

Vlaams
Parlement

stuk **159** (2009-2010) – Nr. 2
ingediend op 5 oktober 2010 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heer Sven Gatz, de dames Irina De Knop, Gwenny De Vroe
en Ann Brusseel en de heren Marino Keulen en Sas van Rouveroij

betreffende de verbreding van de ring rond Brussel

Hoorzittingen en gedachtewisseling

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

159 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

I.	Hoorzitting met de heer Tim Lonneux, afdelingshoofd AWV Vlaams-Brabant	5
1.	Uiteenzetting	5
1.1.	Optimalisatie van de R0	5
1.2.	Zone Zaventem	6
1.2.1.	Plan van aanpak	6
1.2.2.	Mobiliteitsstudie	6
1.2.3.	S-MER	7
1.3.	Zone Noord	7
2.	Bespreking	11
II.	Hoorzitting met de dames Katleen Mariën en Tine Tytgat van Voka	11
1.	Uiteenzetting	12
1.1.	Maatschappelijk belang	12
1.1.1.	Gevaar voor welvaart	12
1.1.2.	Gevaar voor welzijn	12
1.1.3.	Gevaar voor gezondheid	12
1.1.4.	Gevaar voor de veiligheid	12
1.1.5.	Een intergewestelijk probleem	12
1.2.	Multimodale aanpak	13
1.2.1.	Openbaar vervoer	13
1.2.2.	Fiets, carpoolen, telewerken enzovoort	13
1.3.	De optimalisatie van de R0	13
1.3.1.	Procedures en timing	13
1.3.2.	Versnelling	14
2.	Bespreking	14
III.	Hoorzitting met de heer Jan Turf van Modal Shift, BBL	15
1.	Uiteenzetting	15
1.1.	Versnelling	15
1.2.	Maatschappelijk belang	15
1.3.	Optimalisering R0	16
2.	Bespreking	17

IV. Gedachtewisseling met mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Openbare Werken en Transport ...	20
1. Uiteenzetting	20
2. Bespreking	22
V. Hoorzitting met de heer Francis Vermeiren, burgemeester van Zaventem ...	26
1. Uiteenzetting	26
2. Bespreking	28
Gebruikte afkortingen	31
Bijlagen:	
Bijlage 1: Presentatie ‘START R0. Optimalisatie Ring om Brussel’ van het Agentschap Wegen en Verkeer	33
Bijlage 2: Presentatie ‘Optimalisatie van de R0. Hoorzitting 18 maart 2010’ van Voka Halle-Vilvoorde.....	45
Bijlage 3: Nota aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken ‘Aanpassing van de R0 rond Brussel’ van Voka-Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde	59
Bijlage 4: Presentatie van mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Openbare Werken en Transport	67

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 18 en 25 maart en op 6 mei 2010 hoorzittingen en een gedachtewisseling over het voorstel van resolutie betreffende de verbreding van de ring rond Brussel.

Op 18 maart 2010 hoorde de commissie de heer Tim Lonneux, afdelingshoofd van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Vlaams-Brabant, mevrouw Tine Tytgat, expert Belangenbehartiging Voka Halle-Vilvoorde, mevrouw Katleen Mariën, adviseur van het kenniscentrum van Voka-Vlaams Economisch Verbond, en de heer Jan Turf, beleidscoördinator Bond Beter Leefmilieu (BBL) in naam van Modal Shift. Op 25 maart 2010 was er een gedachtewisseling met mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijke Informatica en de Haven van Brussel. En op 6 mei 2010 werd de heer Francis Vermeiren, burgemeester van Zaventem, gehoord.

De presentaties van de verschillende sprekers zijn als bijlage bij dit verslag opgenomen, alsmede de nota 'Aanpassing van de R0 rond Brussel' van Voka Halle-Vilvoorde.

I. HOORZITTING MET DE HEER TIM LONNEUX, AFDELINGSHOOFD AWV VLAAMS-BRABANT

1. Uiteenzetting

De heer *Tim Lonneux* kondigt aan een stand van zaken te geven van een lopende studie met betrekking tot de optimalisatie van de ring om Brussel (R0). Die studie kadert in het START-project (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio), waarin nog heel wat andere initiatieven zoals openbaarvervoerprojecten steken, waarover de spreker het vandaag niet zal hebben. De heer Lonneux zal ook pogen niet te veel in herhaling te vallen met wat op een vorige gedachtewisseling over de R0 in de commissie is gezegd, namelijk op 9 december 2008¹. In zijn uiteenzetting wil spreker eerst de optimalisatie van de R0 situeren. Hij zal het basisscenario dat in de plan-MER (milieueffectrapportage) te vinden is, kort toelichten. Dan gaat hij over tot de zone Zaventem, waar een plan-MER lopende is waarvan hij verschillende onderdelen zal toelichten. Vervolgens zal hij ook van de zone Noord de stand van zaken geven.

1.1. Optimalisatie van de R0

Oorspronkelijk had men de R0-projecten ingedeeld in drie zones, maar na voormelde commissievergadering en verscheidene andere besprekingen is dat aantal teruggevoerd tot twee: zone Zaventem (tussen de E19 en de E40) en zone Noord (tussen de E19 en de E40 richting Oostende). De doelstelling van de optimalisering van de R0 is de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer met het oog op minder weefbewegingen en een betere afwikkeling.

Volgens het concept van de vorige studies moet het doorgaand verkeer tussen de E40 en de E19 in het midden worden gebracht en sluiten parallelwegen aan op de bestaande complexen. Tussen de A12 en de E19 wordt uitsluitend met de bestaande op- en afritten gewerkt, wegens het viaduct van Vilvoorde. Doorgaand verkeer definieert spreker als verkeer dat zich op een hoofdweg bevindt (de R0 of de E40) en op weg is naar een andere hoofdweg. Bijvoorbeeld in de zone Zaventem het verkeer dat van op de E40 naar de E19 rijdt. Op de R0 is het goed voor vijftien tot twintig percent. Gerelateerd aan Brussel is vijftig tot zestig percent van het verkeer. Ongeveer dertig percent is gerelateerd aan een van beide zones.

¹ Zie: Verslag 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, *Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2032/1.

1.2. Zone Zaventem

AWV ontving de richtlijnen voor de plan-MER op 21 april 2009. Ze zijn verzameld door de cel-MER in een nota. De eerste fase van het verdere onderzoek volgens die richtlijnen, is de mobiliteitsstudie, die momenteel loopt. Zij wordt gevolgd door een strategische MER (S-MER) en door een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Daarna kan dan uiteindelijk de plan-MER worden gestart.

1.2.1. Plan van aanpak

Het managementcomité kwam voor het eerst samen in juni 2009. Zowel het Vlaamse en het Brusselse Gewest als de verschillende administraties zijn vertegenwoordigd in deze stuurgroep. Het plan van aanpak met het oog op een principieel akkoord met het Brussels Gewest is in september toegelicht. Een uitgebreid overleg met RESOC (regionaal sociaal-economisch overlegcomité) en de gemeenten is lopende. In februari werd een Vlaams-Brusselse overlegcommissie Interregionale Mobiliteit opgericht door de ministers Crevits en Grouwels, waarbinnen een van de interkabinettenwerkgroepen zich buigt over de R0.

1.2.2. Mobiliteitsstudie

De mobiliteitsstudie, die beide zones bestrijkt, hanteert het provinciale verkeersmodel Vlaams-Brabant als basis. Ook de openbaarvervoerplannen GEN (Gewestelijk Expresnet) en Diabolo, en de START-lijnen van De Lijn zitten erin. Voorts wordt ermee rekening gehouden dat er dynamisch verkeersmanagement zal komen op de R0, en wordt rekening gehouden met de ontwikkelingen in het kader van Horizon 2020, net zoals dat in het VSGB (Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel) het geval is. De studie wordt tot slot ook volledig afgestemd met het Iris 2-vervoersplan. Die mobiliteitsstudie gaat niet alleen over de zone Zaventem maar ook over de zone Noord, dus over de volledige R0 tussen E40 en E40.

In de richtlijnen van de cel-MER zijn een aantal alternatieven opgedrongen. Eerst zijn de basisscenario's onderzocht. Het nulscenario – wat als er niets gebeurt? – werd als eerste onderzocht. Het tweede en het derde scenario bestaan respectievelijk in de aanpak van de zone Zaventem en de zone Noord zonder aan de rest iets te doen. In het vierde worden beide zones aangepakt. Het eerste besluit dat uit deze scenario's werd getrokken, is dat de verschillende ontwikkelingsscenario's voor de luchthaven van Zaventem geen significant verschil maken voor de afwikkeling op de R0. Verklaring is het beperkte aandeel van het zonegerelateerde verkeer, dat dan nog maar voor een deel met de luchthaven te maken heeft. De doelstelling van START wordt wel verder in de studie opgenomen. Tweede conclusie is dat de projecten in de ene zone weinig invloed hebben op de andere. Een verhoging van de capaciteit wordt immers opgevuld door sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

De cel-MER vroeg eveneens, op grond van het openbaar onderzoek, om de alternatieven te onderzoeken van een tunnel van E40 tot E40 en een van E19 naar E40 (dwars onder de luchthaven), van het sluiten van de grote ring in het zuiden, en van een tweede, meer noordelijk gelegen grote ring. Modal shift vormt een ander alternatief. Daaronder vallen rekeningrijden, de uitbreiding van het openbaar vervoer (waaronder ook het toekomstplan van De Lijn) en maatregelen ten aanzien van het vrachtvervoer. Die laatste kunnen bestaan in beperkingen in de tijd, omleidingstrajecten en bevordering van het goederenvervoer over water en spoor.

De simulaties zijn bijna rond, maar voor conclusies zijn alle resultaten nodig. Het is ook belangrijk om het gecombineerde effect van verschillende alternatieven te bekijken. Het

eindrapport wordt verwacht in juni, gevolgd door een plenaire vergadering van de dienst MER.

1.2.3. S-MER

In de strategische MER (S-MER) worden de ruimtelijke mogelijkheden en het milieueffect van de na de eerste fase overblijvende alternatieven onderzocht. Verder wordt het milieueffect bekeken van de uitbreiding van het openbaar vervoer en de doorstroming, evenals dat van een ongelijkvloers alternatief en al hun relevante combinaties. Het bestek van de daaropvolgende maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) door een onafhankelijk studiebureau, zal gebaseerd worden op de resultaten van die MER, die beschikbaar moeten zijn in oktober. Er vindt op dat moment opnieuw een plenaire vergadering van de dienst-MER plaats, waaruit eventueel bijkomende richtlijnen kunnen volgen.

In de MKBA worden de mobiliteits-, de veiligheids-, de milieu- en de indirecte economische effecten van de overblijvende alternatieven in geld uitgedrukt. De eigenlijke plan-MER kan parallel daarmee van start gaan, denkt AWW. Het proces moet lopen tussen november 2010 en juni 2011. In die MER kunnen ook flankerende maatregelen bestuurd worden zoals de oversteekbaarheid voor fietsers, natuurverbindingen en dergelijke.

Zowel na de mobiliteitsstudie als na de strategische MER wordt teruggekoppeld naar RESOC en de gemeenten, alsmede met de genoemde Vlaams-Brusselse overlegcommissie. Brussel blijft op de hoogte en blijft het proces verder volgen. Zoals gezegd, zijn er na de verschillende MER-onderdelen ook plenaire vergaderingen.

1.3. Zone Noord

Voor zone Noord loopt momenteel een technische haalbaarheidsstudie over de toename van het aantal rijstroken op het viaduct van Vilvoorde, waarvoor geen parallelstructuur wordt uitgewerkt. Vier rijstroken vormen geen structureel knelpunt maar wel een kritisch element. Verder is voor die zone ook de afstemming van de uiteenlopende MER-richtlijnen van het Vlaamse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bezig. De cel-MER heeft van beide alle documenten en processtappen verzameld. Men zal trachten ze zoveel mogelijk gelijk te laten lopen waar de doelstelling dezelfde is, zodat beide procedures gelijktijdig kunnen verlopen. De Vlaamse en Brusselse instanties zullen elkaar telkens bij hun overleg betrekken.

Wat betreft de timing van de plan-MER zone Noord, meldt de heer Lonneux dat die niet eerder kan worden gestart dan na de mobiliteitsstudie, die ook zone Noord betreft.

2. Bespreking

De heer *Jan Roegiers* vraagt of het klopt dat het onderzoek van de nieuwe, ophefmakende alternatieven geen haalbaarheid impliceert? Onderzoekt men alles wat gesuggereerd is tijdens het openbaar onderzoek, of hebben de diensten wel degelijk een keuze gemaakt? Hoe haalbaar is iets als een nieuwe grote ring? Hebben de strategische en de plan-MER een onderdeel gezondheid? Zo ja, welke zijn de reeds gemeten gevolgen? Zo neen, waarom niet? Zijn de cruciale problemen van het kerkhof van Dilbeek, het Laarbeekbos en de Blaironlaan in Machelen vanaf het begin in het onderzoek opgenomen? Of wil men ze achteraf, na het bereiken van een akkoord, oplossen?

De heer *Hermes Sanctorum* meent dat de uiteenzetting er eigenlijk op neer komt dat men gewoon nog niet weet wat men zal doen. De onduidelijkheid blijft groot. Komt de MKBA niet te laat in de procedure? Sommige conclusies uit de recente studie van de K.U.Leuven (Katholieke Universiteit Leuven) over de Oosterweelverbinding² zouden wel eens geldig

² Zie: Gedachtewisseling over de studie 'Waarom de Oosterweelverbinding een economisch onverantwoord project is', *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 54/8.

kunnen zijn voor de R0. Wordt in het model rekening gehouden met het aanzuigeffect van de bijkomende capaciteit? Plant men een studie over het effect op de gezondheid van lawaai, fijn stof en CO₂? Waar komen de nieuwe alternatieven plots vandaan?

De heer *Dirk de Kort* herinnert eraan dat de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten erop heeft aangedrongen bij belangrijke infrastructuurwerken alle mogelijke alternatieven te onderzoeken³. Na de politieke besluitvorming wordt dan de verdere procedure doorlopen. De heer *Hermes Sanctorum* zegt het daarmee eens te zijn, maar met onmogelijke alternatieven aandraven, lijkt meer op een poging om van tevoren te mikken op de verbreding van de ring. Men weet immers vooraf dat al de rest onbetaalbaar is. Alternatieven als duurzame mobiliteit ontbreken dan weer. Welk systeem van rekeningrijden wordt in de mobiliteitsstudie onderzocht? Alleen voor vrachtwagens of ook voor personenvervoer?

Volgens de heer *Peter Reekmans* heeft AWW in vergelijking met de hoorzitting van 12 januari 2009 alleen de nieuwe ideeën opgesomd die naar boven zijn gekomen tijdens het openbaar onderzoek. Is het toevallig dat ze ook in de pers staan op de dag waarop de hoorzitting, die de oppositie vroeg, plaatsvindt? Hij is bang dat het dossier van de R0 meer en meer de allure krijgt van de Lange Wapper. Hij vraagt zich af wat er in het afgelopen jaar gebeurd is, als men identiek dezelfde uiteenzetting komt herhalen, met toevoeging van een tunnel en een tweede, grotere ring.

De minister heeft zich, volgens spreker, maandenlang verstopt achter het openbaar onderzoek, dat toevallig is afgelopen op de dag van de hoorzitting. Waar gaat zij de ring Rot-selaar-Mechelen-Aalst, die eigenlijk oude wijn in nieuwe zakken is, realiseren als er geen plaats meer is voor nieuwe wegen in Vlaanderen? De heer Reekmans denkt ook niet dat de tunnel de oplossing gaat worden. De sluiting van de zuidelijke ring wordt al jaren succesvol tegengehouden door de Franstalige burgemeesters. Conclusie: alleen de verbreding blijft over, maar wat is in dat dossier effectief gebeurd in het voorbije jaar?

Mevrouw *Irina De Knop* verklaart dat Open Vld met zijn voorstel van resolutie vaart heeft willen zetten achter de optimalisering van de R0, die belangrijk is voor de Vlaamse, Belgische en Brusselse economie. De hoorzitting heeft echter meer vragen dan antwoorden opgeleverd, wat misschien normaal is in een dergelijk complex dossier. De tunnel en de brede ring doen inderdaad vragen rijzen. Is dat geen manoeuvre van de regering om tijd te winnen, terwijl de gebruikers van de ring dagelijks tijd verliezen? Spreekster wil te horen krijgen waarom de mobiliteitsstudie over de zone Zaventem klaar moet zijn voor werk gemaakt kan worden van de plannen voor zone Noord? De optimalisering betreft toch het volledige traject van de R0? Open Vld is bang voor een accordeoneffect. Waarom werd uiteindelijk voor twee zones gekozen?

Wat is aan Brussel gerelateerd verkeer? Gaat het alleen om de bestemming Brussel of bijvoorbeeld ook het bedrijventerrein van Diegem? Wie maakt er deel uit van het managementcomité? Mevrouw De Knop begrijpt niet hoe AWW Vlaams-Brabant nu al, terwijl de mobiliteitsstudie nog loopt, kan concluderen dat de beide zones weinig invloed hebben op elkaar. Betekent dit dat de optimalisering van de zone Zaventem op zich volstaat en dat die van de zone Noord dan niet meer nodig is? Of bedoelt men iets helemaal anders?

Volstaat het voor het incalculeren van het openbaar vervoer, om alleen naar De Lijn te kijken? Ook het GEN loopt in alle windrichtingen, stelt spreekster. Zij denkt dat ook moet nagegaan worden welke andere alternatieven inzake openbaar vervoer nog moeten ontwikkeld worden en hoe men de bestaande spoorverbindingen kan optimaliseren.

³ Zie: Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter, *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395.

En ten slotte wil mevrouw De Knop weten of een aanpassing naar vier rijstroken mogelijk is op de huidige viaduct van Vilvoorde. De heer *Joris Van Hauthem* vraagt, wat dat betreft, het verschil tussen een structureel en een kritisch probleem.

Ook hij wenst te horen waarom uiteindelijk gekozen werd voor slechts twee zones. De heer Van Hauthem begrijpt niet hoe de aanpak van zone Zaventem weinig effect kan hebben op zone Noord, als men tegelijk zegt dat men de zaak moet bekijken van E40 tot E40.

Spreeker constateert dat de heer Lonneux zei dat de alternatieven van de tunnel, de sluiting en de zeer grote ring de onderzoekers werden ‘opgedrongen’. Waarom gebruikt hij dat woord? Was dat tegen zijn zin? Neemt hij ze ernstig of betreft het wegwerpsimulaties? Wat is het standpunt van de heer Lonneux over de sluiting van de R0, die met grote politieke moeilijkheden gepaard gaat? Gaat men het effect daarvan effectief nagaan? Het is hoe dan ook positief dat die alternatieven worden onderzocht, op voorwaarde dat dit ernstig gebeurt, aldus de heer Van Hauthem.

Mevrouw *Tine Eerlingen* acht het belangrijk om te achterhalen wie waar moet zijn. Het openbaar vervoer wordt opgenomen in de studie, maar de vraag is wat daarvan zal gerealiseerd worden. In dat verband moet ook het GEN geoptimaliseerd worden. Worden ook de gezondheidskosten opgenomen in de MKBA? Wat met de kosten van flankerende maatregelen als fietsoversteekplaatsen en natuurverbindingen?

Mevrouw *Karin Brouwers* zegt te zijn opgeschrikt door het nieuws in de pers 's morgens. Anderzijds heeft de heer Lonneux veel van de vragen die hier worden gesteld, al beantwoord. Zo heeft hij duidelijk gezegd dat het alternatievenonderzoek is opgedragen door de MER-cel na de verplichte kennisgevingprocedure.

De kwalificatie van de viaduct van Vilvoorde bleef wel onduidelijk. Wat is een kritisch element? De supergrote ring duikt geregeld opnieuw op. Als dat alternatief wordt opgenomen in de verdere procedure, moet men dan alle betrokken gemeenten consulteren? Dat wordt een serieuze opdracht, die dat alternatief op de zeer lange termijn schuift. Het is ook niet compatibel met het bestaande Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Ook de tunnel onder Brussel lijkt immens duur. De sluiting van de zuidelijke ring zou daarentegen wel heel wat verkeer kunnen afwikkelen, meent mevrouw Brouwers.

Is de vooropgestelde begindatum van 2012 om met de werken in de zone Zaventem te beginnen, nog steeds haalbaar? De optimalisering van de ring wordt gevraagd door de lokale burgemeesters, Voka en de duizenden filerijders. Een dringende oplossing is gewenst. Het onderzoek van de alternatieven hoeft het geheel niet te vertragen, want anders duiken ze, zoals in Antwerpen, achteraf op, aldus mevrouw Brouwers.

Mevrouw *Lies Jans* noemt een grondig alternatievenonderzoek zeer zinvol. In welke mate gebeurt dat telkens even grondig, technisch en budgettair? Het sluiten van de zuidelijke ring is bijvoorbeeld geen prioriteit in START. Onderzoekt het Verkeerscentrum alle alternatieven zelf of worden andere studiebureaus betrokken?

Wat werd besproken op de eerste bijeenkomst van het Vlaams-Brusselse overlegcomité? Wordt in het onderzoek ook rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen als het Heizelplateau en een winkelcentrum in Machelen-Vilvoorde? Onderzoekt men met betrekking tot de viaduct van Vilvoorde het alternatief van een bypass?

De heer *Dirk de Kort* vraagt of het agentschap al overlegde over de 76 aanbevelingen van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten? Zal het daar verder rekening mee houden met het oog op een zo breed mogelijk draagvlak en dat vanaf de verkennende fase?

De heer *Tim Lonneux* bevestigt dat de alternatieven naar voren zijn gekomen in het openbaar onderzoek. De cel-MER heeft na de plenaire vergadering richtlijnen geformuleerd waaraan het agentschap zich te houden heeft.

Gezondheid vormt een onderdeel van de procedure van een plan-MER, maar die volgt pas na de mobiliteitsstudie en de strategische MER.

Wat de concrete knelpunten betreft, is het zo dat op dit moment alle alternatieven worden onderzocht op het vlak van verkeer. Alleen van wat daaruit overblijft, wordt vervolgens de technische en financiële haalbaarheid onderzocht. Doel van de aanpak is om na afloop van elke fase een aantal varianten te kunnen schrappen. Om die reden komt de MKBA, die een hells werk is, ook pas na de mobiliteitsstudie en de strategische MER.

Het model van het Vlaams Verkeerscentrum houdt rekening met het aanzuigeffect. Dat de aanpak van de zone Zaventem geen significant effect heeft op de andere zone, is in de mobiliteitsstudie gebleken. Er wordt geen extra verkeer aangetrokken voor doorgaand verkeer. Het bijkomende verkeer komt van het onderliggende wegennet, dat nu de vorm aanneemt van sluipverkeer. Tussen beide zones ligt het kanaal en daar kan men slechts op bepaalde plaatsen over.

De alternatieven zijn al bekend sinds de publicatie van de richtlijnen van de cel-MER in april 2009. De heer Lonneux meldt al een tijd bezig te zijn met het onderzoek maar wat het agentschap gevraagd wordt, is niet min. En zij doen hun werk grondig.

De manier waarop rekeningrijden is ingecalculeerd, is complex.

Sinds de vorige hoorzitting is er misschien niet zoveel nieuws te vermelden, maar de eerste conclusies waren wel nieuw. Zoals gezegd, vraagt een grondige studie tijd. Het alternatievenonderzoek in het begin is juist bedoeld om tijd te winnen, want dan hoeft men alleen de realistische, die overblijven, grondig te bestuderen. Ook het werken met slechts twee zones is gericht op versnelling.

Het aan Brussel gerelateerde verkeer heeft zijn bestemming of herkomst in het Brusselse gewest.

Zowel het Vlaamse en het Brusselse Gewest als de verschillende administraties zijn betrokken in het managementcomité. Het komt regelmatig samen, maar wacht nu op de conclusies van de lopende mobiliteitsstudie.

Wat het openbaar vervoer betreft, worden opgenomen in het basisscenario van de mobiliteitsstudie: het GEN, de START-lijnen van De Lijn en Diabolo. Een van de alternatieven bestaat uit bijkomend openbaar vervoer zoals het toekomstplan van De Lijn, waarin een redelijk ambitieuze uitbreiding zit.

In juni 2010 hoopt AWV Vlaams-Brabant na de mobiliteitsstudie een aantal alternatieven te kunnen schrappen. De viaduct van Vilvoorde wordt thans louter technisch bestudeerd in de haalbaarheidsstudie. AWV stelde al in de vorige hoorzitting dat hij ook op vier rijstroken een kritisch element blijft. De doorstroming van het verkeer zal verbeteren, maar niet 24 uur op 24 vlot verlopen. Anderzijds is het geen structureel knelpunt dat het effect van de andere oplossingen te niet doet. Het alternatief van de bypass wordt niet bekeken.

Het effect van werken aan de zuidelijke ring zal moeten blijken uit de mobiliteitsstudie, die ook de combinaties van alternatieven onderzoekt.

Of ook de gezondheidskosten meegerekend worden in de MKBA, moet blijken uit de precieze inhoud van het bestek en dat is nog niet klaar.

De heer *Lonneux* waagt zich niet aan streefdata. De plan-MER zal pas in 2011 afgerond zijn. AWW spitst zich nu toe op het lopende onderzoek. Van de verschillende alternatieven worden nu alleen het mobiliteitseffect onderzocht en wel door het Verkeerscentrum, dat een deel uitbesteedde aan studiebureau Mint.

Het Vlaams-Brussels overlegcomité vergaderde al twee keer. Het ging vooral over de afstemming van de verkeersmodellen. Die materie is zeer gespecialiseerd. Alle ruimtelijke ontwikkelingen in het VSGB en die het Brussels Gewest heeft megedeeld, zijn opgenomen.

De resolutie van de commissie Versnelling zal bestudeerd worden, wat vooral voor de zone Noord effect zal hebben, omdat daar het werk nog moet beginnen. De mobiliteitsstudie bekijkt wel degelijk de volledige ring. Wat die studie uitwijst, moet bekend zijn alvorens specifieke alternatieven meer in details worden bekeken in bijvoorbeeld zone Noord, aldus de heer *Lonneux*.

De heer *Hermes Sanctorum* vindt het jammer dat het gezondheidsaspect wordt beperkt tot wat voorgeschreven is voor een plan-MER. Dat is natuurlijk niet de verantwoordelijkheid van AWW. Hij hoopt dat de gezondheidsimpact veel breder zal worden onderzocht. Hoe is het aanzuigeffect precies in het model opgenomen? De onduidelijkheid over de opname van het rekeningrijden, is verontrustend. Voorts is het verbazend dat de capaciteitsuitbreiding in de zone Zaventem geen effect zou hebben op de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde. Dat noemt de heer *Sanctorum* moeilijk voorstelbaar.

De heer *Jan Roegiers* vindt het vanzelfsprekend dat de alternatieven uit het openbaar onderzoek komen. Maar zijn vraag was of men om het even welk idee onderzoekt, en dus desnoods ook dat van 'een Lange Ket van Aalst tot Leuven'. Hij begrijpt echter uit het antwoord dat uit de plenaire vergadering een lijst is gekomen, maar dat het ene alternatief minder haalbaar is dan het andere.

De heer *Joris Van Hauthem* wil weten of de heer *Lonneux* het onderzoek van de sluiting van de zuidelijke ring als een alternatief ziet dat op termijn een aanvulling kan betekenen.

De heer *Tim Lonneux* antwoordt dat de gezondheidsstudie wordt opgenomen in de plan-MER. De effecten van rekeningrijden moeten nog meer worden onderzocht; dat is zeer gespecialiseerd. In het model wordt de viaduct van Vilvoorde geen flessenhals door de capaciteitsverbetering in Zaventem, maar hij blijft wel een kritisch gegeven.

Het is de cel-MER die als onafhankelijke instantie heeft gekozen welke alternatieven uit het openbaar onderzoek moesten meegenomen worden. Voor het effect van de zuidelijke ring op de zone Zaventem moet men de conclusies van de mobiliteitsstudie afwachten.

II. HOORZITTING MET DE DAMES KATLEEN MARIËN EN TINE TYTGAT VAN VOKA

1. Uiteenzetting

Mevrouw *Katleen Mariën*, adviseur van het kenniscentrum van Voka-Vlaams Economisch Verbond, ziet de R0 als een voorbeeld van een maatschappelijk belangrijk project dat versnelling behoeft. Zij herinnert eraan dat zij reeds bij haar deelname aan de gedachtesessies van de Commissie Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke

Investeringsprojecten het dossier van de optimalisatie van de Brusselse ring als een vermeldenswaardige case heeft behandeld⁴.

1.1. Maatschappelijk belang

Mevrouw *Tine Tytgat*, expert belangenbehartiging Voka Halle-Vilvoorde, noemt de huidige situatie een gevaar voor het welzijn, de welvaart, de gezondheid en de veiligheid van de Vlaming en de Brusselaar. Het is een grensoverschrijdend, intergewestelijk probleem.

1.1.1. Gevaar voor welvaart

De economische schade op de ring en de omringende sluiptwegen bedroeg 207 miljoen euro in 2007, wat gelijkstaat met 4500 banen. In 2020 zullen deze cijfers alleen maar hoger zijn. Voor elk uur file op de ring, staat er vier uur op een weg van het onderliggende net. Nog groter is de indirecte schade door efficiëntieverlies, onzekerheid over duur en plaats van de file, de vernietiging van concurrentietroeven als bereikbaarheid door congestie. Die zorgt er ook voor dat in de regio rond de ring geen maatschappelijk draagvlak is voor de creatie van noodzakelijke, extra bedrijvenruimte.

1.1.2. Gevaar voor welzijn

Sluipverkeer noemt mevrouw Tytgat een acuut probleem. Dorpskernen worden verstoord en de leefkwaliteit gaat omlaag. Men durft zijn kinderen niet meer met de fiets naar school te sturen. Veiligheid en gezondheid van de omwonenden worden aangetast door de files, waar ook het openbaar vervoer in vastloopt. Vier op tien werknemers storen zich aan de files en komen met een slecht humeur op het werk aan. Ook de gezinsorganisatie wordt bemoeilijkt. Er wordt tijd verloren, die zou kunnen besteed worden aan familie, sport, cultuur, hobby's of gemeenschapsvorming.

1.1.3. Gevaar voor gezondheid

Een gemiddelde personenwagen in de file stoot 20% meer CO₂ uit en 25% meer fijn stof. Stikstof blijft bij personenwagens ongeveer gelijk. Bij vrachtwagens bedragen de respectieve stijgingpercentages 30%, 100% en 100%. Daar komt dan nog bij dat de duur van het rijden zelf langer wordt.

1.1.4. Gevaar voor de veiligheid

De ring is niet aangepast aan de huidige verkeersstromen. De talrijke weefbewegingen op een korte afstand creëren veel gevaarlijke situaties. Bij gebrek aan alternatief hebben ongevallen gigantische gevolgen. Naast menselijk leed veroorzaken de incidenten ook enorme kosten en een zeer hoge druk op het onderliggende wegennet.

1.1.5. Een intergewestelijk probleem

De schaal van het probleem in Brussel en de Vlaamse Rand is zeer groot. Bovendien wordt de toekomstige verkeersstoename vooral daar verwacht. De files op de R0 zijn het talrijkst, het waarschijnlijkst, het langst en het duurst. Dat laatste komt doordat het in belangrijke mate om woon-werkverkeer gaat. Van de 25 punten in Vlaanderen met de meeste congestie liggen er 12 op de R0 en 19 in Vlaams-Brabant. Omdat ook Brussel de schade voelt, is Voka overleg begonnen met de collega's van BECI (Brussels Enterprises Commerce and Industry, de Brusselse Kamer voor Handel en Nijverheid) dat leidde tot een gemeenschappelijk witboek met mogelijke oplossingen⁵.

⁴ Gedachtewisselingen over de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten. Verslag. *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 55/2, p. 122.

⁵ De Brusselse mobiliteitsknoop ontwarren: inter-gewestelijke samenwerking. White Paper van Voka en BECI in het kader van 'Business Route 2018 for metropolitan Brussels', oktober 2009.

1.2. Multimodale aanpak

Het acute en dringende probleem vereist een intergewestelijke, multimodale aanpak, aldus mevrouw Tytgat.

1.2.1. Openbaar vervoer

Daarin is zeer veel aandacht voor openbaar vervoer, dat concreet inspeelt op de concrete noden van woon-werkverkeer. Leisure-verkeer is immers moeilijker te collectiviseren. Bij de dertien buslijnen uit START en de nachtbus naar Zaventem moeten nog voldoende parkeerplaatsen komen bij knooppunten van openbaar vervoer.

Daarnaast moet men ook in snelle en hoogwaardige verbindingen (met bijvoorbeeld trams) voorzien, waarvan mensen graag gebruikmaken. Een aantal daarvan staan in Visie 2020 van De Lijn, zoals de verbinding met de luchthaven en de tangentiële verbinding langs de ring. Die laatste maakt verbindingen in de rand mogelijk zonder dat men eerst naar Brussel moet. Men kan de lijnen uit Visie 2020 rangschikken volgens reizigerspotentieel en volgens impact op de congestie. Vele daarvan kunnen volgens Voka een enorme return on investment opleveren. Voka vraagt daarom voldoende middelen naar deze regio te halen, waarvan ook pendelende Vlamingen zullen kunnen genieten. Wat Diabolo betreft, is ondertussen de bocht van Nossegem uitgevoerd. Ook belangrijk is een functionerend GEN, dat niet verwatert tot een louter stedelijk systeem.

1.2.2. Fiets, carpoolen, telewerken enzovoort

Voorts moeten fietsen, carpoolen en telewerken worden aangemoedigd. Voka denkt aan functionele fietssnelwegen, het Pendelfonds voor bedrijven, voldoende carpoolparkeerterreinen en intelligent rekeningrijden. Op de voorwaarden voor dat laatste gaat mevrouw Tytgat niet in. Sluitstuk van de multimodale aanpak is echter de optimalisering van de ring. Er moet niet zozeer meer plaats komen voor auto's als wel de juiste plaats. Het sluipverkeer moet weg uit bijvoorbeeld de regio Zaventem en terug naar de grote wegen als de ring.

De optimalisering moet verder zorgen voor een vlotte doorstroming op de ring, ruimte ook voor bus en tram. Pas na herinrichting van de ring wordt een dynamisch verkeersmanagementsysteem zinvol, waarbij men kan doorverwijzen naar een nu onbestaand parallel circuit.

1.3. De optimalisatie van de R0

Vlaanderen moet Brussel de hand reiken om het duidelijk te maken dat het te winnen heeft bij de optimalisering van de ring, meer bepaald met het oog op de bereikbaarheid van geplande ruimtelijke ontwikkelingen, zoals een voetbalstadion en een winkelcentrum, aldus mevrouw Tytgat.

1.3.1. Procedures en timing

Mevrouw *Katleen Mariën* wijst erop dat de lopende procedure is gestart los van de aanbevelingen van de commissie-Berx en de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. De voorbije negen jaar is 21% van de budgetten voor wegeninfrastructuur naar Vlaams-Brabant gegaan, terwijl de helft van het fileleed zich daar voordoet. Voka wil dat meer middelen naar de congestiegevoelige regio gaan, die ook de economische motor is.

Als de hele procedure optimaal verloopt, kan men ten vroegste beginnen met de uitvoering in 2013. Na de plan-MER en mogelijks een project-MER – waarvoor men wel Europese ontheffing kan aanvragen – volgt immers nog de procedure voor de bouwvergunning. Voka onderstreept het belang van de versnelling van maatschappelijk belangrijke

investeringsprojecten. De organisatie is daarom voorstander van een brede en vroegtijdige participatie en een gedegen alternatievenonderzoek, zonder te verzanden in eeuwigdurend studiewerk. Als men een mobiliteitoplossing wil, moet men op een bepaald moment immers keuzes maken, stelt mevrouw Mariën.

Mevrouw *Tine Tytgat* vindt geïnformeerde en tijdige inspraak belangrijk. Voka Halle-Vilvoorde heeft daartoe een actie opgezet, waarin ‘Jos de Fileklos’ op sympathieke wijze het probleem schetst⁶. Hij is een wegworpenpop die de mensen aanspreekt en op bevattelijke wijze de problemen en de oplossingen uitlegt. Er werden strooibiljetten uitgedeeld aan treinstations en er werd een profiel op Facebook gelanceerd.

1.3.2. Versnelling

Mevrouw *Katleen Mariën* zegt dat alternatieven vaak niet nieuw zijn. Goede communicatie is belangrijk.

De ontheffingsprocedure voor een plan-MER duurt veel te lang, ook voor bedrijven. Het gaat om minimaal zeven maanden, zelfs als men er uiteindelijk geen moet maken. Ook de aanbeveling om het grote aantal openbare onderzoeken te reduceren tot één moment, geniet de steun van Voka. De organisatie is voorstander van een kort en breed traject, en van besluitvorming op basis van alle beschikbare informatie, waarna men ervoor gaat. Procedurefouten zonder inhoudelijke grondslag moeten rechtgezet kunnen worden in een bestuurlijke lus. De toegang tot de rechter moet beperkt worden in ruil voor meer inspraak in het begin, en voor motivering waarom met ingebrachte argumenten geen rekening wordt gehouden. Daardoor zal men zich trouwens automatisch minder tot de rechter wenden.

4. Bespreking

De heer *Dirk de Kort*, voorzitter, zegt tevreden te zijn dat het werk van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten is opgenomen in de zeer heldere uiteenzetting van beide dames. Moge dit een aansporing zijn voor de administratie.

Mevrouw *Irina De Knop* noemt het belangrijk dat in de heldere uiteenzetting werd onderstreept dat de optimalisering van de ring niet ten koste hoeft te gaan van het openbaar vervoer.

Mevrouw *Karin Brouwers* wil weten of de bijkomende parkeerplaatsen aan knooppunten van het openbaar vervoer al vervat zitten in het huidige plan. Zo neen, waar en in welke fase moeten zij opgenomen worden?

De heer *Tom Dehaene* vraagt of Voka, wat de maatschappelijke kosten van de files betreft, weet heeft van bedrijven die overwegen de streek om die reden te verlaten. Hoever reikt het effect van de dichtslibbing?

Mevrouw *Tine Tytgat* weet niet of de parkeerterreinen al in het plan zijn opgenomen. Voka ziet alvast mogelijkheden. Zo lijkt het hen nuttig om de verlenging van de tramlijn in Jette verder door te trekken tot in Wemmel en daar een carpool- of overstapparkerterrein in te richten. Nuttiger nog dan aan de ring zijn parkeerplaatsen aan GEN-stations.

Mevrouw *Katleen Mariën* stelt dat er op dit moment in het GEN nog te weinig aandacht voor de intermodaliteit is. Routeplanners van het openbaar vervoer geven alleen aan hoe men te voet of met de fiets haltes kan bereiken. Ze geven niet aan waar men zijn auto kwijt kan in een totaal onbekende regio. Mensen zijn bovendien psychologisch niet in

⁶ < <http://www.facebook.com/josdefileklos> >

staat om meer dan twee keer over te stappen. Werklozen die drie keer van modus moeten veranderen, haken af.

Mevrouw *Tine Tytgat* hoort van heel wat bedrijven uit de streek dat ze erg worstelen met dat probleem. De respons op de Voka-oproep om deel te nemen aan een klankbordgroep over mobiliteit was massaal. Dat betekent echter niet dat ze allemaal een verhuizing overwegen, maar er zijn er wel die dat in vertrouwelijke gesprekken hebben meegedeeld.

Mevrouw *Katleen Mariën* preciseert dat het congestieprobleem het ook moeilijk maakt om nieuwe werknemers te vinden.

De heer *Bart Martens* is van oordeel dat de volledige sluiting van de ring kansen zou kunnen bieden voor een ontsnappingsroute bij ongevallen. Hoe staat Voka tegenover de nieuwe alternatieven?

Mevrouw *Katleen Mariën* herhaalt dat niet alle alternatieven nieuw zijn. Het probleem waarmee de zone Zaventem vandaag geconfronteerd wordt, wordt daarmee echter niet opgelost. Gezien het grote aandeel van het bestemmingsverkeer zal een zeer grote ring geen oplossing bieden en de sluiting van de ring in het zuiden evenmin. Maar zij kunnen dat wel voor andere mobiliteitsproblemen.

III. HOORZITTING MET DE HEER JAN TURF VAN MODAL SHIFT, BBL

1. Uiteenzetting

De heer *Jan Turf* spreekt namens Modal Shift, een samenwerkingsverband van milieu- en mobiliteitsorganisaties uit Vlaanderen en Brussel.

1.1. *Versnelling*

Hij verklaart bijzonder blij te zijn dat de resultaten van de commissies voor procedureversnelling naar de geest al blijken opgenomen te zijn. Zo komt er een MKBA van de levensvatbare alternatieven. Modal Shift juicht die analyse toe en vraagt dat ze ernstig en gedegen wordt uitgevoerd. De heer Turf verwacht overigens een voor de commissie verrassend resultaat.

Hij stelt voor om daaraan ook een maatschappelijke klankbordgroep te koppelen, zoals bij de verdieping van de Schelde gebeurd is. Die aanpak heeft er toen toe geleid dat men de grote lijnen van inhoud en timing heeft kunnen aanhouden. Ook in dit gevoelige dossier is het belangrijk het vertrouwen van de maatschappelijke actoren te winnen. Dat kan door hen samen te brengen in een klankbordgroep.

Anderzijds begrijpt spreker niet goed waarom de slimme kilometerheffing afzonderlijk wordt behandeld van de andere alternatieven. In de visie van Modal Shift is dat immers juist het meest interessante en relevante alternatief. Hij hoopt dat men ernstig afweegt of men meer ruimte voor verkeer moet creëren dan wel minder verkeer. Dat is immers de rol van een MKBA.

1.2. *Maatschappelijk belang*

Modal Shift deelt grotendeels de analyse van Voka. Het probleem is ernstig, zowel voor de mobiliteit als voor de economie en de leefbaarheid. Ook hun uitgangspunt is dat dit moet opgelost worden. Het is voorts verheugend dat Voka een aantal alternatieven naar voren schuift, die ook de hunne zijn. Een daarvan is een veel ernstiger inspanning ten gunste van het openbaar vervoer, voor de ontsluiting met openbaar vervoer en intermodaliteit. Combineren is echter niet altijd mogelijk. Zo kunnen de genoemde inspanningen teniet

gedaan worden door tegelijk meer ruimte te creëren voor de auto. Dat hoeft niet altijd en overal zo te zijn, maar de mogelijkheid vereist wel voorzichtigheid en een goede analyse.

Ook zijn niet alleen de door Voka geschetste problemen belangrijk maar moet men ook oog hebben voor de impact van de oplossing op andere maatschappelijke en beleidsdomeinen. De heer Turf verwijst uitdrukkelijk naar het klimaatbeleid. Wij zullen de komende jaren zeer zware inspanningen moeten doen om onze CO₂-emissie te reduceren. Het verkeer vormt het grote probleem, waarbij vooral het personenvervoer onbeheerst groeit. Men kan niet een lokaal verkeersprobleem oplossen en het probleem doorschuiven naar een ander domein en daarmee de kosten om de emissies te verlagen, verhogen. Ook al erkent de heer Turf dat het onderzoek nu nog maar in de mobiliteitsfase zit, toch heeft hij de indruk dat die noodzakelijke band nog niet wordt gelegd. Internationaal studiewerk leert nochtans dat we in essentie niet kunnen evolueren naar een verdere toename van het verkeer. De oplossing moet dus een daling van de verkeersdruk met zich meebrengen.

De Vlaamse Regering heeft echter beslist om van de zone Meise-Westrode een logistiek bedrijventerrein te maken en dat in te schuiven in het RSV, waar het niet in paste. Willebroek en het kanaal, met hun multimodale ontsluitingsmogelijkheden, vormen nochtans alternatieven. Die beslissing zal volgens de MER, die de overheid zelf opstelde, 465 extra vrachtwagens in de spits brengen. Daar gaat de vrijgekomen ruimte! Men verzwaart het probleem in de plaats van het op te lossen.

Voor de locatie van bedrijventerreinen moeten verstandige keuzes worden gemaakt. Wat dat betreft, wijst de heer Turf erop dat het ‘crowding out’-effect moeilijk meetbaar is bij bedrijven die niet komen. Er zijn ook drie plannen voor nieuwe winkelcentra in de buurt van de Brusselse ring, die eveneens het probleem zullen doen toenemen. De heer Turf pleit voor consistentie: als men het probleem wil oplossen, moet men geen bijkomende creëren.

1.3. *Optimalisering R0*

De optimalisering die Voka als sluitstuk ziet, is in feite een verbreding, want er komen rijstroken bij. De heer Turf hoopt dat uit de studies zal blijken dat zij zal zorgen voor een ernstig aanzuigefect en dus hoogstens voor enig tijdelijk soelaas. Op korte tot middellange termijn loopt men het risico dat de bijgekomen ruimte wordt ingenomen, met even lange en ook nog eens bredere files tot gevolg. De oplossing zal er geen blijken te zijn, ook al heeft ze geld gekost. Dat is niet verstandig.

Modal Shift ziet ‘road pricing’ als onderdeel van een echt alternatief: een slimme kilometerheffing voor al het verkeer op de ring, zowel personen- als vrachtwagens. Als zij budget-neutraal is, zal het effect op vrachtverkeer tien percent bedragen, wat meteen teniet wordt gedaan door het aanzuigefect op personenwagens als die niet hoeven te betalen.

Vandaag bedraagt de economische kostprijs van de files 75 miljoen euro. Dat bedrag wordt dus al betaald, in ruil voor niets. Er zijn dus scenario’s denkbaar waarin dezelfde verkeersdeelnemers veel minder betalen, toch minder in de file staan en dat zonder extra rijstroken. Ook de studie over de E313 leert zeer duidelijk dat de slimme kilometerheffing de meest optimale oplossing is. Op termijn zou daardoor zelfs een rijstrook vrijkomen.

Dit alternatief heeft een enorm potentieel en kan al de problemen oplossen als het onderdeel vormt van een consistent geheel. Spreker verwacht dat dit ook de conclusie wordt van de MKBA. Het enige probleem wat dan overblijft, is politiek.

2. Bespreking

De heer *Ward Kennes* verwijst naar een onderzoek dat minister Hilde Crevits bekendmaakte, waaruit blijkt dat op zes jaar tijd het aantal verplaatsingen gestegen is van 2,71 naar 3,14 per dag. Ze zijn ook in lengte toegenomen, van 32 naar 42 km. Blijkt verder dat mensen zich vooral verplaatsen in hun vrije tijd en in de privésfeer. Is de boodschap van Modal Shift aan zes miljoen Vlamingen dat ze zich te veel verplaatsen? Het platform vraagt dus eigenlijk dat de overheid zich zeer ingrijpend met het privéleven van de mensen gaat bemoeien. Gaat men deze betutteling democratisch verkocht krijgen?

De heer *Sas van Rouveroy* constateert dat de nadruk van Modal Shift blijkbaar ligt op 'shift'. Men is ervan overtuigd dat de MKBA zal aantonen dat de verbreding een onverantwoorde uitgave is, en dat de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer afneemt als men de automobilititeit verbetert. Maar het lid wil de mensen zelf laten kiezen tussen vlot autoverkeer en vlot openbaar vervoer. Als de overheid die keuze in hun plaats maakt, creëert men volgens hem mobiliteitsarmoede bij grote groepen van de bevolking. Openbaar vervoer is immers niet voor iedereen een alternatief en dat om 1001 redenen.

Het klopt dat de drie winkelcentra meer mobiliteit zullen genereren, maar er is nu eenmaal behoefte aan winkelmogelijkheden. Zonder vraag zou de markt hen niet tot stand brengen. Elke vorm van groei afwijzen, is een ideologische keuze. De keuze van Open Vld is anders: de partij gaat, net als vele andere, voor groei, ook inzake mobiliteit.

De heer van Rouveroy heeft de heer Turf horen zeggen dat we met zijn allen beter af zijn met een slimme kilometerheffing dan met de hoge kostprijs van het fileleed, nog afgezien van het menselijke leed dat ermee gepaard gaat. Open Vld volgt die redenering niet en waarschuwt al degenen die de kostprijs van het fileleed vandaag berekenen, dat wat ze doen gevaarlijk is in het licht van de toekomstige bepaling van de hoogte van de slimme kilometerheffing.

Mevrouw *Sophie De Wit* is het ermee eens dat de MKBA ernstig moet zijn. Ook een maatschappelijk draagvlak en klankbord is voor haar evident. Maar voorts vindt zij dat Modal Shift mensen te veel verplicht om keuzes te maken. Zij zou graag hebben dat men overal zijn wagen ergens kan parkeren en dan verder kan gaan met het openbaar vervoer, maar het is zo niet. Als men vandaag kiest voor de heffing in de plaats van de verbreding, zullen veel mensen thuis moeten blijven, niet op hun werk raken of zelfs niet in een winkelcentrum. De mogelijkheid is er vandaag immers nog niet. We moeten vandaag nochtans een oplossing vinden voor het mobiliteitsprobleem van vandaag. Hoe ziet Modal Shift dat?

Spreekster zit daar eigenlijk een beetje met een dubbel gevoel. Modal Shift is geen voorstander van de verbreding, maar biedt die verbreding, afgezien van het gevreesde aanzuigeffect, op zich al geen oplossing voor het lokale sluipverkeer, ook al vormt zij niet de hemel die alles oplost? De slimme kilometerheffing zou ingevoerd worden in Benelux-verband, maar voortrekker Nederland lijkt haar begraven te hebben. Wat is het standpunt van Modal Shift daarover?

Mevrouw *Karin Brouwers* hoorde de heer Turf in het kader van de klimaatinspanningen niets zeggen over de voor binnenkort verhoopte milieuvriendelijke voertuigen.

Voor de heer *Bart Martens* zou het een goede zaak zijn, mocht men erin slagen het lokale sluipverkeer naar de hoofdwegen aan te zuigen. Maar vrijetijdsverkeer aanzuigen dat zich nu op andere tijdstippen – buiten de spits – verplaatst, zou verkeerd zijn, evenals autoverkeer door mensen die nu vanwege de files het openbaar vervoer nemen. We moeten ervoor zorgen het juiste verkeer op de hoofdwegen te krijgen, verkeer dat op dat moment geen alternatief heeft. Het verhaal over het aanzuigeffect is dus genuanceerd.

Misschien is de slimme kilometerheffing wel de manier om het kaf van het koren te scheiden. De heer Martens herinnert aan de resolutie uit de vorige legislatuur⁷, waarin aan de regering wordt gevraagd te onderzoeken in welke mate op budgettair neutrale wijze domme belastingen kunnen vervangen worden door gedragssturende heffingen, die op elk moment de reële kosten aan de weggebruiker doorrekenen. Op die manier laat men de keuze en beloont men tegelijk degenen die de weg niet gebruiken tijdens de spits.

De heer Martens ziet geen tegenstrijdigheid tussen wat voorligt en de heffing. Hij hoopt dan ook dat zij in de plan-MER en de MKBA mag bestudeerd worden. De heffing mag niet van tevoren afgedaan worden als tegenstrijdig met de vrije keuze van de automobilist. Men moet ook eerlijk durven zeggen dat de investeringen in infrastructuur – 3 miljard euro in Antwerpen (door professoren economische onzin genoemd) en 1 miljard euro in Brussel enzovoort – op een of andere manier moeten betaald worden. Als ze doorgerekend worden in de belastingen hebben de mensen ook geen keuze. Bij de slimme heffing hebben ze die ten minste wel. Men mag haar dus niet afdoen als ondemocratisch of dirigistisch.

Winkelcentra inplanten op met het openbaar vervoer bereikbare plaatsen, staat niet gelijk met het afwijzen van economische groei. Mensen gaan niet meer winkelen omdat er winkelcentra bijkomen. Er is wel sprake van verplaatsing: de detailhandel in de binnensteden wordt leeggezogen, aldus de heer Martens.

Volgens de heer *Hermes Sanctorum* wil N-VA meer wegcapaciteit omdat er onvoldoende openbaar vervoer is. Dat is tegenstrijdig. De vrees voor een aanzuigeffect is terecht. Het uiteindelijke gevolg zal zijn dat het sluipverkeer weer toeneemt. De toename van de wegcapaciteit is geen oplossing.

De heer *Jan Turf* stelt vast dat de liberalen – terecht – hun ideologie verdedigen. Hij doet dat niet meer, maar probeert oplossingen aan te reiken. Hij pleit ervoor om na te denken over de vraag of het voorgestelde het probleem oplost. Zijn alternatief doet dat alleszins. Dat mensen worden afgeschrikt door de files en daardoor het openbaar vervoer gebruiken, wordt door studies feitelijk vastgesteld. Een echte oplossing moet tegelijk de files doen krimpen, de druk op de omgeving verminderen en ons allen rijker maken.

Zijn optimistische verwachtingen over het studieresultaat met betrekking tot de oplossing die hij aanreikt, zijn gebaseerd op de vergelijking met soortgelijke situaties in het buitenland. Daaruit blijkt namelijk dat de slimme kilometerheffing wellicht de sleutel is voor de oplossing van het verkeersinfarct. Tegelijk is het een zeer goedkope bijdrage aan de oplossing van het klimaatprobleem. Dat is niet ideologisch maar zuiver functioneel.

De heer Turf wil het democratische recht op verplaatsing niet aantasten. Mobiliteit is belangrijk. Om daaraan tegemoet te komen moet men juist voldoende, multimodale transportinfrastructuur aanbieden. Dat vereist een grote inhaaloperatie. Over het GEN wordt al twintig jaar gepraat; er is veel tijd verloren.

Hij denkt dat men mensen gemakkelijk kan overtuigen dat het beter voor hen is om een prijs te betalen per kilometer dan met domme heffingen. In Stockholm en Londen is het draagvlak voor het prijsinstrument gevoelig gegroeid na de invoering. Maar daar moet politieke moed aan voorafgaan en dat is iets anders dan mensen bang maken.

⁷ Resolutie betreffende fijn stof, *Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1804.

Hij onderstreept dat Modal Shift voorstander is van een budgettair neutrale heffing. Zijn verwijzing naar het bedrag van 75 miljoen euro was een boutade. De heffing moet gemoduleerd worden en mag bijvoorbeeld niet ten koste gaan van mensen die zich alleen met de auto naar hun werk kunnen verplaatsen. Winkelcentra genereren geen groei. Als men er toch wil, moet men wel nadenken. De heer *Sas van Rouveroi*j preciseert dat hij winkelcentra gebruikte als pars pro toto. Het gaat hem om nieuwe ontwikkelingen over het algemeen.

De heer *Jan Turf* benadrukt dat groei duurzaam en verstandig moet zijn. De zeer sterke inzet op de logistieke sector rond de luchthaven van Zaventem is een foute keuze, die ons verarmt. Geert Noels merkt terecht op dat die sector zeer weinig meerwaarde creëert in vergelijking met andere. Door hem te ontwikkelen op een plaats met een verkeersinfarct, riskeert men de groei bij andere activiteiten, met een veel lagere mobiliteitsimpact, te verdringen. Een MKBA voor sommige deelprojecten van START zou uitwijzen dat men de economische ontwikkeling afremt en niet stimuleert. Het is irrationeel om het logistiek park niet te installeren aan het kanaal of in Willebroek, plaatsen die allebei klaarliggen en minder problemen genereren.

Milieuvriendelijke voertuigen vormen een deel van de oplossing voor het klimaatprobleem. Maar er is een combinatie nodig van sterke investering in veel verdergaande vergroening van het wagenpark, en de vermindering van het aantal gereden kilometers. Een van beide uitsluiten, staat garant voor een lage slaagkans.

Wat de slimme kilometerheffing betreft, moeten we niet wachten op de Nederlanders om onze problemen op te lossen. Als blijkt dat een budgetneutrale slimme kilometerheffing ons maatschappelijk en economisch sterk vooruithelpt inzake mobiliteit, moeten we haar invoeren, maar dan over het hele grondgebied. Liefst samen met de buurlanden, maar dat hoeft niet, aldus de heer *Turf*.

Mevrouw *Sophie De Wit* vraagt wat de impact van een snelheidsverlaging zou kunnen zijn. De heer *Jan Turf* stelt dat de snelheidsverlaging is onderzocht begin 2009 door Transport & Mobility Leuven, maar dat leverde geen eenduidig antwoord op op de vraag of zij een betere doorstroming genereert. Zij heeft wel een grote impact op het aantal en de zwaarte van de ongevallen. Hoewel wij het procentuele aandeel van ongevallen in de filevorming nog niet hebben kunnen bepalen, is wel zeker dat de hoogte van dat percentage evenredig is met de positieve impact die snelheidsverlaging kan hebben. Maar op de R0 zal het effect hoe dan ook eerder beperkt zijn, gezien de feitelijke snelheid op dit moment al laag is, door de files. Wanneer de doorstroming verbetert, is wellicht een maximumsnelheid van 100 km/u aangewezen. In elk geval mag men dus van snelheidsverlaging niet te veel verwachten.

De heer *Sas van Rouveroi*j wil weten of er ook cijfers over de herkomst van het bestemmingsverkeer op de ring beschikbaar zijn. Als dat voor een groot deel komt van buiten de perimeter van het GEN, moet die dan niet vergroot worden? De heer *Jan Turf* antwoordt dat de herkomst kan onderzocht worden, maar dat is nog niet gebeurd. Hij weet ook niet of dat zo relevant is voor de zone Zaventem. De heer *Sas van Rouveroi*j zou het evenwel niet verbazen mocht blijken dat vijftig percent van het Brusselse bestemmingsverkeer uit de regio's Antwerpen en Gent komt. Dat zijn automobilisten die men beter een alternatief aanbiedt in Antwerpen en Gent. De heer *Jan Turf* meldt dat het aandeel van het openbaar vervoer uit zones die rond stations liggen, nu al zeer hoog is. Zo verloopt 75% van het woon-werkverkeer uit Brugge met de trein. Het is veeleer dichter bij de Vlaamse Rand dat men voor de auto kiest. Daarnaast gebruiken veel Brusselaars zelf de ring.

De heer *Ward Kennes* vraagt zich af of de modal shift in de praktijk niet alleen werkt over langere afstanden. Bij de E313 bleek dat spoor en kanaal minder dan twee percent van de vrachtwagens van de weg kunnen halen. De heer *Jan Turf* verklaart dat de E313-cijfers

over het beperkte effect van de modal shift, uitsluitend vrachtvervoer betreffen. Het is veel gemakkelijker in het personenvervoer om een groot effect te genereren en dat zonder grote ingrepen. Het potentieel van modal shift is er hoog.

IV. GEDACHTEWISSELING MET MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BEVOEGD VOOR OPENBARE WERKEN EN TRANSPORT

1. Uiteenzetting

Minister *Brigitte Grouwels* zegt dat het Brusselse Gewest het liever heeft over de optimalisatie dan over de verbreding van de Brusselse ring. Het is immers duidelijk dat er iets moet veranderen, maar vooraleer te weten wat de beste ingreep is, moet er nog heel wat studiewerk gebeuren. De heraanleg van de ring moet passen in een bredere mobiliteitsvisie op de hele zone, niet enkel de Vlaamse Rand maar ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daarom is overleg tussen beide gewesten essentieel.

De Brusselse Regering formuleerde dit standpunt op het einde van de vorige regeerperiode bij de start van de plan-MER-studie voor het vak Zaventem. Sindsdien is het niet fundamenteel gewijzigd.

Het spreekt voor zich dat de ring essentieel is voor de sociaaleconomische ontwikkeling van beide gewesten. Daarom vraagt Brussel dat iedere projectfase in de optimalisatie van de Brusselse ring besproken wordt met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en zijn bevolking. Het komt erop aan inzicht te krijgen op het volledige project van de heraanleg van het noordelijke deel van de ring. Nu komt er immers enkel een studie van een deeltje rond Zaventem. Een omvattende visie op de optimalisatie van de ring is nodig.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft zich nog niet definitief uitgesproken over de heraanleg van de Brusselse ring. De Brusselse Regering houdt zich het recht voor om zich pas uit te spreken na de beëindiging van de plan-MER-studie en nadat ze een omvattend zicht gekregen heeft op en onderhandeld heeft over de plannen van heraanleg van het noordelijke deel van de ring.

Voor Brussel mag de optimalisering of verbreding van de ring een aantal aspecten uitdrukkelijk niet bevatten. De viaduct van Vilvoorde is een flessenhals en hét grote probleem voor het noordelijke deel van de ring. Hiervoor moet zeker een oplossing gevonden worden. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil één oplossing bij voorbaat uitsluiten: er kan geen sprake zijn van extra infrastructuur op het Brusselse grondgebied om als bypass te functioneren voor de viaduct. In eerdere plannen was er sprake van een extra brug op het Brusselse grondgebied.

Voorts moet er ook over gewaakt worden dat er geen extra verkeer aangezogen wordt. Het heeft dus geen zin om de toevoerende autosnelwegen in capaciteit te verhogen. Het onderliggende wegennet van beide gewesten moet eerst beschermd worden. Het verkeer moet net weggeleid worden van dat wegennet waardoor er ruimte komt voor extra infrastructuur voor openbaar vervoer en fietsers en waardoor de leefbaarheid in de wijken kan worden verbeterd. De ring moet volwaardig zijn hiërarchische rol van groeperen en verdelen van verkeer op het hoogste niveau spelen.

De minister staat dan ook achter de reorganisatie van de ring met centrale rijstroken voor het doorgaand verkeer en parallelle rijstroken voor het plaatselijke verkeer, op voorwaarde dat Brussel een goede toegang tot de ring behoudt. Brussel wil ook een goede bewegwijzering van de Brusselse bestemmingen op de ring. Ook dat is belangrijk voor het optimaliseren van het verkeersbeheer in het Brusselse Gewest.

Voor de aanduiding van de haven-noord op de ring, heeft het Brusselse Gewest al goed samengewerkt met het Vlaamse Gewest. Een van de problemen was immers dat de vrachtwagens in Anderlecht de ring al verlieten en dan door de straten van Brussel naar de haven reden.

De optimalisatie van de ring moet passen in een algemeen mobiliteitsbeleid. Voor Brussel is modal shift een eerste doelstelling. Brussel wil dat meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer of van de fiets of wandelen. Het is de bedoeling de leefbaarheid en het milieu, onder meer de luchtkwaliteit te verbeteren. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft de ambitieuze doelstelling het autoverkeer met twintig percent te verminderen ten opzichte van het referentiejaar 2001. Daarom moet het inzetten op het openbaar vervoer.

Een ander belangrijk aspect is de vervuiling afkomstig van het ringverkeer, die op de luchtkwaliteit van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest weegt. De eerste plannen, die op nogal ongelukkige wijze bekend raakten, hebben voor heel wat beroering gezorgd bij de Brusselse bevolking. Een grondig overleg en een goede samenwerking zullen die onrust wegnemen.

Brussel pleit ook heel erg voor de uitbouw van een performant gewestelijk expresnet door de verbetering van de spoorverbindingen in een zone van 30 kilometer rond Brussel en de aanleg van parkings bij de GEN-stations. Het gewest wil tevens de aansluiting van tram op bus en tram op trein verbeteren. De Lijn Vlaams-Brabant heeft ambitieuze plannen. Er zijn heel wat goede contacten met de MIVB (Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel) om een en ander op elkaar af te stemmen. Het is belangrijk dat de impact van die initiatieven in de plan-MER mee onderzocht wordt. Meer en beter openbaar vervoer zal allicht een invloed hebben op het autoverkeer.

Ook voor het goederenvervoer moeten er degelijke alternatieven onderzocht worden. Minister Grouwels is ook verantwoordelijk voor het havenbeleid van het Hoofdstedelijke Gewest. Er bestaan mogelijkheden om goederenvervoer over water en spoor te bevorderen. Dat kan misschien wat vrachtwagens van de ring weghalen. Ook over dit aspect lopen er heel goede contacten met het Vlaamse Gewest.

Initiatieven als ‘smart traffic-management’ of slimme kilometerheffing wil het Brusselse Gewest mee in ogenschouw nemen. Beide gewesten willen op dit vlak initiatieven ontwikkelen. Vlaanderen zal al een initiatief nemen voor vrachtwagenverkeer. Als er een experiment komt voor autoverkeer, komt de GEN-zone zeker in aanmerking. Niet alleen is die zone relatief goed afgebakend, de GEN-treinen bieden de automobilist een alternatief.

De minister beklemtoont nogmaals het belang van overleg. Samen met Vlaams minister Hilde Crevits heeft ze een ministerieel comité voor interregionale mobiliteit opgericht op 3 februari 2010, voortbouwend op een samenwerkingsakkoord van de jaren negentig. Dat comité heeft een specifieke werkgroep om het overleg tussen beide gewesten over de ring te organiseren. Die werkgroep zal dus zowel de mobiliteitsstudie van de plan-MER-studie als de verdere ontwikkeling van het ringproject volgen. Ook voor andere domeinen die verband houden met de ontwikkeling van de ring is overleg nodig. Daarom heeft de Brusselse Regering afgesproken dat haar minister-president dat brede overleg zal coördineren.

Zowel Vlaanderen als Brussel hebben duurzame mobiliteitsontwikkeling tot doelstelling. Beiden zoeken naar manieren om hun steden en landelijke woonkernen een goede kwaliteit te bezorgen. De mobiliteit speelt daar een heel belangrijke rol in.

2. Bespreking

De heer *Hermes Sanctorum* vindt het Brusselse standpunt een goed standpunt. Heeft Brussel bij het openbaar onderzoek een alternatief voor de verbreding van de ring geformuleerd?

Mevrouw *Irina De Knop* heeft begrepen dat Brussel niet per se tegen een optimalisatie of verbreding van de Brusselse ring is, maar dat het gewest wel wil dat er maximaal rekening wordt gehouden met de leefbaarheid van Brussel. Wat begrijpt de minister onder ‘geen verbreding van toevoerende autosnelwegen’? Uiteraard zal het nodig zijn om de capaciteit op bepaalde delen van de ring uit te breiden. Bij de scheiding van het doorgaande van het lokale verkeer kan het misschien nodig zijn op bepaalde plaatsen de ring te verbreden. Is het Brusselse Gewest daar bij voorbaat tegen?

Brussel wil zijn onderliggende wegennet beschermen. Zestig percent van het verkeer op de ring zou gerelateerd zijn aan Brussel: verkeer dat Brussel als vertrek- of aankomstpunt heeft. Het lid gaat ervan uit dat de optimalisering van de ring dan ook positieve gevolgen heeft voor het onderliggende wegennet. Open Vld is ervan overtuigd dat de optimalisering van de ring positieve gevolgen zal hebben voor de leefbaarheid in Brussels. Auto's die nu door Brussel rijden om de ring te vermijden, zullen dan immers gemakkelijker de ring nemen.

De heer *Jan Roegiers* verwijst naar een van de alternatieven, namelijk een tunnel onder een deel van Brussel. Is ook dat voor Brussel uitgesloten? De minister pleit voor bijkomend studiewerk en overleg. Is een snelle beslissing over de optimalisatie van de Brusselse ring niet aan de orde?

Mevrouw *Sophie De Wit* wijst erop dat volgens een haalbaarheidstudie de flessenhals Vilvoorde geen structureel knelpunt is. Waarom is het volgens de minister wel het centrale probleem? Wat verstaat de minister onder ‘geen verbreding van de toevoerende autosnelwegen’? Nochtans kan een optimalisatie het onderliggende wegennet op bepaalde plaatsen ontlasten en sluipverkeer terug naar de grotere wegen leiden.

Mevrouw *Karin Brouwers* vindt het goed dat het overleg tussen Vlaanderen en Brussel terug tot leven gewekt is. Het verkeerscentrum heeft niet ontkend dat het viaduct van Vilvoorde een flessenhals is. Het punt was dat de haalbaarheidstudie bevestigde dat de ingreep voor de zone Noord tussen de E19 en de A12 ervoor zou zorgen dat de flessenhals geen structureel probleem meer zou zijn, maar wel een kritisch knelpunt.

De minister wil vooral geen extra verkeer aantrekken, het huidige verkeer moet gewoon vlotter verlopen. Verkeersoptimalisatie kan dat wel als ongewenst effect hebben. Daarom moet er blijvend geïnvesteerd worden in het GEN, in de fietsverbindingen. Als het verkeer op de ring rond Brussel geoptimaliseerd wordt, zal er verkeer uit Brussel wegtrekken. Voor de gemeenten rond de ring geldt hetzelfde. Omdat de ring vaststaat, neemt het verkeer vaak sluipwegen in die gemeenten.

Het is een goede suggestie om voor een slimme kilometerheffing voor personenverkeer te experimenteren in het GEN-gebied. Betekent dit dat Brussel niet langer denkt aan een extra tolheffing aan de poorten van de stad?

De heer *Lukas Van Der Taelen* heeft de minister niets horen zeggen over de fiets. Mensen nemen gemakkelijker de fiets als de afstanden redelijk en de wegen veilig zijn. Dat is niet altijd het geval in de gemeenten rond de ring, van waaruit mensen eigenlijk beter naar Brussel kunnen gaan werken met de fiets. Op heel wat grote wegen zijn er zelfs geen fietspaden. In Vlaanderen zijn de fietspaden vrij goed, maar die eindigen dan op Brussels grondgebied.

Zonder een discussie over de optimalisering van de ring uit de weg te willen gaan, denkt het lid dat een modal shift nodig is. Daarbij is de optimalisering van het openbaar vervoer essentieel. Een heikel punt is de slechte samenwerking tussen de MIVB en De Lijn. Een belangrijk deel van de Brusselse mobiliteitsproblemen zou kunnen worden aangepakt als bepaalde lijnen van de MIVB verder zouden rijden in Vlaanderen en de ring overschrijden tot aan een parking. Het GEN vergt zware investeringen en het duurt nog lang vooraleer het er komt. Er zijn ook andere mogelijkheden om dat openbaar vervoer te optimaliseren.

Cityvision heeft een studie gemaakt waaruit blijkt dat als de bestaande sporen beter gebruikt worden, de metronetten zelfs zouden kunnen aansluiten op de tramnetten. Op die manier is het mogelijk een goed en minder duur netwerk aan te leggen dan het GEN. Een andere werkwijze is dringend nodig: de MIVB en De Lijn moeten beter samenwerken.

De heer *Jan Peumans* vraagt welke onderwerpen het ministerieel comité voor interregionale mobiliteit behandeld heeft.

Minister *Brigitte Grouwels* noemt sommige van de alternatieve voorstellen, zoals een tunnel onder Brussel, zeer onrealistisch, gezien de enorme kosten. Dat het openbaar onderzoek een vraag naar alternatieven voor de verbreding opleverde, was op zich wel terecht. De Brusselse Regering werkt echter liever verder op de idee van de optimalisering. Zij heeft niet gezegd dat nergens iets mag toegevoegd worden aan de ring. Of dat werkelijk nodig is, moet blijken uit de plan-MER.

De Brusselse Regering kan geen standpunt innemen, zolang geen concreet project voorligt. Wat zij zeker niet wil, zoals de verdubbeling van de brug van Vilvoorde met een bypass, heeft ze in 2008 al meegedeeld. Over de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer is ze wel positief. Minister Grouwels onderstreept het belang van goed overleg met het Vlaamse Gewest.

Zij waarschuwt voor de versterking van het aanzuigeffect door de verhoging van de capaciteit van de snelwegen die op de ring toekomen, zoals de E40, de E19 en de A12. Dat zestig procent van het ringverkeer uit Brussel komt, trekt sterk de aandacht van de Brusselse Regering. Goede verbindingswegen tussen de ring enerzijds en Brussel en Vlaams-Brabant anderzijds blijven belangrijk, maar ze moeten wel zo ingericht worden dat chauffeurs de ring pas verlaten op hun bestemming. Minister Grouwels wil niet dat vrachtwagens naar de haven rijden door de ring in het zuiden te verlaten en dan dwars door Brussel te rijden. Goede wegwijzers op de ring hebben een gunstig effect.

Op het eerste gezicht is de viaduct van Vilvoorde inderdaad een flessenhals. In mobiliteitsplan Iris-2 wordt dat aspect ook bekeken, maar een bijkomende brug over het kanaal in Brussel is uitgesloten. Zij wil graag kennis nemen van oplossingen uit andere studies. De Brusselse Regering wil geen extra verkeer in Brussel binnenkrijgen en wil dan ook dat haar inspanningen ten gunste van het openbaar vervoer opgenomen worden in het studiewerk. Daarmee hoopt ze ook een deel van het Brusselse verkeer op te ring weg te nemen.

Brussel wil graag meedoen aan een proefproject voor een slimme kilometerheffing voor auto's in een bepaald gebied, want het GEN-gebied biedt een goede mogelijkheid, gezien het alternatief dat geboden wordt door het openbaar vervoer. Ook een tolheffing in Brussel staat in het regeerakkoord als 'te bestuderen' opgenomen. Op dit moment is er nog geen eensgezind standpunt over een tolheffing in Brussel alleen.

Sommige regeringsleden, onder wie zijzelf, willen de stad niet onaantrekkelijker maken voor het bedrijfsleven. Zij hoopt wel dat er vooruitgang geboekt wordt met dergelijke oplossingen op Belgisch, Benelux- of Europees niveau. Doel mag niet zijn extra geld maar wel de sturing van het verkeer. Daarbij speelt ook modulering een rol. Op termijn biedt dat zeker een mogelijkheid.

Het is niet waar dat ze niets gezegd heeft over de fiets. Ook met de Brusselse inspanningen om fietspaden aan te leggen, moet rekening gehouden worden. Minister Grouwels bevestigt dat dit een zorg is van de Brusselse Regering. In de samenwerking met Vlaams minister Hilde Crevits zit ook een werkgroep Fiets, waarin de fietsmanagers van beide gewesten zeer goed samenwerken. Zij zijn onder meer bezig met onderzoek naar de missing links in de grote, gewestgrensoverschrijdende fietspaden, zoals dat langs het kanaal. Een eerste rapport over de fietsnetwerken wordt voor het einde van de maand verwacht.

Daarnaast is ook de objectieve en subjectieve veiligheid van de fietser een zorg van de Brusselse Regering. In Brussel bestaat een heel actieve fietsersbeweging, die door alle verkeer durft fietsen en van niets schrik heeft, maar de spreker wil ook de andere fietsers op de weg krijgen, zoals gezinnen met kinderen. De veiligheid die daarvoor nodig is, wil zij niet alleen in Brussel, maar ook gewestgrensoverschrijdend bekijken.

Het klopt dat de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB vroeger moeilijk was, maar op dit ogenblik is zij feitelijk opnieuw gestart. De Lijn is met een nachtbus van in Brussel tot de luchthavenregio begonnen. De minister wenst verder het pad van de rationalisering te bewandelen, die er bijvoorbeeld reeds toe leidde dat een dubbele verbinding, die door beide maatschappijen werd aangeboden, tot één werd herleid. Samen met beide, en met de TEC (Transport en commun) en de NMBS streeft zij naar de optimalisering van het openbaar vervoer in Brussel.

Of men een tram, een bus of een metro inzet op een bepaald traject, hangt af van het reizigerspotentieel. Het onderzoek over de uitbreiding van de metro richting Schaarbeek gebeurt omdat de trams zo succesvol zijn dat ze het reizigersaanbod niet meer kunnen verwerken. De MIVB hanteert als criterium: zesduizend reizigers per uur in de ene en in de andere richting. Vanaf dat aantal wordt het overwegen van een metrolijn de moeite waard. Ondertussen is zij volop bezig met de aanleg op diverse plaatsen van trams in eigen baan. Volgens de minister liggen de visies van Cityvision en de MIVB niet zo sterk uit elkaar.

Het doortrekken van bepaalde tramlijnen zit ook in het achterhoofd van vele Brusselaars. De aanleg van een tramlijn op de Leopold III-laan, langs de NAVO (Noord-Atlantische Verdragsorganisatie), roept de vraag op van een verlenging naar Zaventem. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is daar niet tegen en ook De Lijn wil dat bekijken. In de Mobiliteitsvisie 2020 zitten voor Vlaams-Brabant heel wat tramprojecten. Hopelijk werken ze met dezelfde spoorbreedte en niet met een afwijkende zoals bij de kusttram, merkt de minister op, zodat aansluiting mogelijk wordt. Zij wil graag met het Vlaamse Gewest van gedachten wisselen met het oog op vooruitgang in dergelijke projecten.

Mevrouw *Irina De Knop* is blij dat de twee ministers van Mobiliteit samen zitten in een ministerieel comité voor interregionale mobiliteit, want dergelijk overleg is noodzakelijk. Zijn er buiten de werkgroepen Ring en Fiets nog andere onderdelen? Naar welke einddatum werkt men toe? Sprak men ook al over de financiële contouren?

Is Brussel bereid te investeren in parkeerterreinen op zijn grondgebied, waar pendelaars op het openbaar vervoer kunnen overstappen? Aan het vernieuwde Weststation bijvoorbeeld ontbreken voldoende parkeerplaatsen. Waar kan men informatie vinden over de locatie van de GEN-stations en aansluitende parkeerterreinen waarnaar de minister verwees?

De heer *Hermes Sanctorum* is tevreden met de concrete acties voor het fiets-GEN. Hij informeert naar de financiële implicaties. Hoe komt het dat het meerjarenprogramma over openbaar vervoer in en rond Brussel er nog niet is? Wanneer wordt het eerste opgemaakt? Het lid heeft dezelfde vraag over de GEN-studie.

Het is inderdaad duidelijk dat een aantal van de alternatieven voor de ring financieel en technisch onhaalbaar zijn. Heeft Brussel een actieve rol gespeeld in het openbaar onderzoek waarin ze opdoken?

Mevrouw *Karin Brouwers* attendeert de minister op het standpunt van de bestendige deputatie van Vlaams-Brabant waarin die een aantal lijnen uit de Mobiliteitsvisie 2020, meer bepaald rond Zaventem, naar voren schuift. Het lid vraagt haar dit samen met haar collega Crevits te bekijken.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, merkt op dat de vorige regering niets heeft gedaan met haar verbintenissen uit het GEN-decreet uit de vorige legislatuur. Hij kijkt uit naar het antwoord van de minister. De afspraken worden niet uitgevoerd.

Minister *Brigitte Grouwels* antwoordt dat een van de werkgroepen van het ministerieel comité ‘Samenwerking met de openbaarvervoeroperatoren’ heet. Daarin zitten MIVB en De Lijn samen. Daarnaast zijn er werkgroepen over de ring, gewestgrensoverschrijdende wegen, dynamisch verkeersbeheer, fietsnetwerken en vervoer over water. De meeste komen om de twee maanden samen en sturen daarvan een verslag naar de ministers, die minstens een keer per jaar elkaar ontmoeten over de concrete zaken die daarin aan bod komen.

Doel van de werkgroepen is dat het overleg niet pas begint wanneer een probleem opduikt. Ze denken creatief en constructief na over een betere organisatie van de gewestgrensoverschrijdende mobiliteit. Het principe van de financiering is dat elk gewest betaalt voor wat zich op zijn grondgebied afspeelt, zoals de aanleg van een tramlijn of een fietspad.

Uiteraard zal ook in een aantal parkeerterreinen op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moeten voorzien worden, maar het blijft beter dat ze verderaf liggen. Wie al bijna in Brussel is, zal immers geneigd zijn door te rijden. De Lijn Vlaams-Brabant wil nog liever dat mensen de bus nemen naar een GEN-station, maar toch vindt de minister dat er ook parkeerplaatsen nodig zijn.

Minister Grouwels wijst erop dat zij ook bevoegd is voor de ontwikkeling van een gewestelijk parkeerbeleid. Er zal een gewestelijk parkeeragentschap worden opgericht en het beleid van de negentien gemeenten op dit punt zal gestroomlijnd worden. In dat kader komt er ook aandacht voor parkeerplaatsen aan metrostations, waarvan de kosten dan onderdeel kunnen vormen van een abonnement op het openbaar vervoer.

Wie met de auto het Weststation bereikt, zit eigenlijk al te ver in Brussel. De creatie van een parkeerterrein daar zou het aanzuigefect kunnen vergroten. De toestand wordt op dit ogenblik bestudeerd. Het Brusselse Gewest heeft ook oog voor fietsparkeerplaatsen.

Tot nu toe is de GEN-studie in het stadium van de conclusies blijven steken. De Brusselse Regering heeft echter alles in het werk gesteld om het overleg opnieuw op gang te trekken. De meeste stations zijn al bekend. De Brusselse staan op de website van de MIVB. Er zijn ook al twee GEN-stations in gebruik: Weststation en Simonis. In beide kan men direct overstappen tussen trein en metro.

Zij wijst erop dat het de bedoeling is dat het GEN ook een complementaire manier van verplaatsen in Brussel zelf wordt, en dus niet alleen een verbinding met de ruime, Vlaamse Rand.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat dit de integratie van tarieven en aanbod vereist, zoals in Duitsland en Zwitserland.

Minister *Brigitte Grouwels* attendeert op het samenwerkingsakkoord tussen TEC, De Lijn, de MIVB en de NMBS om de MOBIB-kaart van de MIVB als gemeenschappelijke drager te gebruiken voor het opladen van alle abonnementen. Tariefintegratie blijft een moeilijke opdracht want de structuren zijn immers erg uiteenlopend. Alle maatschappijen vragen zich uiteindelijk af of ze voldoende geld zullen ontvangen voor de passagiers die zij vervoeren. Toch wil ze ook op dit vlak stappen vooruit zetten.

V. HOORZITTING MET DE HEER FRANCIS VERMEIREN, BURGEMEESTER VAN ZAVENTEM

1. Uiteenzetting

De heer *Francis Vermeiren* vindt het goed dat de commissie een vertegenwoordiger van de gemeenten rond de ring wil horen. De mening die hij zal vertolken, is ook die van veel andere betrokken burgemeesters, heeft hij uit gesprekken geleerd. Iedereen wil dat er na een lange periode van stagnatie vooruitgang geboekt wordt met de R0. Hij stelt vast dat nog geen middelen in de begroting zijn ingeschreven, maar hoopt dat het voorliggende initiatief een en ander in beweging zal brengen. Men hoeft niet bang te zijn voor toestanden zoals met de Lange Wapper, want iedereen zit hier werkelijk op te wachten.

De gemeente Zaventem wijst, net als de andere, op het belang van de site voor de welvaart, en spreker attendeert wat dat betreft op het studiewerk van de SERV ter zake. Hij onderstreept echter dat dit geen aanval op de ecologie is. De regio rond Zaventem is nog steeds de tweede groeipool van België. In Zaventem alleen al zijn 60.000 tot 70.000 banen. In de regio van Machelen, Vilvoorde, Diegem, Zaventem en de eerste gemeenten richting Leuven bedraagt de werkgelegenheid bijna 150.000 jobs. De luchthaven is goed voor 25.000 directe en 22.000 indirecte banen. Het beleid heeft de plicht daar rekening mee te houden in zijn beslissingen.

Die zijn dringend, en daarom mag de commissie niet te lang stilstaan bij idiote ideeën als tunnels, die onnoemelijk veel geld kosten en nooit gerealiseerd zullen worden, meent de heer Vermeiren. Het is juist ervan uit te gaan dat het mobiliteitsprobleem op het noordelijke en het oostelijke deel van de ring als geheel moet worden aangepakt. Naast een betere verkeersafwikkeling moeten ook het openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker doel zijn van de inspanningen.

De heer Vermeiren vraagt een consistente visie. Naar zijn mening moeten de lokale en perifere verkeersstromen gescheiden worden door middel van een fysieke en functionele splitsing van de weg. Dat is ook in het belang van Brussel, dat eveneens een belangrijke rol speelt in de werkgelegenheid.

Maar tegelijk is een structurele inzet op het openbaar vervoer nodig. Naast het Diaboloproject, is ook een vlottere bediening van de andere delen van het land nodig. Als Zaventem van daaruit moeilijk bereikbaar blijft, gaat men een deel van de huidige twintig miljoen passagiers verliezen aan andere luchthavens als Aken, Keulen of Rijsel. We moeten streven naar soepele en snelle treinverbindingen in alle windrichtingen in een straal van minstens 30 kilometer rond de hoofdstad. De investeringen moeten samen gebeuren met extra fondsen voor nieuwe metrolijnen en light-tramverbindingen, met parkeermogelijkheden voor pendelaars. Ten slotte moeten de busverbindingen van De Lijn uitgebreid en geoptimaliseerd worden.

De beslissing om de ring aan te passen, om de luchthavenregio beter bereikbaar te maken, werd reeds vijf jaar geleden genomen door de Vlaamse Regering. Een en ander zit nog steeds in de studiefase, maar spreker begrijpt dat de financiële en economische crisis daar een rol in speelt. De structurele communicatie- en overlegprocedures leren dat de visies van de verschillende actoren kort bij elkaar liggen. Hij pleit ervoor om het overlegtempo op te drijven met het oog op snelle beslissingen.

De gemeente Zaventem wil een totale aanpak met respect voor de leefbaarheid, de economische haalbaarheid en de veiligheid van de weggebruikers. Reeds in augustus 2008 bracht het college van burgemeester en schepenen een advies uit bij de plan-MER 'Omvorming van de R0 vak A3/E40 in Sint-Stevens-Woluwe tot A1/E19 in Machelen'.

Binnen het kennisgevingsdossier wordt uitgegaan van een scenario 3 voor de ontwikkelingen op en rond de luchthaven. Het betreft het Europese groeiscenario uit het START-project. Op basis daarvan worden de alternatieven in de MER beperkt. Zou het niet interessant zijn om binnen dat toekomstscenario na te gaan wat de impact is van een maximale uitbouw van de alternatieven openbaar vervoer en fiets, zodat men kan schatten welke infrastructuurmaatregelen op het wegennet toch nog nodig zijn?

Dit kennisgevingsdossier moet losgekoppeld worden van de herinrichting van de R0 in drie fasen. Is het, gezien de onderlinge effecten van strategische keuzen voor de verschillende delen, niet nodig om het globale kader mee te schetsen in de MER voor dit onderdeel van het plan? Dat betekent overigens niet dat in dit stadium een volledige MER nodig is voor de andere twee gedeelten.

Voorts moet men zeker oog hebben voor de vraag naar het potentiële aanzuigefect van de nieuwe infrastructuur. Hoe kan worden voorkomen dat de capaciteitsuitbreiding wordt ingenomen door ongewenst autoverkeer en dat het vlottere verkeer mensen opnieuw doet overstappen naar de auto? Om sluipverkeer te vermijden moet men het gebruik van de R0 aanmoedigen en andere routes ontmoedigen door middel van maatregelen. Ook al gaat het om effecten op een ruimere omgeving: de heer Vermeiren vindt dat dergelijke zaken moeten opgenomen worden in de MER.

De voorafgaande studies bieden weinig inzicht op het effect op het aansluitende hoofdwegennet, in het bijzonder de E40, de E19 en de aansluitende segmenten van de R0, die congestiegevoelig zijn. Verstoorde verkeersafwikkeling op die plaatsen – zoals 's avonds op de E40 richting Leuven – kan leiden tot verstoring op de R0 en de parallelstructuur, en indirect tot sluipverkeer op het lokale, onderliggende wegennet. Daar moet men absoluut rekening mee houden in de MER.

In die MER moet verder een duidelijk beeld geschapen worden van de maximale snelheid op de R0 en op de parallelstructuur. Een algemene verlaging zal in elk geval een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid, het geluid, de emissies en de verkeersafwikkeling.

De gemeente Zaventem heeft besloten haar mobiliteitsplan uit 2000 nu al te vernieuwen. Een van de thema's van de mobiliteitsstudie is het sluipverkeer dat wordt veroorzaakt door de congestie op het hogere wegennet. Verschillende oplossingen zullen onderzocht worden. De splitsing van de R0 zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor het lokale wegennet van Zaventem, zowel in het centrum als in de deelgemeenten. Op dit moment verwerkt dat verkeer dat er niet thuishoort, wat de leefbaarheid van de kernen in het gedrang brengt. Spreker vestigt er de aandacht op dat men daar meer oog moet voor hebben.

De maatregelen die op het lokale wegennet mogelijk zijn, worden mee bepaald door de bereikbaarheid vanuit het hogere wegennet. De koppeling van de Zaventemse mobiliteitsstudie met die over de R0 is ten eerste aangewezen. De plan-MER dient de gevolgen voor het lokale wegennet mee te onderzoeken, meer bepaald de grote toegangswegen. De herinrichting van de N262 maakt, wat dat betreft, integraal deel uit van START. Ook het mogelijke sluipverkeer door de toekomstige ontsluiting van de bedrijvenzone Diegem-Zuid verdient aandacht in de MER.

In de hele planning is aandacht nodig voor de fiets, waarbij het niet volstaat fietsenstallingen te bouwen aan stations. De mensen moeten zich immers ook veilig genoeg voelen om ernaartoe te fietsen. Anders hebben die investeringen door de gemeente, de NMBS of de Vlaamse overheid geen zin. De burgemeester van Zaventem betreurt dat dit niet is opgenomen in het kennisgevingsdossier van de MER.

Wat het openbaar vervoer betreft, moet in de MER ook opgenomen worden wat de gevolgen zijn in het centrum van Zaventem, in geval het gebruik van de parallelstructuur door

het openbaar vervoer nadelig blijkt te zijn. Wat de lokale fietsverbindingen betreft, worden inspanningen gedaan door de gemeente, de provincie en het gewest, maar zij moeten versterkt worden. Anders gaat het veel te lang duren. De heer Vermeiren denkt aan Sint-Stevens-Woluwe en Diegem. In de verschillende industriezones zijn meer arbeidsplaatsen dan in de luchthaven.

De heraanleg van de R0 is een opportuniteit om de huidige barrièrewerking te verminderen. Het is een kans om de bestaande fietsrelaties te verbeteren en te bevestigen, en om te onderzoeken in welke nieuwe fietsrelaties voorzien moet worden. Bij heraanleg van de bruggen moet men zeker ruimte bieden aan veilige en hoogwaardige fiets- en voetgangersinfrastructuur. Spreker wijst erop dat ook het gebruik van bussen bijvoorbeeld nadelig beïnvloed wordt door de invasie van auto's die van de R0 komen, die ervoor zorgt dat mensen bang zijn voor het moment waarop ze uit de bus stappen.

Wat de ruimte-inname betreft, is volgens de heer Vermeiren 95% van de mensen niet alleen bezorgd om zijn leefwelzijn maar ook om zijn boterham. Men moet zich bewust zijn van het economische belang voor de Rand en voor Vlaanderen, en tegelijk oog hebben voor de andere aspecten van het dossier. Maar in de MER-documenten staat te weinig over de precieze ruimtelijke impact. Zo ontbreken bijvoorbeeld de dwarsprofielen voor de wijk Kleine Daal.

Hoe zit het met de timing en de fasering van de dossiers? Gezien de verwachte grote impact van de werken, verdient dit bijzondere aandacht in de MER. De heer Vermeiren wijst erop dat men sinds decennia tracht bedrijven naar de regio in de onmiddellijke omgeving van de luchthaven te halen die luchtvaartgebonden materies behandelen. Maar dat brengt transport en dus bereikbaarheid mee. Een goede timing is nodig als men de bedrijven, die meer dan 100.000 jobs garanderen, voldoende zuurstof wil laten.

2. Bespreking

De heer *Sven Gatz* denkt dat de bijdrage van de heer Vermeiren representatief is voor alle burgemeesters uit de streek, en bij uitbreiding ook de noord- en westrand. Voor de Open Vld-fractie is een slimme verbreding een sleutelelement om de mobiliteitsproblemen in de streek op te lossen. De heer Gatz is tevreden dat de zaken die bij de burgemeesters in de streek leven, sporen met een aantal zaken die in het voorstel van resolutie van zijn fractie naar voren worden gebracht.

De indieners van het voorstel zijn ervan overtuigd dat de verbreding er vroeg of laat komt. Dat maakt hun voorstel echter niet overbodig, want twee dingen zijn niet in orde: transparantie en snelheid. Hoe zien de randburgemeesters dat? De heer Gatz begrijpt dat men niet de hele ring tegelijk kan aanpakken – dat zou pas voor een verkeersinfarct zorgen – en dat men thans bezig is met het eerste deel in de steigers te zetten, maar dat neemt niet weg dat een zicht nodig is op wat de Vlaamse Regering van plan is met het hele dossier. Ook laat het belang van de verbreding voor de economische kracht van de regio niet toe om eindeloos te blijven studeren, ook al is – alleen decretaal al – studiewerk nodig.

De heer *Francis Vermeiren* antwoordt dat verschillende bestuursniveaus zijn betrokken: gemeenten, gewesten en de provincie, nog afgezien van de verschillende politieke meerderheden. Om de snelheid van het overleg in de hand te werken, zou hij vrij vlug een inventaris maken van de overlegorganen die bestaan en wat hun resultaten zijn. Op de vergaderingen ziet men altijd dezelfde mensen verschijnen en in de verslagen staat altijd hetzelfde. Men ziet geen vooruitgang. De burgemeester pleit voor een bestendig comité waarin alle betrokkenen zitten, dat regelmatig vergadert met een duidelijke agenda. Ook de bestendige deputatie stelt vast dat op dit punt verbetering mogelijk is.

De heer *Hermes Sanctorum* noemt het pleidooi voor verzoening van economie en ecologie gratis als dat zonder offers moet gebeuren. Hij vraagt zich af of hij het goed begrijpt

dat de heer Vermeiren niet expliciet of per definitie voorstander is van verbreding, capaciteitsverhoging of optimalisering van de R0, met name als die ingrepen een aanzuigefect zouden genereren. Klopt het dat de burgemeesters voornamelijk bezorgd zijn om het sluipverkeer? Zou een alternatief voor de verbreding, dat een beter effect heeft op dat laatste probleem, de voorkeur genieten?

Voor de heer *Francis Vermeiren* is er een tijd geweest waarin niet iedereen overtuigd was van de noodzaak om welvaart en welzijn te verzoenen. Economie en ecologie zijn van belang voor iedereen. Daarom moet men dat blijven herhalen. Men moet het sluipverkeer aanpakken en het openbaar vervoer propageren, doch verstandig en gelijkmatig. De plannen die voorliggen, zijn op dat punt onvoldoende. Daar zijn zijn collega's uit alle partijen het over eens. Het sluipverkeer vernietigt het lokale leven. Daarom moet dit al binnen de plan-MER worden opgenomen.

De heer *Hermes Sanctorum* is blij met het inzicht van de heer Vermeiren dat ecologie en economie moeten verzoend worden. Maar wat gratis is, is beweren dat het volstaat te stellen dat die verzoening nodig is. De vraag is immers hoe. Een van de kernelementen van START is de verbetering van de leefkwaliteit in de regio. Gemakkelijk gezegd, maar hoe gaat men daarvoor zorgen als men tegelijk het aantal vrachtluchten wil verdubbelen tegen 2020?

De heer *Francis Vermeiren* is van oordeel dat het niet aan hem is om het probleem op te lossen. Als burgemeester vraagt hij regering en parlement om met een aantal zaken rekening te houden.

Ook mevrouw *Irina De Knop* is blij met de bijdrage van de heer Vermeiren, niet het minst omdat zij er een aantal punten van het voorstel van resolutie in herkent. Het komt haar voor dat vandaag onvoldoende een geïntegreerde visie op openbaar vervoer aanwezig is, waarin de mobiliteitsvisie van De Lijn voor 2020, het GEN en dergelijke samengebracht worden en waaruit hun gezamenlijk effect op ringverkeer, het aantal pendelaars dat op openbaar vervoer overstapt enzovoort afgeleid kunnen worden. Heeft de heer Vermeiren wel een dergelijke kijk? Volgens mevrouw De Knop is er ook nood aan heel wat radiale verbindingen. De heer Vermeiren heeft zelf verwezen naar het GEN en naar de nood aan spoorverbindingen tot 30 kilometer rond de hoofdstad. Maar mensen uit bijvoorbeeld Asse of Lennik die moeten gaan werken naar Zaventem en omliggende gemeenten moeten de ring nemen. Er is wel een buslijn naar Zaventem, maar die doet er nu bijna drie uur over om ter bestemming te geraken.

De heer *Francis Vermeiren* gaat akkoord met de visie van mevrouw De Knop. Er moet inderdaad terdege rekening worden gehouden met het woon-werkverkeer uit de ruimere regio dat bijna niets anders kan dan gebruikmaken van de ring.

Mevrouw *Karin Brouwers* noemt de nationale luchthaven een van de belangrijkste economische poorten van het land. Zij is van bijzonder belang voor heel Vlaanderen, België en Vlaams-Brabant en dat maakt de optimalisering van de ring hoe dan ook noodzakelijk, los van de timing en de kostprijs. Men is tenminste bezig met de MER en wel grondig, maar dat vraagt tijd. Zij kan de heer Vermeiren geruststellen dat er in de MER zoveel in zit, inclusief de alternatieven, dat zij bijna niet grondiger kan.

Wat het openbaar vervoer betreft, staat één nieuwe tramverbinding per provincie in het regeerakkoord. Mevrouw Brouwers kan zich er perfect in vinden dat de Vlaams-Brabantse verbinding in de omgeving van Zaventem komt. Dat lijkt haar logisch en zij hoopt dat De Lijn daarmee rekening houdt in haar studiewerk.

Wat het vele en volgens de heer Vermeiren niet altijd even gestroomlijnde overleg betreft, wijst mevrouw Brouwers op de stuurgroep van het Agentschap Wegen en Verkeer. Maar misschien kan de communicatie met de gemeenten wel beter.

De heer *Francis Vermeiren* geeft mevrouw Brouwers wat het economische belang betreft, overschot van gelijk. Met zijn suggesties voor de MER wilde hij enkel vermijden dat men na het studiewerk vaststelt dat men nog weer andere rapporten moet maken. Dat is al te vaak gebeurd, zoals in een ander recent, belangrijk dossier. Hij stelt een omvattende aanpak voor. Als men alles in de MER incorporeert, en daarbij ook de tegenstanders aan het woord laat, kan men vervolgens een beslissing nemen en haar aan het parlement voorleggen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BECI	Brussels Enterprises Commerce and Industry
BBL	Bond Beter Leefmilieu
GEN	Gewestelijk Expresnet
K.U.Leuven	Katholieke Universiteit Leuven
MER	milieueffectrapportage
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
R0	Ring 0 – Brusselse ring
RESOC	regionaal sociaal-economisch overlegcomité
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
S-MER	strategische MER
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Lucht- havenregio
TEC	Transport en commun (stads- en streekvervoer in opdracht van het Waalse Gewest)
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VSGB	Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel

BIJLAGE 1:

Presentatie ‘START R0. Optimalisatie Ring om Brussel’
van het Agentschap Wegen en Verkeer

START R0
Optimalisatie Ring om Brussel


agentschap
Wegen en Verkeer



Vlaams Parlement
Commissie Openbare Werken
18 maart 2010

Vlaamse overheid 

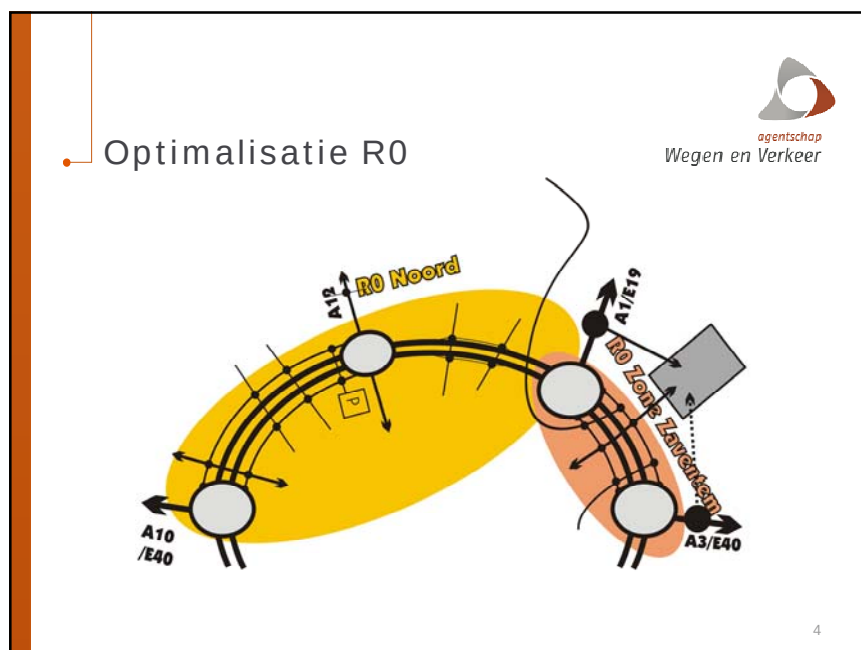
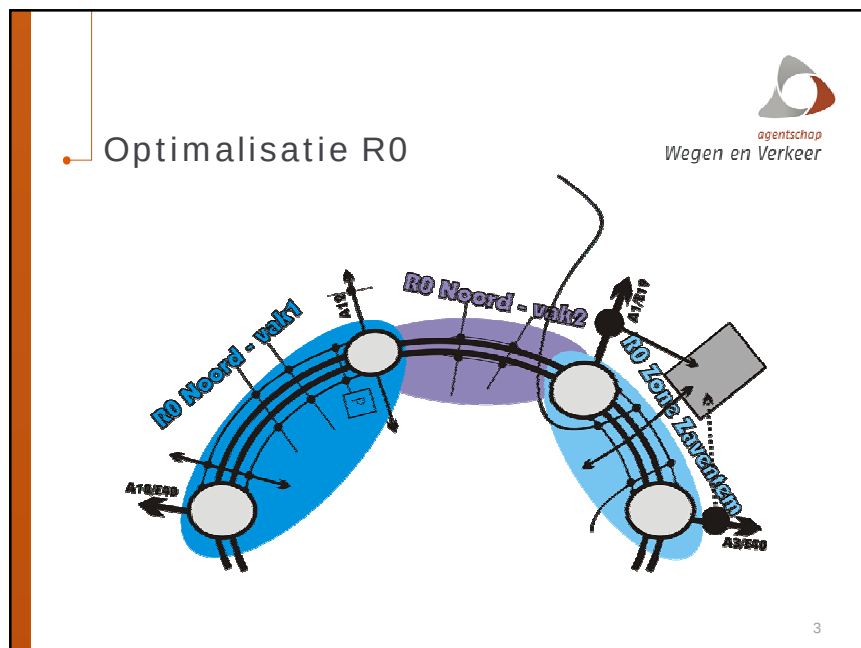
1

• Overzicht van de presentatie

- Optimalisatie van de R0 Ring om Brussel
- Zone Zaventem: plan-MER
 - **Mobiliteitsstudie**
 - **S-MER**
 - **MKBA**
 - **Plan-MER**
- Zone Noord
 - **Haalbaarheidsstudie viaduct Vilvoorde**
 - **Afstemming m.e.r.-procedures VG & BHG**


agentschap
Wegen en Verkeer

2



• Optimalisatie R0



- Na de hoorzitting op 09/12/2008 werd een rapport opgemaakt over het aandeel doorgaand verkeer op de R0
- Conclusies:
 - **Zone Zaventem & Zone Noord**
 - Tijdens spits:
 - Doorgaand verkeer: 15 à 20%
 - Aan Brussel gerelateerd verkeer: 50 à 60%
 - Aan zone gerelateerd verkeer: ong. 30%

5

• Zone Zaventem: plan-MER



- Richtlijnen gepubliceerd op 21/04/2009
- Plan-MER in 4 fasen (cfr. richtlijnen dienst MER):
 - **Mobiliteitsstudie**
↓
 - **Strategisch MER (S-MER)**
↓
 - **MKBA**
↓
 - **Eigenlijke plan-MER**

6



Zone Zaventem: plan-MER

- Plan van aanpak reeds besproken op:
 - **Managementcomité: 19/06/2009**
 - **Principieel Akkoord: 02/09/2009**
 - **Resoc en gemeentes: 10/09/2009**
 - **Vlaams-Brusselse overlegcommissie interregionale mobiliteit: 03/02/2010**
 - Eerste bijeenkomsten van de Werkgroep R0 op 26/02/2010 en 05/03/2010

7



Zone Zaventem: plan-MER

- Mobiliteitsstudie: Zone Zaventem + Zone Noord
 - **Basis = Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant**
 - **Inclusief openbaar vervoer**
 - GEN, Diabolo, START-lijnen
 - **Inclusief dynamisch verkeersmanagement op R0**
 - **Inclusief ontwikkelingen horizon 2020**
 - **In volledig overleg met BHG**
 - IRIS 2 Vervoersplan, scenario 3a "realistisch scenario"

8



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- Mobiliteitsstudie
 - **4 basisscenario's**
 - Nulalternatief 2020
 - Zone Zaventem 2020
 - Zone Noord 2020
 - Zone Zaventem + Zone Noord 2020

11



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- Mobiliteitsstudie
 - **Besluiten 4 basisscenario's:**
 - Verschillende ontwikkelingsscenario's voor de luchthaven geven geen significant verschil op R0
 - Invloed van Zone Zaventem op Zone Noord zeer beperkt en omgekeerd

12



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- Mobiliteitsstudie
 - **Infrastructuur alternatieven (cfr richtlijnen dienst MER):**
 - Tunnel E40 – E40
 - Tunnel E40 – E19 onder luchthaven
 - Sluiten zuidelijke ring om Brussel
 - Tweede nieuwe grote ring om Brussel: Rotselaar-Mechelen-Aalst

13



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- Mobiliteitsstudie
 - **Modal shift alternatieven**
 - Rekening rijden
 - Openbaar vervoer: toekomstplan De Lijn 2020
 - Maatregelen vrachtverkeer
 - **Stand van zaken:**
 - Simulaties bijna rond
 - Ook combinaties van relevante alternatieven worden onderzocht
 - Eindrapport Mobiliteitsstudie verwacht in juni 2010
 - Nadien Plenaire vergadering dienst MER gepland

14

• Zone Zaventem: plan-MER

- S-MER
 - **Doelstellingen:**
 - Ruimtelijke mogelijkheden en milieueffecten nieuwe infrastructuuralternatieven
 - Milieueffecten uitbreiding openbaar vervoer en doorstroming
 - Milieueffecten ongelijkvloerse alternatieven
 - Milieueffecten relevante combinaties



agentschap
Wegen en Verkeer

15

• Zone Zaventem: plan-MER

- S-MER
 - **Input voor MKBA**
 - Bestek MKBA wordt opgemaakt ifv conclusies S-MER
 - **MKBA zal worden opgemaakt door onafhankelijk studie bureau**
 - **Eindrapport S-MER voorzien oktober 2010**
 - **Plenaire vergadering dienst MER gepland**
 - **Eventueel bijkomende richtlijnen**



agentschap
Wegen en Verkeer

16



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- MKBA
 - **Kosten per weerhouden strategisch alternatief en/of planvariant**
 - Monetarisering mobiliteitseffecten
 - Monetarisering veiligheidseffecten
 - Monetarisering milieueffecten
 - Monetarisering indirecte economische effecten

17



agentschap
Wegen en Verkeer

• Zone Zaventem: plan-MER

- Eigenlijke plan-MER
 - **November 2010 – juni 2011**
 - **Flankerende maatregelen:**
 - Oversteekbaarheid R0 voor fietsers (cfr. fietsGEN)
 - Natuurverbindingen

18



agentschap
Wegen en Verkeer

- Zone Zaventem: plan-MER
 - Communicatie en terugkoppeling
 - **Na Mobiliteitsstudie én na S-MER:**
 - Resoc en gemeentes
 - Vlaams-Brusselse overlegcommissie interregionale mobiliteit
 - Plenaire vergadering (dienst MER)
 - **Na plan-MER:**
 - Plenaire vergadering (dienst MER)

19



agentschap
Wegen en Verkeer

- Zone Noord
 - Haalbaarheidsstudie viaduct Vilvoorde
 - **Geen structureel knelpunt maar wel kritisch (cfr. presentatie COW 09/12/2008)**
 - **4 rijstroken per richting**
 - **Nodige structurele aanpassingen aan viaduct worden nog onderzocht**

20

• Zone Noord



- Afstemming m.e.r.-procedures VG & BHG
 - **Documenten en processtappen met dezelfde doelstelling zoveel mogelijk gelijktijdig laten lopen**
 - **Brusselse instanties betrekken bij het Vlaamse overleg en omgekeerd**
- Timing plan-MER Zone Noord
 - **Kan opgestart worden na afronden Mobiliteitsstudie**

21

BIJLAGE 2:

Presentatie ‘Optimalisatie van de R0.
Hoorzitting 18 maart 2010’ van Voka Halle-Vilvoorde



Optimalisatie van de R0

Hoorzitting 18 maart 2010

Katleen Marien
Adviseur Mobiliteit en infrastructuur
Tine Tytgat
Expert Belangenbehartiging



Agenda
De optimalisatie van de R0 I. Maatschappelijk belang II. Multimodale aanpak III. Optimalisatie van de R0 IV. Procedures en timing 

Maatschappelijk belang

I. Maatschappelijk belang

- De huidige situatie is een gevaar voor
 1. uw welvaart,
 2. uw welzijn,
 3. uw gezondheid en
 4. uw veiligheid
- en dit geldt voor elke Vlaming en Brusselaar
 - Het is een inter-gewestelijk probleem

Vlaam 100A

VO
KA
Kamers van
Koophandel
Halle-Marché

Maatschappelijk belang

1. Gevaar voor welvaart

- **Directe economische schade** van files op de ring en de sluiptwegen
 - 207 miljoen euro (data 2007)
→ 4.500 gemiddelde Belgische jobs
 - Dit wordt 303.8 miljoen euro per jaar in 2020
→ 1.2 miljoen euro per werkdag

Vlaam 100A

VO
KA
Kamers van
Koophandel
Halle-Marché

Maatschappelijk belang

1. Gevaar voor welvaart

▪ Significante indirecte economische schade

- Efficiëntieverlies door onzekerheden over plaats en duur van files
- Congesties op onze wegen:
 - vernietiging van de concurrentiële troeven van België (bereikbaarheid havens, luchthaven)
 - geen maatschappelijk draagvlak voor noodzakelijke bijkomende bedrijvenruimte of reconversie wegens gevoel van congestie
 - vernietiging van jobs die broodnodig zijn voor het op peil houden van de sociale zekerheid

Sint-Michiels



Cijfers: Transport and Mobility Leuven

Maatschappelijk belang

2. Gevaar voor welzijn

- Er is een enorm probleem van **sluipverkeer**:
 - Voor ieder uur verloren in de file op een autosnelweg gaan er vier uren verloren op secundaire wegen,
 - Sluipwegen doorheen onze dorpskernen verstoren de leefkwaliteit en bedreigen de veiligheid van omwonenden,
- Vier op tien werknemers stoort zich aan files en komt slecht gezind aan op het werk,
- Onzekerheid van files weegt op de gezinsorganisatie,
- Verlies van tijd voor familie, sport, cultuur, hobby's en gemeenschapsvorming.

Vlaamse Mediagroep



Maatschappelijk belang

3. Gevaar voor gezondheid

- Een gemiddelde personenwagen stoot in de file
 - 20% meer CO₂ uit
 - 25% meer fijn stof uit
 - 0.5% meer NO_x (stikstof) uit
- Een gemiddelde vrachtwagen stoot in de file
 - 30% meer CO₂ uit
 - 100% meer fijn stof uit
 - 100% meer NO_x (stikstof) uit

Vlaamse
Regering

**Vlaamse
Regering**
Klaar voor
Klaar voor
Klaar voor

Maatschappelijk belang

4. Gevaar voor veiligheid

- De ring is niet aangepast aan de huidige verkeersstromen wat gevaarlijke situaties geeft,
- Teveel weefbewegingen op korte afstand veroorzaken een gevaarlijke situatie op de weg,
- Er is geen ontsnappingsroute bij ongeluk, wat bij parallelwegen wel mogelijk is,
- De kost van de ongevallen in de spits - naast onnoemelijk menselijk leed - komt op 4.5 miljard euro.
- Hoge druk op het onderliggend wegennet

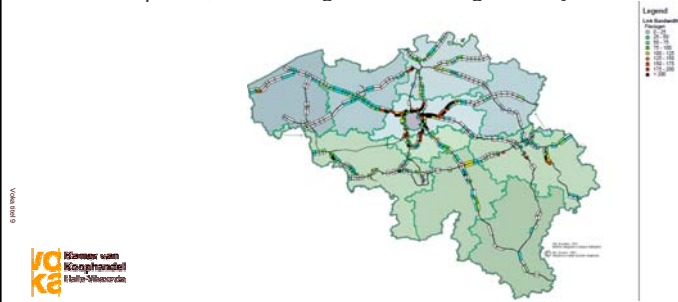
Vlaamse
Regering

**Vlaamse
Regering**
Klaar voor
Klaar voor
Klaar voor

Maatschappelijk belang

Het is een inter-gewestelijke problematiek.

- Dit maatschappelijk probleem is uitzonderlijk groot in Brussel en de Vlaamse Rand
- De verkeerstoename tegen 2020 zal het grootste zijn in de Brusselse regio (+26%)
- Van alle Belgische wegen heeft de Brusselse Ring steeds het meeste kans op files, ze duren gemiddeld langer en zijn duurder



Maatschappelijk belang

Het is een inter-gewestelijke problematiek.

- Pendelverkeer is voor het leeuwendeel gewestoverschrijdend
 - Elke dag 350.000 pendelverplaatsingen in en uit Brussel
- Van de 25 punten met de meeste congestie in Vlaanderen liggen er 12 op de Brusselse Ring
- Al de beschreven schade laat zich even goed in Brussel voelen
 - Vb: Sluipverkeer staat zowel buiten als binnen de Brusselse ring
- De Brusselse plannen wat betreft RO zijn veelvuldig en grootschalig
 - Bereikbaarheid is ook voor hen essentieel

→ Gemeenschappelijke white paper met onze Brusselse collega's van BECI



Agenda

De optimalisatie van de R0

- I. Maatschappelijk belang
- II. Multimodale aanpak
- III. Optimalisatie van de R0
- IV. Procedures en timing

12.000.000

VO Stemmen van
Koopverhandel
Halle-Minimarket

Multimodale aanpak

II. De oplossing is een én-én verhaal: een inter-gewestelijke multimodale aanpak

- Openbaar vervoer
 - Dat optimaal inspeelt op de concrete noden van het woon-werkverkeer,
 - Bijkomende buslijnen (13 buslijnen en nachtbus reeds gerealiseerd)
 - Voldoende parkings langs knooppunten van openbaar vervoer,
 - Voldoende snelle (tram)verbindingen (tangentieële langs de ring, verbinding met de luchthaven, Visie 2020 De Lijn)
 - Diaboloproject (in uitvoering) en de bocht van Nossegem (uitgevoerd)
 - Een functionerend GEN dat niet verwatert tot een louter stedelijk systeem,

12.000.000

VO Stemmen van
Koopverhandel
Halle-Minimarket

Multimodale aanpak

- Aanmoedigen van fiets, carpoolen, telewerken, ...
 - Functionele fietssnelwegen die de verbinding over de ring heen maken (opgenomen in onderzoek plan-MER)
 - Pendelfonds
 - Voldoende carpoolparkings
 - Intelligent rekeningrijden
 - (mits mogelijke budgetneutraliteit en herinvestering van de middelen in mobiliteitsoplossingen)
- Sluitstuk is de optimalisatie van de ring:
 - Niet meer plaats voor de wagen, maar de juiste plaats
 - Vlotte doorstroming op de ring
 - Ruimte op gewestwegen voor bus/ tram
 - Zinvol dynamisch verkeersmanagement

ES 1011 1893



Agenda

De optimalisatie van de R0

- I. Het maatschappelijk belang
- II. Multimodale aanpak
- III. De optimalisatie van de R0
- IV. Procedures en timing
- V. Afstemming Brussels gewest

PS 1011 1893



Optimalisatie R0

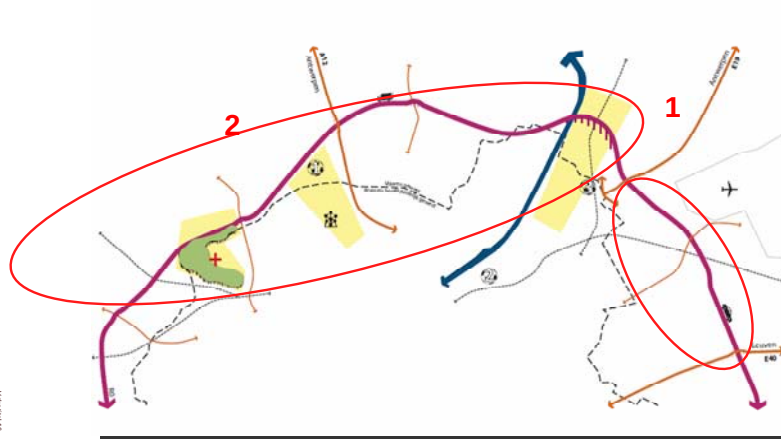
- Scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer
- Verminderen van weefbewegingen aan hoge snelheid door op- en afritten op korte afstand



DE PRAKTIK

Klaar voor
Koophandel
Huis-Markt

Optimalisatie R0 - in twee tijden



DE PRAKTIK

Klaar voor
Koophandel
Huis-Markt

Optimalisatie R0 in twee tijden

- Zone Zaventem
 - Volledig op Vlaams grondgebied
 - Mobiliteitsstudie over de hele noordelijke ring bevestigt dat dit deel prioritair aangepakt kan worden
 - Burgemeesters van omliggende gemeenten zijn vragende partij
- Zone Noord
 - Belang koppeling met zone Zaventem : één geheel
 - Enkele delen op Brussels grondgebied
 - Laarbeekbos (Jette)
 - Neder-Over-Heembeek
 - Bijzondere aandacht voor de studie en de communicatie rond het viaduct van Vilvoorde

Vlaamse Rijk

VO
Klaar voor
Koophandel
Huis-Markt

Optimalisatie R0 – zone Zaventem

1. Zone Zaventem



ES 100000

VO
Klaar voor
Koophandel
Huis-Markt

Agenda

De optimalisatie van de R0

- I. Maatschappelijk belang
- II. Multimodale aanpak
- III. Optimalisatie van de R0
- IV. Procedures en timing

02 1011 1951

VO
KA
Kamers van
Koophandel
Halle-Vlaanderen

Procedure en timing

IV. Procedure en timing: te traag

- Aanpassing héle noordelijke ring al opgenomen in START (2004)
- De voorbije 9 jaar 21% van de budgetten voor wegeninfrastructuur in Vlaams-Brabant terwijl de helft van het Belgische fileleed zich daar voordoet.
- In meest optimale omstandigheden kan men aan de werken van zone Zaventem beginnen eind 2013
 - Momenteel in de fase na de richtlijnen op de kennisgevingsnota, in de voorbereiding van de strategische Plan MER
 - De mobiliteitsstudie is vrijwel afgerond
 - Men heeft al twee maanden vertraging opgelopen
- Voor “Zone Noord” is de timing nog onduidelijk.

02 1011 1951

VO
KA
Kamers van
Koophandel
Halle-Vlaanderen

Versnelling maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten

- Procedure voor brede en vroegtijdige participatie
 - Gedegen alternatieven onderzoek zonder te verzanden in eeuwig studiewerk
 - Tijdige inspraak zonder het proces naar een oplossing lam te leggen
- Voor tijdige en geïnformeerde inspraak is goede communicatie essentieel
 - Draagvlakcreatie
 - Actie VOKA: Jos De Fileklos
 - Communicatie over onderzochte alternatieven



VOKA 22

VOKA
Klaar voor
Koophandel
Halle-Waasland

Versnelling maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten

- Vergunningsprocedure
 - Ontheffingsprocedure plan MER (inschatting 7 maanden)
 - Aantal openbare onderzoeken (alleszins nog voor GRUP en stedenbouwkundige vergunning)
- Getrechterde besluitvorming
 - Men kiest voor een oplossing en gaat er voor
 - Belang bestuurlijke lus om onnodige procedurevertragingen te vermijden
 - Brede participatie vs toegang tot rechter

VOKA 22

VOKA
Klaar voor
Koophandel
Halle-Waasland



BIJLAGE 3:

Nota aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
‘Aanpassing van de R0 rond Brussel’
van Voka-Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Medialaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



Nota

aan
 Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het
 Vlaams Parlement
datum
 2010-03-18

van
Tine Tytgat
tel. Direct
 02 300 58 00

e-mailadres
 tine.tytgat@voka.be

Aanpassing van de R0 rond Brussel

1. Files betekenen gevaar voor welvaart en welzijn

A. Gevaar voor welvaart

Verliesuren : economisch gevaar

- * 1 personenwagen die in de file staat kost de economie gemiddeld 8,25 euro¹ per uur, een zakenreiziger 22 euro per uur en één vrachtwagen kost 45,95 euro per uur²
- De *directe economische schade* van de Belgische files in 2007, alleen al voor de piekuren³ op werkdagen komt op ruim **437,5 miljoen euro**⁴ of 1,74 miljoen euro per werkdag.⁵
 - o Merk op dat de congestiekosten bijna 4 keer hoger zijn op het onderliggend wegennet (regionaal + stedelijk) dan op het hoofdwegennet. Dit is het effect van sluiptwegen! Onze dorpen zitten overvol.
 - o 72% van de totale congestiekost wordt opgelopen in Vlaanderen (aangezien dat het grootste deel van de ring rond Brussel, en de omliggende sluiptwegen in Vlaanderen liggen).
 - o Het dagelijkse fileleed op **de ring** zorgt voor een jaarlijkse economische schade die oploopt tot 75 miljoen euro⁶.
 - o De directe economische kost van de files op de ring én op het brede netwerk van omliggende sluiptwegen loopt op tot **207 miljoen euro per jaar**⁷, **het equivalent van 4.500 gemiddelde Belgische jobs**.⁸
 - o
- De toekomst?
 - o Gemiddeld 110 km file per dag in 2008⁹.
 - o Men voorspelt voor 2020 160 km/dag zonder beleidswijzigingen¹⁰. De totale kostprijs loopt dan op tot 636,4 miljoen euro of 2,53 miljoen euro per werkdag.¹¹

1 Het verkeerscentrum Vlaanderen

2 Transport and Mobility Leuven

3 6 uren per dag: 3 in ochtendspits, 3 in avondspits

4 Berekening congestiekosten en voertuigverliesuren obv gegevens uit het rapport 'Analyse van de verkeerscongestie in Vlaanderen' door transport and mobility (<http://www.tmlleuven.be/project/congestieprobleem/index.htm>)

5 Waarvan komt deze directe filekost? Ondermeer: Onze arbeidsproductiviteit leidt onder files: één op de vier Vlamingen mist al eens een afspraak of een vergadering, één op de tien klopt minder werkuren omdat hij of zij in de file staat, professionele chauffeurs verliezen kostbare uren, etc5 De brandstofkosten zijn ook hoger, omdat er meer brandstof verbruikt wordt om dezelfde afstand af te leggen wanneer dat in een file gebeurt.

6 Transport and Mobility Leuven

7 Transport and Mobility Leuven

8 VDAB

9 Transport and mobility Leuven: Vlaanderen 2007

10 Transport and mobility Leuven: Vlaanderen 2007

11 Eigen berekening

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Mediaalaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



- *Indirecte economische schade* treedt onder andere op doordat
 - o het zakelijk verkeer met grotere **onzekerheden** kampt met betrekking tot de plaats en duur van de files
 - o het een efficiënte planning van economische activiteiten bemoeilijkt en conflicteert met de groeiende behoefte aan '**just-in-time**' planning van productieprocessen.¹²
- Dit zijn enorme bedragen die doorgerekend worden en ons land **minder concurrentieel** maken. In moeilijke economische tijden weten we allemaal wat dat betekent.
- De ring is de economisch belangrijkste draaischijf van België. Een vlotte ring is cruciaal voor de tewerkstelling in Vlaanderen, in de regio langsheen de Ring en specifiek rond Zaventem. Een nieuw debacle zoals dat van DHL dat zijn activiteiten verhuisde naar Leipzig – dat trouwens aan de basis lag van het START-project - kunnen we best missen. Vandaag zien we weer cargobedrijven vertrekken naar Luik. Behoud van jobs en de creatie van 50.000 nieuwe jobs tegen 2020 in Halle-Vilvoorde, wat broodnodig is voor het voortbestaan van de sociale zekerheid zoals we ze kennen, wordt onmogelijk zonder een vlotte mobiliteit in de luchthavenregio
- België is een kleine en open economie met een centrale Europese ligging. Congesties op onze wegen vernietigen de troeven van onze havens, luchthavens, onze unieke ligging als logistieke hub en onze ambities als Europees centrum.

B. Gevaar voor welzijn

Verlies kwali-tijd

- Files zijn frustrerend. Vier op de tien werknemers zeggen dan ook dat files hen erg storen, iets meer dan 20 procent stelt zelfs dat files hen mateloos op de zenuwen werken. Meer dan een derde (36,3 procent) komt hierdoor slechtgehumeurd op het werk aan.¹³
- Files geven grote sociale effecten, doordat organisatie van particuliere en bedrijfshuishoudens zich moet aanpassen aan de files. Er komen meer glijdende uren wat vergaderingen moeilijker maakt en onzekerheid schept binnen de gezinsorganisatie. Het is vooral de onzekerheid die zwaar weegt.¹⁴
- Een grote groep pendelaars staat dagelijks uren in de file, heen en terug. Tijd die veel beter gespendeerd wordt aan welzijn; het gezin, familie, vrienden, sport, hobby's, cultuur en gemeenschapsvorming.

Hier situeert zich ook het probleem van **sluipverkeer**. Automobilisten, geconfronteerd met steeds weerkerende files, zoeken alternatieve routes over wegen die qua inpassing niet berekend zijn op piekbelastingen en veroorzaken daarmee veel hinder voor omwonenden. Voor deze buurtbewoners is dit een verlies aan woonkwaliteit. Tussen 1990 en 2006 is de verkeersintensiteit op gewest- en gemeentewegen met gemiddeld 20% toegenomen voor heel Vlaanderen, en dit blijft stijgen.¹⁵ We moeten vermijden dat na het personenvervoer ook het toenemende vrachtverkeer de sluipwegen zal opzoeken. **Voor iedere kilometer file op een snelweg, staat er vandaag 4 km file op secundaire wegen!**¹⁶

Milieu: gezondheidsgevaar fijn stof

- Steeds weer optrekkende en remmende voertuigen verbruiken meer

¹² R.E.C.M. van der Heijden en W.A.H. Thisse "Regulering van files", 1994

¹³ Onderzoek van Bizz in november 2008. <http://www.mobimix.be/inhoud/auto-blijft-populair-woon-werkverkeer>

¹⁴ R.E.C.M. van der Heijden en W.A.H. Thisse "Regulering van files", 1994

¹⁵ Verkeersintensiteit op verschillende types wegen (Vlaanderen, 1990-2006) bron: FODMV

¹⁶ Transport and Mobility Leuven

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Mediaalaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



- Een gemiddelde personenauto stoot in de file **20% meer CO₂** uit dan bij doorgaand verkeer, zo'n **25% meer Fijn Stof** terwijl de uitstoot van **N₂O (stikstof)** ongeveer gelijk blijft.¹⁷
- Bij **vrachtwagens** neemt de uitstoot in de file toe met **30% CO₂**, **100% Fijn Stof** en **100% Nox (stikstof)**¹⁸
- Ook deze schade heeft zijn kostprijs die in 2002 al **360 miljoen euro** bedroeg.¹⁹ Sindsdien zijn de files alleen maar toegenomen, en tegen 2020 verwacht Transport and Mobility Leuven nog een toename met 54% bij ongewijzigd beleid.

Ongevallen: verkeersveiligheids gevaar

- Files worden gekenmerkt door een instabiel proces van verkeersafwikkeling, waarbij de snelheid van motorvoertuigen op korte afstanden zeer kan wisselen. Dit is zeker het geval bij de vele op en afritten op de ring waarbij vaak ingevoegd moet worden aan hoge snelheid wat ook files veroorzaakt. Dit leidt tot een grotere kans op ongevallen. Deze veroorzaken een onnoemelijke menselijke leed in vele families. Daarenboven ook hun economische kostprijs.

In België waren er in 2007 66.917 ongelukken met slachtoffers, 1.067 dodelijke slachtoffers, 7.051 zwaargewonde slachtoffers en 58.799 lichtgewonde slachtoffers²⁰.

	€/eenheid	aantal	Materiële kost ²¹
ongevallen met slachtoffers	6.612,00 €	66917	442.455.204,00 €
dodelijke slachtoffers	6.801.921,00 €	1067	7.257.649.707,00 €
zwaargewonde slachtoffers	1.454.395,00 €	7051	10.254.939.145,00 €
lichtgewonde slachtoffers	107,18 €	58799	6.301.959,22 €
Totaal			17.961.346.015,22 €

Dit maakt een totale economische kost van 18 miljard euro.²²

Voor Vlaanderen²³ geeft dit:

	€/eenheid	aantal	Materiële kost ²⁴
ongevallen met slachtoffers	6.612,00 €	42643	281.955.516,00 €
dodelijke slachtoffers	6.801.921,00 €	527	3.584.612.367,00 €
zwaargewonde slachtoffers	1.454.395,00 €	4550	6.617.497.250,00 €
lichtgewonde slachtoffers	107,18 €	37566	4.026.323,88 €
Totaal			10.488.091.456,88 €

25% van de ongelukken gebeurt in de uren van de ochtend- of avondspits²⁵, wat een totale kost van 2,6 miljard euro voor Vlaanderen geeft.

17 Slimmer en beter, de voordelen van intelligent verkeer, TNO Rapport (2008)

18 Slimmer en beter, de voordelen van intelligent verkeer, TNO Rapport (2008)

19 TML: G. De Ceuster, M. De Schrijver (2002), "Verkeersindices: congestie- en milieukosten", rapport 01.03b, Rapport in opdracht van Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, Dienst Wegtoegankelijkheid.

20 Observatorium voor verkeersveiligheid BIVV, 2007, cijfers voor België

21 (In de kostprijs van ongevallen zit zowat alles: verloren productie, autoschade, schade aan openbaar domein, ziektekosten, revalidatiekosten, verzekeringsadministratiekosten, kosten van politie- en brandweerinterventie, enz...)

22 De Brabander (2006), "Valuing the reduced risk of road accidents. Empirical estimates for Flanders based on stated preference methods", Diepenbeek: UHasselt, doctoraatsproefschrift

23 Observatorium voor verkeersveiligheid BIVV 2007, Vlaanderen

24 (In de kostprijs van ongevallen zit zowat alles: verloren productie, autoschade, schade aan openbaar domein, ziektekosten, revalidatiekosten, verzekeringsadministratiekosten, kosten van politie- en brandweerinterventie, enz...)

25 http://www.statbel.fgov.be/downloads/accidents2002_1NL.xls

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Mediaalaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



2. Het probleem stelt zich bijzonder scherp op de Brusselse ring.

- Van de 25 punten met het meeste congestie in het Vlaams Gewest, waren er in 2002 19 in Vlaams-Brabant gelegen, waarvan 12 op de R0.²⁶
- De toename van het verkeer tegen 2020 zal het grootste zijn in Brussel (+ 26 procent). Gevolgd door Vlaanderen (+ 16 procent) en Wallonië (+ 15 procent).²⁷
- Op sommige meetpunten op de Brusselse ring noteerde men in 2007 285 minuten file per dag, of bijna 5 uur file op 24 uur tijd!²⁸
- Van de direct economisch verlies van 437.5 miljoen euro door files in 2007 werd er 207.6 miljoen euro werd gerealiseerd in de Brusselse socio-economische regio. Dat is dus bijna de helft van alle verliezen door files in België.
- Niet alleen is er op de Brusselse ring de hoogste kans op files, de files duren ook langer en zijn bovendien duurder omdat het vaak gaat om zakelijke verkeer en vrachtwagens.
- De Brusselse plannen inzake ruimtelijke ordening, we denken hierbij aan een bijkomend stadion, shoppingcentra en distributiecentra, zullen een bijkomende druk op de ring veroorzaken wanneer er inzake multimodale oplossingen en infrastructuur geen initiatieven worden genomen. Ook voor hen is een vlotte bereikbaarheid noodzakelijk.

3. De oplossing voor het fileprobleem op de Brusselse ring is een én én –verhaal

Het fileprobleem verdiend een multimodale aanpak met als sluitstuk de aanpassing van de verkeersinfrastructuur aan de noden van de 21^{ste} eeuw, waarvan de aanpassing van de R0 de absolute prioriteit is.

1. Multimodale aanpak:

- **Openbaar vervoer**
 - i. Volgehouden investeringen in Diabolo en START-lijnen
 - ii. Nood aan kwalitatief hoogstaand, snel en betaalbaar openbaar vervoer zowel naar Brussel als tangentieel in de rand. Binnen de toekomstvisie 2020 van De Lijn worden een heel aantal trams en snelbusverbindingen voorgesteld. Wanneer we deze zouden rangschikken naar berekend potentieel en congestiegevoeligheid (twee van de belangrijkste parameters) blijkt dat de verbindingen in Vlaams-Brabant vooraan staan, met helemaal bovenaan de tangentiële verbindingen rond de ring en de ontsluiting van de luchthaven.
 - iii. Realisatie van het GEN netwerk, met voldoende parkeergelegenheid aan de GEN-stations
 → Geen economisch blinde investeringen, wel gericht op die plaatsen en momenten waar het optimaal inspeelt op de noden van het woon-werkverkeer en zo het fileprobleem echt aanpakt.
- **Initiatieven ter promotie van carpoolen, thuiswerken, de fiets** voor woon-werkverkeer zoals het pendelfonds, velostrades, veilige fietspaden tussen stations en bedrijventerreinen en fietsverbindingen over de Ring.
- **Dynamische verkeersmanagement.** Waarschuwen voor files, informeren over alternatieve routes en het verkeer omleiden. Alle nodige apparatuur moet geïnstalleerd worden bij de aanpassing van de ring.

²⁶ "Stilstaan of sterven", 2008, Gouverneur Vlaams-Brabant

²⁷ Transport and mobility Leuven

²⁸ Verkeerstellingen van AWV 2007.

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Medialaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



- **Rekeningrijden** is een optie, mits budgetneutraliteit en een herinvestering van de middelen in de infrastructuur die men gebruikt.

2. Met als sluitstuk: *infrastructuurwerken aan de Ring van Brussel.*

- Aanpassing van de R0 is een condition sine qua non om de files aan te pakken. Realisatie van alle andere sporen samen zijn onvoldoende om een significant effect te hebben op de structurele files. De aanpassing van de ring is het cruciaal sluitstuk.

A. Wat moet er aangepast worden?

- De vlotheid van de hele Brusselse ring moet substantieel verhoogd worden door het verminderen van de hoeveelheid invoegend en uitvoegend verkeer bij hoge snelheden door een intelligente scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer.
- De hele noordelijke R0, van de aansluiting met de E40 in Groot-Bijgaarden tot de aansluiting met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe moet aangepast worden. Vandaag ligt enkel voor deze zone de kennisgevingsnota voor de plan-MER klaar. Ook Vak 1 (van de aansluiting met de E40 tot de aansluiting met de A12) en Vak 2 (van de aansluiting van de A12 met de E19) moeten meegenomen worden. Deze worden samen sinds kort ook "zone noord" genoemd.
- Het onderzoek van de mogelijke haalbare alternatieven, die vandaag in de pers verschenen, is noodzakelijk en maakt integraal deel uit van de procedure die gevolgd moet worden. Het opentrekken van de studie van deze alternatieven moet versneld leiden tot een politiek gedragen keuze die een oplossing biedt voor de Brusselse mobiliteit. Een aanpassing op korte termijn, en dan spreken we in het beste geval over een start in 2013, blijft in alle opzichten noodzakelijk voor de economische ontwikkeling van de gehele Brusselse Metropool en de Vlaamse economie, inclusief de ontsluiting van Brussels Airport. Zonder te licht over de alternatieven te gaan, moeten we er voor waken om niet te verzanden in eindeloos studiewerk.

B. Wanneer?

- Het welvaarts- en welzijnsverlies door de file is een dringend probleem, zeker in tijden van crisis. We mogen dus niet verzanden in een eindeloze procedure of aanhoudend studiewerk zonder actie.
- Wanneer uit de MER studie zou blijken dat de plannen van de optimalisatie het beste alternatief vormen mag er geen tijd verloren worden.
 - i. De huidige plannen voor het gedeelte E19- E40 in Sint-Stevens- Woluwe (of de zone "Zaventem") zouden deze legislatuur moeten uitgevoerd worden. Ze maken integraal deel uit van de START-plannen uit 2004 die al heel wat vertraging hebben opgelopen voor het wegnis-gedeelte.
 - ii. Er dreigt echter verdere vertraging door de moeizame samenwerking met Brussel voor het tot stand komen van de mobiliteitsstudie (die zowel zone Zaventem als zone noord onderzoekt). Momenteel loopt de vertraging al op tot verschillende maanden.
 - iii. Het gedeelte "zone Zaventem" bevindt zich volledig op Vlaams grondgebied en kan dus procedureel iets eenvoudiger aangepakt worden. Bovendien kan dit vak ook praktisch gerealiseerd worden los van de twee andere vakken (als voorafname op een volledig aangepaste ring) doordat de grootste stromen op de zone Zaventem zich van E19 naar E40 verplaatsen en omgekeerd.
 - iv. Nadien moet zone Noord (vroeger Vak 1 en Vak 2) aan bod komen, met als afsluiter de sluiting van de R0 in het zuiden.

C. Overleg met Brussel

- Structureel overleg met de Brusselse regering en administratie is onontbeerlijk. Voka juicht toe dat ministers Grouwels en Crevits hiertoe een eerste initiatief hebben genomen met de oprichting van werkgroepen rond mobiliteit en een specifieke werkgroep rond de aanpassing van de R0.
- Een uitstekende samenwerking tussen de administraties zou hiervan het gevolg moeten zijn.

Voka – Kamer van Koophandel Halle-Vilvoorde vzw
 Mediaaan 26, 1800 Vilvoorde
 tel. 02 255 20 20, fax 02 255 20 30
 hallevilvoorde@voka.be, www.voka.be

Kamer van
 Koophandel
 Halle-Vilvoorde



- Nu is het tijd voor de volgende stap: een daadwerkelijke samenwerking met resultaten. Hierbij is het belangrijk het hele proces van de aanpassing van de noordelijke ring en de ambities van de Brusselse regering inzake ontwikkelingen van ruimtelijke ordening als één geheel proces te bekijken om tot onderlinge begrip en win-win's te komen.

D. Procedures

- Deze zijn niet afgestemd op de noden van een hedendaags beleid. Ze kunnen beter, efficiënter en vlotter zonder te raken aan de inspraak van de burger.
- Dit dossier kan een ideale testcase zijn voor een verbeterde procedure voor infrastructuurwerken van openbaar belang.
- Voka gaat in een andere nota dieper op deze problematiek in en doet een aantal suggesties om de procedure te vereenvoudigen (gepresenteerd in de Ad Hoc commissie Sauwens ivm de versnelling van maatschappelijk belangrijke infrastructuurprojecten eind januari 2010).

E. Budgetten

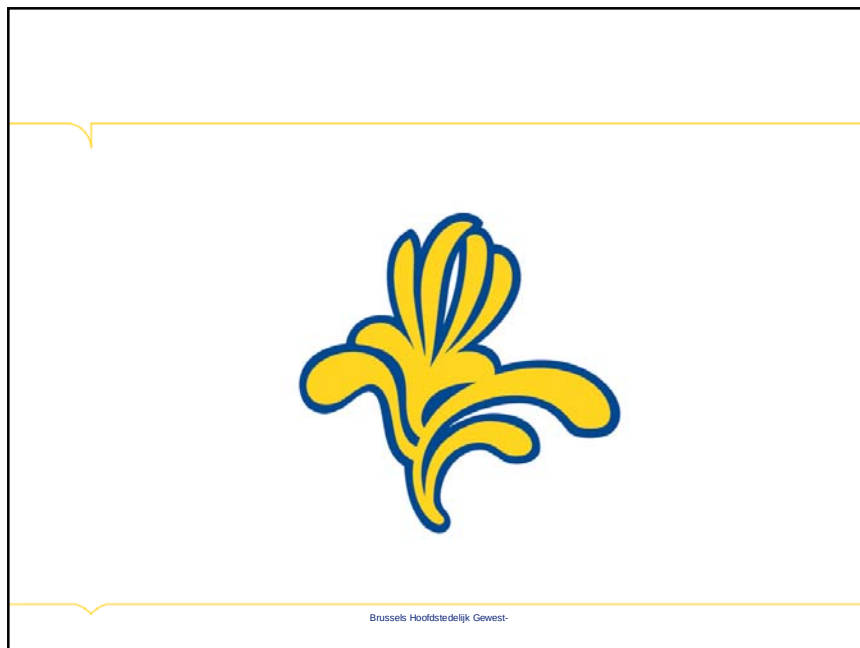
- Gegarandeerde recurrente START-budgetten van 20 mio euro per jaar in de komende 10 jaar zijn het *minimum minimorum* om de Zone Zaventem aan te kunnen passen.
- De aanpassing van de ring moet gezien haar centrale ligging de belangrijke rol die deze draaischijf speelt in de Europese mobiliteit een deel uitmaken van het Trans European Network en de nodige Europese steun genieten.
- PPS –constructie moet een optie zijn
- Voor de aanpassing van zone Noord moet de nodige budgettaire ruimte vrij gemaakt worden op iets langere termijn.
- Vandaag betaalt in België het wegtransport, met name het privé vervoer van goederen en personen over de weg, jaarlijks zo'n 12 mia EUR of 8 procent van de totale fiscale opbrengsten. Aan de uitgavezijde wordt door Vlaanderen slecht 100 mio EUR in onderhoud van de wegen geïnvesteerd en vorig jaar zo'n 400 mio EUR in infrastructuur. Dit betekent dat de gebruikers vandaag ruimschoots de factuur betalen.
- De investeringen in nieuwe infrastructuur hebben een positief effect op de economie, wat via alle vormen van bedrijfsfiscaliteit zorgt voor een meeropbrengst voor de overheid.

F. Communicatie

- Communicatie zal mede de sleutel zijn naar tijdige geïnformeerde inspraak en een succesvol project dat tijdig wordt opgeleverd.
- Dit houdt ook een goede communicatie in met Brussel en haar inwoners in.

BIJLAGE 4 :

Presentatie van mevrouw Brigitte Grouwels,
minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
bevoegd voor Openbare Werken en Transport



Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement van 25 maart 2010

Brigitte Grouwels

Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd
voor Openbare Werken en Transport



De optimalisatie van de Ring

Standpunt van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering naar aanleiding van de Plan MER studie voor het vak Zaventem

Brigitte Grouwels

Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd
voor Openbare Werken en Transport



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- **De Ring is essentieel voor de sociaal-economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn rand**
- **Iedere projectfase bespreken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn bevolking**
- **Zicht nodig op het volledig project van heraanleg Ring Noord (tussen E40 en E40)**



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- **Nog GEEN eindbeslissing**
- **Nood aan de ontwikkeling van een globale visie op het uitbreidingsproject Ring in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- **Flessenhals van viaduct Vilvoorde is hét infrastructuur-probleem**
- **Geen bypass op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**
- **Geen aanzuigeffect dat leidt tot extra verkeer:**
 - **Geen verbreding van de toevoerende autosnelwegen**
 - **Bescherming van het onderliggend wegennet!**



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- Goede toegang tot de Ring via de Brusselse in- en uitvalswegen
- Kwaliteit van bewegwijzering voor bestemmingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbeteren



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Modal shift is EERSTE doelstelling:

- Overstap naar kwaliteitsvol openbaar vervoer
 - GEN
 - Projecten MIVB
 - Projecten De Lijn
- Goederenvervoer via water en spoor



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- **Aanmoediging collectieve en semi-collectieve vervoermiddelen**
- **Aanleg infrastructuur voor openbaar vervoer**
- **Stimuleren van ACTIEVE modi**
- **Aanleg van ontradingsparkings bij GEN-stations**
- **Smart Traffic Management**

(begeleidingsmaatregelen GEN-overeenkomst)



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

- **Respect voor de strategische en regelgevende plannen van het Gewest en de richtschema's voor de Brusselse hefboomgebieden**
- **Respect voor de wegenhiërarchie, in het bijzonder van het secundaire wegennet**



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Kwaliteit van de mobiliteitsstudie

- Integreren resultaten vroegere studies
- Verschillende tijdshorizonten
- Effecten maatregelen ter bevordering van duurzame mobiliteit op verkeersstromen bestuderen



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Kwaliteit effectenstudie

- Aandacht voor ruimtelijke ordening, economie, werkgelegenheid en leefmilieu
- Verduidelijking nagestreefde sociaal-economische en milieudoelstellingen
- Naleving wetgeving beschermde gebieden



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

WORK in PROGRESS

- **Ministeriële comité voor interregionale mobiliteit (3 februari 2010)**
- **Werkgroep Ring**



Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

Hartelijk dank voor uw aandacht