



Vlaams
Parlement

stuk **159** (2009-2010) – Nr. 3
ingediend op 12 januari 2011 (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

Hoorzitting

over de Mobiliteitsstudie Brusselse ring
met ir. René Grispen van het Verkeerscentrum
en ir. Raf Van den Broeck
van het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant

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 Rouveroij;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, 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 Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

- 159** (2009-2010): – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Verslag over hoorzittingen en gedachtewisseling

INHOUD

I. Uiteenzetting door ir. René Grispen.....	4
1. Situering problematiek Brusselse ring (R0).....	4
1.1. Benuttingsgraad.....	4
1.2. Analyse herkomst en bestemming	4
2. Aanleiding Mobiliteitsstudie R0	5
3. Uitwisseling en overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest	5
4. Resultaten doorrekeningen	5
4.1. Opbouw referentiescenario	5
4.2. Resultaten basisvarianten	6
4.3. Resultaten scenario's	6
4.3.1. Tunnel E40-E40	6
4.3.2. Zuidelijke sluiting R0	7
4.3.3. Verbinding E40-E19	7
4.3.4. Tweede grote ring	7
4.3.5. Vrachtverbod	7
4.3.6. Scenario R0-Noord	7
4.3.7. Stimulering alternatieven vrachtverkeer	7
4.3.8. Omleiding vrachtverkeer	8
4.3.9. Fietsbruggen over de R0	8
4.3.10. Rekeningrijden	8
4.3.11. Wensnet De Lijn	8
5. Conclusie.....	8
II. Bespreking	9
Gebruikte afkortingen	18
Bijlage: De presentatie bij de toelichting van de heer ir. R. Grispen	19

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 14 oktober 2010, in het kader van de behandeling van het voorstel van resolutie betreffende de verbreding van de ring rond Brussel, een hoorzitting over de Mobiliteitsstudie Brusselse ring¹. Gehoord werden de heren ir. René Grispen, expert Verkeersmodellering van het Verkeerscentrum Vlaanderen, die de uiteenzetting gaf, en ir. Raf Van den Broeck, AWV Vlaams-Brabant, die mee de vragen beantwoordde van de leden.

De presentatie waarmee beide sprekers hun toelichting illustreerden, is als bijlage bij dit verslag opgenomen.

I. UITEENZETTING DOOR IR. RENÉ GRISPEN

De heer René Grispen: Ik ga eerst in op het onderwerp van de studie. Daarna bekijk ik de procedurele aspecten, het waarom van de mobiliteitsstudie en het overleg met het Brussels Hoofdstedelijke Gewest. Ten slotte gaan we even in op de resultaten van de doorrekening van een tiental scenario's en de conclusies en hoe we daarmee verdergaan in het kader van de MER-procedure.

1. Situering problematiek Brusselse ring (R0)

Om het probleem van de ring rond Brussel te situeren kunnen we uitgaan van de congestie gedurende een groot deel van de dag. Ook herkomst en bestemming van het verkeer op de R0 werden nagegaan.

1.1. Benuttingsgraad (dia's p. 22 tot 25)

De relatieve benuttingsgraad wordt berekend door de totale dagintensiteit te delen door de uurcapaciteit. Op de secties waar er tellingen gebeuren, en zeker op het noordelijke stuk, ligt die boven de tien. Gedurende meer dan tien uur per dag overschrijdt daar de intensiteit de capaciteit. Op stukken waar al een klein deel van de parallelweg gerealiseerd is (in Zaventem en Zellik), blijkt de benuttingsgraad iets lager.

Uit de resultaten van tellingen van vorig jaar kan worden afgeleid dat het vanaf zes uur 's morgens tot acht uur 's avonds druk is op de R0. De snelheidsvallen (de rode grafiek) geven de klassieke congestie-uren aan, voor bijvoorbeeld de avondspits. Datzelfde fenomeen zien wij op de binnenring. Tijdens de dag valt vooral de snelheidsval op tijdens de avondspits.

1.2. Analyse herkomst en bestemming (dia's p. 25 tot 29)

Het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant basisjaar 2007 is gebruikt voor een onderzoek naar herkomst en bestemming van het verkeer. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten van verkeer. Het gele is het lokale verkeer dat te maken heeft met de zone waar de zogenaamde selectedlinkanalyse is gebeurd. Het blauwe verkeer heeft iets te maken met Brussel en het groene verkeer is puur doorgaand verkeer dat niks met het studiegebied site of Brussel te maken heeft.

In een voorstelling van de verschillende uren van de dag tussen zes uur 's morgens en tien uur 's avonds valt op dat het doorgaand verkeer over de dag ongeveer dertig percent uitmaakt, maar dat het tijdens piekuren minder is. Het aandeel van Brussel neemt tijdens die piekuren dan weer gevoelig toe, vooral het lichtblauwe, dat verkeer van en naar Brussel weergeeft. Idem dito voor de andere richting. Samengevat kunnen we stellen dat er overdag dertig percent doorgaand verkeer is in de zone Zaventem, dertig percent intern verkeer, en veertig percent te maken heeft met Brussel. Tijdens piekperiodes neemt het aandeel Brussel gevoelig toe en is het doorgaand verkeer iets minder.

¹ Zie < <http://www.verkeerscentrum.be/verkeersinfo/nieuwsitems/2010/nieuws-101004-studie-ring-brussel.pdf> >.

Dezelfde analyse is gemaakt voor het hele traject van de ring Noord, met gelijkaardige resultaten. De 30-30-40-verdeling is ook hier te zien, met tijdens de piekperiodes nog iets minder doorgaand verkeer.

De congestieproblematiek is dus gekend, met de ochtend- en avondfiles op belangrijke links van de ring van Brussel, die in elkaar overvloeien op bepaalde stukken. In piekperiodes blijkt het aandeel van het doorgaand verkeer een stuk minder: er is dus sprake van een verdringing van het doorgaand verkeer, en met name zeker van het vrachtverkeer.

2. Aanleiding Mobiliteitsstudie R0 (dia's p. 30)

De Mobiliteitsstudie R0 is een voorbereidend traject van en een voorafname op de plan-MER. De doelstellingen op het strategische niveau zijn samengevat op dia. Waarom werd een mobiliteitsstudie uitgevoerd? In de ontwerprichtlijnnnota van de plan-MER waren er heel wat opmerkingen opgenomen van de MER-cel en diverse instanties zoals betrokken gemeentes en organisaties. Ook wilde het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een beter inzicht in het gebruikte instrumentarium.

3. Uitwisseling en overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest (dia's p. 31 en 32)

We zijn samen aan de tafel gaan zitten met de betrokken diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en pleegden uitvoerig overleg. Er zijn gegevens uitgewisseld en de verkeersmodellen werden vergeleken. Tegelijk is het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant verrijkt met gegevens over Brussel. In de tabel staat de bevolking. Het IRIS-model, het Brusselse, vertrekt van basisjaar 2001 en maakt prognoses voor 2015, en het model Vlaams-Brabant heeft als basisjaar 2007 en maakt prognoses voor 2020. De prognoses uit het Brusselse model voor 2015 liggen aardig wat lager, minder gunstig dus, dan wat wij hanteren uit 2007. Die statistieken kregen we van het NIS. De modeltechnieken zijn vergelijkbaar maar met gerichte aspecten. Het IRIS-model is duidelijk een stadsmodel, terwijl het Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant bij uitstek geschikt is om strategische beleidsopties te evalueren.

Met het Brusselse Gewest is afgesproken dat het strategische model Vlaams-Brabant het meest geschikt was om de analyses voor deze fase uit te voeren.

4. Resultaten doorrekeningen (dia p. 32)

4.1. Opbouw referentiescenario (dia's p. 33 tot 35)

Het referentiescenario dat we hanteren, met 2020 als prognosejaar, is niet echt een beleids-scenario maar wel een soort van trenddoortrekking. Wij noemen dat Business as Usual of BAU. Het is gebaseerd op de prognoses van het Federaal Planbureau (FPB), van de Studiedienst van de Vlaamse Regering (SVR), van het NIS en het Departement Onderwijs. De netwerkaanpassingen zijn gebeurd volgens de principes van het beslist beleid, de infrastructuurmaatregelen inzake autoverkeer, en openbaarvervoeraanbod in de periode 2007-2008. Dat gaat terug op de periode voor de crisis.

Voor de bevolking is er in de beschouwde periode 2007-2020 een stijging met vier percent merkbaar. Qua tewerkstelling per sector is er een gevoelige toename in de tertiaire sector. De primaire sector met landbouw en industrie neemt af. Autobezit stijgt gevoelig in de evolutie naar 2020.

De modalsplitverdeling en het aantal verplaatsingen tijdens de avondspits voor 2007 en 2020 tonen een forse groei van het aantal verplaatsingen. Ook het openbaar vervoer zal stijgen. Dat is logisch, want het referentiescenario houdt rekening met een volledige afwerking van het GEN rond Brussel. Ook bij voertuigprestaties zien we een toename, vooral voor het vrachtverkeer op de snelwegen.

4.2. Resultaten basisvarianten (dia's p. 35 tot 39)

Een aantal basisvarianten werden doorberekend met als basis een paar onderzoeksvragen. Enerzijds gaat het om de onafhankelijkheid van de vakken: het vak Zaventem en het vak Noord. Er was vaak discussie over mogelijke interferentie tussen beide projecten die op stapel staan. Anderzijds werden voor de invulling van Zaventem, de ontwikkeling van de luchthavenregio, een viertal scenario's gehanteerd. Het basisscenario gaat uit van START-scenario's (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio). Er is gevraagd om te bekijken of dat effecten zou hebben qua intensiteit als werd uitgegaan van een lichtere groei.

Ook daarvoor werden bepaalde scenario's doorgerekend en varianten van invulling op het luchthavengebied. Ik bracht een aantal figuren mee waarop de verschillen duidelijk worden tussen de rode tinten, die toenames voorstellen, de blauwe die staan voor afnames en de grijze die aangeven waar er weinig verschil zit voor de ring van Brussel met de diverse snelwegen die erop aansluiten. De vergelijking wordt gemaakt tussen een situatie waarbij de volledige R0-Noord aangepast zou zijn zoals op de bestaande plannen, met de toestand als er alleen in Zaventem iets zou veranderen. Dan zien we dat er in Zaventem weinig invloed is. Er is nauwelijks stijging te verwachten. Dat wordt tevens duidelijk aan de significantievlag, die een maatstaf is voor zowel percentuele als absolute verschillen.

Voor de avondspits zijn die resultaten er ook. Indien nodig zijn ze beschikbaar. Ik focus in de rest van mijn uiteenzetting op de ochtendspits.

Het effect van een andere ruimtelijke invulling op de luchthaven werd ook vergeleken, START 2 tegenover START 3. Dat bleek geen verschil op te leveren voor de ring-Noord behalve een klein beetje op de invalsweg naar de luchthaven. Omdat er geen verschil merkbaar was, is men START 3 blijven hanteren als uitgangspunt. Een andere conclusie daaruit was dat de verschillende vakken onafhankelijk van elkaar te bestuderen zijn.

Ter informatie, het START-project werkte een aantal prognoses uit in het licht van de ontwikkeling van de luchthaven. START 1 ging uit van een minimale groei, inzake aantal arbeidsplaatsen en reizigers, START 4 zag Zaventem uitgroeien als een serieuze Europese hub.

4.3. Resultaten scenario's (dia's p. 40 en 41)

Bij de eigenlijke scenario's die zijn voortgevloeid uit de opmerkingen op de richtlijnen-nota, vinden we in eerste instantie het nulalternatief, waarbij niets gebeurt op de ring van Brussel. Daarnaast zijn er ook infrastructuuralternatieven die in een vijftal scenario's doorgerekend zijn en er zijn ook modalshiftmaatregelen. Dat veronderstelt een verschuiving naar het gebruik van alternatieve vervoerwijzen. Uiteindelijk zijn er ook nog doorstromingsmaatregelen.

De lijst scenario's is lang. Ze zijn geanalyseerd als alternatief voor de R0 en niet in functie van het oplossingsvermogen voor de mobiliteitsproblematiek algemeen. Niet allemaal bleken ze ook modelleerbaar.

4.3.1. Tunnel E40-E40 (dia's p. 41 tot 44)

Scenario 1 ging uit van een tunnel van E40 naar E40, van de ene kant van Brussel naar de andere kant, onder het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest door. Het tracé zou er bij eventuele uitvoering wel enigszins anders uitzien dan in het verkeersmodel. Qua belasting betekent het dat die op een equivalent van 5000 tot 6000 personenauto's geschat wordt, afhankelijk van de rijrichting. Er is dus een benutting tot bijna de volledige capaciteit. Dat geeft voor de R0-Noord redelijk wat verschillen, wat merkbaar is aan de significantievlagen. Het scenario zou dus een vrij positieve impact hebben op de doorstroming daar. Uit

bijkomende analyses bleek dat er slechts een beperkt aandeel doorgaand verkeer werd vastgesteld.

De tunnel realiseren is niet evident en de afwikkeling ter hoogte van de tunnelmonden dreigt problematisch te worden. Dit is echter niet in detail onderzocht.

4.3.2. Zuidelijke sluiting R0 (dia's p. 44 tot 46)

Scenario 2 gaat voor een zuidelijke sluiting van de R0. Het tracé ziet u in een modelnetwerk, met een aansluiting ergens ter hoogte van Hermann-Debroux en het zou dan iets voor de bocht van Vorst weer aansluiten op de R0. Ook in dit geval zijn de belastingen redelijk groot, maar iets minder dan in het vorige scenario. Het effect op de R0-Noord is quasi onbestaande. Het heeft wel een effect op Brussels en Waals grondgebied.

4.3.3. Verbinding E40-E19 (dia's p. 47 tot 49)

Een scenario 3 voorziet in een verbinding van E40 naar E19 onder luchthavengebied, niet uitgevoerd als snelweg, maar als gewone weg met een rijstrook in beide richtingen. Voor de ochtendspits zou dat een belasting betekenen van ongeveer 1800 tot 2400 equivalenten. Voor de R0-Noord is er een kleine afname ter hoogte van zone Zaventem, maar verderop nauwelijks impact. Minder zichtbaar op de figuren, is het positieve effect op de N227, de gewestweg ten oosten van het luchthavendomein.

4.3.4. Tweede grote ring (dia's p. 49 tot 52)

Scenario 4 brengt het oude A2-verhaal weer tot leven, met een tweede grote ring. Er zou dan een nieuwe snelweg aangelegd worden van Rotselaar over Zemst naar Aalst. De weg is gemodelleerd als een weg met tweemaal twee rijstroken. Het meest westelijke stuk zou een belasting kennen tot dicht tegen de capaciteit aan. De effecten voor de R0-Noord zijn beperkt tot de aansluiting van de E40 in het oosten en het westen ter hoogte van Sint-Stevens-Woluwe en Groot-Bijgaarden. De significantievlakken tonen duidelijk dat alleen daar het effect speelt.

4.3.5. Vrachtverbod (dia p. 52)

Van de scenario's 5 en 6 zijn er geen detailfiguren. Ze behelzen een vrachtverbod, alleen op de R0. Dat heeft ernstige gevolgen voor het onderliggende wegennet en heeft een beperkte verschuiving naar Antwerpen tot gevolg. Bij een totaalverbod op vrachtverkeer tijdens de spitsuren, verdwijnen die effecten op het onderliggende wegennet. De plaats die vrijkomt op de R0, wordt echter ingevuld door gewoon autoverkeer.

4.3.6. Scenario R0-Noord (dia's p. 53 en 54)

Scenario 7 is wat op lange termijn wordt voorgesteld door AWV. De R0-Noord zou dan volledig verdubbeld zijn behalve het centrale deel tussen de A12 en de E19. Er is een forse belasting en er zijn significante verschillen. Er is vooral een verschuiving van onderliggend wegennet naar de R0. Op de E40, zowel in het oosten als het westen is de impact beperkt en kan er geen extra aanzuiging worden vastgesteld. Op de E19 is er wel een lichte stijging. Toch blijft de R0 zwaar belast.

4.3.7. Stimulering alternatieven vrachtverkeer (dia p. 55)

Scenario 8 wil het vrachtverkeer stimuleren tot het gebruik van alternatieven zoals spoor of binnenvaart. Er wordt zodoende gekeken naar vrachtverkeer dat vanuit de zeehavens gegenereerd wordt en op de R0 passeert. Voor de ochtendspits gaat het om slechts een veertigtal vrachtwagens per uur. Als het scenario succes zou hebben, heeft dat voor de R0 maar een marginaal effect.

4.3.8. *Omleiding vrachtverkeer (dia's p. 55 tot 57)*

In het kader van een omleiding van het vrachtverkeer hebben we de analyse gemaakt van herkomst en bestemming van het vrachtverkeer tijdens spitsuren op snelwegen die een stuk verder van Brussel verwijderd liggen, bijvoorbeeld ter hoogte van Gent. Daaruit bleek dat het aandeel verkeer dat voorbij Brussel geraakt zeer miniem is. Idem dito voor het vrachtverkeer dat in de Craeybeckxtunnel passeert, en waarvan nog maar een stuk of vijftig camions op de R0 passeren. Dat bevestigt dat er tijdens de spitsuren weinig vrachtverkeer over lange afstand is op de R0. De te verwachten effecten zijn dan ook minimaal.

4.3.9. *Fietsbruggen over de R0 (dia's p. 57 en 58)*

Een ander alternatief dat werd aangevoerd bij de opmerkingen, zijn fietsbruggen over de R0. We hebben de afstandsverdeling van het autoverkeer dat in de zone Zaventem passeert onder de loep genomen. Dat is in afstandsklassen onderverdeeld. Cumulatief zijn er ongeveer 600/800 auto's die minder dan tien kilometer rijden. Het is maar de vraag of die allemaal gebaat zouden zijn met fietsbruggen over de R0. Er zijn ook tangentiële verplaatsingsstromen opgenomen. De impact zou in elk geval heel beperkt zijn. Toch is het stimuleren van fietsverkeer een belangrijke milderende omkaderende maatregel die past in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid.

4.3.10. *Rekeningrijden (dia's p. 58 tot 60)*

Het rekeningrijden is een voorlaatste scenario dat is doorgerekend. Hoe zijn we te werk gegaan? Het gaat om een verkennende analyse omdat de gevoeligheden voor het concept recent voor het eerst onderzocht zijn en hier toegepast. Het is een onbekende factor en het is moeilijk in te schatten hoe mensen in Vlaanderen erop zouden reageren. Een andere bedenking is dat de gehanteerde tarieven vrij hoog zijn. We hebben een maximaal effect beoogd. Daarvoor hebben we ons gebaseerd op de tarieven van Nederland tot voor kort. Daar worden de tarieven bepaald in functie van een compensatie van de wegenbelasting. Die ligt daar heel wat hoger dan in België en dus zijn de tarieven aan de hoge kant. Voor Brussel is uitgegaan van een tarief van dertig eurocent per kilometer en een instapkost van drie euro per keer dat de auto wordt gebruikt. Voor de R0 geeft dat zeker significante verschillen, zeker ook op de stukken snelweg die naar het centrum van Brussel gaan. Dat is niet onlogisch. Tijdens de spitsuren zal er vooral minder langeafstandsverkeer opduiken. Er zijn verschuivingen naar andere modi of een ander vertrek uur.

4.3.11. *Wensnet De Lijn (dia's p. 60 tot 63)*

Een laatste scenario dat is doorgerekend, is het wensnet van De Lijn. Dat bestaat onder andere uit heel wat tramlijnen voor het noordoosten en het zuidwesten van Brussel. Dat geeft voor de R0-Noord zelf weinig impact, maar wel voor het onderliggende wagen-net. Voor bepaalde gewestwegen neemt de intensiteit serieus af. Het heeft ook een positief effect voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar het aandeel openbaar vervoer stijgt.

5. Conclusie

De conclusie luidt dat het basisalternatief, scenario 1, wordt meegenomen in het traject. Ook de dubbeldeksvariant ervan wordt aangehouden – die is niet doorgerekend omdat hij technisch amper verschil uitmaakt. Voorts wordt het rekeningrijden-scenario meegenomen. Ook een aantal combinaties worden overwogen: basisalternatief met rekeningrijden, wensnet De Lijn en fietsverbindingen en hetzelfde voor de dubbeldeksvariant en de tunnel E40-E40. Dat is een voorlopig voorstel dat nog in de plenaire vergadering van het plan-MER-proces moet worden bekrachtigd.

II. BESPREKING

De heer Hermes Sanctorum: Naar mijn mening strookte de weergave in de pers niet helemaal met uw uiteenzetting. Daar werd het voorgesteld alsof de verbreding van de ring rond Brussel veruit het beste alternatief zou zijn. Uit de studie in detail trek ik andere besluiten.

Het uitgangspunt dat het START 2- en START 3-scenario ongeveer hetzelfde effect hebben binnen het model, vormt een zeer ambitieus kader met heel veel reizigers en ontwikkelingen in de luchthavenregio. Er kan dan ook geen sprake zijn van een nulsценario. Het lijkt me interessant alsnog een echt nulsценario op te nemen op basis van de bestaande situatie en niet met prognoses voor 2020. Me dunkt is er bij de scenario's wel een effect op het onderliggende wegennet.

Met de methodologie heb ik het wat moeilijk. Al de alternatieven worden in de studie van Arcadis en Grontmij een na een doorgenomen. Er worden vervolgens een aantal opties uitgesloten zonder rekening te houden met de mogelijk synergetische effecten van combinaties ervan.

Algemeen lijkt me het rekeningrijden als overwinnaar uit de mobiliteitsstudie te komen, vooral met het oog op de effecten. Een verbreding creëert een aanzuigeffect. Het leek me vreemd dat voor de regio Vilvoorde, Machelen, Zaventem en Steenokkerzeel de verbreding van de ring als een positieve ingreep wordt voorgesteld, terwijl duidelijk in de cijfers slechts een beperkte daling van het verkeer merkbaar is.

In de besluiten worden een aantal varianten naar voren geschoven: het basismodel, de dubbeldeksvariant en de tunnel E40-E40, in combinatie met fietsverkeer, openbaar vervoer en rekeningrijden. Ik stel me bij de twee laatste technische en financiële vragen bij. Ze lijken me de facto onhaalbaar, wat ons terugbrengt bij de verbreding van de ring rond Brussel als enige mogelijkheid. Daarom lijkt het er sterk op dat al die studies een manier zijn om ervoor te zorgen dat de verbreding van de ring als resultaat overblijft. Dat betreurt ik. Ik stel voor dat er een studie wordt gemaakt van een zuivere modal shift om fietsverkeer, openbaar vervoer en rekeningrijden te vergelijken.

Alles is bekeken vanuit het oogpunt van verkeersintensiteit. Hoe wordt de doorstroming echter in kaart gebracht?

Welk snelheidsregime wordt in de modellen gehanteerd?

De conclusies vind ik heel voorbarig, omdat ze louter vanuit verkeersoogpunt zijn bereikt. Wat met milieu- en gezondheidseffecten?

Mevrouw Irina De Knop: Ik ben juist van mening dat er helemaal geen conclusies worden getrokken. De studie doet nog meer vragen rijzen. Het gaat echter nog maar om een doorrekening van de mobiliteitsstudie. Er komt dus nog een hele fase aan.

Er is ook geen uitsluitsel over technische haalbaarheid van de alternatieven. Is daar zicht op voor de opties die in de conclusies worden aangebracht?

Ondanks de goedgekeurde aanbevelingen van de Commissie Versnelling van Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten om de doorlooptijd te verkorten, stellen we vast dat in dit dossier de procedure uitloopt. Er moeten nog drie fases doorlopen worden: strategische MER, maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) en dan de eigenlijke plan-MER. Wat is de timing daarvan? Wanneer zal het volledige MER-proces voor de zone Zaventem afgerond zijn?

Uit de hoorzitting van 18 maart 2010 met de dienst Wegen en Verkeer² bleek dat het eindrapport eigenlijk tegen juni 2010 klaar zou moeten zijn, maar het eindrapport strategisch MER was toen voorzien voor oktober 2010. Waarom die vertraging?

Worden de aanbevelingen van de Versnellingscommissie nu al toegepast in de MER-procedure voor Zaventem?

Uit de verkeersstudie blijkt dat er wel degelijk een verkeersimpact is van de aanpassingen van zone Zaventem op zone Noord, dit in tegenstelling tot de conclusies van 18 maart 2010. Kan dit nog iets duidelijker worden uitgelegd? Het gaat dan om scenario 7 (scenario R0-Noord). Ik begrijp dat het een betere oplossing zou zijn om beide zones verkeerstechnisch aan te pakken, dan slechts een van beide. Kunt u een beeld geven van de timing en procedure voor de herinrichting van zone Noord? Is er vooruitgang geboekt ter zake in de overlegcommissie Interregionale Mobiliteit? De bevoegde Brusselse minister is hier al geweest voor uitleg en we hebben hoge verwachtingen. Ik neem aan dat zich dat ook vertaalt in de dienst Wegen en Verkeer.

Mevrouw Tine Eerlingen: De studie heeft uiteraard tot doel om mogelijke scenario's te onderzoeken en ook milieu-, gezondheids- en andere effecten. Toch lijkt het me in eerste instantie zaak te bekijken hoe de verkeerssituatie kan worden opgelost.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik spreek me niet uit over de werkmethode. Het lijkt me niet onze taak om studiewerk en -methodes in vraag te stellen. Het lijkt me degelijk werk.

De pure modal shift is niet onderzocht. Ik vrees dat dit ook niet zou volstaan, met het oog op het extra verkeer in de toekomst. Dat noopt ertoe in de drie overgebleven scenario's de structurele maatregelen aan de weg mee te nemen. Klopt dat?

U stelt in de conclusies dat rekeningrijden noodzakelijk is, naast fietsverbindingen en openbaar vervoer. Het ziet ernaar uit dat het rekeningrijden er niet komt. Nederland voert het niet in en hier is er enkel sprake van voor vrachtwagens. De subsidies voor een proefproject voor personenwagens in Leuven worden niet toegekend. Hoe noodzakelijk is het rekeningrijden? Als alle inspanningen gebeuren, ongeacht het scenario, en dat komt er niet, wat zijn daarvan dan de gevolgen?

De heer Joris Van Hauthem: Over de mogelijkheid van een sluiting van de ring in het zuiden werd heel lang niet gesproken. Enkele maanden geleden dook het echter op als te onderzoeken alternatief. Dat werd niet als potentiële oplossing geselecteerd omdat het weinig impact zou hebben op de ring in het noorden. Toch lijkt het niet ondenkbaar dat het voor de overbelasting van de ring in het noorden en zelfs het oosten deels een alternatief zou bieden. Hoe komt men tot de conclusie dat de niet-bestaande sluiting, weinig of geen impact zou hebben op de rest van de ring? Waarop stoelt die conclusie?

De heer Bart Martens: De scenario's zijn opgesplitst in infrastructuuralternatieven, modalshiftalternatieven en doorstroomalternatieven. Ik mis echter een doorrekening van combinaties van al die alternatieven. Er worden drie combinaties uitgepikt. Zijn die doorgerekend op hun effecten? Waarom komen andere mogelijkheden niet aan bod, bijvoorbeeld combinaties zonder rekeningrijden of verbreding, maar met investeringen openbaar vervoer en kilometerheffing? Ik vind de manier waarop men plots slechts die drie basispakketten overhoudt, zeer merkwaardig. Een aantal daarvan kunnen zelfs onhaalbaar blijken qua uitvoerbaarheid.

² *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 159/2.

Voor de uitgangspositie vertrekt men van een aantal zeer geaggregeerde gegevens zoals autobezit, tewerkstelling, de verschillende regio's in en om Brussel. Moet men ook geen rekening houden met bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen, zoals grote shoppingcentra in Machelen en op de Heyzel, aan de Van Praetbrug? Ook dat lijkt me een aspect dat een grote impact kan genereren op de congestie van de Brusselse ring. Moeten dergelijke ingrepen op microniveau met mogelijk effecten op macroniveau niet worden ingecalculleerd?

Waarom zijn opties zoals park and ride-systemen in de omgeving van Brussel niet mee onderzocht?

U focust inzake openbaar vervoer vooral op het wensnet van De Lijn. In welke mate kan een uitgebreid en/of versneld gewestelijk expresnet, ook met het spoor, een uitweg bieden? Zijn investeringen in het spoornet mee in rekening gebracht? Het gaat dan om de verschillende nog mogelijke verbindingen en de verhoging van frequentie van bediening.

De heer Sven Gatz: Ik wil vooral weten waar we op dit moment eigenlijk staan. De studie is vrij grondig, maar er blijven nog drie hypothesen verder te onderzoeken. Grondige voorbereiding loont, maar op een zeker ogenblik zijn er ook beslissingen nodig. Het verbaast me ook dat in de pers werd aangegeven dat het eerste alternatief de meest aangewezen optie zou zijn. In hoeverre kunnen de twee andere mogelijkheden opboksen tegen het basisalternatief, de verbreding van de ring?

De heer Erik Van Rompuy: De analyse van de herkomst en bestemming van verkeer zone Zaventem toont aan dat in piekperiodes vijftig tot zestig percent van het verkeer op de ring naar Brussel gaat en een bijzonder hoge belasting vormt. Dat is nieuw voor mij. Vaak lijkt het alsof het doorgaand verkeer het grote probleem is.

Als het Brussels verkeer zo erg is en het Brusselse Gewest wil ter hoogte van Evere aan de Reyerslaan een soort van stadsweg aanleggen met twee rijvakken en een busverbinding, dan heeft de verbreding van de ring geen enkele zin. Dat zou alleen een nog grotere trechter veroorzaken tussen Leuven en Brussel, nog drie keer zo groot als nu. Die toegang van Sint-Stevens-Woluwe/Evere tot aan de tunnels van de Reyerslaan moet in mogelijke oplossingen mee onder de loep worden genomen. Kan men de plannen van het Brusselse Gewest opnemen als nieuw element? Dat brengt de discussie over de Brusselse ring in een heel ander vaarwater.

Ik heb de indruk dat de ijver waarmee Franstalige Brusselaars zich met het ringdossier bemoeien, aangeeft dat ze de verbreding niet willen. Als ze dan in maatregelen voorzien op eigen grondgebied zoals de stadsboulevard, dan zijn onze geplande investeringen zinloos. Is er vanuit de administratie enig contact geweest ter zake?

Het is belangrijk voor de regio dat lokaal en doorgaand verkeer van elkaar gescheiden worden. Als dat mogelijk is, wat is dan de impact voor het lokaal verkeer? Welke impact genereert de aftakking naar de industriezone Zaventem, Machelen, Diegem enzovoort?

In de studie is er geen spoor van, maar in het afbakeningsproces Vlaams strategisch gebied rondom Brussel is er sprake van onderzoek naar een weg tussen Leuven en Sterrebeek, ter hoogte van Ikea, om daar een aftakking naar de luchthaven te maken dwars door industriegebied en open ruimte, vlak onder startbaan 20. De idee die zes maanden geleden niet is geselecteerd, komt nu weer naar boven. Daarbij wordt verwezen naar de discussie over de ring en het MER. Het is een belangrijk element in hoe de voorliggende problematiek wordt bekeken. De verbreding van de ring lijkt me quasi geen impact te hebben inzake grondinname of woonaspecten of geluidshinder. De andere optie is echter een ander verhaal.

Ik geloof niet in een reeks varianten en vind dat men zich vooral op dat basismodel moet focussen. Ook op rekeningrijden en dies meer hoeft men niet meteen te rekenen. Het lijkt me fout dat concept al door te rekenen in de alternatieven. Het moet gaan om de optimalisering van de ring en de diverse aspecten daarvan. Al de rest is wishful thinking en camoufleert de grond van de zaak.

De heer Sas van Rouveroi: Ik kan me wel iets voorstellen bij de combinaties die u in de drie scenario's maakt met rekeningrijden en het wensnet van De Lijn. Dan zijn er nog de fietsverbindingen. Uit de weergave van de combinaties blijkt al dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de twee laatste en het rekeningrijden. Er staat 'en' en niet een plus-tekens. Fietsverbindingen en wensnet hebben te maken met de modal shift die men wil bewerkstelligen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de kritische succesfactoren. Bij de slides rond de fietsverbindingen bots ik al op de grenzen van die modus, namelijk afstand. De verplaatsingen onder de tien kilometer zijn beperkt tot drie percent en dat is de totale massa. Het is dan nog niet zeker of honderd percent daarvan ook de fietsbrug zou gebruiken. De impact ervan is dan ook verwaarloosbaar. U zegt het zelf dat er geen impact is op de R0, maar daar situeert zich net het probleem. Ik ga ervan uit dat het model dan ook geen nut heeft, dan als het wordt beschouwd als onderdeel van het gangbaar en correct mobiliteitsbeleid.

Al is er geen effect, toch zou het de financiële last van welk scenario ook zwaar verhogen. Bovendien is het zonde van met schaarse middelen zoveel te besteden aan fietsbruggen die geen effect sorteren. Het lijkt me zinniger dat dan te investeren in verbeteringen voor het fietsverkeer binnen de R0.

De heer René Grispen: Het nulscenario is wel degelijk doorgerekend. De resultaten zijn beschikbaar. We gaan wel uit van een forse groei van bevolking en tewerkstelling. Dat brengt hoe dan ook een mobiliteitsgroei mee.

Het verschil tussen de scenario's START 1 tot en met 4, dat hangt vooral af van de rol die de luchthaven daarin zal spelen. Ook het functioneren van Zaventem als hub, overstappunt, speelt heel erg mee. Qua effect op de weg verschillen ze echter niet zoveel. Uitgangspunt blijft een forse groei. De scenario's mogen ook niet worden vastgepind op het vooropgestelde jaar 2020.

Voor de karakteristieken van de R0 gaan we ervan uit dat het een snelweg blijft en dat 120 kilometer per uur dus de toegestane snelheid zal zijn. Op de parallelweg is dat 70 kilometer per uur.

De heer Raf Van den Broeck: Voor wat betreft het voorstel van combinaties dat wij hebben ingediend bij de dienst MER en voor de plenaire vergadering van december, zullen alle dertig aanwezigen een eigen inbreng kunnen hebben en nieuwe mogelijkheden kunnen aanreiken. De relevante voorstellen worden verder onderzocht.

Die combinaties van scenario's zijn nog niet doorgerekend. Alleen de impact van de scenario's apart is bekeken. Dat is werk voor het Verkeerscentrum zodra de te berekenen combinaties gekend zijn. De milieu- en gezondheidseffecten zijn evenmin onderzocht. Ook het financieel gewicht moet nog in een volgende fase worden onderzocht. Dat zal gebeuren na de plenaire vergadering van december. De technische haalbaarheid van de scenario's moet eveneens in de volgende stap in rekening worden gebracht. Dat zou begin 2011 moeten kunnen gebeuren.

De aanbevelingen inzake inkorting van de doorlooptijden zijn nog niet met succes gevolgd. Er is heel wat tijd besteed aan het overleg met Brussel, wat aardig wat tijd kostte. We hopen dat de betrokkenheid ook resulteert in groen licht van die kant, zodat we na

december met het vervolgverhaal van start kunnen, met de plan-MER-procedure. Ook het beoordelen van de milieu- en gezondheidseffecten van het ring-Noord-verhaal kan dan worden ingezet. Daarvoor is nog geen studiebureau aangezocht.

Mevrouw Irina De Knop: Waarom kan niet alles in één beweging bekeken worden?

De heer Raf Van den Broeck: De procedure Zaventem is louter Vlaams grondgebied, al zal er wel enige impact op Brussels grondgebied zijn. Daarom verkozen we dit apart te houden. Met de ring-Noord ligt dat anders.

Mevrouw Irina De Knop: Waarom dan wachten op groen licht van Brussel?

De heer Raf Van den Broeck: Het is nodig een go te krijgen van alle betrokken partijen en niet alleen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Zo heeft de interregionale commissie die sinds begin dit jaar door de minister is samengeroepen, beterschap gebracht. Door de betere contacten gaat het ook beter vooruit. Waarom we wachten is deels ook een politieke vraag.

De heer Jan Peumans: Ik heb de indruk dat u niet het achterste van de tong laat zien. Brussels minister Brigitte Grouwels liet zich in een uiteenzetting hier bijzonder voorzichtig uit.

De heer Raf Van den Broeck: We hebben met het kabinet Grouwels contact gehad. Het overleg was intensief en heeft naar onze mening vruchten afgeworpen. We hopen dat die ingesteldheid doorsijpelt.

De heer Jan Peumans: We willen eindelijk weten wat Brussel wil.

De heer Raf Van den Broeck: Ik meen dat Brussel kleur zal bekennen op de vergadering van 8 december 2010.

De heer René Grispen: Het Brusselse verkeer waarvoor staat aangegeven dat er vijftig tot zestig percent in zone Zaventem komt, behelst niet louter Brussels intern verkeer, maar ook verkeer met herkomst en bestemming in Brussel. Puur Brussels verkeer zit op tien tot vijftien percent tijdens de spitsuren. Dat verklaart deels ook waarom het scenario waarbij de ring in het zuiden wordt doorgetrokken, niet goed scoort. Op de R0-Noord is het aandeel doorgaand verkeer vrij beperkt en alleen dat kan daarvan profiteren.

We vertrekken van verkeerszones die op wijkniveau worden opgebouwd en waarin alle statistische data inzake bevolking en tewerkstelling zijn opgenomen. We houden in elk geval rekening met de ontwikkelingen in Machelen. In samenspraak met Brussel is beslist dat we de ontwikkelingen op de Heyzelsite en de Van Praetbrug niet meenemen in het toekomstscenario.

In het voorliggende scenario wordt al rekening gehouden met een volledig afgewerkt GEN.

De heer Raf Van den Broeck: Wat de timing van de huidige procedure betreft, hopen we na de mobiliteitsstudie en de plenaire vergadering snel met de strategische MER van start te kunnen gaan. Min of meer gelijktijdig loopt dan ook de MKBA en dan zou midden 2011 hopelijk een tweede plenaire vergadering kunnen plaatsvinden over de resultaten van de strategische MER om dan in het najaar van 2011 de eigenlijke plan-MER te kunnen uitvoeren en te kunnen voorleggen aan de respectieve dienst. Over ruim een jaar wil ik het eindstadium voor deze procedure bereikt hebben.

Mevrouw Karin Brouwers: Eind 2011 wil u de hele procedure afgerond zien?

De heer Raf Van den Broeck: Dat klopt. De procedures lopen echt gelijktijdig en niet aansluitend.

Er komen misschien nog heel wat andere procedures bij kijken, en een RUP, en dan zijn we een jaar verder als er onteigeningen en dies meer moeten gebeuren. Dat zou bijvoorbeeld in Machelen nodig zijn. Dit alles in de veronderstelling dat we de uitbreiding van de ring mogen uitvoeren.

Het trechteren aan de Reyerstunnel is nog niet meegenomen in de huidige studie. De deadline was gesteld op eind 2008. Alle nieuwe beslissingen of voorstellen van na die datum zijn nog niet opgenomen in de doorrekeningen. Uplace zit wel meegerekend in de resultaten van het Masterplan Vilvoorde, maar niet als Uplace.

De heer Jan Peumans: Het Reyersverhaal, is dat nieuw? Hebt u het ook in de media vernomen? Dat is belangrijk omdat het zomaar opduikt. Was dat bekend bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of zijn het pesterijen van Brussels minister-president Charles Picqué?

De heer Raf Van den Broeck: We moesten het ook min of meer in de pers vernemen, ja. Maar het gaat om een richtplan voor de Reyerslaan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft uitgewerkt. Het Vlaamse Gewest is er formeel nog niet bij betrokken. Wij wisten dat men daarmee bezig was, maar er is nog geen formeel overleg gebeurd.

Mevrouw Karin Brouwers: Heb ik goed begrepen dat de drie laatste scenario's die de voorkeur krijgen nog niet doorberekend zijn en kunt u nog geen uitsluitsel geven over het effect van bijvoorbeeld rekeningrijden of fietsverbindingen? Aangezien er nog zo veel moet worden onderzocht, vraag ik me af of het Reyersconcept nog wel in de procedure kan worden meegenomen. Wordt dat in een volgende fase alsnog meegenomen? Als dat zo is, dan zijn we in het ijlle aan het praten. Als Brussel dit wil doorzetten, dan kan het best dat dit plan grondig moet worden herzien.

De heer Raf Van den Broeck: Op 8 december stellen we zeker die vraag aan de vertegenwoordigers van het Brusselse Gewest. Als zij zeggen dat de Brusselse Regering heeft beslist dat door te zetten, is er vooralsnog geen echt probleem om het in de volgende doorberekeningen gewoon in te calculeren als beslist beleid.

De heer Jan Peumans: Wat met de rechtstreekse verbinding vanaf Sterrebeek naar Zaventem?

De heer Raf Van den Broeck: Dat zat er deels al wel in met de verbinding tussen de E40 en de E19 onder het luchthavendomein door. In scenario 3 was er een theoretische verbinding met de parking aan de luchthaven. Men kon er in Sterrebeek af en doorrijden naar de E19 richting Antwerpen of de parking oprijden van het luchthavendomein. Dat is hier gesimuleerd. Wij hebben dat in een tunnel geconcipieerd omdat er ruimtelijk geen plaats is voor een gelijkgrondse optie. Het gaat echter om een puur theoretische oefening.

Mevrouw Tine Eerlingen: Het lijkt mij belangrijk dat Brussel al zijn plannen kenbaar maakt. Als men daar van plan is zoveel mogelijk alle verkeer uit de stad te weren, dan heeft dat gevolgen voor de ring. We moeten erop aandringen dat er transparantie komt inzake toekomst en bedoelingen.

De heer Raf Van den Broeck: Eind 2008 was het IRIS 2-plan nog niet goedgekeurd door Brussel. Een aantal maatregelen daarvan zijn wel al opgenomen omdat ze zo goed als vaststonden. Allicht moeten er nog enkele worden toegevoegd. Er is wel al met het Brus-

selse Hoofdstedelijke Gewest afgesproken dat bepaalde maatregelen zullen worden opgenomen, zoals de ambitie om het autoverkeer met 20 percent te doen afnemen. De ontwikkelingen voor Heyzel en Schaarbeek-Vorming zijn nog niet meegenomen, omdat men ons daarover geen uitsluitsel kon of wilde geven.

De heer Dirk Peeters: Ik kom nog even terug op de plan-MER en de keuze voor de drie voorkeurvarianten. Het gaat om langetermijnplanning. Me dunkt is er een opportuniteit omdat de Brusselse ring niet het doorgaand vrachtvervoer heeft zoals de Antwerpse ring. Ik acht het daarom mogelijk dat in het kader van de overlast aan personenwagens en de Vlaamse vergroening van de autofiscaliteit meer onderzoek gebeurt naar het rekeningrijden, in zijn verschillende aspecten en in verhouding tot het openbaarvervoeraanbod. Als we de Europese steden zien met hun stadstol, moeten we durven toegeven dat onder meer Londen en Stockholm qua automobilité daarmee de leefbaarheid in de stad aanzienlijk hebben verbeterd. Het begrip stadstol is naar mijn mening niet eens onderzocht. Het komt niet voor in uw paper. Ik vind beide concepten belangrijk omdat ze het effect hebben dat ze veel minder het onderliggende wegennet belasten. In het kader van het ringverhaal komt dat te weinig aan bod, vooral in de conclusies, terwijl het een cruciaal gegeven is, ook voor de betrokken randgemeenten en de respectieve burgemeesters.

De heer René Grispen: Wij gaan wel degelijk uit van een stadstol voor Brussel, op expliciete vraag van Brussel.

De heer Raf Van den Broeck: Elke verplaatsing binnen Brussel kost u bij wijze van spreken drie euro. Het klopt misschien wel dat de effecten op het onderliggende wegennet te weinig belicht worden. Toch is het een van de meer positieve effecten die we waarnemen bij sommige scenario's.

Mevrouw Irina De Knop: Ik wil Brussel niet verdedigen, maar we mogen niet de fout maken te denken dat wij de goeien en zij de slechten zijn. Het moet gaan om investeren, ook in openbaar vervoer, zodat de doelstellingen van het IRIS 2-plan nagestreefd kunnen worden. Als we ons echter enkel blind staren op de eigen Vlaamse agenda, dan komen we er niet. We missen een globaal plan voor Brussel en de rand waarin werk wordt gemaakt zowel van de modal shift en het openbaarvervoeraanbod als van de uitbreiding van de ring.

U gaf enige toelichting bij de impact van zones op elkaar, maar dat is me nog niet helemaal duidelijk. Heeft de dienst Wegen en Verkeer al zicht op het feit of een investering in zone Zaventem de moeite waard is zonder een investering in zone Noord?

De heer Raf Van den Broeck: Het is de bedoeling van AWV en van het stadsproject van de Vlaamse Regering om het geheel te doen. Er is ons gevraagd om uit te gaan van de veronderstelling dat het ene deel wordt uitgevoerd en dan twintig jaar niets en na te gaan of dat dramatisch is voor het andere vak. Dat is op zich niet het geval, zo blijkt, maar het moet de doelstelling blijven het geheel te doen.

De heer Jan Peumans: Dan lijkt het me bijzonder belangrijk wat men als uitgangspunt neemt. Toen DHL naar Leipzig vertrok, stelde de regering voorop dat er tegen 2020 25 miljoen reizigers zouden zijn. Men zit nu op 18 of 19 miljoen. Men moet enige realiteitszin aan de dag leggen bij wat vooropgesteld wordt.

De heer Raf Van den Broeck: Dat zijn de START-scenario's waarvan sprake. Momenteel zitten we inderdaad in de buurt van de 18 tot 19 miljoen, dus onder START 2, maar we mogen aannemen dat de luchthaven blijft groeien. De START 2- en START 3-scenario's lijken me nog steeds realistisch.

De heer Hermes Sanctorum: Ik had begrepen dat er tussen START 2 en START 3 eigenlijk geen verschil was in effect op onder meer de ring zelf. Wat met het onderliggende wegennet?

Hoe zit het met mogelijke synergieën? Worden alternatieven geklasseerd? Het kan immers zijn dat bepaalde combinaties er sterker uitkomen. Sluit de modellering dat uit?

De heer René Grispen: Ook daar is het effect relatief beperkt, want uiteindelijk kan de luchthaven slecht over een beperkt aantal wegen bereikt worden: de A201 en een beetje over het onderliggende wegennet. Alleen op de A201 zien we een toename met enkele honderden voertuigen in de ochtendspits.

Alle combinaties zijn in theorie mogelijk. Wij hebben gekeken naar de scenario's die al enige impact hadden en enigszins significant zijn. De slides over vrachtverkeer hebben we laten vallen omdat we menen dat de impact zo beperkt of zelfs ongewenst is. Voor de rest worden alle modalshiftalternatieven en twee infrastructuuralternatieven meegenomen. Doel van de studie was precies al een aantal alternatieven te weerleggen en die al niet te moeten onderzoeken in het verdere verhaal.

De heer Hermes Sanctorum: Het snelheidsregime voor de ring dat u aanhaalde, stelt 70 tot 90 kilometer per uur voorop. Is dat gemiddeld niet wat snel voor de ring? Is dat geen overschatting?

De heer René Grispen: De snelheid wordt uiteraard aangepast in het model naargelang van de drukte en door gebruik van een speedflowcurve. Naarmate het drukker wordt en men dichterbij de capaciteit van een wegvak komt, neemt de gemiddelde snelheid af. In de ochtendspits kan dat gaan om bijvoorbeeld 40 kilometer per uur voor het vak Machelen-Diegem. Rond zes uur is het zelfs amper 15 kilometer per uur. Het model houdt daarmee rekening.

De heer Hermes Sanctorum: Ik had het gevoel dat er een verschil is tussen de tabel met de percentages toename of afname van verkeer met het scenario met de verbreding van de ring. In de studie, besteld bij Arcadis en Grontmij, zie ik in de tabel geen noemenswaardige afname voor het onderliggende wegennet, het fameuze VMZS, Vilvoorde, Machelen, Zaventem en Steenokkerzeel. In het besluit lees ik wel dat de impact op het onderliggende wegennet globaal positief effect heeft omdat er verkeer naar een hoger geregistreerd wegennet wordt gehaald. De ontlasting van het onderliggende wegennet zou op zichzelf een goede zaak zijn. Dat blijkt echter niet uit die tabel. Of heb ik iets over het hoofd gezien?

De heer Raf Van den Broeck: We zien wel dat bij het basisalternatief er een verschuiving is van verkeer van het onderliggende wegennet naar de aansluitende snelwegen en de R0. Een aantal jaren geleden is er een analyse gemaakt van al het verkeer dat 's morgens richting Brussel reed, op eender welke wegen vanuit de regio Leuven. Dat zou neerkomen op zeven gevulde rijstroken. Dat geldt voor nog andere zones rond de ring van Brussel. Het is vanzelfsprekend dat, als daaruit capaciteit wordt aangeboden en er wordt een scheiding gemaakt tussen lokaal en doorgaand verkeer, er verkeer weggehaald wordt van het lokale wegennet dat daar zijn alternatief zoekt omdat de snelwegen vastzitten.

De heer Hermes Sanctorum: Dat klinkt logisch maar het blijkt niet. Bij scenario 7 zie ik 34 percent bij de R0-Noord, die allicht resulteert uit dat aanzuigeffect. Bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en Vilvoorde, Machelen, Zaventem en Steenokkerzeel zie ik geen significante veranderingen. Het lijkt me een voorbarige conclusie dat het hoger liggende wegennet ontlast wordt.

De heer Raf Van den Broeck: Ik veronderstel dat u doelt op de tabel 14 van pagina 42 van de nota over de doorrekening. Daar ziet u voor scenario 7 toch dat in de onderste rijen, voor 8-9 en 17-18, zich een duidelijke afname voordoet in het ringgebied.

De heer Hermes Sanctorum: Dat gaat over drie percent en kan bezwaarlijk een noemenswaardige vermindering genoemd worden. Hetzelfde geldt trouwens ook voor andere scenario's.

De heer Sas van Rouveroi: Ik hoorde niet meteen een reactie op mijn bedenking rond fietsverkeer. Ik geloof zeer sterk in een modal shift naar openbaar vervoer en fietsverkeer. In Gent heb ik daarvoor geknokt en dat is uiteindelijk een fietsstad geworden. Die modal shift naar fietsverkeer blijkt echter nooit gebaat bij grootse infrastructuurwerken, maar wel bij honderden kleine gerichte ingrepen. Zou het daarom niet correcter zijn als voor scenario 10, Fietsbruggen over de R0, als omschrijving wordt gehanteerd het stimuleren van fietsverkeer binnen en buiten de R0, in plaats van erover?

De heer René Grispen: De titel is min of meer door de dienst MER meegegeven. Het gaat inderdaad niet zozeer over tien nieuwe fietsbruggen over de R0, dan wel over het feit dat het dwarsen van de ring, zelfs op plekken waar het nu mogelijk is, toch gevaarlijk blijft voor fietsers. Als we dan toch de ring en de kruispunten erover moeten aanpakken, dan is het logisch om behalve voor de auto zeker ook voor de fietser alles te verbeteren. Daarom is dat ook meegenomen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

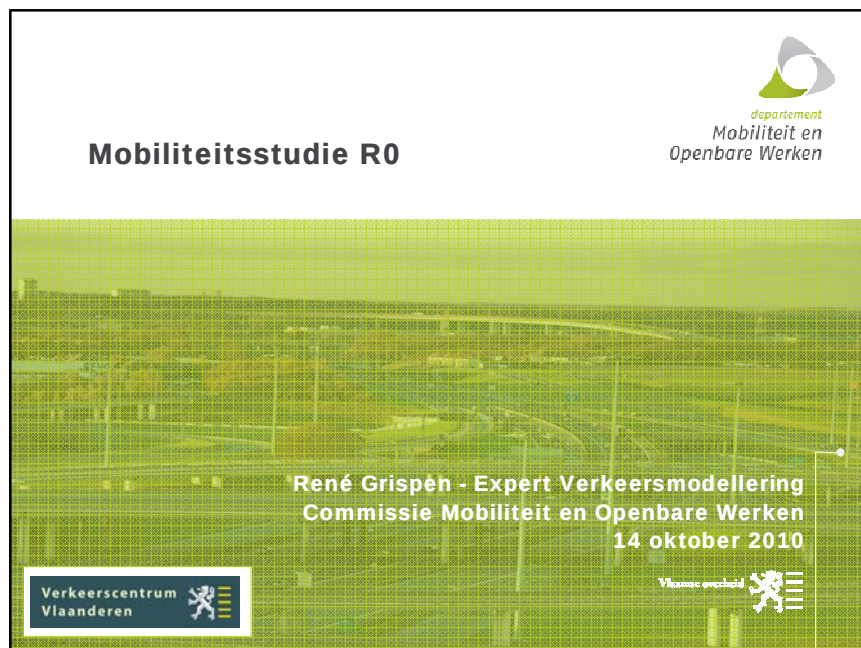
Annick De RIDDER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAU	Business as Usual
FPB	Federaal Planbureau
GEN	Gewestelijk Expressnet
Ikea	Ingvar Kamprad Elmtaryd Agunaryd
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
NIS	Nationaal Instituut voor de Statistiek
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Lucht- havenregio
SVR	Studiedienst Vlaamse Regering

BIJLAGE:

De presentatie bij de toelichting
van de heer ir. René Grispen



Mobiliteitsstudie R0

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

René Grispén - Expert Verkeersmodellering
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
14 oktober 2010

Verkeerscentrum
Vlaanderen

Vlaamse overheid



Agenda

1. Situering Problematiek R0
2. Aanleiding Mobiliteitsstudie
3. Uitwisseling / Overleg BHG
4. Resultaten Doorrekeningen
5. Conclusies

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

1. Situering Problematiek R0

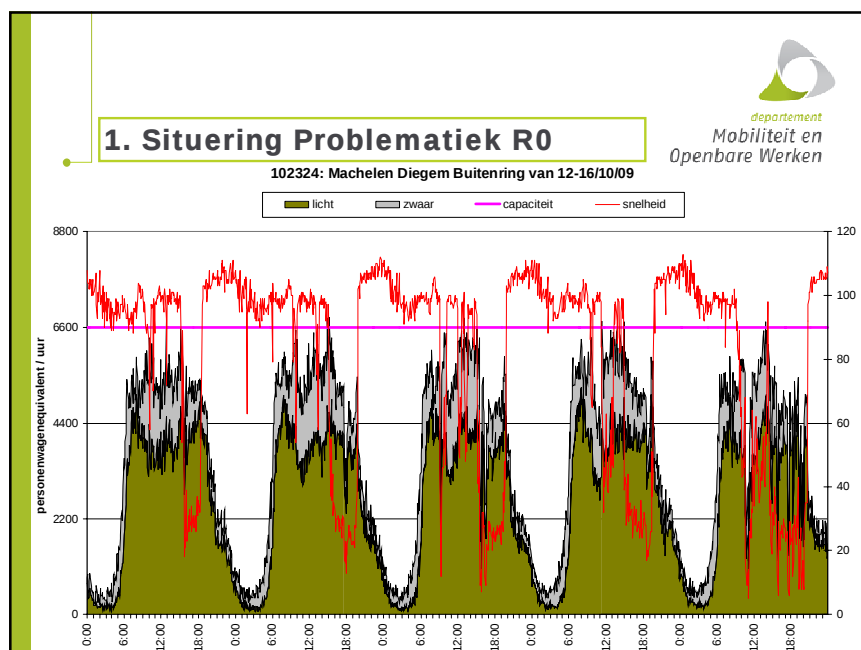
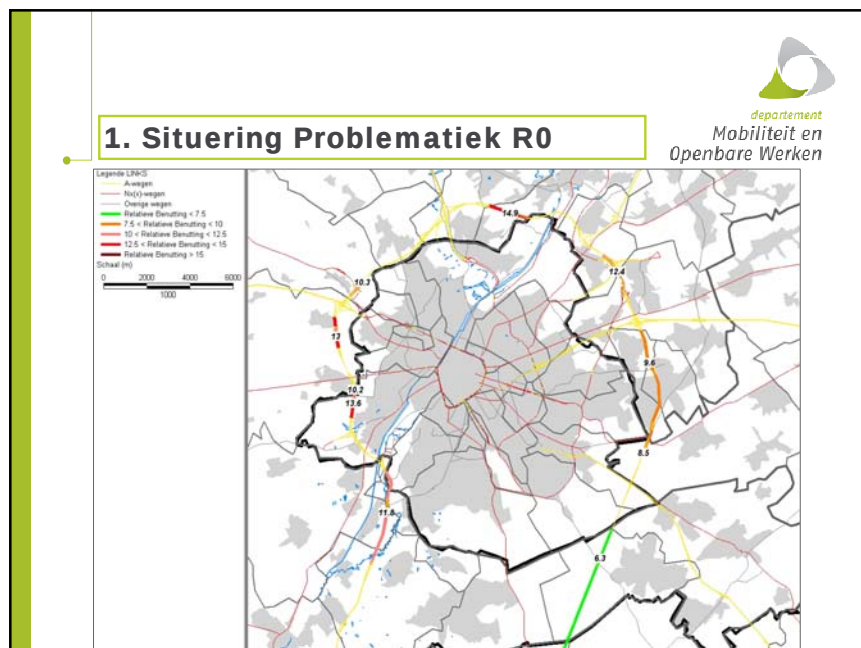
- ✓ Congestie gedurende een groot deel van de dag
- ✓ Analyse Herkomst Bestemming Verkeer

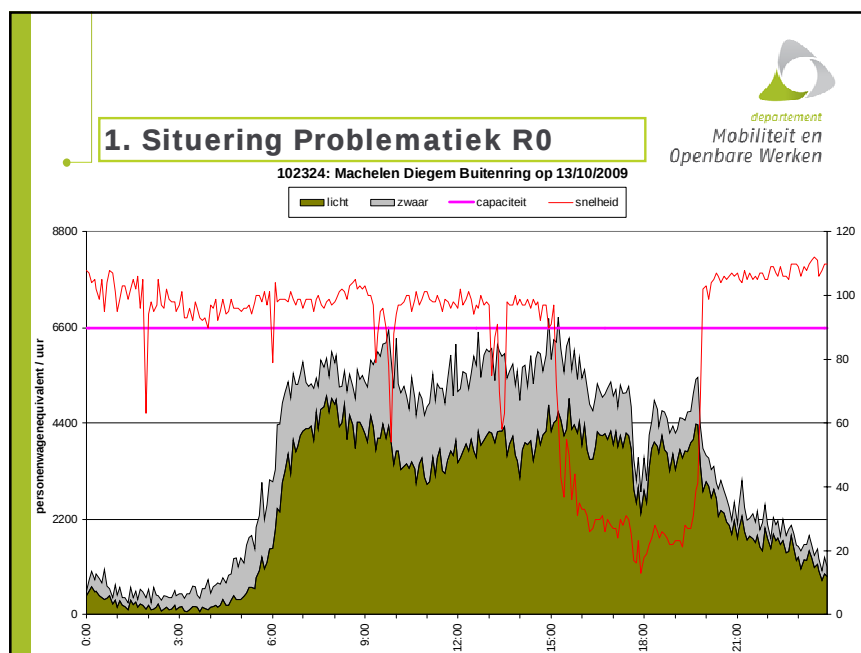
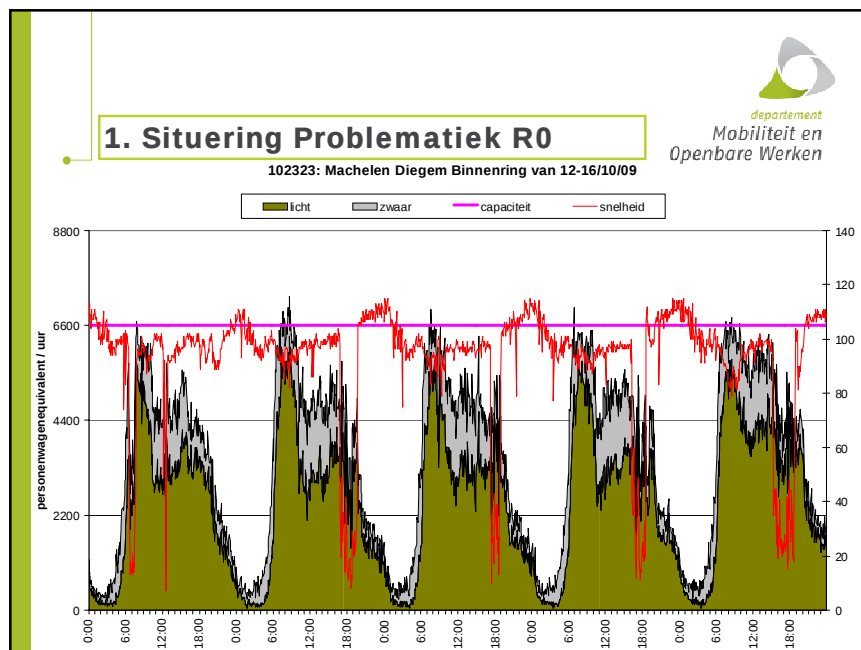


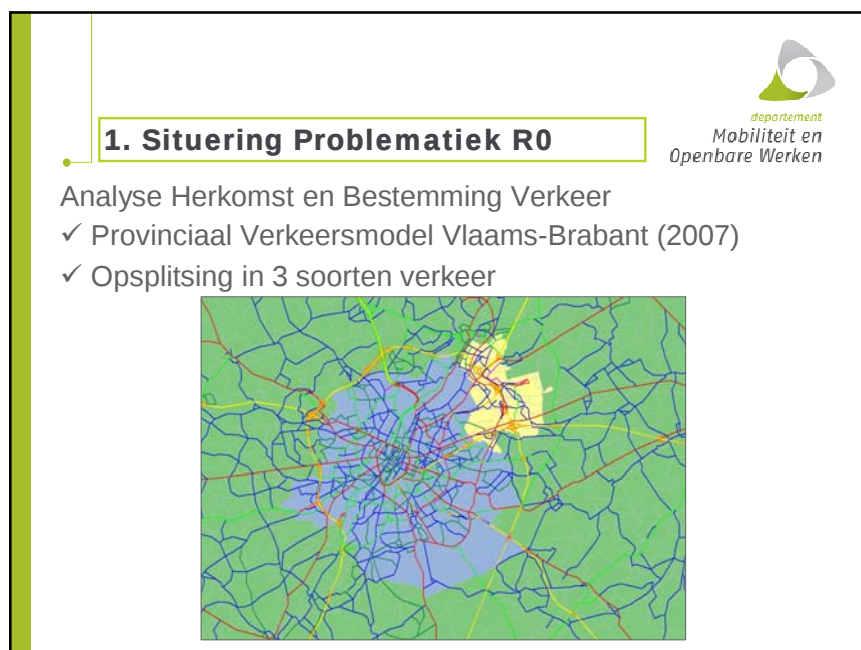
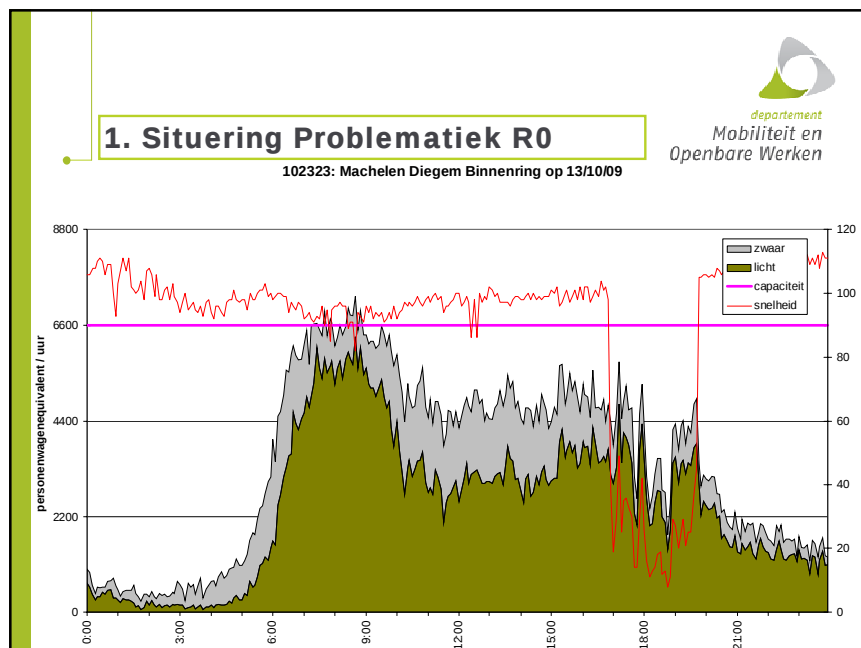
departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

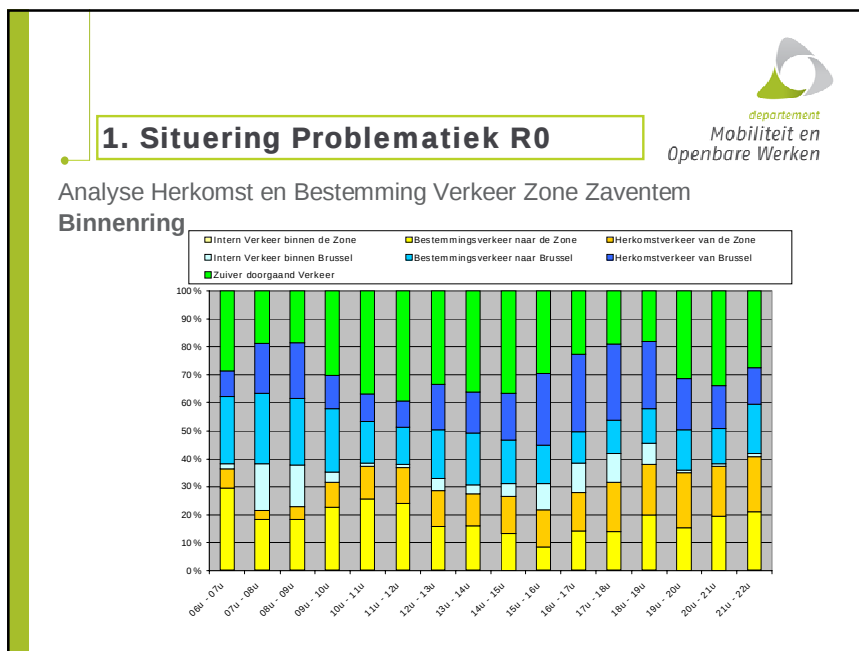
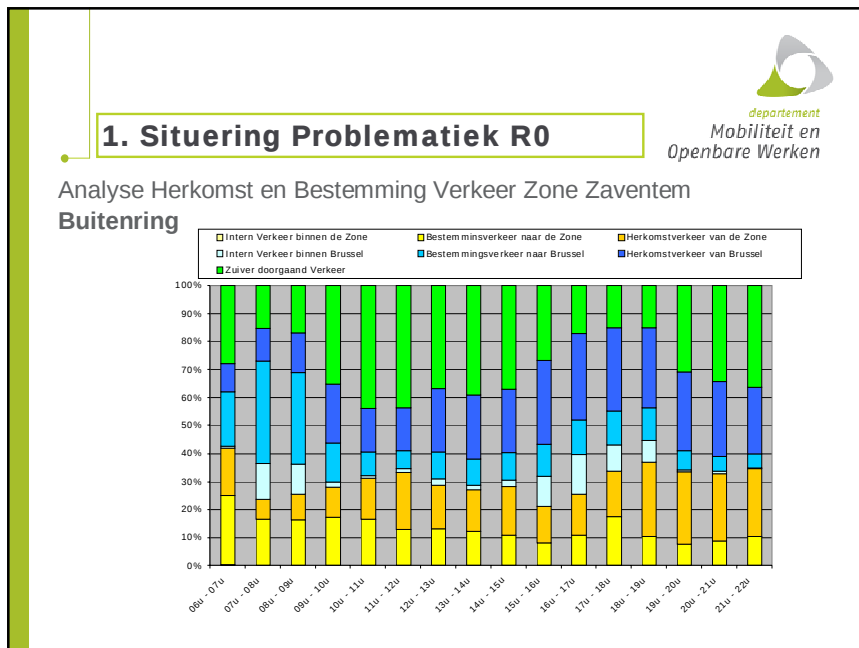
1. Situering Problematiek R0

Relatieve Benuttingsgraad = $\text{Dagintensiteit} / \text{Uurcapaciteit}$









1. Situering Problematiek R0

Analyse Herkomst en Bestemming Verkeer Zone Zaventem

✓ Doorgaand verkeer / Intern verkeer / Brussels verkeer

✓ Over de dag: 30 % / 30 % / 40 % verdeling

✓ Piekperiodes: 15-20 % / 20-30 % / 50-60 % verdeling

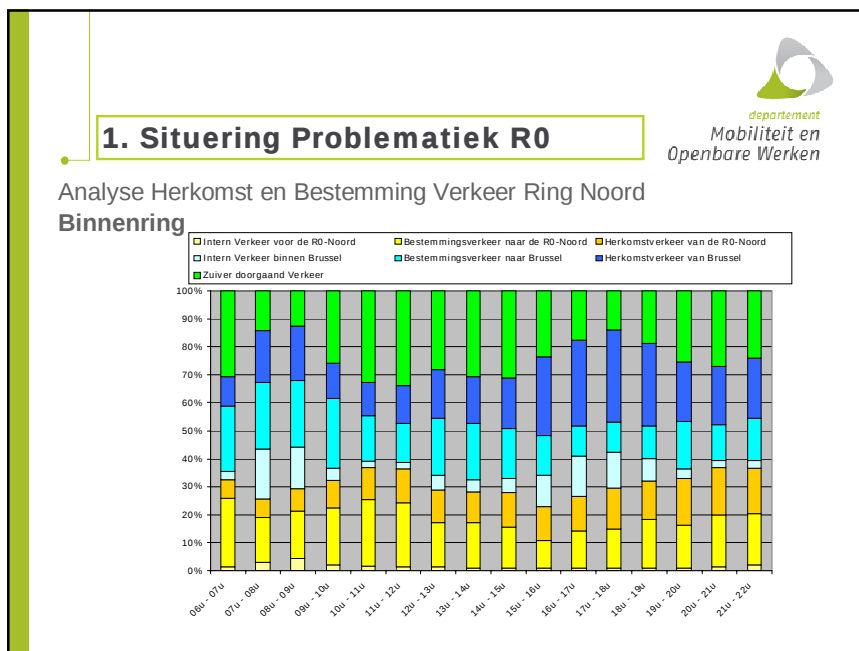
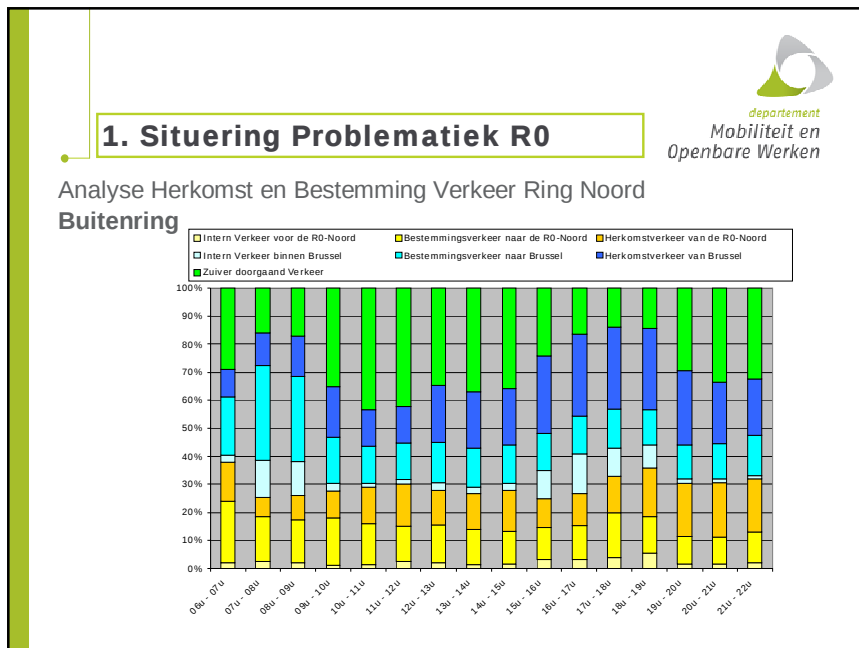
1. Situering Problematiek R0

Analyse Herkomst en Bestemming Verkeer Ring-Noord

✓ Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant (2007)

✓ Opsplitsing in 3 soorten verkeer







departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

1. Situering Problematiek R0

Analyse Herkomst en Bestemming Verkeer Ring Noord

- ✓ Doorgaand verkeer / Intern verkeer / Brussels verkeer
- ✓ Over de dag: 30 % / 30 % / 40 % verdeling
- ✓ Piekperiodes: 15 % / 25-30 % / 55-60 % verdeling



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

1. Situering Problematiek R0

Congestieproblematiek gekend

- ✓ Ochtend- en Avondfiles vloeien op bepaalde stukken in mekaar over
- ✓ Piekperiodes: verdringing van doorgaand verkeer (zeker vrachtverkeer)

2. Aanleiding Mobiliteitsstudie R0



Doelstellingen op strategisch niveau

- ✓ Verbeteren van de doorstromingsfunctie
- ✓ Beperken van het aantal op- en afritten
- ✓ Opvangen van wevend verkeer via parallelwegen
- ✓ Scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer
- ✓ Afwikkelingsniveau verhogen
- ✓ Verbeteren van verkeerskundig en ruimtelijk beeld
- ✓ Verbeteren van onderliggende relaties

2. Aanleiding Mobiliteitsstudie R0



- ✓ Ontwerprichtlijnen PlanMER R0
- ✓ Opmerkingen CEL MER
- ✓ Alternatieve Scenario's vanuit diverse hoek
- ✓ BHG vroeg beter inzicht in gebruikt instrumentarium

3. Uitwisseling / Overleg BHG



- ✓ Intensief overleg gedurende 12 maanden
- ✓ Uitwisseling gegevens
- ✓ Vergelijking Verkeersmodellen
- ✓ Verrijking Provinciaal Verkeersmodel VLB

3. Uitwisseling / Overleg BHG



Andere "Datumstempel" IRIS-Model en Model VLB

	IRIS2 2001	VLB 2007	IRIS2 2015	VLB 2020
BHG	969 200	1 026 000	975 300	1 213 000
Vijfhoek	39 700	43 500	40 400	51 100
Rest BHG	929 500	982 600	934 900	1 161 900
Provincie Vlaams-Brabant	683 900	722 900	819 300	807 100
Arr. Halle-Vilvoorde	564 100	569 400	694 600	642 000
Arr. Leuven	119 800	153 500	124 700	165 100
stad Leuven	31 200	31 700	32 900	36 700
Rest Arr. Leuven	88 600	121 800	91 900	128 400
Provincie Waals-Brabant	492 400	521 800	508 800	583 700
Waver	292 500	311 900	335 400	355 000
Rest Prov. Waals-Brabant	200 000	209 900	173 400	228 800
Totaal	2 145 600	2 270 800	2 303 400	2 603 800

3. Uitwisseling / Overleg BHG



Modeltechnieken vergelijkbaar maar met gerichte accenten
⇒ Provinciaal Verkeersmodel Vlaams-Brabant best geschikt
om in deze fase scenario's te analyseren

4. Resultaten Doorrekeningen



- a) Opbouw Referentiescenario BAU-2020
- b) Resultaten Basisscenario's
- c) Resultaten Alternatieve Scenario's

a) Opbouw Referentiescenario



- ✓ Geen Beleidsscenario, wel Referentiescenario "Business-as-Usual 2020"
- ✓ Gebaseerd op Prognoses FPB, SVR, NIS, ...
- ✓ Netwerkaanpassingen volgens "Beslist Beleid"
- ✓ Opgesteld in periode 2007-2008

a) Opbouw Referentiescenario



Bevolking (x 1.000)

Arrondissement	2007				BAU 2020				Verschil			
	< 24	24-65	> 65	Totaal	< 24	24-65	> 65	Totaal	< 24	24-65	> 65	Totaal
BHG	324	548	154	1 026	336	566	167	1 068	3.5%	3.4%	8.2%	4.1%
Leuven	156	257	82	494	163	254	101	518	4.6%	-1.0%	23.9%	4.8%
Halle-Vilvoorde	164	305	100	569	157	308	123	587	-4.5%	0.7%	22.6%	3.1%
Rest België	2 416	4 482	1 466	8 364	2 340	4 536	1 816	8 693	-3.1%	1.2%	23.9%	3.9%

Evolutie Tewerkstelling per sector

Arrondissement	Evolutie Tewerkstelling per sector									
	Landbouw	Industrie	Bouw	Handel	Diensten	Huishoudelijk	Administratie	Onderwijs	Gezondheid	Totaal
BHG	-12.0%	-9.1%	0.7%	-1.1%	7.6%	1.4%	1.5%	1.5%	11.0%	1.6%
Leuven	-13.9%	-4.6%	7.8%	4.4%	15.5%	3.7%	1.8%	1.8%	16.9%	6.2%
Halle-Vilvoorde	-13.9%	-8.6%	8.5%	4.6%	12.9%	4.6%	1.8%	1.8%	16.9%	3.5%
Rest België	-13.4%	-4.1%	7.5%	6.3%	16.5%	2.2%	1.7%	1.7%	15.7%	5.3%


 departement
 Mobiliteit en
 Openbare Werken

a) Opbouw Referentiescenario

Autobezit

Arrondissement	2007				2020				Evolutie	
	Totaal wagens (x1000)	Autobezit /1.000 inwoners	Bedrijfs-wagens (x1000)	Aandeel bedrijfs-wagens	Totaal wagens (x1000)	Autobezit /1.000 inwoners	Bedrijfs-wagens (x1000)	Aandeel bedrijfs-wagens	Totaal wagens	Bedrijfs-wagens
BHG	468	456	166	33.7	604	566	215	38.4	29%	24%
Leuven	221	447	16	8.4	240	462	17	8.4	9%	3%
Halle-Vilvoorde	264	463	12	5.0	293	500	17	6.6	11%	8%
Rest België	3 926	469	329	9.3	4 444	511	435	11.1	13%	9%


 departement
 Mobiliteit en
 Openbare Werken

a) Opbouw Referentiescenario

Resultaten Referentiescenario – Verplaatsingen / MS

		2007					2020					Evolutie				
		Bestuurder	Pasagier	OV	Fiets	Te voet	Bestuurder	Pasagier	OV	Fiets	Te voet	Bestuurder	Pasagier	OV	Fiets	Te voet
Aantal	OSP	432	101	182	134	44	510	94	239	137	50	18%	-6%	32%	3%	13%
Verplaatsingen	ASP	499	80	165	84	46	576	78	218	93	52	16%	-3%	32%	11%	12%
Modale Split	OSP	48%	11%	20%	15%	5%	50%	9%	23%	13%	5%	1%	-2%	3%	-2%	0%
	ASP	57%	9%	19%	10%	5%	57%	8%	21%	9%	5%	0%	-1%	3%	0%	0%

a) Opbouw Referentiescenario



Resultaten Referentiescenario – Voertuigprestaties

		A-Weg	Nx(x)-weg	Nxxx-weg	Lokale wegen
2007 OSP	Auto	1 534 000	910 000	534 000	972 000
	Vracht	141 000	57 000	25 000	34 000
2007 ASP	Auto	1 711 000	1 028 000	614 000	1 165 000
	Vracht	125 000	41 000	23 000	28 000
2020 OSP	Auto	1 863 000	1 103 000	684 000	1 272 000
	Vracht	223 000	59 000	31 000	45 000
2020 ASP	Auto	2 135 000	1 204 000	761 000	1 421 000
	Vracht	198 000	42 000	26 000	36 000
Evolutie	Auto	21%	21%	28%	31%
	Vracht	58%	4%	24%	32%
Evolutie	Auto	25%	17%	24%	22%
	Vracht	58%	2%	13%	29%

b) Resultaten Basisvarianten



Twee onderzoeksvragen:

- ✓ Onafhankelijkheid verschillende vakken
- ✓ Quid invulling Zaventem (START-Scenario's)

	Aantal arbeidsplaatsen	Reizigers (per jaar)
Situatie 2004	19 500	14 280 000
START 1	10 000	10 193 000
START 2	22 800	23 469 000
START 3	31 000	29 977 000
START 4	40 500	38 619 000



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

b) Resultaten Basisvarianten

Onafhankelijkheid verschillende Vakken

0. Basissituatie 2007
1. Nulvariant (Referentiescenario 2020 zonder Vak Zaventem)
2. PlanMER-scenario (Vak Zaventem)
3. Vak Zaventem + Vak Noord
4. Vak Noord

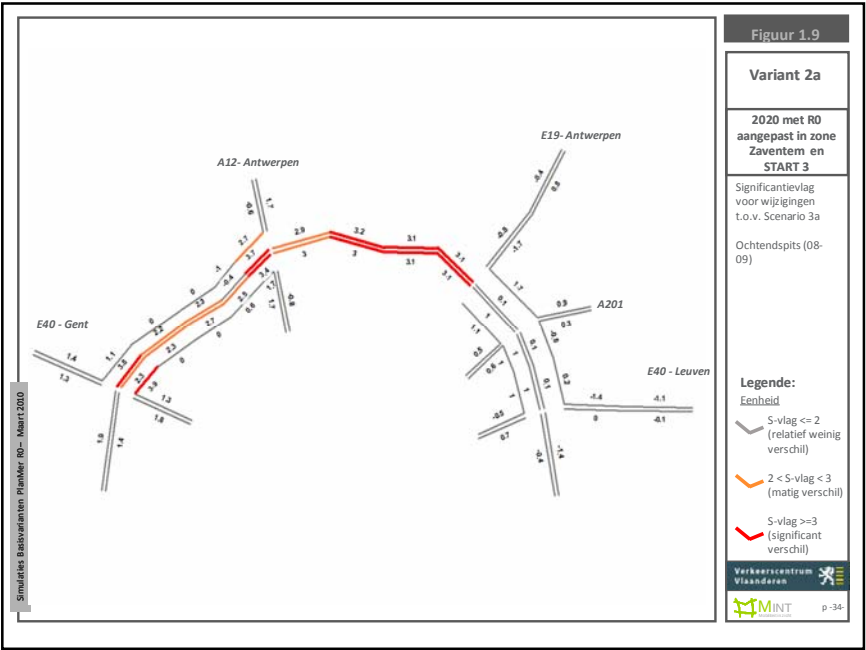
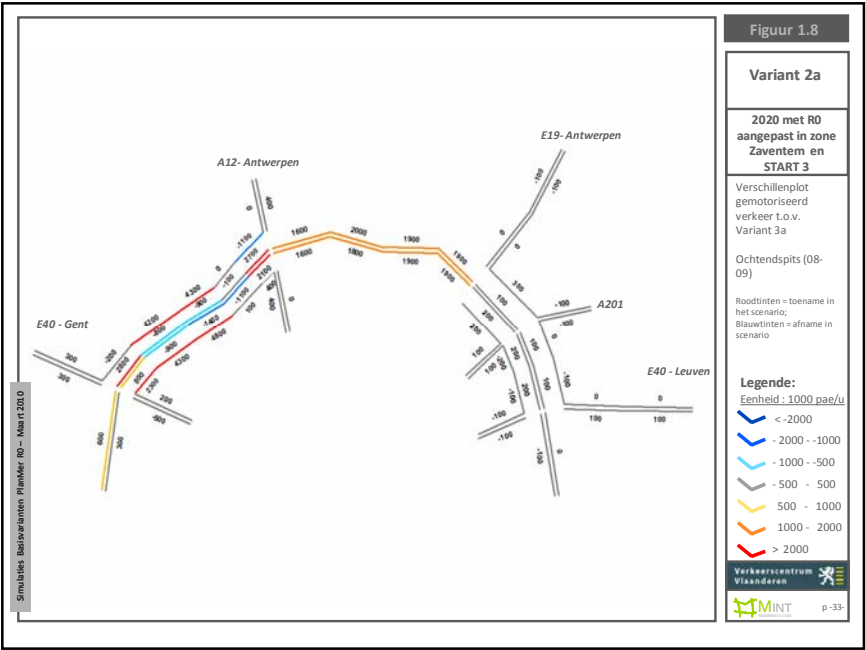


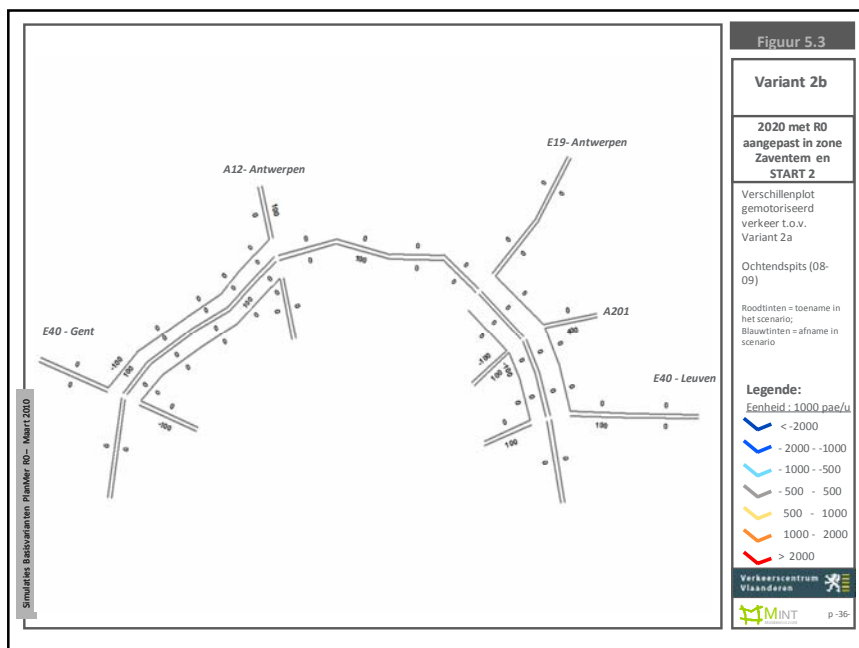
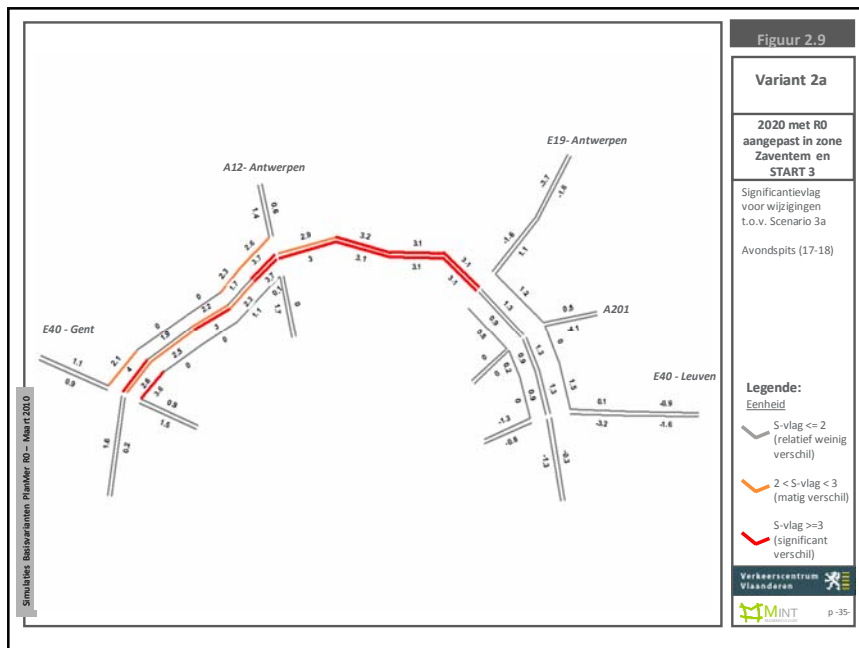
departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

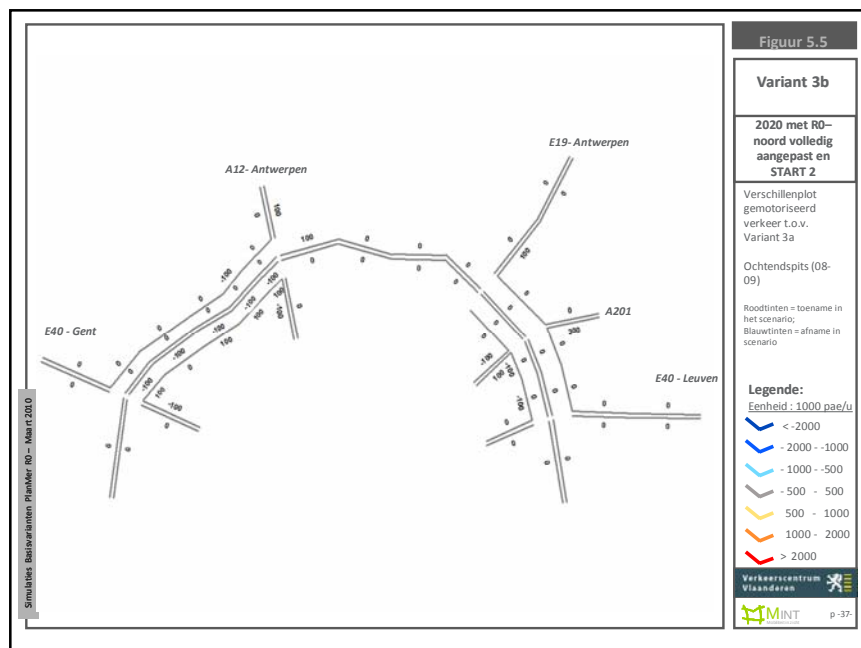
b) Resultaten Basisvarianten

Quid Invulling Luchthavengebied

- 2a – 2b. PlanMER-scenario (Vak Zaventem)
- 3a – 3b. Vak Zaventem + Vak Noord







b) Resultaten Basisvarianten

Conclusies:

- ✓ Verschillende vakken onafhankelijk te bestuderen
- ✓ Start 2 vs. Start 3: verschillen verwaarloosbaar

c) Resultaten Scenario's



Varianten uit richtlijnen:

- ✓ Nulalternatief
- ✓ Infrastructuuralternatieven: Scenario 1a/1b-2-3-4-7
- ✓ Modal-shiftmaatregelen: Scenario 8-10-11-12
- ✓ Doostromingsmaatregelen: Scenario 5-6-9

c) Resultaten Scenario's



- ✓ Scenario 1a/1b: Tunnel E40-E40
- ✓ Scenario 2: Zuidelijke Sluiting R0
- ✓ Scenario 3: Verbinding E19-E40 onder Luchthaven
- ✓ Scenario 4: Tweede grote Ring (Rotselaar – Aalst)
- ✓ Scenario 5: Vrachtverbod op de R0
- ✓ Scenario 6: Totaal Vrachtverbod tijdens spitsuren
- ✓ Scenario 7: Scenario R0-Noord
- ✓ Scenario 8: Stimulering vrachtverkeer via binnenvaart en spoor
- ✓ Scenario 9: Omleiding Vrachtverkeer
- ✓ Scenario 10: Fietsbruggen over de R0
- ✓ Scenario 11: Rekeningrijden
- ✓ Scenario 12: Wensnet De Lijn



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

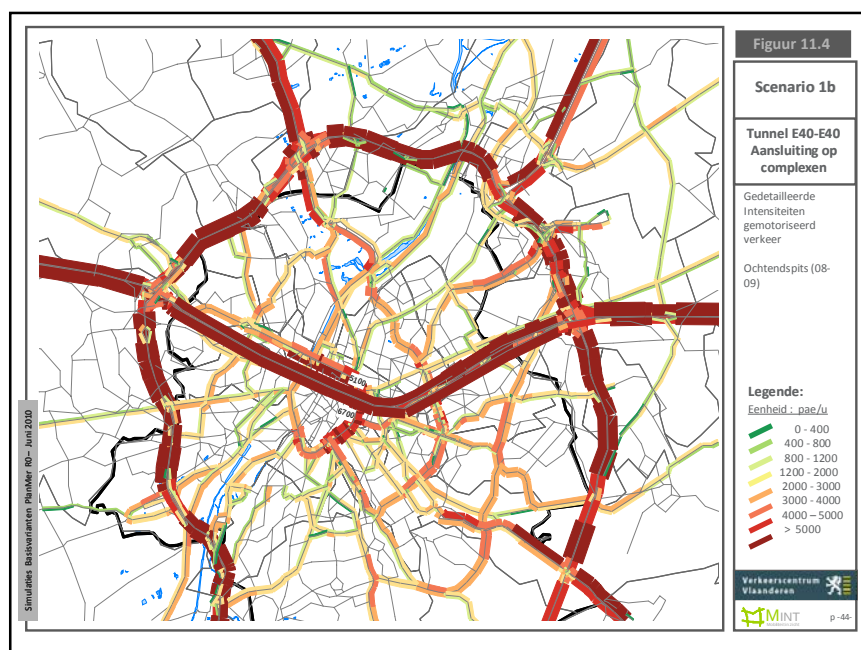
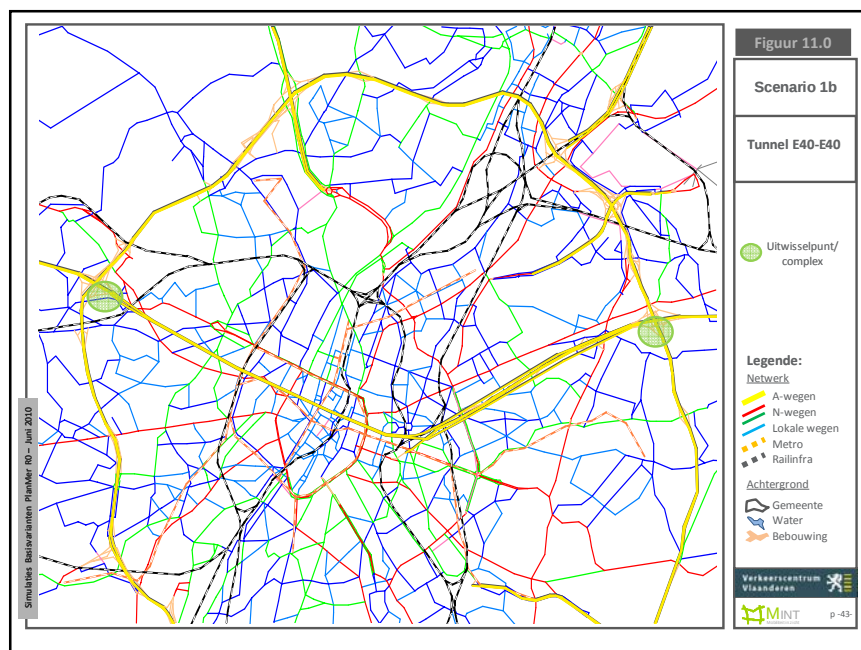
c) Resultaten Scenario's

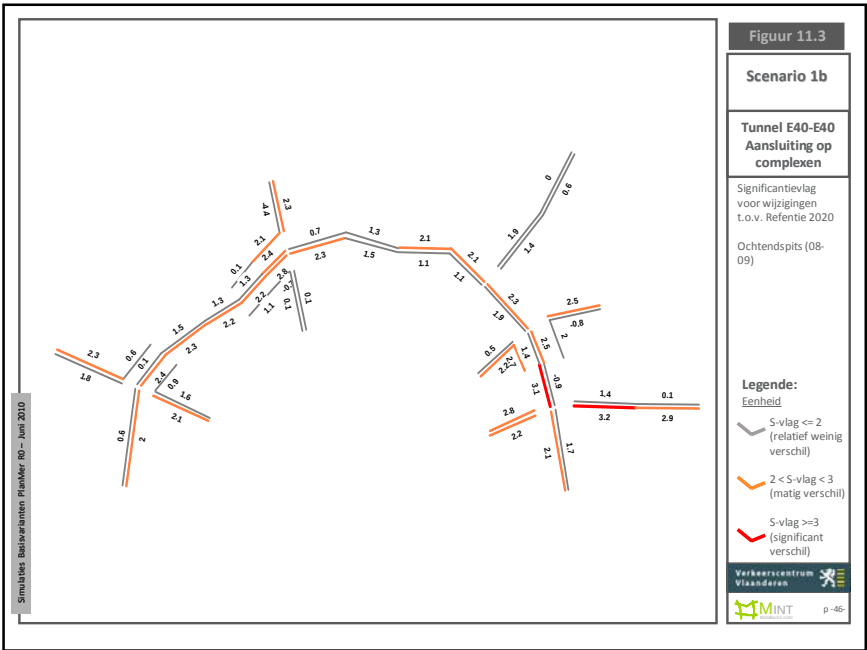
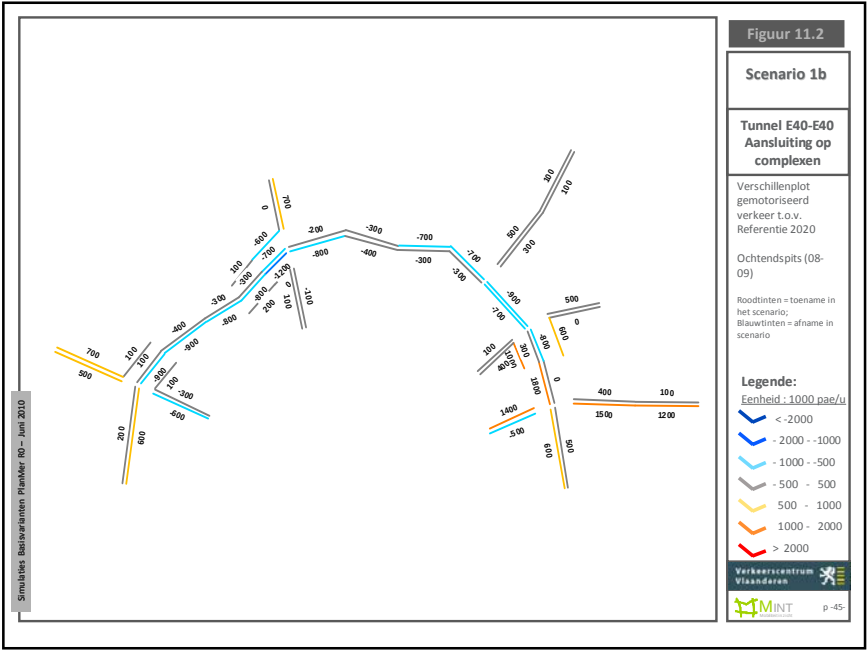
- ✓ Scenario's enkel geanalyseerd als alternatief voor R0
- ✓ Niet alle scenario's modelleerbaar
- ✓ Enkel Ochtendspitsresultaten



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.1 Scenario 1a/1b – Tunnel E40-E40







departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

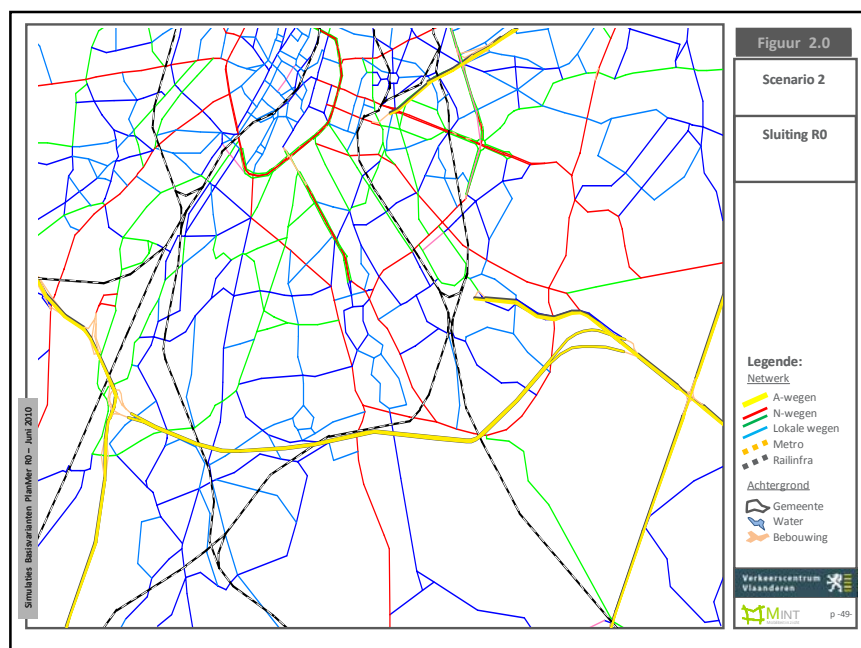
c.1 Scenario 1a/1b – Tunnel E40-E40

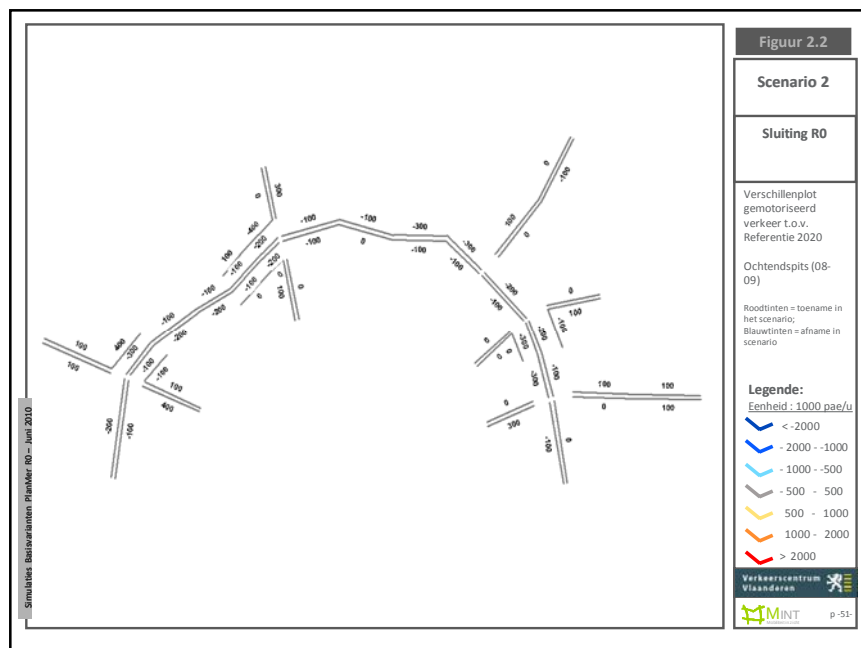
- ✓ Positieve impact op R0-Noord
- ✓ Slechts beperkt doorgaand verkeer
- ✓ Afwikkeling ter hoogte van tunnelmonden problematisch



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

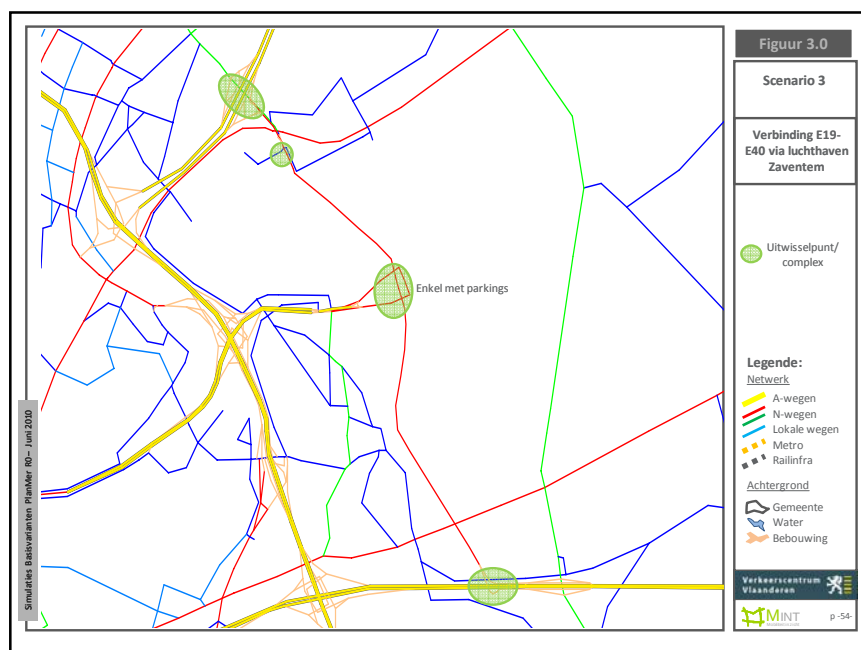
c.2 Scenario 2 – Zuidelijke Sluiting R0

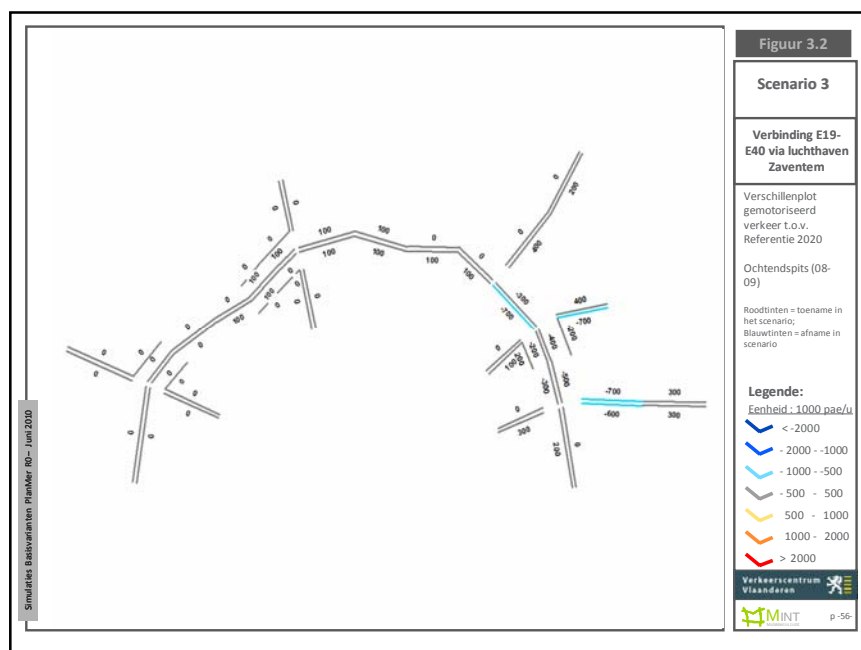
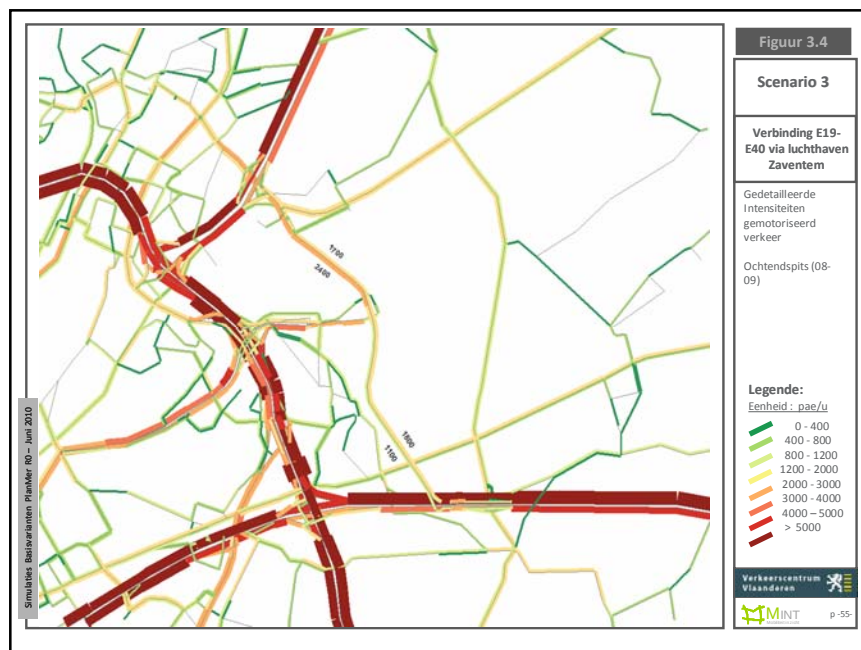




c.2 Scenario 2 – Zuidelijke Sluiting R0

- ✓ Zeer beperkte impact op R0-Noord
- ✓ Vooral impact op Brussels en Waals grondgebied







departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

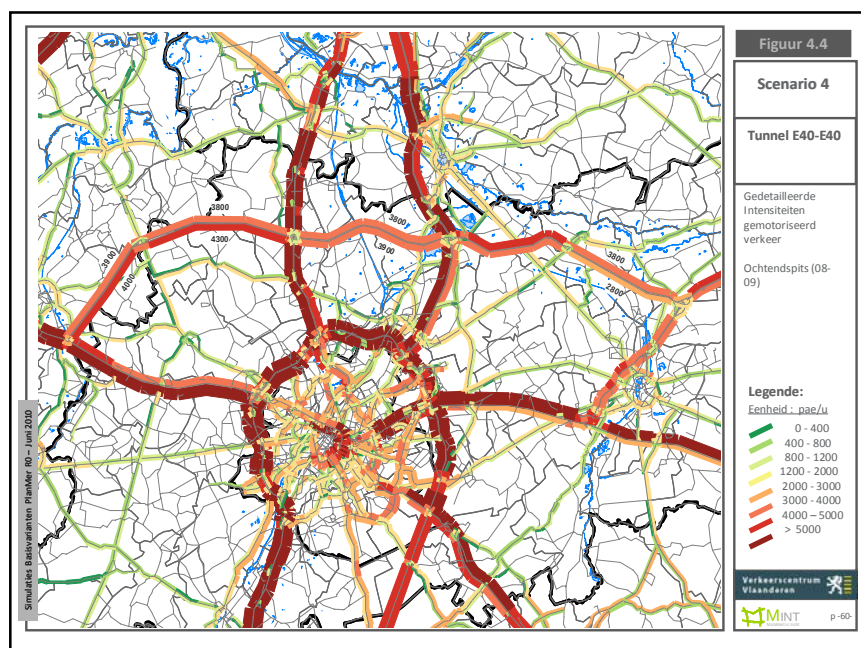
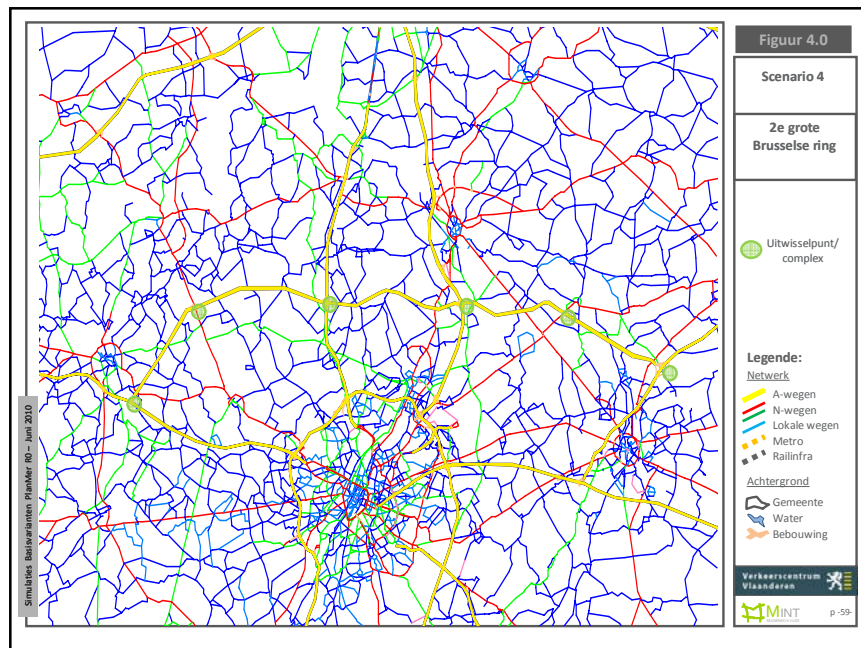
c.3 Scenario 3 – Verbinding E40 – E19

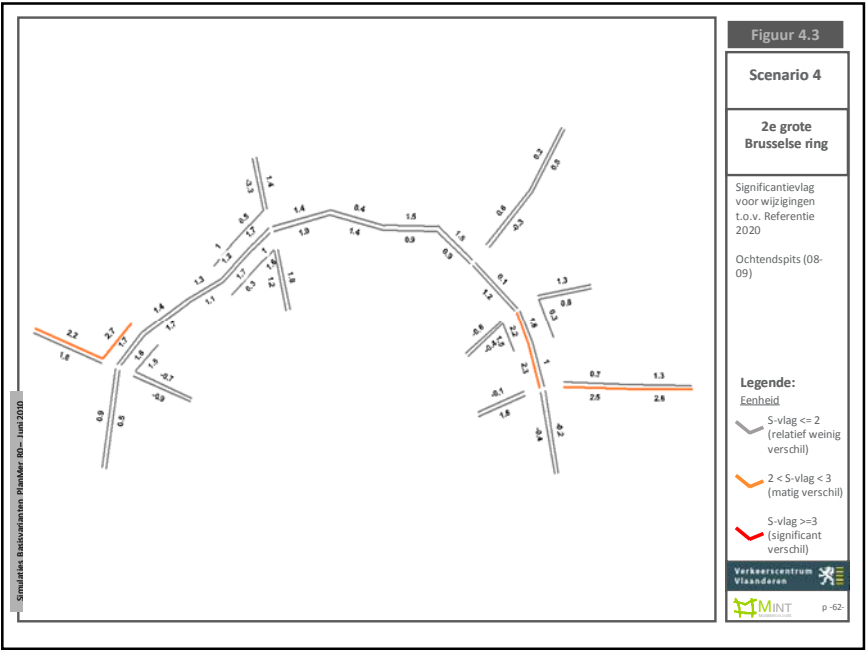
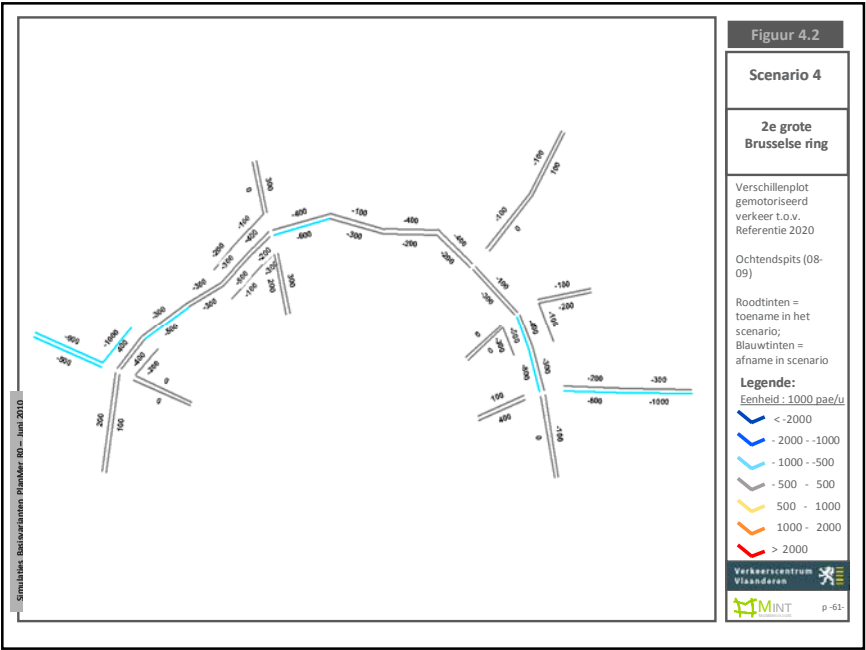
- ✓ Beperkte impact in zone Zaventem
- ✓ Wel positieve impact op N227



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.4 Scenario 4 – Tweede grote Ring







departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.4 Scenario 4 – Tweede grote Ring

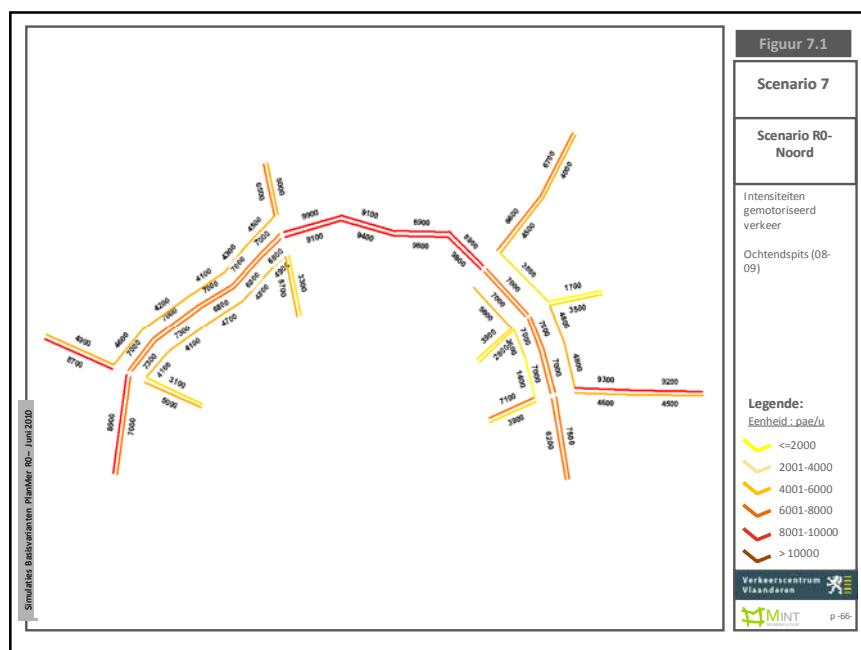
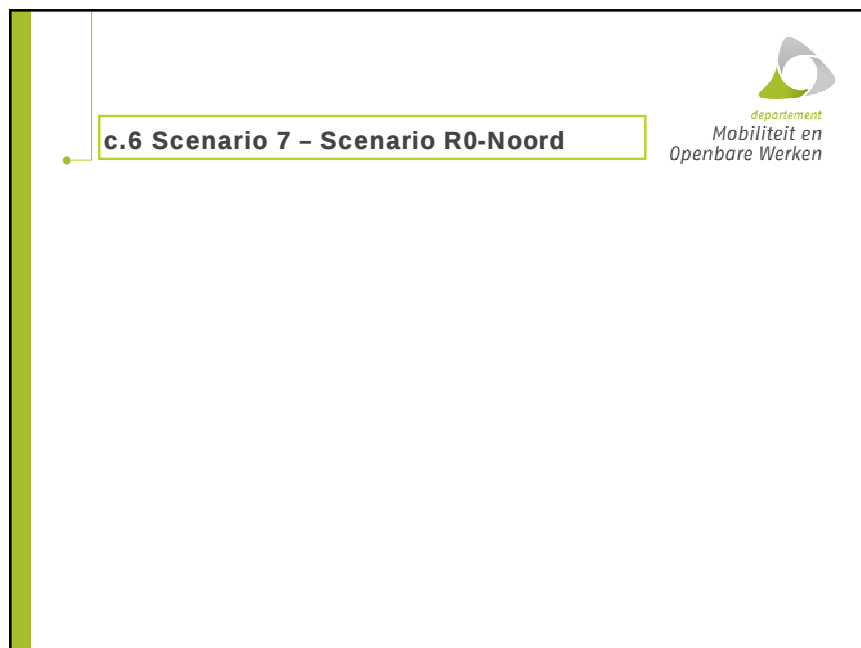
- ✓ Impact op R0 beperkt tot uiteinden (Zaventem en G-B)
- ✓ Ook zekere impact op beide E40's

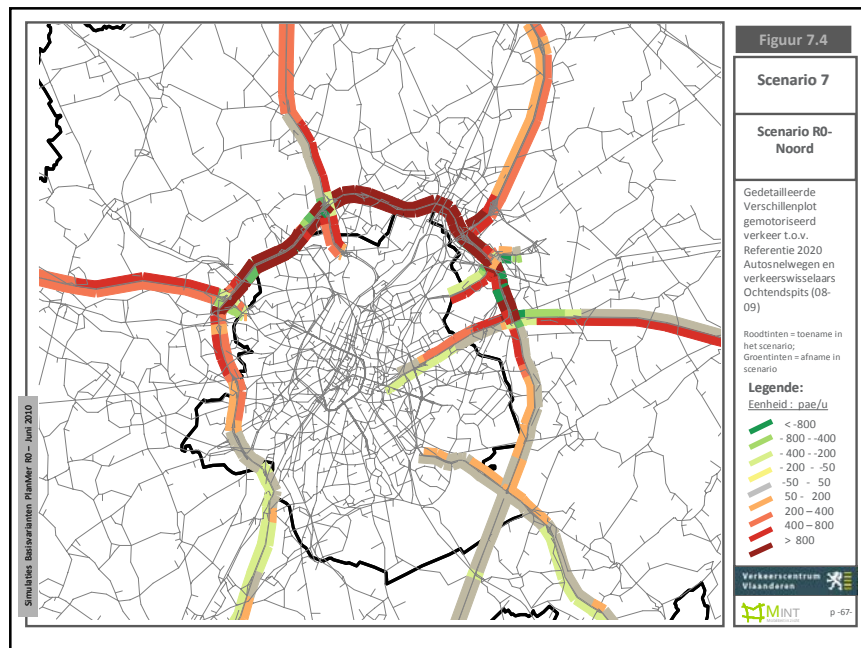


departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.5 Scenario 5-6 – Vrachtverbod

- ✓ Vrachtverbod op R0 heeft ernstige gevolgen voor onderliggend wegennet en zorgt ook voor een beperkte verschuiving naar A'pen
- ✓ Totaal vrachtverbod heeft beperkte impact op R0





c.6 Scenario 7 – Scenario R0-Noord

- ✓ Significante wijziging op R0-Noord
- ✓ Vooral verschuiving van Onderliggend Wegennet naar R0
- ✓ Impact op E40 beperkt -> geen extra aanzuiging
- ✓ Wel beperkte aanzuiging op E19
- ✓ Toch blijft de R0 zwaar belast

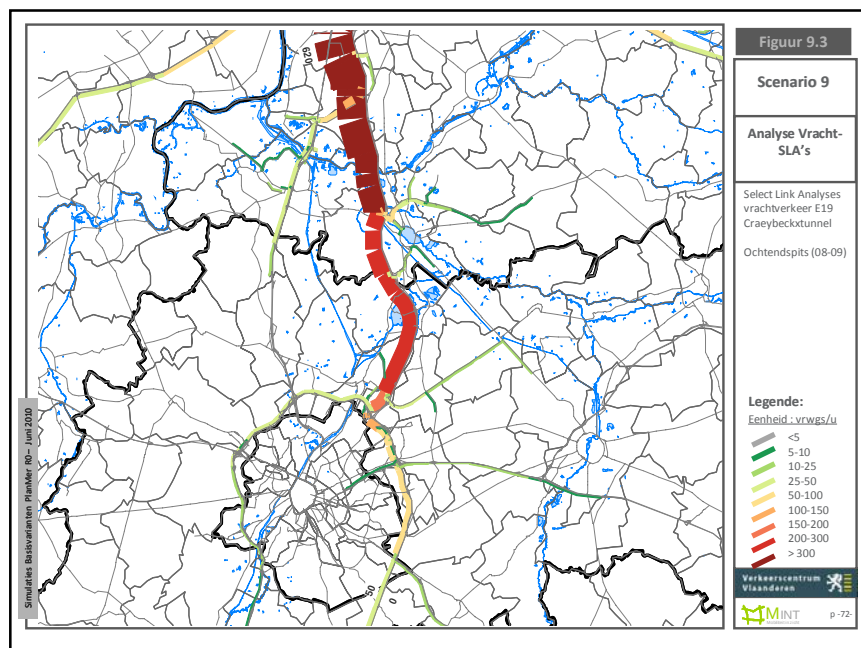
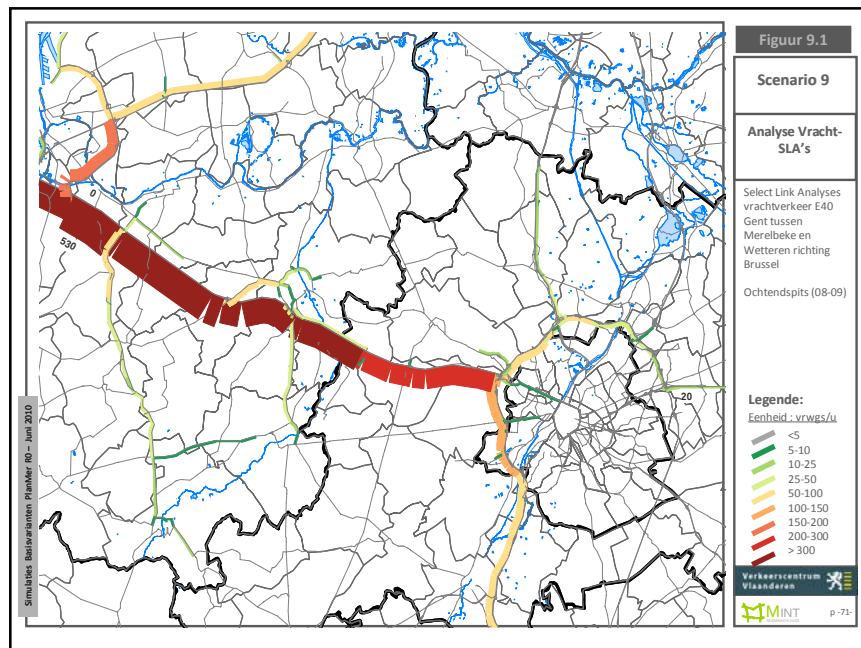
• **c.7 Scenario 8 – Stimulering
Vrachtverkeer via alternatieven**



- ✓ Vrachtverkeer vanuit zeehavens naar R0 zeer beperkt
- ✓ Marginale daling op R0: 40 vrachtwagens/uur

• **c.8 Scenario 9 – Omleiding Vrachtverkeer**





c.8 Scenario 9 – Omleiding Vrachtverkeer



- ✓ Tijdens spitsuren weinig vrachtverkeer op lange afstand
- ✓ Geen impact op R0

c.9 Scenario 10 – Fietsbruggen over de R0



Afstandsverdeling autoverkeer in Zone Zaventem:

	Absoluut (auto's)		Procentueel	
	08u-09u	17u-18u	08u-09u	17u-18u
<2.5 km	0	10	0%	0%
2.5-5 km	30	50	0%	0%
5-7.5 km	170	310	1%	1%
7.5-10 km	620	830	3%	3%
10-12.5 km	1260	1350	6%	5%
12.5-15 km	1060	1540	5%	6%
15-20 km	1800	2270	9%	8%
20-25 km	1750	2260	8%	8%
25-30 km	1680	2260	8%	8%
30-40 km	2740	3610	13%	13%
40-50 km	2400	3110	12%	12%
>50 km	7300	9260	35%	34%



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.9 Scenario 10 – Fietsbruggen over de R0

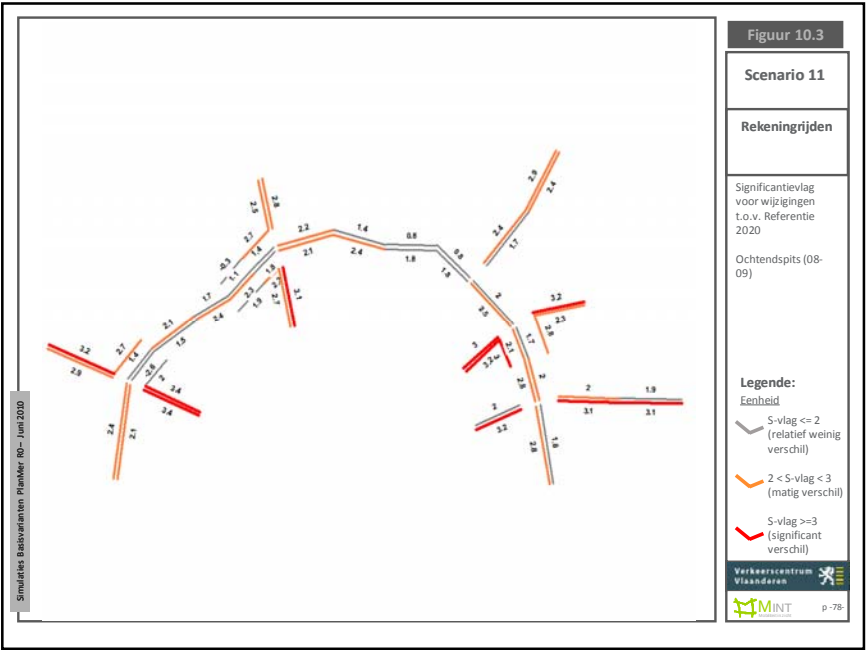
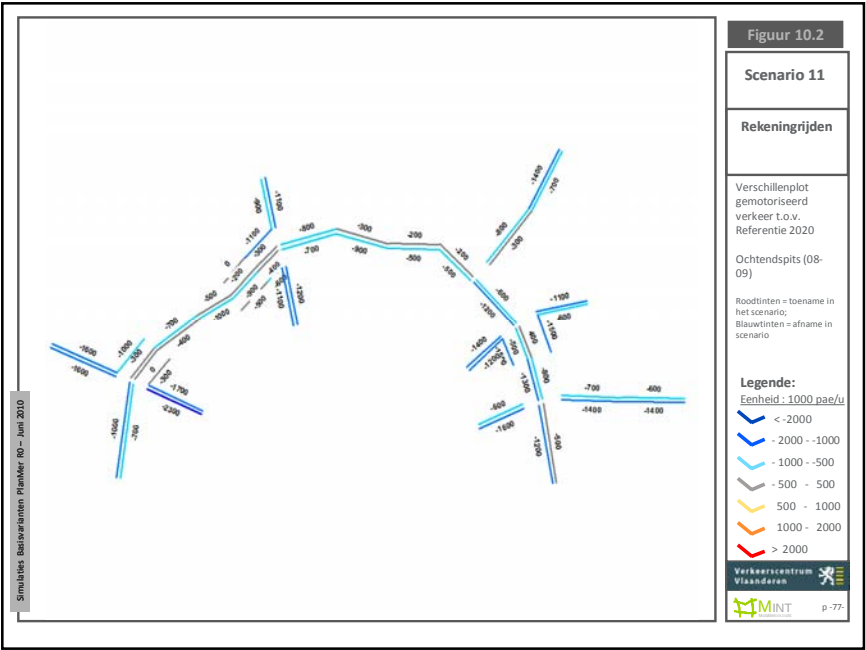
- ✓ Stimuleren fietsverkeer is een belangrijke omkaderende maatregel
- ✓ Geen impact op R0



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.10 Scenario 11 – Rekeningrijden

- ✓ Verkennende analyse
- ✓ Gevoeligheden eerste maal onderzocht en toegepast
- ✓ Gehanteerde tarieven zijn aan de hoge kant: maximaal effect beoogd





departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

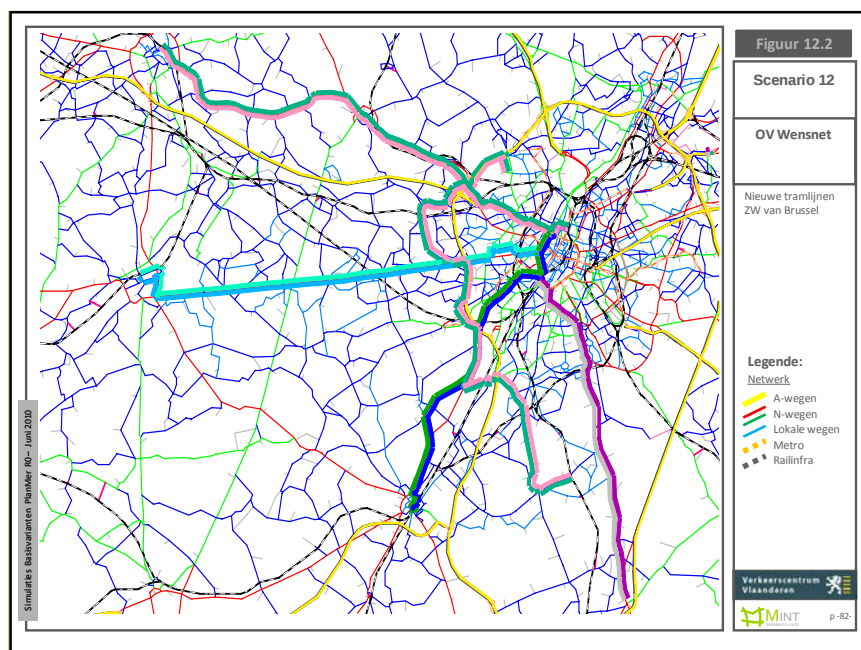
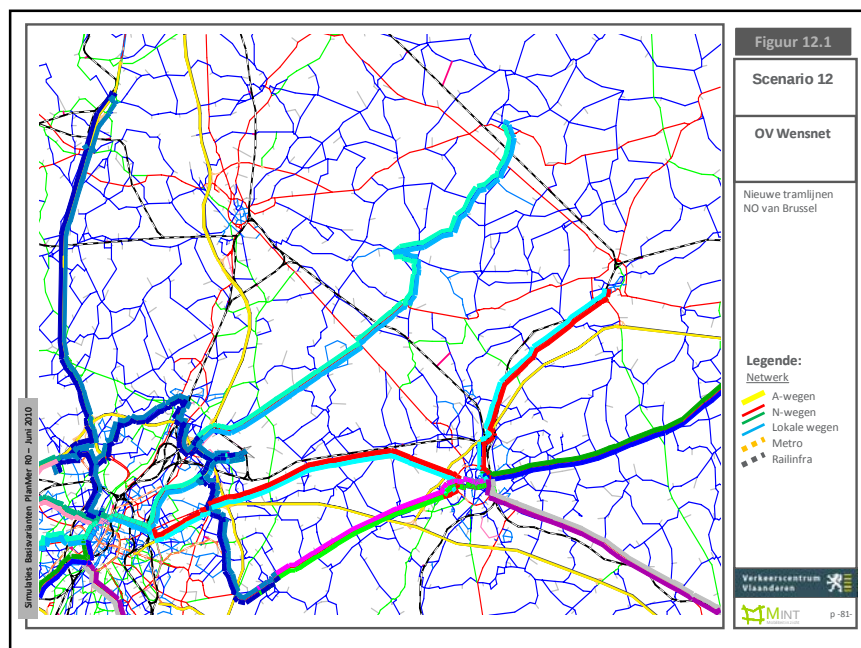
c.10 Scenario 11 – Rekeningrijden

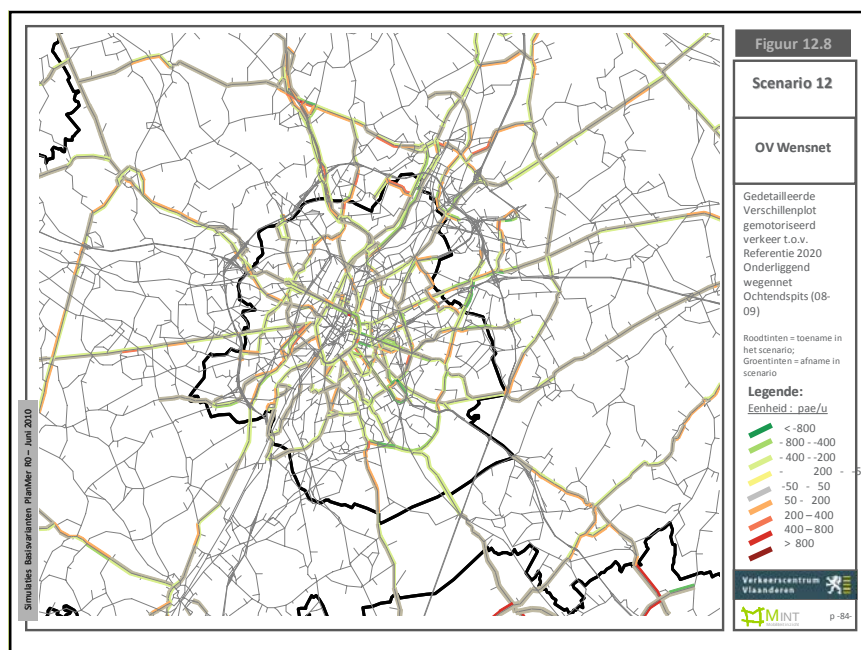
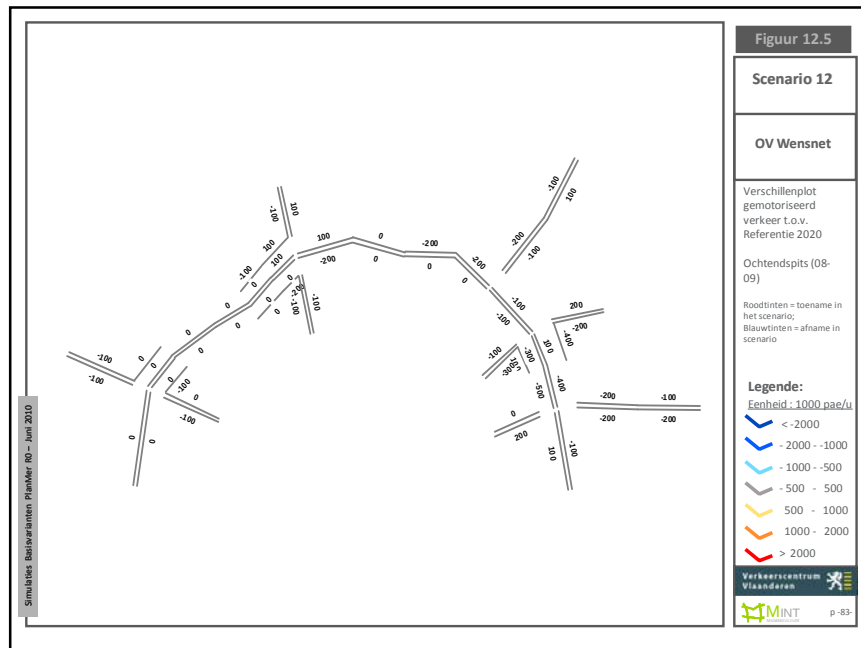
- ✓ Significant positieve impact op R0
- ✓ Vooral minder lange afstandsverkeer
- ✓ Verschuiving naar andere modi en/of ander vertrekkur



departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

c.11 Scenario 12 – Wensnet De Lijn





c.11 Scenario 12 – Wensnet De Lijn

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

- ✓ Geen impact op R0
- ✓ Wel positieve impact op onderliggend wegennet
- ✓ Ook positieve impact in BHG

5. Conclusies

departement
Mobiliteit en
Openbare Werken

Volgende alternatieven hebben voldoende potentieel:

- ✓ Basisalternatief
- ✓ De tunnel E40-E40
- ✓ De dubbeldeksvariant van het Basisalternatief
- ✓ Rekeningrijden

5. Conclusies



Voorstel van Combinaties:

- ✓ Basisalternatief + Rekeningrijden + Wensnet en Fietsverbindingen
- ✓ Dubbeldeksvariant + Rekeningrijden + Wensnet en Fietsverbindingen
- ✓ Tunnel E40-E40 + Rekeningrijden + Wensnet en Fietsverbindingen