



Vlaams
Parlement

stuk **159** (2009-2010) – Nr. 4
ingediend op 18 juli 2012 (2011-2012)

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 Rouveroy

betreffende de verbreding van de ring rond Brussel

Gedachtewisseling

over de stand van zaken betreffende het project rond de
optimalisatie van de Brusselse Ring

Verslag

namens de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de dames Karin Brouwers en Khadija Zamouri

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 Filip Anthuenis, Marino Keulen;
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, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

159 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2 en 3: Verslagen over hoorzitting/gedachtewisseling

INHOUD

1. Toelichting	4
1.1. Uitgangspunten	4
1.1.1. RSV	4
1.1.2. START	4
1.1.3. Doorstroming	5
1.2. Actuele stand van zaken	5
1.3. S-MER	6
1.3.1. Doelstelling	6
1.3.2. Scenario's	6
1.3.3. Disciplines	7
1.4. MKBA	8
1.5. Tactische studie E40/E314 en DVM (dynamisch verkeersmanagement) ..	9
1.6. Verder verloop	9
2. Bespreking	9
Bijlage: zie dossierpagina www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 21 juni 2012 een gedachtewisseling over de stand van zaken betreffende het project ‘optimalisatie van de Brusselse Ring’. De gedachtewisseling werd gehouden in het kader van de behandeling van het voorstel van resolutie van de heer Sven Gatz, de dames Irina De Knop, Gwenny De Vroe en Ann Brussee en de heren Marino Keulen en Sas van Rouveroy betreffende de verbreding van de ring rond Brussel (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 159/1).

Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, gaf daarbij een toelichting over de uitgangspunten van het project en de stand van zaken. De heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer belichtte het strategisch MER, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de tactische studie E40/E314 en het dynamisch verkeersmanagement. Minister Crevits gaf ten slotte uitleg over de initiatieven van overleg en communicatie en het verder verloop van het project.

De gezamenlijke presentatie van minister Crevits en de heer Tom Roelants is te vinden op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparlement.be) van dit stuk op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting

1.1. Uitgangspunten

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de toelichting van de stand van zaken van het project optimalisering van de Brusselse Ring past in de afspraak om voor een aantal grote infrastructuurprojecten te werken met een voortgangsrapportage. Het was de bedoeling een dergelijk verslag te geven op het ogenblik dat er een ontwerp van strategisch MER was afgewerkt. De dienst MER heeft echter nog een aantal bijkomende onderzoeken gevraagd. Daardoor is het strategisch MER dat nu voorligt, nog niet goedgekeurd door de plenaire vergadering in de MER-procedure. Het is echter niet de bedoeling deze bespreking opnieuw uit te stellen.

1.1.1. RSV

Uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) blijkt duidelijk dat de Brusselse Ring een belangrijke functie heeft. De optimalisatie is genoemd als een missing link in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. De afnemende autobereikbaarheid is een groot probleem rond een aantal stedelijke gebieden. In dit verband vertrekt men van de volgende uitgangspunten. De bereikbaarheid in Vlaanderen moet gegarandeerd blijven, de leefbaarheid moet gegarandeerd blijven, de verkeersveiligheid moet groter worden en de bestaande infrastructuur moet geoptimaliseerd worden.

Het RSV stelt een aantal ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen voorop. Het belangrijkste is dat hoofdwegen moeten worden uitgevoerd als autosnelwegen, op basis van een aantal ontwerpstandaarden op Europees niveau. De Brusselse Ring (R0) en zeker het noordelijke gedeelte ervan, komt vandaag niet tegemoet aan de ontwikkelingsperspectieven van het RSV. Het ontwerp van de R0 en de op- en afrittencomplexen voldoen ook niet aan de Europese ontwerprijtlijnen en -normeringen. Er zijn dagelijks belangrijke files. Ook de verkeersveiligheid op de noordelijke ring vormt een probleem.

1.1.2. START

Op 10 december 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist dat de luchthaven van Zaventem een belangrijke economische poort is. Binnen de context van het Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (START) moet er een strategische beleidsvisie opgemaakt worden voor de regio, voor de periode 2015-2025. Er is geko-

zen voor een intergewestelijke multimodale aanpak, met aandacht voor openbaar vervoer, wegeninfrastructuur, zachte weggebruikers en een aantal vervoersstimuli.

De noordelijke ontsluiting was het allereerste investeringsproject van Vlaanderen in Actie (ViA). De projectvennootschap ViA-Zaventem, opgericht op 11 oktober 2007, had de volgende opdrachten: het aanpassen en vervolledigen van het op- en afrittencomplex 12 op de E19 in Machelen, het bouwen van een viaduct op de Luchthavenlaan, het herinrichten van de wegen, het bouwen van een fietserstunnel onder de Luchthavenlaan en van een fietsersbrug over de E19 en het herstellen van de bestaande brug over de Luchthavenlaan. Die werken zijn in oktober 2007 van start gegaan. De infrastructuur is een paar maanden geleden in gebruik genomen.

1.1.3. Doorstroming

Vorige week werd het hoofdwegenindicatorsrapport van het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) voorgesteld¹. Daaruit blijkt dat de noordelijke R0 en de aansluitende autosnelwegen zwaar geteisterd worden door structurele files. Op de Brusselse Ring is de filedrukke iets groter dan op de Antwerpse Ring omdat de capaciteit van het wegennet daar kleiner is. Op de noordelijke R0 gebeurde tussen 2004 en 2008 43 percent van het aantal letselongevallen op de R0, terwijl die strook slechts goed is voor 35 percent van de lengte. Dat geldt zeker voor de stroken waar vrij complexe weefbewegingen moeten gebeuren. De ongevallenkans op de R0 ligt veertien percent hoger dan op alle andere ringwegen in Vlaanderen.

Het eerste uitgangspunt voor de optimalisatie van de ring is de verkeersveiligheid. De Europese richtlijn, die een aantal procedures vaststelt om de veiligheidseffecten te beoordelen, moet nog worden omgezet. Toch wordt met die regels rekening gehouden bij de opmaak van het dossier. Op 25 mei 2011 heeft het Vlaams Parlement een resolutie aangenomen betreffende de aanpak van de mobiliteitsproblemen in de regio Vlaams-Brabant en Brussel². Daarin wordt onder meer gevraagd het doorgaande en het lokale verkeer te scheiden op de Brusselse Ring.

1.2. Actuele stand van zaken

Op dit ogenblik is gestart met het plan-MER (milieueffectenrapport) voor de zone Zaventem, met een publieke consultatie en een kennisgevingsnota. Op basis van de richtlijnen van de dienst MER werd een mobiliteitsstudie gemaakt voor de zone Noord en voor de zone Zaventem. Dat werk is beëindigd in juli 2010 en in de plenaire vergadering, die de MER-rapporten begeleidt, van 8 december 2010 is er al gedebatteerd over de studie. De dienst MER heeft vervolgens een aantal aanvullende richtlijnen bezorgd. Er werd gevraagd om een strategisch MER op te maken waarin de globale visie ontwikkeld wordt. Op basis daarvan moeten de deel-MER's voor de deelprojecten ontwikkeld worden. Dat strategisch MER werd een eerste keer gefinaliseerd in december 2011. Op 13 januari 2012 werd hierover een informatieve vergadering georganiseerd voor de gemeentebesturen en voor alle betrokken instanties. Het rapport werd besproken op 9 maart 2012.

Naar aanleiding van vragen om uitleg³ werd enkele maanden geleden beslist om hierover een gedachtewisseling te houden in de commissie. De minister had aangekondigd dat alles

¹ Verkeerscentrum Vlaanderen, Verkeersindicatoren hoofdwegennet Vlaanderen 2011, < <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-verkeersindicatoren-2011-v1-0.pdf> >.

² Parl. St. Vl. Parl. 2010-11, nr. 828/1-4.

³ Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van een Spaans consultingbureau over de Brusselse Ring en overleg met de betrokken gemeenten, en vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nepstudie van Greenpeace over de Brusselse Ring (*Hand. Vl. Parl. 2010-11, nr. C89-OPE8, 16 december 2010*).

klaar zou zijn in de maand mei. De dienst MER heeft echter nog een aantal bijkomende onderzoeken gevraagd. Die onderzoeken zijn nu gebeurd. Het nieuwe strategisch MER kan dus worden voorgesteld aan de commissie. De plenaire vergadering over dit nieuwe strategisch MER is echter pas op 6 september van dit jaar.

Het dossier wordt ook intensief besproken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Ondertussen is ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gestart. Voor een degelijke MKBA heeft men echter de gegevens nodig van het strategisch MER.

Er is gewerkt aan een tactische studie over E40-E314 en die komt opnieuw ter sprake naar aanleiding van een aantal vragen om uitleg⁴. Die studie leidt tot een aantal conclusies op korte en lange termijn. Op korte termijn kan er extra wegcapaciteit gecreëerd worden door de aanleg van een bijkomende spitsstrook die de avondspits, sterk zal milderen en die een positief effect zal hebben op de afwikkeling van de R0. Dat zou ook leiden tot een vermindering van het sluipverkeer. Dat is gebleken bij de evaluatie van de eerste spitsstrook bij de E313. Op lange termijn is het duidelijk dat het niet volstaat om een type maatregelen te nemen.

1.3. S-MER

De heer Tom Roelants heeft het over het strategisch MER (S-MER), de MKBA en de tactische studie E40/E314.

Het S-MER is geen alledaagse procedure. Er was al een plan-MER ingediend voor de zone Zaventem, maar op vraag van de dienst MER werd dat opengetrokken. Er werd een MER uitgevoerd op strategisch niveau, voor de volledige noordelijke ring. Verschillende scenario's werden op milieuvlak tegen elkaar afgewogen. Daarbij werden de zeven verschillende 'disciplines'⁵ beoordeeld, zoals in het uiteindelijke plan-MER.

1.3.1. Doelstelling

Het is de bedoeling een verbeterde doorstroming te realiseren op het noordelijke deel van de R0 en om tegelijkertijd de verkeersveiligheid te verhogen. Een grotere verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd door het beperken van het aantal rechtstreekse op- en afritten, het opvangen van wevend verkeer op aparte systemen, het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer en een beter verkeerskundig en ruimtelijk beeld. Ook de relaties met het onderliggende niveau van het wegennet en van andere functies moeten worden verbeterd. De impact op leef-, woon- en werkomgeving moet tot een absoluut minimum worden beperkt.

1.3.2. Scenario's

In dit strategisch MER worden vijf hoofdscenario's tegen elkaar afgewogen. In sommige van die scenario's kunnen er ook subscenario's worden onderscheiden.

In het eerste scenario wordt de noordelijke ring omgebouwd tot een parallelle structuur, met een aantal rijvakken voor het doorgaand verkeer en een aantal rijvakken voor het lokale verkeer. De twee verkeersstromen blijven van elkaar gescheiden. In het basisscena-

⁴ Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsstudie inzake de E40 en E314, vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een volledige evaluatie van het functioneren van de spitsstroken op snelwegen, en vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de twee nieuwe spitsstroken (*Hand. VI. Parl. 2011-12, nr. C282-OPE20, 28 juni 2012*).

⁵ Verkeer, geluid, lucht, natuur, landschap, water, mens (ruimte en gezondheid).

rio wordt de parallelstructuur doorbroken ter hoogte van het viaduct van Vilvoorde. In het variante scenario wordt de parallelstructuur doorgetrokken over het viaduct.

Het tweede scenario is hetzelfde als het eerste, met dat verschil dat er een rechtstreekse ondergrondse verbinding is tussen de E19 en de E40, onder de luchthaven van Zaventem.

Het derde scenario gaat ook uit van gescheiden verkeersstromen, maar de verkeersstromen lopen niet naast, maar boven elkaar. Binnen de eerste variant bevindt de tweede stroom zich onder de grond in een tunnel, bij de tweede variant boven de grond, op een viaduct.

Binnen het vierde scenario worden de twee takken van de E40, ten oosten en ten westen van Brussel, met elkaar verbonden door een lange tunnel onder Brussel.

In het vijfde scenario zijn er geen infrastructurele ingrepen voorzien, maar alleen fiscale maatregelen en maatregelen met betrekking tot het openbaar vervoer en het fietsen.

1.1.3. *Disciplines*

Die scenario's werden voor zeven verschillende disciplines tegen elkaar afgewogen. Het eerste ontwerp van het S-MER werd, op suggestie van de plenaire vergadering en op vraag van de dienst MER, vooral bijgestuurd met betrekking tot de disciplines geluid en lucht.

Voor de eerste discipline, verkeer, werden er vier beoordelingscriteria gehanteerd: het afwikkelingsniveau, de evolutie op het aansluitende wegennet, de evolutie op het onderliggende wegennet en de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Een samenvattende tabel⁶ toont aan dat er een verbeterde afwikkeling is in alle scenario's. De scenario's met een parallelstructuur scoren echter beter dan de andere. Ook voor het aansluitende wegennet wordt in alle scenario's een positief effect vastgesteld. Ook hier geven de scenario's met een parallelstructuur betere resultaten. Bij scenario 1 wordt opgemerkt dat een optimalisatie van de complexen tussen de E19 en de A12 mogelijk is.

Ook voor het onderliggende wegennet wordt in alle scenario's een verbetering vastgesteld. De scenario's 1 tot 4 leiden tot een bijkomende afname van de intensiteit in vergelijking met scenario 5. De verkeersveiligheid verhoogt door een gescheiden verkeersinfrastructuur en een betere vormgeving. Het wordt ook mogelijk een snelheidsverlaging door te voeren op de parallelstructuur voor het lokale verkeer. Dat geldt voor de scenario's 1, 2 en 3. De lagere intensiteiten zijn dan weer positief voor scenario 5. De verkeersveiligheid van de scenario's met tunnels en viaducten wordt lager ingeschat dan die van de scenario's met parallelstructuren. Bij alle scenario's is er dus een verbetering voor de discipline verkeer. Scenario 1 scoort echter het best.

De tweede discipline is geluid. Op dat vlak worden de scenario's met extra viaducten als de minst gunstige beoordeeld. De scenario's met tunnel (4 en 3a) en zonder infrastructuur (5) worden het gunstigst beoordeeld.

Voor de discipline lucht werd rekening gehouden met drie aspecten: de NO₂-concentratie, het fijn stof met een concentratie PM10 en het fijn stof met de concentratie PM2,5. Voor de NO₂-concentraties worden er overschrijdingen vastgesteld in alle scenario's, maar de scenario's 2, 3, 4 en 5 scoren iets beter dan scenario 1. Voor het fijn stof PM10 worden er geen overschrijdingen vastgesteld. Ter hoogte van de tunnelmonden zouden er in de scenario's 3a en 4 wel overschrijdingen zijn van de daggrenswaarden. Voor het fijn stof PM2,5 zijn er evenmin overschrijdingen. Er zijn wel overschrijdingen van de indicatieve grenswaarden ter hoogte van de tunnelmonden.

⁶ Zie bijlage.

Voor de discipline natuur is het scenario 4, met de lange tunnel, minder wenselijk omwille van het doorsnijden van het beschermd landschap Zavelenberg. De scenario's met viaducten boven de ring en met een tunnel onder de ring zijn minder wenselijk omwille van de barrièrevorming. Scenario's met parallelstructuur zijn wenselijk, met ontsnipperingsmaatregelen en met het ontzien van het Laarbeekbos. In scenario 5 wordt de referentiesituatie behouden omdat er geen infrastructuurmaatregelen worden genomen.

Voor de discipline landschap kan men besluiten dat de scenario's met tunnels de minste visuele verstoring geven, behalve dan aan de tunnelmonden. Het scenario met tunnel onder Brussel zorgt echter voor de grootste verstoring van het landschap, omwille van het doorsnijden van het beschermd landschap Zavelenberg. Het scenario met een viaduct over de ring geeft de meeste visuele verstoring. Scenario 1 met het bijkomende viaduct geeft een grotere verstoring van het landschap omwille van het doorsnijden van het domein De Drie Fontein.

Voor de discipline water wordt opgemerkt dat in geen enkel scenario inname van overstroomingsgevoelig gebied optreedt. Bij een grote toename aan verharde oppervlakte moeten er ook belangrijker maatregelen worden genomen inzake infiltratie en buffering. Het scenario 1a/c leidt tot de grootste toename. Het scenario 5 leidt uiteraard niet tot een toename.

Voor de discipline mens wordt gekeken naar het aspect ruimte en naar het aspect gezondheid. Het scenario 4 met de tunnel onder Brussel kent het grootste ruimtebeslag ten aanzien van wonen en industrie, vooral ter hoogte van de beide tunnelmonden en zeker aan de oostelijke tunnelmond. Scenario 2 met de tunnel onder Zaventem, kent het grootste ruimtebeslag op landbouw. Het scenario met de parallelstructuur kent het grootste ruimtebeslag op parkgebied. De dubbeldeksvarianten, de scenario's 3a en 3b, zijn beperkt in ruimtebeslag. Scenario 5 kent geen ruimtebeslag. De S-MER weegt de verschillende soorten van ruimtebeslag, wonen, industrie, landbouw of parkgebied, niet tegen elkaar af.

Voor het aspect gezondheid wordt het aantal gezonde levensjaren in rekening genomen. Daar scoren alle scenario's minder goed. Dat heeft vooral te maken met de toename van het geluid, vooral 's nachts. Scenario 4, met bovendien luchtzuivering aan de tunnelmonden, is op dat vlak het meest gunstige. Daarna is scenario 1 het beste. Scenario 3b is het minst gunstige.

De voorkeur voor een bepaald scenario verschilt dus naargelang de discipline. De strategische MER weegt de disciplines niet tegen elkaar af. Op basis van de uitgangspunten die werden aangehaald door de minister en die hun oorsprong vinden in een aantal strategische documenten of beslissingen, en op het vlak van verkeer, is scenario 1 het betere scenario.

1.4. MKBA

In samenspraak met de dienst MER zal er voor dit project een MKBA worden toegepast. In een MKBA wordt een aantal maatschappelijke voor- en nadelen, huidige en toekomstige, uitgedrukt in kosten en baten. Samen het strategisch MER zal de MKBA leiden tot een trechtering van de scenario's. In de MKBA wordt een integrale benadering gehanteerd. De kwantitatieve benadering zal eventueel worden aangevuld met kwalitatieve scores. Aan de bepaling van kengetallen wordt veel aandacht besteed. Op die getallen zit echter altijd een beperkte onzekerheid.

Een MKBA wordt aangepakt in drie fasen. Momenteel is men bezig met de eerste fase. Er worden projectin-grepen beschreven die identiek moeten zijn aan de scenario's in het strategisch MER. De projecteffecten worden geïdentificeerd. Daarbij wordt rekening

gehouden met relevante exogene ontwikkelingen. De volgende fases kunnen pas worden uitgewerkt na de definitieve goedkeuring van het strategisch MER. In de derde fase zullen kosten en baten worden samengebracht. De toekomstige kosten en baten zullen worden geactualiseerd op basis van cijfers van 2012. Daarop wordt een sensitiviteitsanalyse toegepast. Deze MKBA zou kunnen worden afgerond in het najaar van 2012. De resultaten ervan zullen bekendgemaakt worden.

1.5. Tactische studie E40/E314 en DVM (dynamisch verkeersmanagement)

Onlangs werd ook de tactische studie E40-E314 afgerond⁷. Daar wordt dieper op ingegaan naar aanleiding van vragen om uitleg op 28 juni 2012⁸. Vandaag zal hij het alleen hebben over de aspecten die betrekking hebben op de Brusselse Ring. De belangrijkste conclusie van die studie is dat de op het traject E40-E314 ook een beperkt positief effect kunnen hebben op de Brusselse Ring. Volgend jaar zouden de werken beginnen in de zone tussen uitrit Sterrebeek en de afslag richting E314 in Heverlee. In 2015 zou worden gewerkt aan het stuk tussen de oprit in Wilsele en uitrit Holsbeek. Er wordt ook in weefzones voorzien tussen de verschillende op- en afritten.

Wat betreft dynamisch verkeersmanagement deelt hij mee dat 17 van de 18 dynamische informatieborden, die opgenomen waren in het plan van het Verkeerscentrum Vlaanderen, reeds geplaatst zijn. Het bord in Bertem zal binnenkort worden geplaatst.

1.6. Verder verloop

Minister Hilde Crevits licht het verdere verloop van de procedure toe. Het strategisch MER moet nog worden besproken door de plenaire vergadering van 6 september 2012. 34 gemeenten en adviesinstanties maken deel uit van die vergadering.

Ook het managementcomité, waarin de Vlaamse en de Brusselse administratie vertegenwoordigd zijn, volgt de procedures van het plan-MER en van de MKBA op.

In het interregionaal overleg Mobiliteit tussen Vlaanderen en Brussel plegen de kabinetten overleg over de documenten en over de te volgen procedurestappen.

Er zijn tevens twee klankbordgroepen. De regionale belanghebbenden zitten in groep 1, de belangenorganisaties in groep 2. Groep 1 kwam samen op 16 mei en groep 2 op 20 juni. Ook op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt gecommuniceerd over het verloop van de optimalisering. Het is de bedoeling dat het strategisch MER na de plenaire vergadering van 6 september gevalideerd wordt en dat onmiddellijk daarna de MKBA afgewerkt wordt. Op basis van die twee documenten zal de Vlaamse Regering kiezen voor een bepaald scenario.

2. Bespreking

De heer *Lukas Van Der Taelen* stelt vast dat de term bereikbaarheid nog altijd verwijst naar de autobereikbaarheid. Men blijft uitgaan van achterhaalde uitgangspunten. Met de eerste vier scenario's wekt men bij de modale Vlaming de illusie dat het autoverkeer kan blijven groeien. Nog meer grote infrastructuurwerken voor het autoverkeer zullen echter geen oplossing bieden. Een totale modale shift is noodzakelijk om de huidige verkeersknoop op te lossen.

Hij heeft het ook moeilijk met de aanpak van het strategisch MER. De vijf scenario's worden gekoppeld aan fiscale maatregelen en openbaar vervoer. Vlaanderen investeert

⁷ < <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-studie-E314-E40-2012-v1-2.pdf> >.

⁸ *Hand.* VI. Parl. 2011-12, nr. C 282 OPE 20, p. 3-15.

echter weinig in het openbaar vervoer en het is onduidelijk wat men zich moet voorstellen bij de term fiscale maatregelen. Hij veronderstelt dat het over rekeningrijden gaat. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest merkte op dat het duidelijker zou zijn geweest om voor elk scenario twee versies van het MER te maken, een met de gevolgen van de aanpassing van de infrastructuur en een met diezelfde gevolgen, maar dan hopelijk getemperd door de maatregelen rond fiscaliteit en openbaar vervoer. Als men zou kiezen voor het eerste scenario, dan is het gemakkelijker om werken te starten dan om het te hebben over fiscale maatregelen. De plannen voor een uitbreiding van het tramverkeer naar Brussel blijven zeer bescheiden. Het ergste is dat men aan de modale Vlaming het signaal geeft dat het in de toekomst mogelijk zal blijven om zich met de auto te verplaatsen. De verbreding van de wegen heeft namelijk een groot stimulerend effect op het autoverkeer. Het zou interessanter geweest zijn om na te gaan hoe men zich in de toekomst zou willen verplaatsen. Dan zou men niet denken aan de bouw van een parallel viaduct in Vilvoorde.

Scenario 4, de ondertunneling van Brussel, is gelukkig afgevoerd. Hij beseft dat de Brusselse Ring voor het grootste gedeelte op Vlaams grondgebied ligt. Op dat vlak heeft de staatshervorming geleid tot een absurde situatie. Vlaanderen gedraagt zich nog altijd alsof het bij zijn plannen voor de Brusselse Ring geen rekening hoeft te houden met Brussel. Op sommige plaatsen is de ring echter slechts 500 meter van Brussel verwijderd. Er is wel overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Brussel heeft de ambitie om op korte termijn het autoverkeer te remmen. Die ambitie dreigt gefnuikt te worden door de aanleg van een supergrote ring op Vlaams grondgebied. Het ware beter geweest als de Vlaamse Regering had besloten om te investeren in een openbaar vervoer dat echt aantrekkelijk wordt.

De heer Roelants had het over twee klankbordgroepen. De regionale belanghebbenden zitten in de eerste groep. Hij vraagt zich af of de Brusselse gemeenten daar ook bij betrokken zijn.

Hij hoopt dat een degelijk MER een duidelijker zicht zal bieden op de te verwachten effecten. Het is al te makkelijk om de milieueffecten te laten temperen door illusoire fiscale maatregelen of door een openbaar vervoer waarin te weinig wordt geïnvesteerd.

Mevrouw *Karin Brouwers* stelt vast dat er nog niet zoveel vorderingen zijn gemaakt sinds de commissievergadering van 9 februari 2012⁹. Het definitieve strategische MER en de MKBA die toen werden aangekondigd, zijn er nog niet. Welke aanvullende vragen heeft de dienst MER dan gesteld? De uitgangspunten zijn goed. Ze vindt het positief dat er zoveel belang wordt gehecht aan verkeersveiligheid. Blijkbaar ligt de ongevallenkans op de Brusselse Ring immers veertien percent hoger dan op de andere ringwegen in Vlaanderen. Ook de economische kost van files speelt een rol. Uit een Nederlands TNO-rapport (Nederlandse organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek) uit 2008 blijkt bovendien dat auto's die in file staan 20 percent meer CO₂ uitstoten en 25 percent meer fijn stof. Voor vrachtwagens zou dat verschil nog groter zijn. Files zijn dus mee verantwoordelijk voor de milieuvervuiling. De files op de Brusselse Ring hebben ook gevolgen voor de E40, de E19, de A12 en het onderliggend wegennet. Er is heel veel sluipverkeer. Het terugdringen van de files is dus belangrijk op economisch en ecologisch vlak, voor de verkeersveiligheid en voor de woongebieden in de omgeving.

⁹ Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische deel van het plan-MER voor de Brusselse ring. Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omvorming van de R0 rond Brussel. Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische MER voor de ring rond Brussel (*Hand. VI. Parl. 2011-12, nr. C135 OPE9, p. 11-20*).

Bij de discipline natuur heeft het lid begrepen dat het mogelijk zou zijn om het Laarbeekbos te ontzien, een punt waaraan men in Brussel veel belang hecht. Is dat ook mogelijk in het eerste scenario?

Scenario 1 komt eruit als het betere scenario. Daarover was er vorige week een hele discussie in de pers. In de kranten werd opgemerkt dat het bizar is dat scenario 1 beter zou zijn dan scenario 5. De milieu-effecten werden nochtans niet tegen elkaar afgewogen. Kan de minister de verschillen tussen beide scenario's verduidelijken?

Het opmaken van een MKBA voor alle scenario's is een groot werk, te meer omdat er ook scenario's zijn waarvan men vooraf kan zeggen dat ze niet zullen worden gerealiseerd. De kritiek van de heer Van Der Taelen begrijpt ze niet zo goed. Hij zegt dat openbaar vervoer niet wordt meegerekend in alle scenario's. Dat weten we eigenlijk al uit de mobiliteitsstudie. Om deze studie verder af te ronden wordt in alle scenario's zowel openbaar vervoer als fiets als fiscale maatregelen meegerekend. Volgens haar is er geen probleem. Ze kan zich voorstellen dat fiscale maatregelen zoals rekeningrijden toch een belangrijk effect kunnen hebben. Over het fiets-GEN (Gewestelijk Expresnet) is er allicht nog geen nieuws. Door het organiseren van vergaderingen wordt er verder gewerkt aan het draagvlak. Heeft Brussel al een definitief standpunt ingenomen? Hoe staat Brussel tegenover de verschillende scenario's?

De Open Vld-fractie is nog steeds voorstander van het principe om doorgaand verkeer op de ring te scheiden van het lokaal verkeer, verklaart mevrouw *Irina De Knop*. Daaraan moeten tevens flankerende maatregelen gekoppeld worden met betrekking tot openbaar vervoer en fietsverkeer. De bijkomende vragen hebben een sterk vertragend effect.

Het feit dat na het strategisch MER de opmerkingen opnieuw moeten verwerkt worden en dat een nieuwe plenaire vergadering gepland is in september, ervaart het lid als enorm vertragend voor het project. De procedure van het S-MER blijkt uniek in Vlaanderen. Heeft de minister dan geen impact op de procedure? Het verloop van het project rond de Brusselse Ring verdrinkt in studies en adviezen, meent mevrouw De Knop, die vindt dat onderhand alles wel bestudeerd is. Ze verwacht besluitvorming en heeft intussen toch wel vragen bij de daadkracht van de Vlaamse overheid.

Welke conclusies trekt de minister zelf uit het S-MER? Welke scenario's wil ze aan een nader onderzoek onderwerpen en genieten haar voorkeur?

Verschillende effecten worden gekoppeld aan verschillende scenario's: onder meer lucht, geluid, gezondheid, verkeer. Welke van de effecten acht de minister het belangrijkste?

Het lid legt tevens een link met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er zijn diverse overlegmomenten in verscheidene groeperingen vermeld. Kan de minister daarover meer concreet zijn? Welke hebben plaatsgevonden sinds het advies van de Brusselse Regering? Wat zijn de resultaten?

De minister zou zorgen voor een overeenstemming tussen de MER-procedures van het Brusselse Hoofdstedelijke en het Vlaamse Gewest? Hoever staat het daarmee? Heeft de vooropgestelde coördinatievergadering al plaatsgevonden?

Uit de pers van maart vernam het lid dat de Brusselse Regering, in casu minister Brigitte Grouwels, een negatief advies uitbracht. Er werd om meer studiewerk gevraagd over de effecten op het vlak van uitbreiding, luchtkwaliteit en milieu. Mevrouw De Knop meent dat al die aspecten zijn meegenomen in de diverse onderzochte scenario's. Wordt het geen tijd om eventuele misverstanden op te helderen bij de Brusselse Regering? Hoe zal de minister verder met Brussel de zaken afronden?

In het kader van de voorgestelde flankerende maatregelen komt mevrouw De Knop nog terug op de tramdossiers die De Lijn aan het onderzoeken is. Het Rekenhof zou een audit met betrekking tot besluitvorming en onderbouwing van de tramprojecten onderzoeken. Mevrouw De Knop vreest dat de vier tramlijnen voor Vlaams-Brabant opnieuw in vraag worden gesteld. Minister *Hilde Crevits* stelt het lid gerust en laat horen dat ter zake een MKBA loopt.

De indicatieve meerjarenplanning omvat een aantal budgetten voor de ring, die evenwel niet bedoeld zijn voor de grote infrastructuurwerkzaamheden, stelt mevrouw *Irina De Knop* vast. In welke mate houdt de minister bij het opstellen van de begroting rekening met de optimalisatie van de ring?

De maatschappelijke kosten-batenanalyse loopt, maar kan pas worden afgerond najaar 2012. Dan zou ook een beslissing genomen moeten worden over de verdere aanpak van de zone Zaventem. Mevrouw De Knop herinnert aan haar eigen pleidooi om de zone samen met zone Noord aan te pakken, zij het met een andere timing. Er wordt geen melding van gemaakt inzake het verdere verloop. Is de minister afgestapt van een gezamenlijke aanpak voor beide elementen? Hoe moet dat geïnterpreteerd worden?

De heer *Jan Roegiers* wil met het oog op de plenaire vergadering die voor september aangekondigd is, weten in hoeverre de te verwachten beslissing van de Vlaamse Regering op het einde van 2012 over de R0 zone Zaventem al dan niet in hetzelfde verband moet worden gezien als de noordelijke ring. Wat is daarvoor de timing? Het lid wil graag nog verduidelijking bij scenario- en tracékeuze daar.

Dat er ook onmogelijk geachte scenario's onderzocht zijn, vindt het lid juist een verdienste van het dossier. Dat sluit kritiek achteraf uit. Het onderdeel openbaar vervoer baart hem wel zorgen. Er is al geregeld toelichting gebracht over de optimalisering van de Brusselse Ring, maar over de flankerende maatregelen voldoet de uitleg niet, vindt het lid. Hij dringt aan op spoed in dat verband.

De beslissing over Uplace heeft niet alleen gevolgen voor het openbaar vervoer, maar ook voor de optimalisering van de Brusselse Ring. De heer Roegiers vraagt zich af of een aantal elementen van de hele procedure niet versneld moet worden.

De heer Roegiers wil eveneens verduidelijking bij de betrokkenheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de middelen, zeker in het kader van de versnelling die er mogelijk komt.

Mevrouw *Khadija Zamouri* mist een totaalbeeld van de inclusiviteit tussen fiets, openbaar vervoer en autoverkeer. Voorts is ze benieuwd naar hoe men denkt het Laarbeekbos te ontzien. Ook zij verneemt graag wat de gesprekken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben opgeleverd.

De eerstvolgende concrete stappen in het dossier zijn de spitsstroken in Bertem en Sterrebeek. Wanneer gaan die werken echt van start?

De heer *Jan Peumans* merkt nog op dat in het kader van de MKBA, de wijze van financiering zeer bepalend is. Hij wil eigenlijk vooral weten met welke financieringsconstructie men zal werken, met in gedachten andere grote dossiers zoals de Oosterweelverbinding.

Minister *Hilde Crevits* verduidelijkt in eerste instantie dat het Iris 2-plan, het fietsnet en het openbaarvervoerswensnet integraal vervat zitten in wat onderzocht is. Er is sprake van een strategisch MER, om een integraalvisie te bieden op de ontwikkelingen voor alles om

en rond de ring. Er zijn een aantal scenario's uitgetekend om de ring aan te passen en die zijn onderzocht. Met alle mogelijkheden voor fiets, openbaar vervoer en andere verkeer is rekening gehouden, verzekert de minister.

Ze vervolgt met de budgetten die aan openbaar vervoer worden besteed. Van de drie miljard euro die beschikbaar zijn, gaat een miljard naar het openbaar vervoer. De investeringsmiddelen voor de wegen liggen een stuk lager.

In het onderzoek is ook rekening gehouden met de mogelijke modal shift. De minister hamert erop dat realistische uitgangspunten daarbij cruciaal zijn.

Alle scenario's voorzien in fiscale maatregelen, erkent de minister. Ze onderstreept dat ze juist geen invloed mag uitoefenen op de MER-cel, die autonoom beslist over de door te rekenen scenario's. Van daaruit is dan ook beslist om die fiscale maatregelen voor elk scenario door te rekenen. De minister hoopt dat het gevoerde onderzoek dan ook zal volstaan om de juiste impact te kennen. De impact van de fiscale maatregelen kan aanzienlijk zijn, maar is verrekend. De strategische MER zal dan de strategische keuze bepalen over de ontwikkeling van de ring. Men voert uit wat gevraagd werd.

De minister weerlegt ten stelligste dat er nog niets gebeurd zou zijn tegenover zes maanden eerder. Er zijn extra adviezen gevraagd, zoals dat van Brussel over luchtkwaliteit en geluid, met het oog op een verbeterd rapport en mede op verzoek van de MER-cel. Naar aanleiding van de extra vragen zijn door het studiebureau ook een aantal extra zaken doorgerekend.

Met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is er getrapt overleg. Er zijn overlegmomenten met de stakeholders, maar daarnaast is er de plenaire vergadering waarover diverse instanties moeten adviseren. Dat is de vergadering die in september plaatsvindt. Het strategisch MER wordt daar al dan niet gevalideerd. De minister vond het gepast om reeds inzage te verschaffen aan de commissie voor de plenaire MER-vergadering in september.

Eenmaal gevalideerd, kan de maatschappelijke kosten-batenanalyse gemaakt worden. De MER-cijfers moeten echter eerst gevalideerd zijn. De minister wil de MKBA in elk geval snel klaar hebben opdat de Vlaamse Regering uiteindelijk een scenario kan kiezen. Zelf kan ze vooralsnog geen voorkeur of interpretatie geven, zonder een validatie van het plan-MER. De grootste bekommernis van minister Crevits blijft de verkeersveiligheid van de Brusselse Ring. Een scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer lijkt ook haar de beste optie. De strategische keuze gebeurt echter ultiem door de Vlaamse Regering. Dat zal de basis vormen voor de uitvoering van deelprojecten.

In de uitgewerkte MER zit behalve zone Zaventem ook zone Noord vervat voor wat verkeerseffecten betreft. Niets belet een gezamenlijke aanpak. De minister ontkent ten stelligste dat ze gas terugneemt.

De datum voor de plenaire vergadering ligt vast. Deze gaat niet over de zone Zaventem, maar over het strategisch MER.

In het kader van overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, meldt de minister dat ze een lunchgesprek gepland heeft met de Brusselse ministers Bruno De Lille en Brigitte Grouwels. Dat is bewust uitgesteld tot na de afronding van het S-MER. Data van verder overleg in het verleden, kan de minister laten bezorgen.

De middelen moeten worden vrijgemaakt wanneer ze echt nodig zijn, stelt minister Crevits. Het verloop gaat van S-MER, MKBA, dan de timing en de middelen. Voor het einde van 2012 hoopt ze ter zake duidelijkheid te kunnen verschaffen.

De vier bewuste tramlijnen zijn mee opgenomen in het wensnet van De Lijn en intussen ook in het strategisch MER. De MKBA's lopen. Wie een stand van zaken wenst, hoeft dat maar te vragen, maar de minister kondigt alvast een toelichting aan wanneer ze afgerond zijn.

Een van de vier tramlijnen loopt langs de site van Uplace, waaraan een aantal projectgebonden en een aantal niet-projectgebonden maatregelen gekoppeld zijn. De projectgebonden maatregelen moeten zonder uitzondering integraal uitgevoerd zijn voor het complex opent. Dat impliceert dat de Woluwelaan volledig heraanlegd moet zijn. Dat is voor de minister een prioritair project, vanwege de grote verkeersdruk. Er komt onder meer ook een busbaan. De tramlijn zal allicht ook als prioritair beschouwd worden. De procedures lopen derhalve vrij parallel. Minister Crevits verwacht ter zake duidelijkheid op korte termijn.

De heer *Tom Roelants* legt uit dat de opmerkingen van de dienst-MER naar aanleiding van de plenaire van 9 maart 2012, vooral over geluid en lucht gingen met het verzoek een en ander dieper uit te spitten. De hoofdstukken daaromtrent uit het rapport zijn derhalve aangepast en verder uitgewerkt.

Een van de conclusies van het rapport luidde dat inzake de discipline natuur de scenario's positief zijn als het Laarbeekbos ontzien wordt. Over hoe dat concreet moet gebeuren, doet een strategisch MER geen uitspraak, onderstreept de heer Roelants. Eenmaal de keuze voor één scenario is gemaakt, kan verder bekeken worden hoe het Laarbeekbos gevrijwaard kan blijven.

De onderlinge afweging van scenario's 1 en 5 blijkt moeilijk. Ook in het rapport wordt geen globale afweging gemaakt, maar worden alleen alle scenario's ten opzichte van alle disciplines bekeken. Samen met de MKBA moeten beide rapporten tot een finale conclusie leiden. Er spelen wel een aantal elementen mee. Naargelang van de disciplines komen bepaalde scenario's er beter uit dan andere. In elk scenario zijn de openbaarvervoersmaatregelen en de fiscale maatregelen ingecalculerd. Onderlinge verschillen tussen scenario's zijn daarom niet altijd even groot, aangezien er al bepaalde randvoorwaarden en effecten meegerekend zijn. De discipline verkeer geniet in het dossier bijzondere aandacht, mede als origine van het opzet. In die zin lijkt de keuze voor scenario 1 evident, stelt de heer Roelants.

Hoe belangrijk is het effect van de fiscale maatregelen? De heer Roelants legt uit dat een strategisch MER daarover geen uitspraak doet.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft op de plenaire vergadering van 9 maart 2012 zijn opmerkingen geformuleerd bij het ontwerprapport. Onder meer naar aanleiding van die punten is de dienst MER gevraagd om zaken nader te onderzoeken. Voorts is er overleg met het hoofdstedelijk gewest, maar de plenaire vergadering is het forum bij uitstek om de standpunten kenbaar te maken en te doen meenemen, besluit de heer Roelants.

Over de middelen kan men nog geen uitspraak doen, aangezien de MKBA nog een aantal noodzakelijke middelen in kaart moet brengen. Ook de keuze van scenario is cruciaal om een finale discussie over financiering te kunnen voeren.

Er wordt nog gevraagd naar een overzicht van de gesprekken met het Brusselse Gewest en of die op een politiek dan wel op een administratief niveau gevoerd worden.

De heer Tom Roelants laat weten dat ze op beide niveaus plaatsvinden. Minister *Hilde Crevits* ziet in de loop van de volgende week de bevoegde ministers en tussentijds zijn er vergaderingen gehouden. Ze verwijst naar een overzicht van data van onder meer het interregionaal overleg Vlaanderen-Brussel. Op 25 maart 2012 is nog gesproken met het BIM, Brussels Instituut voor Milieubeheer, en op 12 juni 2012 is het S-MER toegelicht met het Brusselse Gewest. De resultaten zijn dus al technisch doorgenomen met de diensten.

De heer *Tim Lonneux*, afdelingshoofd Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant, vult aan dat het belangrijkste is dat het Brusselse Gewest betrokken is vooraleer de studie is gestart en dus de aanpak kent. Als er conclusies zijn, wordt er opnieuw met hen teruggekoppeld, als eerste belanghebbende partij.

De heer *Luckas Van Der Taelen* is benieuwd naar het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest omdat de visie van Brussels minister-president Charles Picqué lijnrecht tegenover de Vlaamse plannen lijkt te staan. Een constructief gesprek acht hij onwaarschijnlijk. Het overleg met het Brusselse Gewest is ook niet bindend, merkt het lid op. Vlaanderen kan zijn zin doen.

Minister *Hilde Crevits* verzekert de leden dat het de bedoeling is een open gesprek te voeren met ministers De Lille en Grouwels. Ze gaat ervan uit dat Brussel hoe dan ook belang heeft bij een uiteindelijke consensus. Vervolgoverleg kan altijd nog, oppert de minister. Ze wijst er ook op dat Vlaanderen altijd is ingegaan op verzoeken om verder onderzoek. Het is nodig het overleg te starten omdat de MER in de eindfase zit.

De heer *Jan Peumans* vindt het geraadzaam om de eerdere toelichting van Brussels minister Brigitte Grouwels erop na te lezen¹⁰. Ze noemde onder meer de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde het grootste infrastructuurprobleem. Het lid ziet heel wat tegenstrijdigheden.

Het lid is ook niet te spreken over de manier waarop het Brussels Parlement omgaat met de pogingen van het Vlaamse politieke niveau om overleg te plegen. Het duurt zes maanden vooraleer een brief ter zake wordt beantwoord. De voorzitter van de commissie is door de heer Peumans netjes in het Frans ontvangen na uitnodiging en heeft daarna niets meer laten horen.

Tot slot laat de heer Peumans ook nog nagaan om welke tramprojecten het precies gaat in de besluitvorming van het Rekenhof. Hij meent dat het om bestaande tramlijnen gaat, zoals in de Brabo-projecten in Antwerpen.

Minister *Hilde Crevits* bevestigt dat het Rekenhof in principe beslist beleid onderzoekt. Het plan van De Lijn bestaat uit het wensnet met alle tramlijnen. De Vlaamse Regering voert de maatschappelijke kosten-batenanalyse uit. Het onderzoek van het Rekenhof kan derhalve alleen gaan om reeds gerealiseerde projecten.

Mevrouw *Karin Brouwers* wil weten of de volgende plenaire vergadering nogmaals tot vertraging kan leiden. Is er in de procedure ook een eindpunt voorzien waar dat niet meer kan zodat nodeloos rekken onmogelijk wordt?

Het totaalbeeld leidt naar een miljardenproject als alles doorgaat. Het lid refereert aan een persbericht waarin melding wordt gemaakt van een onderzoek van een onderzoeksbureau.

¹⁰ *Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 159/2, p. 20-26.

Een verkeersinformatieplatform zou berekend hebben dat Antwerpen en Brussel in de lijst van de meest filegevoelige steden op de tweede en derde plaats staan in het noordwestelijke halfmond, alleen voorafgegaan door Milaan als koploper. Mevrouw Brouwers meent dat het dan ook zinvol is daarin zwaar te investeren. Ze hoopt dan ook op een snelle voortgang.

Minister *Hilde Crevits* pikt daarop in en maakt de vergelijking met het verkeersindicatorenrapport¹¹ dat ongeveer hetzelfde beeld schept. Dat rapport is volgens haar zelfs beter omdat het mogelijk is om per rijstrook de verkeersvolumes perfect in te schatten. Ook de verhouding tussen het aantal personenwagens en vrachtwagens is duidelijk. In 2011 is het aantal vrachtwagens weer met drie percent gestegen. Dat wijst op het enigszins aantrekken van de economie. Ze raadt de lezing het rapport ten stelligste aan. Het rapport waarvan sprake in de media gaat aan de hand van gegevens van een aantal auto's de vertragingen in het verkeer na. Die gegevens zijn afgewogen tegen de mogelijke gemiddelde snelheden.

De minister ziet vier oorzaken voor de slechte score in dat rapport. In eerste instantie is het verplaatsingsgedrag in de voorbije tien jaar spectaculair gestegen. Ten tweede kan het snelwegennet niet rekenen op een robuust onderliggend net of uitwijkmogelijkheid als zich een calamiteit voordoet. Vandaar ook de keuze om het netwerk robuuster te maken en zo alternatieven te bieden. Ten derde is het effect van de wegwerkzaamheden op de filecijfers niet te onderschatten. Ten vierde blijkt vrijdagmiddag het slechtste moment omdat dan het recreatieve verkeer zich met het woon-werkverkeer mengt. Dat heeft mee de keuze voor het aanleggen van een aantal spitsstroken gemotiveerd.

De minister erkent dat er al tijd verloren is, maar ze stelt dat het uiteindelijk aan de MER-cel is om het milieurapport al dan niet goed te keuren. Er kunnen dus wel nog opmerkingen gemaakt worden in de plenaire van september 2012.

Mevrouw *Karin Brouwers* vraagt bevestiging over het feit dat in theorie dus een administratie een dossier naar de Griekse kalenden kan verwijzen. Minister *Hilde Crevits* antwoordt dat het kan, maar heeft geen enkel vermoeden of indicatie dat de cel dossiers onterecht op de lange baan zou schuiven. Er wordt grondig gewerkt. De cel is uiteindelijk autonoom in haar beslissingen, besluit de minister.

Mevrouw *Irina De Knop* wil samen met anderen uit Vlaams-Brabant de procedures optimaal respecteren, maar kijkt ook samen met velen in het maatschappelijke middenveld en de lokale besturen uit naar de uitvoering. Dat kan als geheel, in fasen of gedeeltelijk, als de ring maar geoptimaliseerd wordt. Het onderliggende wegennet blijkt enorm belast te zijn en de optimalisering kan dat verhelpen. Ook mevrouw De Knop wacht op de besluitvorming die de minister wenst en beseft dat de keuzes moeilijk zijn, zeker in de gegeven budgettaire omstandigheden. Het lijkt haar essentieel dat Vlaanderen de grote uitdaging om de bekende verkeersinfarcten efficiënt aan te pakken, aangaat, zij het met een tienjaarsplan. Het lijkt haar de moeite om daarvoor zelfs schulden op te bouwen, aangezien ook de volgende generaties er de vruchten van moeten plukken.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Khadija ZAMOURI,
verslaggevers

¹¹ < <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-verkeersindicatoren-2011-v1-0.pdf> >.