig en interessant. Ik heb het gevoel dat een aantal elementen uit de uiteenzetting van Modal Shift zeker in het project kunnen worden ingepast, maar voor mij is het minder of-of dan enen. Het siert u dat u zelf hebt aangegeven dat een van de zwakke elementen van uw uiteenzetting is dat ze nogal ingewikkeld is. Ik betwist niet dat er elementen zijn die we in de bestaande uitbreiding van de ring kunnen inpassen. Maar ik vond het op een gegeven ogenblik wat te abstract. Mevrouw De Ceuster heeft ons dan met beide voeten op de grond gebracht, waarvoor dank.

Ik wil vooraf duidelijk stellen dat ik vind dat de ring wel degelijk een uitbreiding nodig heeft. Enerzijds hebt u in het begin van uw uiteenzetting gezegd dat we bij een ongewijzigd beleid verder dichtslibben. Het START-project, dat de trigger is om de ontwikkelingen rond Zaventem verder mogelijk te maken, is op zichzelf al voldoende om de uitbreiding van de ring te rechtvaardigen. Maar ik deel daar de mening van een aantal mensen in de zaal en van minister Smet: het is moeilijk om te saucissoneren. In die zin volg ik ook de heer Roels: op dit ogenblik maken de transparantie en de saucissonering van het project het moeilijk om er een globaal zicht op te krijgen.

Het is mij nog niet duidelijk of het afsluiten van de bestaande afritten nu van de baan is, of nog altijd op tafel ligt. Los van de uitbreiding van de ring zijn er de laatste jaren verscheidene contacten geweest tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om te zien of men de doorstroming van de ring, zoals hij nu is, kon verbeteren door enkele afritten af te sluiten. Dat is enerzijds voor de doorstroming een goede zaak, maar anderzijds dreigt dit op een aantal bestaande op- en afritten de druk alleen maar geweldig te doen toenemen.

Ik wil benadrukken dat dit hele probleem aansluit op het Gewestelijk ExpresNet, en op een netwerk voor zachte weggebruikers. Op het einde van uw diavoorstelling heb ik gezien dat er rekening wordt gehouden met de zwakke weggebruikers. Maar dat lijkt me een literaire toevoeging bij uw voorstelling. Dat lijkt mij niet als een harde investering mee in het project te worden opgenomen.

Ook het hele investeringsproject van het Gewestelijk ExpresNet behoort tot de aansturing van de NMBS. In hoeverre worden die dingen concreet op elkaar afgestemd? Of werken jullie vooral parallel, voor

doorgaand en voor plaatselijk verkeer? De uitbreiding van de Brusselse metro moet hierop ook worden aangesloten.

Kunnen we, zelfs in het maximale scenario, op blijvende decongestie op middellange termijn rekenen? Lost dit de files op of niet? We moeten de nodige tijd nemen om die vraag fundamenteel te beantwoorden.

Als we enorm veel overheidsgeld steken in het gieten van beton voor een uitbreiding van de ring, kan het niet zijn dat we zoals in Amsterdam na minder dan vijf jaar in de oude problemen hervallen. Er bestaan geen wonderen, dat weet ik. Dat heeft mevrouw De Ceuster ook aangegeven, maar we moeten toch zorgen dat we een minimum aan effectiviteit kunnen garanderen.

Het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet intensiever gebeuren. De ring is een Vlaamse slagader van oost naar west en van west naar oost, maar ook belangrijk voor de Brusselse bloedsomloop. De minister heeft het ook al aangegeven.

De Brusselse tegenstanders van de uitbreiding van de ring – want die zijn er ook – hebben we intussen duidelijk kunnen maken dat er op dit ogenblik op de Lambermontlaan en de Vorstlaan respectievelijk 700 en 500 voertuigen per uur te veel rijden. Die voertuigen zijn eigenlijk doorgaand verkeer.

De cijfers komen uit een studie die onlangs werd gepubliceerd door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Door de uitbreiding van de ring zouden we ook de leefbaarheid van de stad een beetje kunnen verbeteren.

Mijnheer de minister, ik deel uw mening dat de wijze waarop er gecommuniceerd wordt vanuit Vlaanderen op zijn minst vreemd te noemen is. In juli 2008 werd de indruk gewekt dat alles nu van start zou gaan en heel snel zou gebeuren, maar de Vlaamse Regering stelt dat ze nog alles aan het onderzoeken is. Ik vrees toch ook voor sluipende besluitvorming.

Ik deel uw mening niet, mijnheer de minister, wanneer u tot tweemaal toe zegt dat bepaalde dingen onbespreekbaar zijn. U zegt dat bijvoorbeeld over het zoeken naar bypasses voor de viaduct van Vilvoorde en over het onderzoek naar de uitbreiding van de E40 vanuit Leuven en Gent. Zoals in de communautaire dialoog vertrekt men ook hier best van een wit blad. Dingen op voorhand onbespreekbaar maken, helpt de dialoog niet.

Van de vertegenwoordigers van de Vlaamse administratie heb ik vernomen dat een aantal hangende projecten, zoals het masterplan voor Vilvoorde-Machelen met eventueel een groot shoppingcentrum op een oud industrieterrein in Machelen en de plan-

nen voor Schaarbeek, niet in het huidige uitbreidingsscenario zitten. Dat zou toch mee in rekening moeten worden gebracht.

Wat betreft de brug van Vilvoorde, vraag ik wat meer toelichting. Als blijkt dat die brug technisch niet te verbreden is en er geen oplossingen zijn om op de viaduct of in de omgeving het verkeer te laten doorstromen, vraag ik me af of we al die inspanningen wel moeten doen. Anders is het water naar de zee dragen.

Mijnheer de minister, u hebt aangegeven dat er in het voorjaar 2009 verder intensief overleg komt. Ik ben blij dat dat zowel door de Vlaamse administratie als door u vanuit Brussel bevestigd wordt. Is het de bedoeling dat men buiten de hele planmatige aanpak, het verzamelen van cijfermateriaal, MER-plannen en dergelijke, al tot openbare werken kan overgaan? Of wordt het een project voor de volgende Vlaamse en Brusselse regeringen?

Mevrouw Cindy Franssen: Modal Shift haalt aan dat het kanaal in Brussel meer aangewend moet worden. Ik citeer uit hun nota: “Recente studies tonen aan dat het gebruik van dit kanaal en de haven van Brussel aanleiding kan geven tot het vermijden van meer dan 680.000 vrachtwagens.”. Waarom verplaatst de minister enkele bedrijven die langs het water liggen voor een openluchtzwembad? Daardoor kunnen die bedrijven geen gebruik meer maken van het water en moeten ze meer inzetten op vrachtwagens.

Er komen drie grote winkelcomplexen op het Brusselse grondgebied: aan de Van Praetbrug, op de Heizelvlakte en in Machelen-Vilvoorde. Die drie complexen zullen meer verkeer aantrekken, ook van buiten Brussel. Ik denk ook aan het nieuwe voetbalstadion in Anderlecht. Bij de inplanting van dergelijke grote projecten is het belangrijk om een langetermijnvisie te ontwikkelen in functie van verkeer en mobiliteit.

Vlaanderen zet in op binnenvaart. Er is het kaaimurenprogramma, het programma om motoren van binnenvaartschepen emissiearm te maken. Voor de haven van Brussel heeft het Vlaams Gewest ingezet op borden op alle invalswegen naar en op de Brusselse ring. Het doel is om het verkeer door een zo klein mogelijk aantal woonzones te sturen om de last voor de mensen te beperken.

Het openbaar onderzoek had plaats gedurende één maand tijdens de zomervakantie. Dat klopt. Decreet is bepaald dat het openbaar onderzoek onmiddellijk moet worden opgestart na afwerking van het kennisgevingsonderzoek. Dat heeft door de verwerking van de grote input van de gemeenten iets langer geduurd dan voorzien. De inspraakprocedure is verlengd met twee maanden. Het opdelen van het project heeft alles te maken met het op elkaar afstem-

men van procedures. Door de staatsstructuur kun je niet anders.

Het dynamische verkeersmanagement is een absolute prioriteit van minister Crevits. Dat kost 400 miljoen euro voor heel Vlaanderen. Het budget is beperkt, dus werkt men in fasen.

In een aantal werkgroepen is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bij het structureel overleg tussen de gewesten inderdaad vertegenwoordigd. Daar is er toch heel wat terugkoppeling.

5. Tussenkoms van de heer Johan Sauwens

Ik dank de sprekers voor hun toelichting. De studie van AWW is oneer aangedaan door ze karikaturaal te noemen, de heer Glorieux heeft nog net dat woord gebruikt, alsof men ernaar streeft om meer beton te leggen. De studie geeft blijk van een zeer gedegen benadering van een zeer complexe materie, die vanuit het verleden naar ons toe is gekomen en waarbij wij met kennis van zaken de juiste beslissing moeten nemen.

Het is de eerste keer – naast een Antwerpse studie waarover we het niet zullen hebben – dat de vervoersketting en de omgeving zo grondig zijn geanalyseerd. Het zal Vlaanderen helpen om ons te positioneren. De optie om Vlaanderen verder uit te bouwen als een van de logistieke centra van Europa, zal ons helpen om onze havens al dan niet verder uit te bouwen en om een aantal economische groeipolen waarin in het Structuurplan Vlaanderen werd voorzien, goed bereikbaar te houden.

Ik betreurt het dat sommigen, zowel bij de sprekers als parlementsleden als in de media, de oude strijdbijl van de jaren tachtig opnieuw zijn gaan opgraven: voor of tegen de auto. Men maakt een karikatuur van de wijze waarop Vlaanderen en de Vlaamse minister van Openbare Werken en Milieu tracht om een degelijk wegenbeleid te voeren. Het gaat erom dat men een aantal missing links tracht weg te werken en dat moet met kennis van zaken gebeuren.

Ik zou vooreerst iets willen vragen aan de mensen van AWW. In de toelichting daarnet is immers onvoldoende gebleken – dat zal wel te wijten zijn aan het tijdsgebrek – of geweten is welk verkeer er op de Brusselse ring zit. Ik merk immers een tegenspraak op. De heer Smet stelt dat er heel veel doorgaand verkeer in de Brusselse straten zit. Ik meende me te herinneren uit een recente studie van het Brusselse Gewest dat er voornamelijk Brussels sluipverkeer op de Brusselse wegen zit, maar de heer Smet stelt dat er heel veel doorgaand transitverkeer op zit. Ik zou hier graag wat uitleg over krijgen.

Ik heb ook horen toelichten dat er heel veel Brussels en heel lokaal verkeer van de ene afrit naar de andere op de ring rijdt. Dat is ook het geval in Antwerpen. Ik stel me vragen over de transitfunctie. In België en Vlaanderen zitten we met een heel speciale situatie. Alle noord-zuidverkeer van Frankrijk naar Nederland en Denemarken en alles wat ermee te maken heeft, en alle oost-westverkeer zit ofwel op de ring rond Antwerpen ofwel op de ring rond Brussel. Ik herinner me van toen ik de verantwoordelijkheid voor Openbare Werken had binnen de Vlaamse Regering dat we een kentekenonderzoek hielden aan de grensposten van Meer en van Rekkem. Daaruit bleek dat er enorm veel internationaal vrachtverkeer op onze wegen zat. Ondertussen is de Zeelandtunnel er wel bij gekomen en is er nog nieuwe infrastructuur, maar beschikt AWW over vrij recente cijfers van het internationaal transitverkeer op de Brusselse ring?

Niemand streeft ernaar om zomaar extra rijvakken aan te leggen indien dat niet nodig is. De vraag is, wat het alternatief is. U weet dat de brug van Temse nu wordt aangelegd. Met de provinciale baan N16 over Mechelen, Willebroek, Temse en Sint-Niklaas is een soort van Vlaamse dwarsas aanwezig. Bestaan er nog initiatieven of ideeën om een Vlaamse dwarsas te realiseren tussen de regio Beringen, Diest, Aarschot aan de ene kant en het westen aan de andere kant? Zijn er denksporen? Zijn er cijfers? Het lijken me essentiële zaken om te weten welke de juiste beslissingen zijn die kunnen worden genomen. Men kan er niet omheen dat er enorm veel weefverkeer is, lokaal, heel beperkt regionaal en internationaal. Dat is ook wat de burgemeester van Leuven zei toen ik hem daar eens over ondervroeg. Hij zei dat de autostrade E314 eigenlijk de ring rond Leuven is. Ofwel gaat het om de ring rond Brussel, ofwel om een onderdeel van een internationaal transportgegeven. Ik heb trouwens begrepen dat dit een van de elementen van de scheiding is. Indien men dit wil scheiden, kan dat dan op het huidige tracé? Kan het ook op andere tracés?

Tot slot wil ik nog eens zeggen dat ik verrast ben door de confrontatiestrategie van sommigen, ook van de minister, waarbij termen worden gebruikt zoals ‘geen goed bestuur’, ‘had eerder moeten gebeuren’, ‘moet globaal’, ‘dit is onbespreekbaar’, ‘geen intelligent verkeerssysteem’ en zo meer. Ik was verrast door de verwijtende, agressieve stijl, die uit de jaren tachtig stamt.

Mijnheer Smet, ik moet zeggen dat ik destijds met uw voorgangers op een heel degelijke manier het stads- en streekvervoer heb kunnen organiseren met de oprichting van De Lijn en van de MIVB. We hebben er op een rustige manier, weg van de media, stap per stap voor gezorgd dat de bussen van De Lijn tot ver in Brussel konden komen en de bussen en de trams van

de MIVB, jammer genoeg waren het er niet veel, tot ver in Vlaams-Brabant. Men had er een horrorscenario en karikaturen bij gemaakt, maar alles is rustig verlopen in samenwerking met uw voorgaande collega's van Verkeer en Openbare Werken.

Mijnheer Smet, we moeten met enige bescheidenheid durven aanvaarden dat dit een heel complexe situatie is waarvoor er geen zaligmakende oplossing bestaat. Vlaanderen zal zijn beslissingen nemen en Brussel zal op een rustige manier met Vlaanderen moeten praten. Ik ontken formeel dat er geen overleg is geweest.

Minister Pascal Smet: Dat heb ik toch niet gezegd. U legt woorden in mijn mond. Ik stel voor dat u het verslag erop naleest.

De heer Johan Sauwens: Ik zeg dat de confrontatiestrategie die ik uit uw woorden heb menen te mogen opmaken, oplossingsgericht noch correct is. U zegt dat Vlaanderen eindelijk zal moeten overleggen en ik zeg u dat Vlaanderen vanuit zijn pril zelfbestuur in 1988-1989 stap per stap mee met de Brusselse verantwoordelijken gebouwd heeft aan het mobiliteitsverhaal, dat heel complex is.

Brussel moet ons trouwens geen lessen leren. Van alle Europese hoofdsteden is het de stad met het hoogste autobezit. Bovendien gebeurt in de Vlaamse steden twaalf tot vijftien, zelfs tot twintig percent van het woon-werkverkeer met de fiets, terwijl het in Brussel om ocharme twee percent gaat. Ik geef u de cijfers zoals ik ze hier voor me liggen heb.

Ik zeg u dat we samen moeten zoeken naar een totaalpakket, naar een totale batterij aan maatregelen, gaande van het parkeerbeleid tot de grote wegeninfrastructuur. We moeten zorgen voor degelijke oplossingen.

Nu zeggen dat de uitbreiding van de Brusselse ring niet kan...

Mijnheer Smet, ik heb het nu niet over u, sommigen hebben dat gezegd. Anderen zeggen dat de uitbreiding absoluut moet. Dat is niet zo. De studie van AWV geeft ons een degelijke grond om de juiste beslissingen te nemen tijdens de volgende weken en maanden. We zullen daar onze medewerking aan verlenen. Vlaanderen moet met kennis van zaken handelen, om te beletten dat er een totaal verkeersinfarct komt en om te beletten dat Vlaams-Brabant, dat vandaag al kreunt onder de druk van het toenemende lokale, regionale en internationale verkeer geen oplossing krijgt. Ik vind deze hoorzitting verheffend omdat er mensen zijn uit het parlement, en jammer genoeg ook uit de regering, die denken dat we het

totale mobiliteitsprobleem in Vlaanderen enkel kunnen oplossen met wat meer bussen en sneltrams.

6. Tussenkomen van de heer Bart Martens

Ik zou de sprekers willen bedanken voor hun interessante inbreng. Ik hoor vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en van de mensen van Modal Shift dat er een vraag is om de mobiliteitsproblematiek integraal te bekijken. Dat is ook het opzet van een plan-MER. Er is immers een verschil tussen een plan-MER en een project-MER. Een project-MER kijkt naar de inrichtingsvarianten en een aantal tracévarianten, maar een plan-MER kijkt ook naar verschillende beleidsscenario's, gaande van bijkomende infrastructuur, over infrastructuur voor andere vervoersmodi en kijkt ook naar managementstechnieken, dynamische verkeersbegeleiding, dynamische snelheidsbeperking en eventueel naar toeritdosing, beprijzingsinstrumenten en dergelijke meer.

Ik ben het niet eens met diegenen die nu zeggen dat dit dossier beter aangepakt is dan het Masterplan Antwerpen. Ik erken dat je veel commentaar kon geven op het plan-MER van het Masterplan Antwerpen, maar dat was ten minste een plan-MER dat ook een aantal alternatieve beleidsscenario's in overweging nam: met of zonder rekeningrijden, met of zonder Oosterweelverbinding, met of zonder de sneltramverbindingen en dergelijke meer. Er zijn effectief verschillende beleidsscenario's naast elkaar gelegd en onderzocht.

Ik vind het een gemiste kans voor de Brusselse ring dat dat niet van bij aanvang op dezelfde manier is aangepakt. Waarom is het plan-MER dat nu in de steigers staat, niet op dezelfde manier aangepakt als het plan-MER van het Masterplan Antwerpen, waar men verschillende infrastructuuroplossingen voor de verschillende modi in een globaal pakket heeft onderzocht, samen met een aantal sturingsalternatieven?

Is het multimodale verkeersmodel in staat om ook de effecten van de alternatieve beleidsscenario's te berekenen? Is er bij de verschillende actoren een bereidheid om in het kader van dit plan-MER de verschillende alternatieve scenario's naast elkaar te bestuderen?

Mevrouw De Ceuster, uw betoog bevestigt voor een deel wat we al lang wisten, namelijk dat bijkomende infrastructuur aanleggen om files op te lossen, geen zaligmakende oplossing is. Het is als bijkomend geld drukken om de armoede op te lossen. Daarmee alleen los je de files niet op, precies vanwege dat aanzuigeffect.

U stelt dat we dat aanzuigeffect moeten toejuichen.

Ik ga daarmee akkoord, als het gaat over het aanzuigen van het sluipverkeer dat nu op de secundaire wegen zit en daar onnoemelijk veel hinder veroorzaakt. Als we dat op onze hoofdwegen kunnen aantrekken, is dat inderdaad een goede zaak.

Ik ben het minder met u eens wanneer u zegt dat we ook het nieuwe verkeer moeten toejuichen, omdat dat nieuwe welvaart creëert. Men mag ook de effecten op de ruimtelijke inplanting van een aantal activiteiten door een verbeterde bereikbaarheid niet onderschatten. Heel veel mensen die naar Brussel pendelen, overwegen, net vanwege de files, om ofwel in de buurt van een treinstation te gaan wonen, ofwel om naar Brussel te verhuizen. Zodra die bereikbaarheid verbetert, gaat 'Verkavelingsvlaanderen' weer alle redenen zien om een perceeltje van de schaarse open ruimte in Vlaanderen te kopen, omdat men weet dat men binnen de drie kwartier in Brussel kan staan met de wagen.

Men mag de negatieve gevolgen van die ruimtelijke ontwikkeling die je daarmee in gang zet, niet onderschatten. Die ontwikkeling is overigens strijdig met de principes van ons ruimtelijk structuurplan. Op termijn krijg je dan een soort 'backlasheffect', dat maakt dat je opnieuw de files krijgt die we vandaag hebben.

7. Tussenkomen van de heer Jan Peumans

Mijnheer de minister, ik vond uw opmerking bij het begin van uw uiteenzetting een beetje ongepast. Maar het verwonderde mij niet dat u ze maakte.

Ik ben in een vorig leven directeur geweest bij De Lijn en heb dus ervaring met het samenwerken met de MIVB. Als we niet tot een mentaliteit kunnen komen waarbij de vier vervoersmaatschappijen zich als elkaars gelijken gaan beschouwen, zullen we nooit ergens komen inzake een integraal aanbod in Brussel. Ik heb zelf ook de huidige directeur Alain Flausch nog meegemaakt, die ons dan met de nodige grandeur kwam vertellen hoe alles moest gebeuren. Dat is een fundamenteel probleem in uw verhaal van het multimodale.

Ik geef u een voorbeeld. De MOBIB-pass die u nu hebt ingevoerd, is enkel bruikbaar bij de MIVB. Ik kan er verder niets mee doen op de trein, op de bussen van De Lijn of op de bussen van de TEC. Een ander geval was de zogenaamde JUMP-kaart. Kunt u mij een stand van zaken geven inzake het integrale openbaarvervoersaanbod? En u hoeft niet met hetzelfde verhaal af te komen als minister Van Brempt over werkgroepen en dergelijke meer.

Men slaagt er al twintig jaar niet in om tot een sys-

teem te komen van één tarief en één aanbod in Brussel en de brede omgeving.

Mijnheer Koninckx, dat heeft wel degelijk te maken met de discussie over de Brusselse ring. Het vlot kunnen overstappen van de ene naar de andere vervoersmodus moet mogelijk worden door het invoeren van één tarief en één vervoersbewijs. In Duitsland en Zwitserland doet men dat al veertig jaar, hier slaagt men er niet in om dat op poten te zetten.

Een integraal aanbod zou het veel gemakkelijker maken over te stappen. We mogen niet vergeten dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 29 stations telt. Dat gebied heeft een geweldig grote capaciteit. Ik stel echter vast dat het GEN niet van de grond komt. Het blijft een eenzijdig verhaal. De minister kan hier niets aan doen, dat is een zaak van de NMBS.

Minister Smet heeft daarnet verteld dat de fietser in 2001 een percent vertegenwoordigde.

In 2015 zou dat twee percent moeten zijn. Indien hij dit tot stand kan brengen, zal ik mijn pet afnemen. Ik zou echter graag horen hoe hij dat denkt te doen.

Ik zou minister Smet tevens willen vragen welke maatregelen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil nemen om de autostroom naar dit gebied af te remmen. Dit is een fundamenteel punt. Minister Smet wil dat wij voor alle invalswegen zorgen. Iedereen moet met de auto in Brussel kunnen raken. De vraag is welke initiatieven hij zelf neemt.

8. Tussenkomen van mevrouw Greet Van Linter

Ik wil om te beginnen opmerken dat de opmerkingen van minister Smet over goed bestuur van veel preventie getuigen.

Indien het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een fractie van goed bestuur had gekend, zouden we nu misschien deze discussie niet moeten voeren. In dat geval was de Brusselse ring in de loop van de jaren zeventig gewoon rondom gesloten geweest. Minister Landuyt heeft dit ooit een historische fout genoemd. Ik vind het vrij arrogant dat minister Smet hier opmerkingen komt maken over een fout die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in feite zelf heeft begaan.

Minister Smet vraagt aandacht voor Brussel. Ik heb daarnet al pagina 7 van de presentatie van AWP geciteerd. In 2003 is het resultaat naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest teruggekoppeld. Nu stelt ditzelfde gewest een aantal eisen. In feite vraagt minister Smet niet eens aandacht. Hij stelt eisen en hij noemt bepaalde zaken onbespreekbaar. Ik vind dat arrogant.

Minister Smet wil niet dat veel verkeer van op de E19 Brussel binnenrijdt. Hij wil, eenmaal het stadion af zal zijn, echter ook een verbindingsweg vanuit Schaarbeek-Vorming naar de E19. Het mag enkel in een richting. Vlaanderen moet rekening houden met de Brusselse plannen, met de hefboomgebieden en met het 'smart traffic management'. De ontradingsparkings zullen ook in Vlaanderen liggen. Ik vraag me af of het hier weer over het delen van lusten en lasten gaat.

Hoe zit het met de sluiting van de Brusselse ring in het zuiden? Bestaat die optie nog? Dat is in het economisch belang van Brussel. Dat is in het belang van de mobiliteit in Brussel en in het hele land. Dat is in het belang van het transitverkeer. Is de minister bereid hierover te discussiëren? Is hij bereid met de Vlaamse overheid gesprekken over het delen van de kosten te voeren?

Ik kan me voorstellen dat de minister zich vragen stelt bij de ontwikkelingen in het noorden. We moeten echter ook over de rest praten. De regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet uit haar pijp komen.

9. Tussenkoms van de heer Eloi Glorieux

De momenteel voorliggende plan-MER betreft de eerste fase van de verbreding van de Brusselse ring. De tweede fase betreft het stuk tussen de A12 en de E40. Een gedeelte van de ringweg loopt over het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik wil de aandacht van de minister vestigen op het Laarbeekbos, een van de twee habitatgebieden in het gewest.

Mijnheer de minister, in welke mate vormen de plannen een bedreiging voor het Laarbeekbos? Wat is het standpunt van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hierover?

10. Tussenkoms van de heer Flor Koninckx

Ik heb nog een concrete vraag voor minister Smet. Ik ben het uiteraard eens met de stelling dat we dringend naar een intelligent verkeersmanagementsysteem voor de Brusselse ring moeten evolueren. Volgens de minister moet tegen 2015 het rekeningrijden voor vrachtwagens en voor personenwagens worden ingevoerd. Betreft het hier een definitief standpunt? Is dit zeker? Dit is nieuw voor mij.

VII. ANTWOORDEN VAN MINISTER PASCAL SMET, BRUSSELS MINISTER VAN MOBILITEIT

Ik ben niet naar deze commissie gekomen om aan

politiek te doen. Ik denk dat ik de bedoeling van een hoorzitting ken. Als product van het katholiek onderwijs heb ik geleerd dat ik steeds de waarheid moet spreken. Eerlijk duurt het langst.

Als ik gehoord word in een commissie, zelfs van een ander parlement, dan mag ik toch zeggen hoe ik en heel de Brusselse regering, van wie ik het standpunt vertolk, en zelfs ministers van een ander gewest, bevoegd in dit dossier, vinden hoe dit dossier is aangepakt. U zult begrijpen dat we enige opmerkingen hebben bij het feit dat het in volle vakantieperiode gebeurde, zonder dat wij officieel op de hoogte waren gesteld, zonder dat bepaalde ministers op de hoogte waren van wat er is gepubliceerd. Veel misverstanden en problemen hadden kunnen worden vermeden indien men het dossier van in het begin in zijn juiste proportie naar voren had gebracht. Dat is geen verwijt aan de bevoegde minister, want ze heeft bepaalde dingen ook moeten ondergaan. Nogmaals, ik ben niet gekomen om in deze commissie aan politiek te doen, alleen om het standpunt van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest uiteen te zetten.

Ik geef toe dat het woord onbespreekbaar misschien een beetje fors is. Ik had kunnen zeggen: bijzonder onwijs, bijzonder onverstandig, of vanuit verkeersmodaal standpunt niet wijs. Niet alleen de Brusselse regering vindt dat, bijna elke verkeersspecialist zal beamen dat als u de capaciteit van de E40, de E19 en de A12 verhoogt, dat elk werk dat men aan de ring zal doen, binnen de kortste keren overbodig zal zijn, en zoals het in Amsterdam is gebeurd, dat alles opnieuw gaat dichtslibben. Ik stel voor dat u daar met vele professoren over van gedachten wisselt, ze zullen u dat allen bevestigen.

Het standpunt van de Brusselse regering is dat een verdubbeling van de viaduct van Vilvoorde of een bypass van de viaduct van Vilvoorde over Brussels grondgebied omwille van de levenskwaliteit niet mogelijk is. Dat is zo omwille van urbanistische en leefmilieuredenen. Ik neem aan dat we dat standpunt nog altijd mogen innemen. Mijnheer Sauwens, ik ben hier niet gekomen om te polemiseren, maar gewoon om een standpunt uit te leggen. Ik stel voor dat u wat ik hier heb verteld, nog eens goed naleest. Dan zult u vaststellen dat mijn houding in dit dossier heel genuanceerd en constructief is. Voor mij is het ook niet altijd evident in de Brusselse context waar vele mensen staan te roepen dat je niets mag doen aan de ring. In dat verhaal stap ik ook niet mee. Ik neem hier wel mijn verantwoordelijkheid op.

Ik ga ook niet aan politiek doen. Ik zou kunnen zeggen dat mijn voorganger, waar u zo goed mee hebt samengewerkt, ervoor heeft gezorgd dat er op dit moment geen fietsers zijn in de stad. We zorgen ervoor dat dat verandert en we nemen heel wat initiatieven. Ik ben de

eerste om te zeggen dat op het vlak van mobiliteitsbeleid in Brussel de afgelopen vijftig jaar veel te weinig is gebeurd. Als u mijn beleid een beetje volgt, zult u merken dat we de afgelopen vier tot vijf jaar een echte trendbreuk hebben veroorzaakt in Brussel. Als u ziet wat de Brusselse regering heeft goedgekeurd op het vlak van IRIS 2, dan zult u merken dat we heel ver gaan en we hopelijk, als alles goed wordt uitgevoerd, in 2020 een van de beste openbaarvervoersystemen in Europa zullen hebben en dat we een voorbeeld in de wereld worden. U weet het misschien nog niet, en u bent hierbij meteen uitgenodigd: in mei 2009 organiseert Brussel Velocity, de grote tweejaarlijkse fietsconferentie. Een van de redenen waarom men heeft beslist om naar Brussel te komen, is precies de vooruitgang die Brussel op het vlak van het fietsgebruik heeft gemaakt.

Wat de modal shift betreft, is een vraag gesteld over het aantal vrachtwagens. We moeten inderdaad het kanaal van Brussel meer gebruiken als alternatief middel. Op dit moment loopt een studie om na te gaan in welke mate de bruggen over het kanaal in Brussel verhoogd kunnen worden zodat schepen met de Europese standaard kunnen passeren op het kanaal. Op het kanaal heb je wel altijd het probleem van de sluizen en het hoogteverschil. Het zal niet evident zijn om die bruggen te verhogen. Dat wordt nu onderzocht. In januari of februari 2009 zullen we de resultaten van die studie hebben.

Over het openluchtzwembad wil ik niet veel zeggen. Ik stel voor dat ik samen met u eens ter plekke ga. Kennelijk hebt u dat nog niet gedaan. U zult vaststellen dat daar geen bedrijven zijn gevestigd, maar opslagplaatsen voor tegels en badkamer materiaal. Op dit moment wordt er heel weinig via het water aangevoerd, en in de toekomst zal dat ook niet veel gebeuren. Wat we doen in de kanaalzone is niet het verplaatsen van bedrijven, maar we herlokaliseren enkele groot uitgevallen Brico's in de stad. We doen wat Kaapstad, Londen, Antwerpen, Lyon, Bordeaux, New York enzovoort, kortom alle steden in de wereld hebben gedaan: in de binnenstad worden ruimtes die niet goed worden gebruikt door havens of industriële activiteiten, opnieuw opgenomen in het stedelijk weefsel.

Op die manier wordt het imago van een stad verbeterd en wordt een recreatieve ruimte geboden waardoor er opnieuw mensen, ik hoop vele jonge maar uiteraard ook oudere Vlamingen, in Brussel komen wonen. Als we samen eens een wandeling maken, zult u meteen de problematiek begrijpen.

U hebt absoluut gelijk over het shoppingcentrum en het voetbalstadion als u kiest voor de inplanting van die infrastructuur in het Brusselse Gewest. Dat geldt trouwens ook voor het Vlaamse Gewest. Ik vestig er uw aandacht op dat Machelen-Vilvoorde tot nader

order nog niet behoort tot het grondgebied van het Brusselse Gewest. Dat we wel degelijk rekening moeten houden met die inplanting, is een van de redenen waarom ik problemen heb met de Heizel als inplantingsplaats voor het nieuwe voetbalstadion of parking C. De ULB heeft een mobiliteitsstudie uitgevoerd en mijn administratie heeft er ook een uitgevoerd. Die tonen aan dat als je op parking C een voetbalstadion zou inplanten, dat enorme congestieproblemen op de ring rond Brussel zal veroorzaken.

Ik heb uw opmerking over de 'saucissonering' van de ring en wat dat met de staatsstructuur te maken heeft, niet goed begrepen. Volgens mij is het een daad van goed bestuur, en bovendien hebben we Europa aan onze kant. We maken ons daar niet te veel zorgen over. Als je op een ring rond Brussel ingrijpende werken wil doen, dan doe je dat niet stukje per stukje, maar je doet dat vanuit een globale visie. Op het vlak van ruimtelijke ordening leren we van Vlaanderen. Ik heb geen probleem om te erkennen dat Brussel dikwijls naar Vlaanderen kijkt. Men maakt streefbeeldstudies en bekijkt hoe je iets aanpakt op een langere termijn. Onze vraag is gewoon dat, als men van plan is een stukje van de ring aan te pakken, men ook de totaliteit van de ring zou bekijken. Dat is toch de logica zelf. Iedereen zal het met me eens zijn als ik zeg dat het niet kan dat we eerst een stukje ontwikkelen, om een paar jaar later na te denken over wat we met het andere stukje doen.

Wat het verkeersmanagement betreft, ik betreur dat. Helemaal in het begin, toen ik minister ben geworden, heb ik met de voorganger van minister Crevits, huidige minister-president Peeters, een gezamenlijke studie gefinancierd, precies om de hele architectuur van het verkeersmanagementsysteem op de ring rond Brussel en verder, en in Brussel te ontwikkelen. Twee derde ervan werd betaald door Vlaanderen en een derde door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik stel alleen maar vast, en anderen hier hebben het gezegd, dat het Vlaamse Gewest ter zake momenteel het standpunt inneemt pas in een dergelijk systeem te willen investeren als de werken aan de ring zijn uitgevoerd. Wij zijn vragende partij om dat al sneller te doen. Laten we nu meteen beginnen met dat systeem. Dat zal veel problemen oplossen, net als een snelheidsbeperking tot 100 km/u op de ring ook de capaciteit van de ring zal vergroten.

Mijnheer Peumans, het MOBIB-systeem is eigenlijk een heel mooi voorbeeld van waar de staatsstructuur in dit land toe leidt. Er zijn vier operatoren en vier regeringen nodig om een akkoord te bereiken over die kaart. Het klopt dat de MIVB nu die kaart heeft ingevoerd. Dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad, maar we zijn er toch maar in geslaagd – ikzelf, Vlaams minister Van Brempt, toenmalig staatssecretaris Tuybens en Waals minister Antoine – om

een akkoord af te sluiten om één gezamenlijke mobiliteitskaart in te voeren, die niet alleen dient voor het openbaar vervoer, maar ook om te betalen in parkings of te betalen voor het fietsverhuursysteem dat er in Brussel, maar misschien ook andere Vlaamse steden, zal komen. Dat is een echte vervoerskaart.

Hoe komt het dat momenteel enkel de MIVB dat doet? Dat is een heel interessant dossier, mijnheer Peumans. U moet zich daar echt in verdiepen. U zult vaststellen dat de MIVB al jaren geleden aan zowel het Vlaamse Gewest als het Waalse Gewest en de federale overheid heeft gevraagd dat gezamenlijk te ontwikkelen. Om allerlei redenen, die ook iets te maken kunnen hebben met de mentaliteit, is men daar niet toe gekomen. Ik laat nog in het midden wiens schuld dat is. Nu hebben we die beslissing genomen. Onze MIVB-kaartlezers zijn versleten. We moesten die vervangen. U zult ons toch niet kwalijk nemen dat we als goede bestuurders hebben beslist niet opnieuw die oude systemen te zullen installeren. We hebben beslist meteen het systeem van de toekomst te installeren. In het kader van Syntigo-Ubigo, de werkgroep op federaal niveau met de drie gewesten erbij, hebben we beslist een open standaard door te voeren. Dat is het Calypsosysteem. Dat systeem is aanvaard. De technologie van die kaart zal perfect compatibel zijn met de technologie die De Lijn, de spoorwegen en TEC moeten gebruiken.

Alleen stel ik opnieuw vast – dat is dit land, veronderstel ik – dat de federale overheid verklaart wel akkoord te zijn gegaan, maar niet goed te weten of ze voldoende geld zal hebben. Ze vraagt zich af of ze dat wel moet voorzetten. Excuseer me, dat is de logica van onze staatshervorming, waarbij we altijd met vier moeten dansen om vooruitgang te boeken. Ik denk dat we er ter zake wel zullen komen.

Mijnheer Peumans, wat de tariefintegratie betreft, ben ik het volmondig met u eens: er moet een tariefintegratie komen voor het openbaar vervoer. Er is wel een cruciale vraag te beantwoorden: wie betaalt wat? Als we de tarieven integreren, betekent dat immers dat er minder inkomsten zijn voor een bepaalde operator of diverse operatoren. De vraag zal zijn wie dat gaat compenseren. Is dat het rijkste gewest? Ik ben daar niet tegen. Het zal wel niet het armste gewest zijn. We zullen daarover moeten praten, maar het probleem van de tariefintegratie is momenteel de vraag wie de rekening betaalt. We zijn het er hopelijk over eens dat het niet de klant mag zijn die betaalt, maar een van de overheden. Daar knelt het schoentje.

Het Gewestelijk ExpresNet is inderdaad niet meteen mijn bevoegdheid. U hebt gelijk. Het is de bevoegdheid van de federale overheid. Ter zake is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet altijd eenduidig geweest.

Dat heb ik ook al heel duidelijk gezegd binnen het gewest. Momenteel zijn eindelijk alle vergunningen verleend. Alle sporen kunnen nu dus worden verdubbeld. De federale overheid heeft opnieuw haar engagement bevestigd dat tegen 2015, 2016 de werken uitgevoerd zullen zijn. De lagervloertreinstellen zijn besteld. Vorige week nog heb ik de directeur-generaal van de NMBS gezien. De NMBS is zich er eindelijk van bewust dat er ter zake ook een aparte communicatie moet gebeuren. Ik denk dus dat het GEN nu wel de goede richting uitgaat. Dat loopt door.

Mevrouw Van Linter, u had het over de sluiting van de ring in het zuiden. We hebben dat getest in onze modellen. We zullen u die eens moeten bezorgen, want daaruit blijkt dat dit geen enkele of een te verwaarlozen impact heeft op de mobiliteit rond Brussel. Het verkeer komt immers hoofdzakelijk van het noorden van Brussel. Dat is logisch, gezien de herkomst van de stromen. De twee andere sprekers hebben daarop gewezen. Het heeft geen zin mensen een hele omweg te laten doen langs het zuiden. Men gaat dat niet doen. Ook wil ik er uw aandacht op vestigen dat die ring door dichtbevolkt gebied en het Zoniënwood moet gaan. De enige manier waarop we die ring rond kunnen maken, is door het graven van een tunnel. Die moet heel diep in de grond gaan en dat zal zeer duur zijn. Ook zijn er heel wat vragen met betrekking tot de verkeersveiligheid, de brandveiligheid en de evacuatiemogelijkheden. Dat is dus niet evident. Bovendien is de impact op de mobiliteitsafwikkeling rond Brussel te verwaarlozen, in vergelijking met de kosten. Dat is dus een optie die niet is geselecteerd door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik denk dat zelfs het Vlaamse Gewest het ter zake met me eens is.

Mevrouw Greet Van Linter: Als ik u even mag terechtwijzen: minister Crevits heeft in een antwoord op een vraag van mij hier gezegd dat ze die studie zou laten overdoen.

Minister Pascal Smet: Ze mag dat doen. Ze zal heel snel merken dat de resultaten van die studie worden bevestigd.

Dan was er de vraag van de heer Glorieux over het Laarbeekbos. Het klopt dat er een impact is. Dat moet inderdaad worden onderzocht.

Dan was er ten slotte de vraag over het intelligent rekeningrijden voor personenwagens. Mijnheer Koninckx, dat is een beslissing die de Brusselse regering heeft genomen. We zijn tegen stadstol zoals in Londen en Stockholm. We vinden dat asociaal. We denken dat het tot een delokalisatie van bedrijven zal leiden, en bovendien is het technologisch niet in orde. Maar tegen 2015 moet de fameuze Galileo-satelliet in de ruimte zijn. Die zal Europa toelaten om zijn eigen gps-gegevens te beheren, veel nauwkeuriger dan met de huidige gps-technologie. In 2015 zal ook het GEN

operationeel zijn waardoor de mensen een volwaardig alternatief zullen hebben.

Wij stellen voor om eerst met vrachtwagens te beginnen in Beneluxverband. Vanaf 2015 kunnen we dan met de Benelux overgaan naar personenwagens op een intelligente manier. Wat wil dit zeggen? Als iemand een alternatieve vorm van openbaar vervoer heeft en hij wil toch met de auto komen, dan moet hij misschien wat meer betalen. Maar als iemand geen alternatief openbaar vervoer heeft en hij moet met zijn auto komen werken, dan moet hij niet meer betalen, tenzij hij met een enorm vervuilende wagen zou rijden. Je kunt ook rekening houden met de uren waarop iemand rijdt. Die vorm van intelligent rekeningrijden laat je toe om heel wat parameters – vervuiling, tijdsmoment, alternatief openbaar vervoer – in rekening te brengen. Je kunt dit met informatietechnologie oplossen. Je kunt veel meer sturend werken zonder dat men meer moet betalen.

Ik wil al anticiperen op een vraag die mevrouw Moerman heeft gesteld aan de heer Roels. Als we intelligent rekeningrijden invoeren, dan spreekt het vanzelf dat de verkeersbelasting en de belasting op het in verkeerstellen van voertuigen, afgeschaft moeten worden. Je kunt die twee belastingen niet naast elkaar laten bestaan, want het is een heel domme belasting. Je maakt het bezit van wagens duurder, terwijl je het gebruik van wagens op een intelligente manier duurder moet maken. Als we op een bepaald moment beslissen om intelligent rekeningrijden in te voeren, zal het tegelijk gepaard gaan met het afschaffen van de belasting op de in verkeerstelling en van de verkeersbelasting.

Mevrouw Greet Van Linter: Het is dus wel zo dat u een verbinding vraagt tussen Schaarbeek-Vorming en de E19?

Minister Pascal Smet: Als het voetbalstadion er komt. Dat is ook de logica.

Mevrouw Greet Van Linter: Uit het beleid van minister Picqué bleek toch duidelijk dat het voetbalstadion op Schaarbeek-Vorming zou komen.

Minister Pascal Smet: De Brusselse regering heeft op dit moment beslist dat het voetbalstadion best ingeplant wordt op Schaarbeek-Vorming. Op het eind van dit jaar zullen we een studie krijgen waaruit moet blijken of dit al of niet mogelijk is. Als het mogelijk is, wordt het bevestigd. Als het niet mogelijk is, dan moeten we een andere beslissing nemen.

Mevrouw Greet Van Linter: Maar dan komt er een verbindingsweg naar de E19.

Minister Pascal Smet: De verbindingsweg naar de E19 is logisch omdat hij er bijna ligt. De weg moet een stukje langer worden gemaakt.

VIII. ANTWOORDEN VAN DE HEER MAARTEN ROELS, MODAL SHIFT

Ik zal beginnen met te antwoorden op de vraag van de heer Peumans. Ook de vraag van de heer Gatz ligt in dezelfde lijn.

Er kwam een opmerking dat mijn uiteenzetting een beetje abstract was. Ik ben mij daarvan volledig bewust. Ik vind het ook in zekere zin gebrekkig, maar dat gebrek komt eigenlijk voort uit het feit dat in de kennisgevingsnota helemaal niets staat over het alternatief. Ik kan zelf geen studie doen over de mogelijke gevolgen van het scenario dat ik voorleg. Als ik er tijd voor heb, zou ik het graag doen natuurlijk, maar ik denk dat er wel andere mensen tijd voor zullen hebben.

Als er nog meer concrete vragen zijn over wat ik gezegd heb, dan wil ik daar met plezier op ingaan. De door ons geformuleerde voorstellen zijn wel duidelijk genoeg.

Er is gevraagd of de slimme kilometerheffing accumulatief moet zijn of niet. Ik denk dat het eigenlijk geen belangrijke vraag is. De vraag is wat je wilt bereiken en welke instrumenten je daarvoor zult gebruiken. Als we een slimme kilometerheffing invoeren, gaan we ze dan invoeren omdat we zin hebben om een instrument te variabiliseren of omdat we een bepaald doel willen bereiken? Wat is dat doel dan? We moeten naar een modal shift: de mobiliteit behouden maar op een andere manier organiseren. Als we een modal shift willen organiseren, dan moeten we individuele verplaatsingen over de weg – de meest vervuilende vormen van verplaatsing – op een andere manier accommoderen, met andere transportmodi dus. Dat betekent dus dat je met het instrument dat je gebruikt, een incentive moet geven.

Als je een slimme kilometerheffing op zo'n manier gebruikt dat bij de bevolking het gevoel ontstaat dat er eigenlijk niet echt veel verandert in hun mobiliteitskeuzes, dan bereik je je doel niet. Dat moet eigenlijk de vraag zijn. Volgens mij is het veel logischer om de statische vormen van belastingen af te schaffen en daartegenover een nieuwe belasting te zetten, de slimme kilometerheffing. Die moet dan wel een incentive geven. Als je wel een incentive bereikt met het accumuleren van de twee systemen, dan moet je het zo maar doen, maar dat zou weinig transparant zijn. Het is ook heel belangrijk om de belasting op diesel en benzine gelijk te stel-

len, want daar is er een groot probleem met het fijn stof.

Ik heb zelf ook nog een kleine bemerking bij de uiteenzetting van Transport & Mobility Leuven. Ik heb een interessante kosten-batenanalyse gezien van een scenario waarin de uitbreiding wordt bekeken, maar er wordt niet echt gekeken naar een kosten-batenanalyse van een andere aanpak.

In een conclusie wordt gesteld dat de uitbreiding in het algemeen interessant zou zijn. Bij het bekijken van de alternatieven zie ik geen kosten-batenanalyse, terwijl die juist zeer belangrijk is om zowel de uitbreiding als de alternatieven met elkaar te vergelijken. Ons discours is niet karikaturaal. Het is de bedoeling om met een batterij van maatregelen het probleem aan te pakken. Zoals de vertegenwoordiger van Transport & Mobility duidelijk naar voren heeft gebracht, veroorzaakt elke individuele maatregel geen mirakel. Het is echter de bedoeling dat ze worden samengevoegd en worden vergeleken met een ander scenario. Modal Shift heeft ook niets tegen het bestuderen van een uitbreiding. Dan moet echter wel een vergelijking worden gemaakt met een degelijke combinatie van alternatieven.

Ik wil ook nog even ingaan op het Laarbeekbos. Ik beschik over documenten van de aannemer die heeft meegewerkt aan het opstellen van de nota. Daaruit blijkt duidelijk dat een groot stuk van het Laarbeekbos zal moeten verdwijnen bij de uitbreiding tussen de A12 en de E40. De uitbreiding van de zone Zaventem zal sowieso determinerend zijn voor de uitbreiding van de andere twee baanvakken. Het Laarbeekbos is, wat dat betreft, een probleemzone.

Mevrouw Greet Van Linter: Een deel van het Laarbeekbos is toch beschermd gebied?

De heer Maarten Roels: Het volledige Laarbeekbos is beschermd Natura 2000-gebied. Er wordt voorgesteld elders te zorgen voor compensatie.

IX. ANTWOORDEN VAN MEVROUW GRIET DE CEUSTER, TRANSPORT & MOBILITY

Voor een goede kosten-batenanalyse moet er altijd gezorgd worden voor een heel goed nulalternatief. In dit geval moet worden nagegaan hoe de problemen op de Brusselse ring op een andere manier wordt opgelost. Een goede maatschappelijke kosten-batenanalyse is pas volledig als dat het geval is.

De heer Glorieux zei dat de groei van de luchtvaart niet zo sterk zou zijn. Ik spreek dat tegen. De cargo neemt inderdaad af, maar die neemt wereldwijd maar een percent van de luchtvaart in. Het personenvervoer zal echter wel degelijk groeien. Of Zaventem

nu met x of met y percent groeit, daar spreek ik me nu niet over uit.

De heer Koninckx had een vraag over de verliestijden. Die tijden zijn berekend bij ongewijzigd beleid en met de bestaande infrastructuur voor 2007-2020.

De heer Sauwens vroeg welk verkeer er op de Brusselse ring rijdt en of het internationaal vrachtvervoer belangrijk is. Het internationaal vrachtvervoer rijdt maar in geringe mate op de Brusselse ring. Het meeste rijdt van Antwerpen, Gent, Kortrijk, Zeebrugge richting Frankrijk en van Antwerpen naar het noorden en, via Lummen, naar het oosten. De meeste vrachtwagens in de buurt van Brussel horen thuis bij het bestemmingsverkeer naar Brussel, Leuven en Aalst. Voor Antwerpen ligt dat anders.

De heer Johan Sauwens: Op welke studie baseert u zich?

Mevrouw Griet De Ceuster: Ik baseer me op verkeerstellingen, die het verkeerscentrum trouwens ook heeft, en op simulaties met modellen. We hebben zelf een Europees netwerkmodel, waarbij we de verkeersstromen in heel Europa op grote schaal modelleren. In dat model zitten alle snelwegen in heel Europa. Uit het Vlaams verkeersmodel blijkt dat resultaat ook.

De heer Bart Martens: Kan de Oosterweelverbinding de vrachtwagentrafiek binnenkort gaan beïnvloeden? Het oost-westverkeer dat Antwerpen passeert, komt van de E313, de E34 of de E19 vanuit het noorden, moet betalen om de Schelde over te steken en rijdt dan via de E17 richting Gent, Kortrijk, Rijsel, Nord-Pas de Calais of de Kanaaltunnel. Zou men dan toch langs de E19 naar Brussel rijden?

Mevrouw Griet De Ceuster: Dat zou kunnen. Maar, vrachtwagenverkeer kost slechts een euro per kilometer. De keuze zal afhangen van de verhouding tussen de kosten van het omrijden en van de tol.

Men gaat zeventien euro tol vragen. Grof geschat kan men daarvoor zeventien kilometer omrijden. Dat moet bekeken worden.

De heer Jan Peumans: Dat is bekeken in het licht van het tolmodel. Dat is bekeken door het multimodaal model Vlaanderen en bestudeerd door een grote Engelse geleerde.

Mevrouw Griet De Ceuster: Wat was het effect?

De heer Jan Peumans: De N16 was natuurlijk ook een interessante uitwijkmogelijkheid voor vrachtwagens, via de A12 richting Brussel. Die opmerking is terecht. Ik denk dat dat binnen de totale kostprijs van

de vrachtwagens – zeker voor het transitverkeer – niet interessant is.

Mevrouw Griet De Ceuster: In Antwerpen zit ook niet zo spectaculair veel transitverkeer, er is veel meer bestemmingsverkeer voor de haven. Die categorie kan men daar al niet meer mee vangen.

Een tolheffing betekent niet dat alle vrachtwagens gaan omrijden via Brussel. Al het bestemmingsverkeer kan al niet omrijden.

Mijnheer Martens, het klopt dat er op lange termijn een probleem van ruimtelijke ordening kan ontstaan. Als men ergens de infrastructuur verbetert, stijgen de prijzen van huizen, grond en gebouwen. Plots willen daar veel mensen gaan wonen en bedrijven zich vestigen. Dat zijn de ruimtelijke economische effecten waarover ik het had. Die moeten in rekening worden gebracht. Ik vind niet dat men verkeersprojecten moet doen of laten omwille van lintbebouwing of verkavelingsdrang. Die fenomenen moeten worden opgelost vanuit Ruimtelijke Ordening en niet vanuit Verkeer. Ik zeg niet dat men er niet moet naar kijken. Als men een transportproject doet, moet men onderzoeken of er mitigerende maatregelen nodig zijn, of men verkaveling moet verbieden enzovoort.

X. ANTWOORDEN VAN HET AGENTSCHAP WEGEN EN VERKEER

De heer Tim Lonneux, afdelingshoofd Wegen en Verkeer – Vlaams-Brabant: Ik ben blij dat we deze presentatie hebben kunnen doen. Blijkbaar bestonden toch heel wat misverstanden over het project. Blijkbaar dachten de meesten dat de werken al zouden starten. Maar het gaat slechts om een plan-MER waarbij wel degelijk enkele alternatieven onderzocht gaan worden. Die hebben we al toegelicht.

Over de cijfers van de mobiliteitsstudie waren veel vragen: welk scenario gekozen was, hoe dat werd onderbouwd. Daarvoor verwijs ik naar de strategische visie waar een plan-MER door de administratie Economie opgezet werd. Dat plan-MER werd afgebroken. Scenario 3, het groeiscenario, was het meest realistische dat eruit naar voren kwam. Daarnet heeft Transport & Mobility ook nog gezegd dat er een groei van het verkeer verwacht wordt. Niemand heeft een glazen bol natuurlijk.

De heer Eloi Glorieux: Daarin wordt u toch tegengesproken door de International Airtransport Association. Zij geeft een duidelijke neerwaartse trend aan die zich in de toekomst nog zal voortzetten. In het afgelopen jaar zijn vierentwintig luchtvaart-

maatschappijen ofwel gestopt ofwel op de fles gegaan.

De heer Tim Lonneux: U moet luisteren naar wat ik zeg. Ik zeg: de globale mobiliteitsvraag op de Brusselse ring zal nog stijgen en dat zal misschien mede zijn door de uitbreiding van de luchthaven. Die groei zal wellicht gedaald zijn tegenover wat de studies enkele jaren geleden vooropstelden.

We moeten ook rekening houden met de ander bedrijfszones zoals Vilvoorde-Machelen, Lozenberg en Heizel. Die zitten nog niet in het model. Als we die meerekenen, is er wel een groeiscenario. Dat is trouwens scenario 3 waar rekening mee gehouden werd. Dat is belangrijk om te onderstrepen. Los van die cijfers kunnen we trouwens niet ontkennen dat er momenteel op de Brusselse ring een probleem is qua doorstroming.

Voor de verdere verwerking van de cijfers verwijs ik naar het principieel akkoord met de administratie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We wachten op de cijfers rond de ontwikkelingen die het Brusselse Gewest plant. We wachten ook op cijfers rond de toekomstvisie van De Lijn en de openbaarvervoerprojecten die allemaal worden opgenomen in die gezamenlijke dynamische mobiliteitsstudie. Het argument van Modal Shift dat er geen rekening zal worden gehouden met die intelligente zaken zoals kilometerheffing, dynamisch snelheidsregime, openbaarvervoerprojecten, telematicatoepassingen klopt niet: die elementen zullen allemaal een rol spelen in onze mobiliteitsstudie.

De heer Jan Peumans: Wordt er dan rekening gehouden met IRIS 2 van minister Smet?

De heer Tim Lonneux: Daar zal rekening mee gehouden worden. Wij wachten op de cijfers.

De heer Jan Peumans: Maar de cijfers zijn er. Dat zijn realistische maatregelen met als realisatiedatum 2015. Heeft men de uitvoerbaarheid van een verdubbeling van het openbaar vervoer al eens getoetst? Hoe kun je de spoorwegcapaciteit in de spits tegen 2015 verdubbelen? Ik heb het niet over het GEN, maar wel over de forenzen die van ik weet niet waar overal komen. Edwin Jacobs, die altijd met het openbaar vervoer en met dit soort problemen bezig was, stelde dat een halvering van het spitsverkeer een verdubbeling van het aanbod van openbaar vervoer zou vergen.

De heer Johan Sauwens: Ze gaan het doen zoals De Lijn: meer abonnementen verkopen.

De heer Jan Peumans: Het moeten realistische verplaatsingen zijn. De vraag is of dat uitvoerbaar is.

Dat is een van de alternatievenonderzoeken die zouden moeten gebeuren. Is dat reëel mogelijk, en hoe?

De heer Tim Lonneux: In het kader van de plan-MER worden wel degelijk alternatieven bekeken. Wat gebeurt er als het openbaar vervoer wel of niet uitbreidt? Dynamica, telematicatoepassingen, kilometerheffingen en dergelijke worden wel degelijk meegenomen in die globale plan-MER om alternatieven te kunnen afwegen.

Door die kennisgevingnota te verspreiden wilden wij transparant zijn, maar er zijn misverstanden ontstaan. In die kennisgevingnota was er wel degelijk sprake van alternatieven.

Voor de vraag naar het exacte aantal rijstroken verwijs ik naar onze dia's. Een alternatief, dat wel degelijk in de kennisgevingnota stond als een van de mogelijke oplossingen, werd hier voorgesteld. In een plan-MER moeten er alternatieven ten opzichte van elkaar kunnen worden afgewogen. Uit de conclusies van de plan-MER moet blijken wat de beste oplossing is vanuit verschillende invalshoeken.

Vanuit de plan-MER zal ook de vraag over de impact van het uiteindelijke project op onteigeningen kunnen worden bekeken.

De viaduct van Vilvoorde vormt inderdaad een kritiek aandachtspunt. In de presentatie werd gezegd dat het op maximale capaciteit zal kunnen blijven functioneren. We zullen begin 2009 een studie starten of het technische haalbaar is de viaduct, indien nodig, op vier rijstroken te brengen. Uit die mobiliteitsstudie moet blijken of die vier rijstroken op de viaduct van Vilvoorde als alternatief kunnen worden overwogen en of er nog andere alternatieven moeten worden onderzocht.

De heer Joris Vandenbroucke: Uit de dia's kan ik opmaken wat de situatie vandaag is, maar niet wat uw scenario is met betrekking tot het aantal rijstroken.

Mevrouw Anne-Séverine Poupeleer: Op basis van de principes zoals aangegeven op de dia's ervoor werd een ontwerp opgemaakt. Daarvan werd de samenvatting gegeven in de figuur. Die rode cijfers slaan op het aantal rijstroken. Dat is een mogelijke oplossing. Deze oplossing werd als basis gebruikt in de kennisgevingnota. Maar in het kader van de plan-MER kunnen alternatieven worden bekeken. We kunnen nu nog geen antwoord geven op de vraag naar het aantal rijstroken. Dat is slechts ons eerste voorstel.

De heer Tim Lonneux: Minister Smet heeft de vraag naar de sluiting van de ring al beantwoord. De studie die werd uitgevoerd wees uit dat dit geen effect heeft op het noordelijke deel van de ring omdat zich daar de meeste ontwikkelingen voordoen.

Ook de analyse van de maatschappelijke kosten en baten werd verscheidene keren aangehaald. Die analyse zal in de loop van de volgende maanden samen met de MER-studie worden opgestart. Wij zullen het initiatief nemen om dit verder uit te werken.

Wat betreft het opsplitsen van het project in een aantal fases, kan ik verwijzen naar het besluit van de Vlaamse Regering om prioritair de zone Zaventem concreet uit te werken. Maar in de plan-MER zal uiteraard de volledige ring worden bekeken. Het is logisch dat we de globale effecten bekijken en niet enkel de zone Zaventem.

De heer Flor Koninckx: Als er ooit tot een praktische uitvoering wordt overgegaan, zal men eerst beginnen met het stuk van de ring tussen de E40 en de E19?

De heer Tim Lonneux: Dat is inderdaad de bedoeling. Daar ligt momenteel het grootste knelpunt, en dat is de reden waarom het project wordt opgesplitst. Het moet ook realistisch zijn. De zone Zaventem ligt volledig op Vlaams grondgebied. Dat maakt de procedures makkelijker. In die andere zones zullen er procedures moeten worden besproken met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. Dat zal de zaak bemoeilijken. In de plan-MER zal dit allemaal worden behandeld.

Over de veiligheid kunnen we zeggen dat door de optimalisering van de ring, wat toch de doelstelling is, het sluipverkeer in de omgeving zal verminderen. Daardoor zal de verkeersveiligheid tijdens de ochtend- en avondspits in de regio verbeteren. Dat zal een gunstig effect zijn.

Het voorliggende project met de parallelstructuur op de ring biedt de mogelijkheid om de weefbewegingen op een trager snelheidsregime te laten uitvoeren. Ook dat heeft een gunstig effect op de ring.

De timing van het project is moeilijk. We zitten nu in een plan-MER-fase. Tegen midden 2009 trachten we dat plan-MER af te ronden. Daarna moeten het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en vervolgens een project-MER voor het gekozen alternatief opgemaakt worden, en op basis daarvan kunnen vragen naar beschikbare kredieten aan de Vlaamse Regering voorgelegd worden.

Mevrouw Cindy Franssen: Er wordt vaag gedaan over de inspraakprocedure van de plan-MER-procedure. Die zou niet verlopen zijn zoals het moest of tijdens een vakantieperiode gebeurd zijn. In jullie presentatie staat: "Ter inzage gelegd van 8 september tot 6 november 2008." Dat is geen vakantieperiode.

De heer Tim Lonneux: Oorspronkelijk was de periode van inzage korter, maar die is verlengd om aan de

opmerkingen tegemoet te komen. Dat werd dan tot begin november, inderdaad buiten de vakantieperiode.

Er zou op de Brusselse ring 5 percent transitverkeer en 95 percent lokaal verkeer zijn. Voor Zaventem is dat destijds onderzocht. Daaruit bleek toen dat er in de zone Zaventem 16 percent transitverkeer zou zijn. Wat noem je transitverkeer? Als je een kleinere zone bekijkt, zul je altijd meer transitverkeer hebben dan voor een grotere zone. Voor de volledige Brusselse ring zou 5 percent wel kunnen kloppen. Dat betekent dat er heel veel lokaal verkeer op de ring is.

Voor de zachte weggebruikers herhaal ik dat in de begeleidingsgroep Natuur de verbindingen voor hen en de ecologische verbindingen verder uitgewerkt worden. De input van die begeleidingsgroep zal worden meegenomen in de projectstudie. Als wij kunnen overgaan tot de realisatie, vergeten wij de zachte weggebruikers en de ecologische verbindingen niet.

Het zal heel moeilijk haalbaar zijn tegenover de lokale gemeentebesturen om bepaalde op- en afritten te sluiten. In het project zoals het nu opgevat is, zullen de op- en afritten kunnen aantakken op de parallelwegen, met een lager snelheidsregime en een ander statuut dan de hoofdweg.

Gaan we het probleem zo oplossen? De bewering kan kloppen dat het verkeer zal blijven toenemen en de verzadiging zal blijven. Dat blijkt ook uit simulaties. Het gunstige effect ligt ook op het onderliggende wegennet. Dat blijkt uit onze simulaties en uit de resultaten die Transport & Mobility heeft toegelicht. Het meenemen van de telematicatoepassingen in ons project zal ervoor zorgen dat de mobiliteit beter wordt afgestemd op de noden van het moment.

Wat gebeurt er nu verder met de studie over het industrieterrein Meise-Westrode? Ik kijk naar de collega's van Ruimtelijke Ordening. Zoals jullie weten is het GRUP geschorst. Er zal nu worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het verder op te nemen. Het beleidsdomein Openbare Werken is vragende partij om iets te doen aan het complex, voornamelijk omwille van de verkeersveiligheid. Het staat bekend als een van de zwarte punten in Vlaams-Brabant. Net zoals de ring van Brussel is de A12 een missing link die is meegenomen in het Mobiliteitsplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daardoor moeten we iets doen aan die situatie, die niet meer van deze tijd is.

De heer Joris Vandenbroucke: De knelpunten die u hebt opgesomd zijn onweerlegbaar. Het project dat voorligt, moet daarop een antwoord bieden. Maar er zijn toch enkele beperkte ingrepen mogelijk op dit moment om een aantal problemen op te lossen.

Waarom maakt men niet nu al werk van een verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse ring naar 100 kilometer per uur, naar analogie met de Antwerpse ring? Er zijn ook veel op- en afritten op de Brusselse ring en er zijn heel veel weefbewegingen. Hoe kleiner de snelheidsverschillen tussen de manoeuvrerende voertuigen, hoe minder kans op ongevallen. Waarom is dat niet mogelijk? Waarom gaat u uit van een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur? Op alle ringwegen en verkeerswisselaars in Frankrijk, Nederland en Duitsland is de maximumsnelheid 100 kilometer per uur of minder. Waarom zou dat op de Brusselse ring nu niet al kunnen en waarom zou het in de toekomst niet kunnen, ongeacht het scenario dat u kiest?

De heer Tim Lonneux: De vraag wat het optimale snelheidsregime is, zowel op de parallelwegen als op de hoofdwegstructuur, is een van de elementen die zal worden opgenomen in de mobiliteitstudie. Misschien staat er wel ergens "120 kilometer per uur", maar dit is zeker een van de zaken die nog onderzocht moeten worden.

U vraagt om nu dadelijk al iets te doen aan het snelheidsregime. Dat kan inderdaad eens worden onderzocht, maar zal volgens mij niet veel soelaas bieden tijdens de ochtend- en avondspits, want dan rijdt men er geen 100 kilometer per uur.

De heer Flor Koninckx: Ik moet de heer Vandenbroucke bijtreden dat als de basissnelheid lager ligt, de capaciteit hoger is en er minder filevorming is. Het zou dus zowel voor de veiligheid als voor de doorstroming een heel nuttige oefening zijn om op korte termijn naar een snelheidsverlaging te gaan op de ring rond Brussel.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Lonneux, heb ik u goed begrepen dat 95 percent lokaal verkeer is en 5 percent doorgaand verkeer? Bedoelt u het verkeer op de ring?

De heer Tim Lonneux: Uit de cijfers die wij uit de verkeersstructuurschets zone Zaventem, hebben gehaald, ging het om 16 percent doorgaand verkeer in de zone Zaventem, tussen de E19 en de E40.

De heer Jan Peumans: En de rest is lokaal verkeer?

De heer Tim Lonneux: De rest is meer het lokaal bestemmingsverkeer.

De heer Jan Peumans: Wat verstaat u onder lokaal verkeer? Dit is bijzonder relevant voor het alternatievenonderzoek, want voor lokaal verkeer kan het openbaar vervoer een goed alternatief zijn. Het cijfer verwondert me een beetje, ik kan moeilijk geloven dat er maar 16 percent doorgaand verkeer zou zijn in die omgeving.

De heer Tim Lonneux: Dat verwonderde ons ook.

De heer Jan Peumans: Op wat is het gebaseerd? Op een kentekenonderzoek?

De heer Tim Lonneux: Op het multimodaal model dat het verkeerscentrum beheert, neem ik aan.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, zouden wij die resultaten eens mogen zien? Ik vind het een heel merkwaardig cijfer. Ik denk aan de stroom waarin ik zit wanneer ik op die ellendige ring rijd. Ik zie dan wat er allemaal blijft doorrijden in de richting van de kust. Als dat cijfer klopt, dan moet u bij hoogdringendheid een onderzoek doen naar het alternatief van het openbaar vervoer. Ik geloof dat cijfer niet.

Wat is er gebeurd met de studie die indertijd werd gemaakt door een van de voorgangers van minister Crevits en waar de heer Koninckx naar verwees, de studie over de versmalling van de viaduct van Vilvoorde? Was dat een stunt of ging het om een grondig onderzoek? Op een bepaald moment werd dit idee gelanceerd. Ik meen dat Joris Vandenbroucke toen nog woordvoerder was van de toenmalige bevoegde minister. Toen werd gezegd dat de mogelijkheid werd onderzocht om de breedte van de rijstroken van de bestaande ring te vernauwen, waardoor meer capaciteit zou ontstaan. Men zou ook aan een lagere snelheid rijden en alle problemen zouden opgelost zijn. Zegt dat u iets?

De heer Tim Lonneux: Neen, het zegt me niets, van wanneer dateert de studie?

De heer Jan Peumans: Van het begin van de jaren 2000.

Hoe zit het met de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA)? Hoe past die in het verhaal van het grote infrastructuurwerk?

De heer Tim Lonneux: Die moet nog worden opgestart, er is ter zake nog niets gebeurd.

De heer Jan Peumans: Zal dat dan op korte termijn gebeuren? Ik vind de analyse nogal relevant als er wordt gezegd dat er een plan-MER wordt gemaakt.

De heer Tim Lonneux: De conclusies moeten alleszins worden opgenomen in een plan-MER. De MKBA zal een element zijn waarmee rekening moet worden gehouden.

De heer Jan Peumans: Start men ze tegelijkertijd op of niet?

De heer Tim Lonneux: Ze zullen gelijktijdig starten. Met het plan-MER kan men begin 2009 begin-

nen en ook de MKBA zal zo snel mogelijk moeten worden opgestart.

XI. BIJKOMENDE ANTWOORDEN VAN DE SPREKERS

De heer Maarten Roels: Ik zou graag nog eens reageren op een aantal puntjes die werden aangehaald. Dit is een heel groot dossier en ik merk dat er een blijvend gebrek is aan het onderzoek van de alternatieven. Er wordt gesproken over het feit dat er wel alternatieven aanwezig zijn, maar waarover heeft men het dan? Het betreft het bestuderen van alternatieve uitbreidingen. Dat is wat ik lees in de inleidingsnota en wat herhaaldelijk terugkomt.

Voor alle duidelijkheid: een alternatief is een totaal andere aanpak waarbij wordt gekeken naar een andere accommodatie van de bestaande verkeersfluxen. Wat men zou kunnen doen, is kijken naar wat de toekomstige flux is en onderzoeken hoe we die kunnen accommoderen met de verschillende maatregelen die ik daarnet heb voorgesteld. Als uiteindelijk blijkt dat een gedeelte niet kan worden geaccommodeerd, dan moet naar alternatieven worden gezocht.

Dat is niet de aanpak die hier wordt voorgesteld als alternatief. Wat u vraagt is: welke varianten op hetzelfde thema bestaan er? Dat is een fundamenteel gebrek dat niet zomaar van de tafel kan worden geveegd door te stellen dat het er wel bij zal worden bekeken, dat wel zal worden gekeken naar een beetje slimme kilometerheffing en misschien ook naar de snelheid. Het moet het vertrekpunt zijn van een alternatief, het mag niet worden bekeken als een secundaire maatregel.

Een tweede element is het aantal rijvakken. Het moet duidelijk zijn dat de logica van de kennisgevingsnota en dus ook van het plan-MER is dat we een afwikkelingsniveau C en D willen bereiken. Om die binnen de bestaande lengte van de infrastructuur te kunnen bereiken, is er een verbreding nodig. Er staat duidelijk op een aantal plaatsen: "5-4-4-4". Het gaat dus om zeventien baanvakken, maar dat is niet wat op de dia's staat, waar het blijkbaar om een maximum zou gaan. Het gaat om zeventien baanvakken op de meeste punten.

Waarom gaan we eerst kijken naar de zone Zaventem? Daar zijn waarschijnlijk verschillende redenen voor, maar een van de belangrijkste – en die is nog niet aan bod gekomen – is dat het in die zone het makkelijkst is om in de breedte uit te breiden. Daar is de uitbreiding het makkelijkst. Als je daar begint, hypothekeer je sowieso de andere zones. Als je begint met zeventien baanvakken in de zone Zaventem, heb je geen andere keuze dan in de andere zones even ver uit te breiden als je een bottleneckeffect wilt vermijden. Het is belangrijk dat daar duidelijkheid over bestaat, en dat er niet zo-

maar wordt gesproken over een globaal concept van drie plus twee, terwijl uit de studie zelf blijkt dat er, in de logica van het bestudeerde scenario, zeventien nodig zijn.

Een derde punt is het hypothekeren van de andere vakken. Dat kan en moet vermeden worden door een globale aanpak. En die zie ik niet in de kennisgevingsnota, die als basis wordt gebruikt voor een plan-MER. Men zegt dat men het toch globaal gaat bekijken, maar dat men het eerst gaat uitvoeren in een zone, en vervolgens in een andere.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Roels, er zijn toch bepaalde realiteiten waarmee men rekening moet houden. We spreken nu over het stuk tussen de E40 en de E19. Daar zit de viaduct van Vilvoorde niet tussen.

Begrijp me niet verkeerd: ik ben niet per se voor een uitbreiding naar zeventien rijstroken. Laat dat duidelijk zijn. Ik wil alleen een reden aangeven die mij logisch genoeg lijkt om het in verschillende stukken te bekijken, zonder daarbij het geheel uit het oog te verliezen.

Maar het eerste stuk, tussen de E40 en de E19, is een stuk autosnelweg waar nu eenmaal veel verkeer dat van Leuven komt, de ring op gaat en hem onmiddellijk weer verlaat richting Antwerpen en richting luchthaven. Als je dat stuk van de ring op vier rijstroken brengt en ook de viaduct van Vilvoorde op vier rijstroken kunt brengen, dan lijkt het mij niet vanzelfsprekend dat je daar een bottleneck creëert.

Ik wil maar aangeven dat er misschien redenen zijn waarom je dat stuk eerst moet aanpakken, omdat de behoefte daar misschien groter is dan een eind verder op de ring.

De heer Maarten Roels: Mijnheer Koninckx, het feit dat er misschien geen bottleneck zou ontstaan, is dat een reden om de globale ring in stukken te verdelen? Ik denk het niet.

Het stuk van de E40 tot aan de E19 is via de ring rechtstreeks verbonden met de viaduct. Er is inderdaad wel een deel van het verkeer dat van de ring af zal rijden voor het de viaduct bereikt, maar ik denk niet dat dat het hoofdaandeel is. De ring wordt voor een groot stuk gebruikt precies om die pas te maken van de ene kant naar de andere kant van Brussel.

Mevrouw Anne-Séverine Poupeleer: Dat is niet zo. Het transitverkeer is heel beperkt. Het verkeer dat van de ene kant van de ring aan de E40 naar de andere kant van de ring naar de E40 moet, is heel beperkt, namelijk vijf percent volgens de toelichting van Transport & Mobility daarnet. Er is wel heel

veel bestemmingsverkeer, vandaar dat de oplossingen voor de verschillende zones niet gelijk hoeven te zijn.

De heer Maarten Roels: Het kan zijn dat het verkeer van de ene kant naar de andere kant beperkt is, maar dat betekent nog niet dat het verkeer dat er via de E40 op komt, er onmiddellijk weer zou af gaan voor de viaduct van Vilvoorde.

Mevrouw Anne-Séverine Poupeleer: Grotendeels wel. Wat de simulaties betreft, is het niet zo dat we de zone Zaventem afzonderlijk bekijken. Het zijn simulaties voor de hele noordelijke ring. We bekijken die simulaties van E40 tot E40. We zijn er ons ook wel van bewust dat het niet stopt aan de E19.

De heer Maarten Roels: Ik weet dat dat gedaan wordt en dat moet ook. Dat staat trouwens ook in de kennisgevingsnota. Maar er moet dan ook een plan-MER bestudeerd worden voor de hele zone. Er moet ook een kennisgevingsnota zijn waarin voor de globale zone duidelijk wordt gezegd wat er precies wordt bestudeerd. Er is geen enkele reden om dat op te splitsen. Het argument is totaal niet geldig. Het idee dat een deel van het verkeer voor de viaduct de ring zou verlaten, is geen reden om de ring op te splitsen.

De heer Johan Sauwens: Het lijkt mij zinvol om de cijfers te krijgen van het precieze verkeer dat vanaf de E40 de ring op komt en te weten waar die wagens de ring verlaten. Dat kan alleen met een echt herkomst-bestemmingsonderzoek. Ik neem aan dat u die gegevens nu niet hebt. Wanneer is er zo'n onderzoek gebeurd?

Een benadering met puur theoretische modellen is mijns inziens onvoldoende. Die reële cijfers lijken mij heel erg interessant om het hele verkeersdebat te sturen, en niet alleen het debat over de Brusselse ring. Anders zijn we in het luchtledige aan het discussiëren.

De heer Marc Van den Abeelen, voorzitter: Ik verneem van mevrouw Poupeleer dat de administratie over die cijfers beschikt. Dan stellen wij de vraag om die cijfers te kunnen krijgen.

De heer Maarten Roels: Die cijfers lijken mij ook interessant, maar we moeten wel altijd rekening houden met het feit dat een verandering van de harde infrastructuur een verandering van het verplaatsingspatroon met zich mee kan brengen. En die harde infrastructuur kun je niet zomaar opnieuw aanpassen.

Stel dat uit de cijfers blijkt dat er heel veel verkeer op de ring komt dat er net voor de viaduct weer af gaat. Dan kun je die verbreding laten doorgaan

omdat je weet dat dat geen effect zal hebben op Vilvoorde. Maar door die uitbreiding van de ring kan er wel een nieuw aanzuigeffect ontstaan, waardoor je meer wagens gaat aantrekken. En dan kun je die harde infrastructuur niet zomaar moduleren. Die ligt daar nu eenmaal. Dat is precies wat ik met het hypothekeren van de andere onderdelen bedoel. Aanpassingen aan een onderdeel kunnen effecten sorteren die we niet noodzakelijk in de hand hebben.

De heer Johan Sauwens: We moeten natuurlijk ergens beginnen. Ik heb destijds beslist tussen Sterrebeek en Bertem een vierde rijstrook aan te leggen. Burgemeester Tobback en anderen hebben me hiervoor verguisd. Die beslissing heeft echter tot een enorme daling van de filedruk geleid. Uit wat hier is gezegd, kan ik enkel afleiden dat die andere vierde rijstrook absoluut noodzakelijk is.

Het betreft hier het wegwerken van een bottleneck. Daar draait heel de redenering in verband met de missing links om. We moeten dit proberen zonder een aanzuigeffect te sorteren. Ik begrijp de bekommernis van de heer Roels. Het is onze absolute bekommernis lokale bottlenecks weg te werken.

Ik ben zeer nieuwsgierig naar de exacte cijfers inzake het rechtstreeks verkeer tussen de E40 en de E19. Ik ben er zeker van dat we Kraainem en Zaventem op die manier heel wat verkeersellende zouden kunnen besparen.

De heer Jan Peumans: We zullen de cijfers ontvangen. De vraag is evenwel wat als lokaal verkeer wordt beschouwd. Iemand die in Luik woont en in Zaventem het vliegtuig wil nemen, heeft natuurlijk een bestemming in een gemeente langs de Brusselse ring. Is dat plaatselijk verkeer? Ik zou die definitie graag eens horen. Wat is de herkomst en de bestemming van de mensen die vanop de E40 de Brusselse ring oprijden? De luchthaven van Zaventem genereert natuurlijk veel verkeer. Is dat lokaal verkeer? Anderen rijden de E19 richting Antwerpen op. De rest rijdt de viaduct op. Ik veronderstel dat ik nog een duidelijke definitie van plaatselijk verkeer zal krijgen. De cijfers hebben me in elk geval doen schrikken. In feite bevestigen ze de stelling van de heer Roels. We moeten nader onderzoeken op welke manier het openbaar vervoer een gedeelte van deze mensen kan opvangen.

De heer Johan Sauwens: In landelijke gebieden worden soms ook herkomst-bestemmingsonderzoeken uitgevoerd. Dan wordt iedereen tegengehouden en gevraagd waar hij vandaan komt en waar hij heen rijdt. In grotere, drukke gebieden is dit niet haalbaar. Op die plaatsen kan dit door middel van kentekenonderzoek. Ik vraag me af of dit systematisch gebeurt.

De heer Tim Lonneux: Er zijn momenteel al andere systemen, zoals de detectie van mobiele telefoons. Er is destijds een herkomst-bestemmingsonderzoek voor Zaventem uitgevoerd. We zullen in elk geval een degelijke definitie van bestemmings- en transitverkeer kunnen geven.

De heer Johan Sauwens: Ik ken in mijn onmiddellijke omgeving tientallen mensen die in de zone rond Zaventem en Vilvoorde werken. Het gaat hier om bestemmingsverkeer over een lange afstand. Ik wil weten in welke mate het gaat om verkeer dat, bijvoorbeeld, van Sterrebeek naar Vilvoorde rijdt. Om het openbaarvervoersnetwerk te kunnen sturen, moeten we over verfijnde informatie beschikken. De vraag is waar de prioriteiten liggen. Volgens mij zouden die inzichten ons in staat stellen op korte termijn directe resultaten te boeken.

Mevrouw Griet De Ceuster: De Vlaamse overheid doet dat ook. Op Europees vlak beschikken we over transportmodellen die een land in zones verdelen. Het Vlaams verkeersmodel is zeer gedetailleerd en werkt met een verdeling per woonwijk. Het Europees verkeersmodel werkt met een verdeling per arrondissement. Dit model geldt voor heel Europa en bevat informatie over het aantal inwoners en de tewerkstelling. Op basis van die informatie kunnen we veronderstellingen over het pendelverkeer maken. Sommige mensen werken ver van huis en andere mensen werken dan weer dicht bij huis. Hoe verder de werkplaats is gelegen, hoe minder mensen ernaartoe moeten rijden. Op die manier creëren we een evenwicht tussen bewoning en arbeidsplaatsen. Indien we dat voor heel Europa zouden doen, zouden we een goed beeld van de herkomst en de bestemming van heel wat verkeer krijgen.

Dit theoretisch model moet met de realiteit worden verbonden. In Vlaanderen gebeurt dit op basis van een kentekenonderzoek. Her en der gebeurt het ook op basis van een onderzoek van het verplaatsingsgedrag. Dit onderzoek biedt ons informatie over hoever de mensen zich voor hun werk moeten verplaatsen. We kunnen al die informatie verbinden.

We beschikken natuurlijk ook over oudere gegevens, met name de gegevens inzake het pendelgedrag die tijdens de volkstelling van 2001 zijn verzameld. Dit is echter slechts een gedeelte van het volledig plaatje. Geen enkel onderzoek brengt het transport in Vlaanderen volledig in beeld. Door op basis van al die statistieken een theoretisch model op te bouwen en met alle mogelijke tellingen te kalibreren, krijgen we wel een goed beeld van alle verplaatsingen.

Dit gebeurt niet enkel op Vlaams en op Europees vlak. Heel wat steden beschikken over eigen verkeersmodellen. Ik hoop dat alle beschikbare cijfer-

gegevens voor de zone Zaventem in functie van dit specifieke project nog eens zijn gecontroleerd en gekalibreerd. Het gaat gedeeltelijk om geconstrueerde cijfers en gedeeltelijk om tellingen. Zo gebeurt het echter overal. Volgens mij is dit een goede methode.

De heer Johan Sauwens: Als ik me niet vergis, heeft professor Van Haverbeke ons destijds verteld over de honderden Limburgers die in Brussel werkten. Een blik op de politie, de postbodes en de NMBS maakt duidelijk hoeveel Limburgers hier zijn tewerkgesteld. Vroeger hield die verplaatsing een halve dagreis in. Bijgevolg kwamen al die Limburgers in Brussel wonen. Ten gevolge van de aanleg van de autosnelwegen is een snelle mobiliteit tot stand gekomen. Hierdoor hebben de Limburgers ervoor gekozen zich te verplaatsen. Sommigen gingen nog in Leuven wonen, maar zeker niet verder. Uiteindelijk heeft de aanleg van die autosnelwegen de Vlaamse aanwezigheid in Brussel enigszins aangetast

De verslaggever,

De voorzitter,

Joris
VANDENBROUCKE

Marc
VAN DEN ABELEN
