

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1726
van **JORIS POSCHET**
datum: 31 augustus 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Brusselse Ring - Ecoduct Laarbeekbos

In 2019 zullen de werken aan de Ring van Brussel (R0) aanvangen. Daarbij hoort ook de bouw van een ecoduct van 80 meter dat het Laarbeekbos zal herenigen met de groene zone aan de andere kant van de R0, rondom de historische hoeve Hooghof, waardoor dieren de snelweg veilig kunnen oversteken.

1. Heeft de minister er al een idee van wanneer de werken voor het ecoduct zullen starten?
2. Het Laarbeekbos zelf zou onaangeroerd blijven door de werken aan de nieuwe Ring rond Brussel.

Kan de minister bevestigen dat de werken geen impact zullen hebben op het bos, zijn omgeving en het milieu?

3. Kan de minister medelen welke maatregelen er genomen worden om sluipverkeer te vermijden door de omliggende gemeenten? Wat wordt er gedaan om de hinder te beperken?
4. Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten die grenzen aan het Ecoduct Laarbeekbos (Jette, Wemmel en Asse)?
5. De natuurbrug zou eigenlijk een 'ecorecreaduct' worden waarop ook ruimte is voor zachte recreatie (voetgangers, fietsers,...). Door dit gemengd gebruik is het voor de dieren belangrijk dat de brug breder is dan een gewoon ecoduct van 60 meter. Want hoe breder de natuurzone en hoe minder verstoring door de medegebruikers, hoe meer dieren er gebruik van zullen maken. Het ecoduct Laarbeekbos dat het Agentschap voor Wegen en Verkeer presenteerde in januari zou slechts 80 meter breed worden.

In welke communicatie is er voorzien naar alle stakeholders van dit project?

6. Het voorstel van het Franse bureau Agence Ter, dat een studie heeft uitgevoerd voor Metropolitan Landscapes, in opdracht van onder meer de Vlaamse Bouwmeester en de Vlaamse Landmaatschappij haalt meerdere voordelen aan voor zowel de omwonenden, de economie als het milieu. Het overkappen van de ring zou een goede impact kunnen hebben op het vlak van infrastructuur, mobiliteit, ecologie en landschap.

Agence Ter heeft onderzocht hoe men de groene ruimte (tussen Thurn & Taxis en de groene kouters van het Vlaams-Brabantse Relegem aan de overkant van de ring) strategisch kan verbinden om de leefkwaliteit te verhogen. Men denkt dan niet meer aan een ecoduct, maar veeleer aan een park. Volgens hun voorstel zou de overkapping 800 meter breed moeten zijn. Het kan ook met een minimumbreedte van 150 meter en in hun ruimste voorstel denken ze zelfs aan een ideale breedte van 1,5 kilometer. Dan zou het park van aan het kanaal lopen, over reeds bestaande parken als het Laarbeekbos en het Boudewijnpark, naar de Ganshoreense moerassen, door het glooiend weidegebied aan beide kanten van de ring, naar uiteindelijk het landbouwplateau rond Relegem.

In Antwerpen werd de overkapping van de Antwerpse Ring grondig bestudeerd.

Welke conclusie trekt de minister uit het akkoord rond het Antwerpse Ringland voor eventuele andere overkappingsprojecten?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1726 van 31 augustus 2017

van **JORIS POSCHET**

De Werkvennootschap hecht bijzonder veel belang aan stakeholdermanagement. De focus ligt hierbij op het kaderen van het project binnen een totaalprogramma, waarbij er gewerkt wordt aan leefbaarheid, bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, modal shift, verhogen natuurwaarden en het versterken van lokale kernen.

Er wordt intensief ingezet op overleg met de lokale besturen – zowel de Vlaamse als deze behorende tot het Brussels hoofdstedelijk gewest – en andere actoren. Een overlegstructuur werd uitgerold waarbij intensieve werksessies en ateliers zullen worden gehouden. Hierbij worden telkens per zone bepaalde vraagstukken op tafel gelegd en in groep besproken. Ook blijft het belangrijk om tussen en parallel aan de verschillende werksessies en ateliers bilateraal overleg te plegen. Het stakeholderoverleg start dit najaar op.

De ruimtelijke integratie wordt mee bewaakt door de Vlaamse Bouwmeester en het departement Omgeving. Ook de bevolking, belangorganisaties en bedrijven zullen actief betrokken worden.

Deze sessies en overleg zullen uiteindelijk leiden tot een visienota, waarin concrete voorstellen zullen worden gedaan, bijvoorbeeld inzake de dimensies en uitwerking van het ecoduct en de visie/context aan Laarbeekbos. Zonder vooruit te willen lopen op de resultaten van dit overleg, werd in de ontwerpen door een asverschuiving naar het noorden het Laarbeekbos ontzien.

Ook worden bijkomende unimodale maar ook multimodale macromodelsimulaties uitgevoerd om na te gaan welke verschuivingen de verschillende ontsluitingsconcepten op mesoniveau zullen hebben. Mogelijk sluipverkeer kan zo worden in kaart gebracht en maatregelenpakketten zullen worden uitgewerkt om hinder te beperken. Alleszins worden door de Werkvennootschap investeringen in fietssnelwegen in de Vlaamse rand voorbereid alsook doorstromingsmaatregelen in functie van hoogwaardig openbaar vervoer. Deze werken gaan van start in 2018, vóór de hoofdwerken aan de R0.

Op basis van de visienota en de verfijnde ontwerpplannen zullen de nodige milieueffectenstudies worden gestart. Een gedetailleerde planning en fasering van de verschillende infrastructuurwerken is daarom nog niet aan de orde.

Het Antwerpse dossier heeft ons vooral geleerd om open te communiceren naar de bevolking en de actoren en inspraak als waardevolle toevoeging te beschouwen. Daarnaast leert het Antwerpse dossier dat een geïntegreerde aanpak zeer belangrijk is, wat een van de basisopdrachten is van De Werkvennootschap.