

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 801
van **CHRISTIAN VAN EYKEN**
datum: 6 maart 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Gewestelijk Expresnet - Afwerking lijn 124

De federale minister van Mobiliteit heeft aangekondigd dat de werken voor de verwezenlijking van het GEN (Gewestelijk Expresnet) opnieuw worden aangevat in maart 2018. Wat lijn 124 betreft, wordt het einde van de werkzaamheden niet vóór 2031 verwacht, terwijl dezelfde minister negen maanden geleden nog het einde in zicht stelde tegen 2027-2028.

Op negen maanden tijd hebben de werken vier bijkomende jaren vertraging opgelopen. Volgens de berichtgeving zou dit te wijten zijn aan het feit dat de vergunningen voor deze lijn op het Vlaamse en Brusselse grondgebied vervallen zijn. Tot slot kan worden gesteld dat de talrijke pendelaars naar Brussel die komen uit de brede zuidrand bijgevolg nog veertien jaar zullen moeten wachten voor de oplossing van de mobiliteitsproblemen waarmee ze dagelijks te kampen hebben. Hoewel het gebruik van het openbaar vervoer ten eerste moet worden ondersteund, is het zo dat het gebied ten zuiden van het Brusselse gewest een aantal missing links vertoont voor een vlotte doorstroming van het verkeer.

Daarnaast staat in een studie van het bureau Stratec, uitgevoerd in opdracht van Brussel Mobiliteit, dat noch door het GEN, noch via de invoering van een tol, de mobiliteit in Brussel zal verbeteren omwille van een bevolkingsaangroei met 10% in de GEN-zone en een evolutie van de economische activiteiten in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Volgens ramingen is er ook sprake van een stijging met 8% van de tewerkstelling tegen 2040. Deze twee elementen zullen de globale verplaatsingsbehoeften doen stijgen en bijgevolg ook het aantal voertuigen.

1. Wat is de juiste stand van zaken van de vergunningen op het Vlaamse grondgebied?
2. Is het niet mogelijk om de administratieve afwerking van het dossier tot een minimum te herleiden zodat dit project niet met vier jaar wordt verlengd?
3. Wat zijn de mogelijkheden om de mobiliteitsproblematiek in de zuidrand zo snel mogelijk uit het slop te halen?
4. Rekening houdend met de globaliteit van deze problematiek en het feit dat die zich niet tot de administratieve grenzen van de gewesten beperkt, welke stappen werden reeds ondernomen en zijn eventueel gepland voor een interregionaal overleg over de mobiliteit in en rond Brussel?

ANTWOORD

op vraag nr. 801 van 6 maart 2018

van **CHRISTIAN VAN EYKEN**

1. Na de vernietiging van het GRUP door de Raad van Vergunningsbetwistingen (arrest nr. A/2014/0687 van 7 oktober 2014), dient door Infrabel een nieuwe vergunningsaanvraag bij het Vlaamse Gewest te worden ingediend.
2. Het behoort niet tot mijn bevoegdheid om deze termijnen in te korten.
3. De mobiliteitsaanpak in de Vlaamse Rand ligt me nauw aan het hart. Zo lanceerde ik al verschillende projecten om dit concreet aan te pakken. Er is immers te lang niet in deze regio geïnvesteerd en als Vlaamse Gewest zetten wij nu de inhaalbeweging in. Vlaanderen plant daarom een grootschalig investeringsproject om de mobiliteit in de Vlaamse Rand te verbeteren. Concreet wordt er 2 miljard euro geïnvesteerd in de herinrichting van 20 km Ring rond Brussel, 40 km fietsinfrastructuur en 60 km nieuwe tramsporen van en naar Brussel. In de aanloop naar deze 'Werken aan de Ring' loopt er een onderzoek naar het sluipverkeer in de Rand.
Ik focus hieronder op enkele concrete projecten:

- Zuidrand, gebied Tervuren, Overijse, Hoeilaart en Huldenberg .

Ik maakte 5 miljoen euro vrij om vier hefboomprojecten een doorstart te geven. Onder meer de gemeenten Tervuren, Overijse, Hoeilaart en Huldenberg werken met de Vlaamse Overheid samen om het sluipverkeer in de regio in kaart te brengen. De eerste resultaten van het onderzoek tonen aan dat het sluipverkeer deels is gelinkt aan enkele plaatselijke routes. De gemeenten kunnen deze lokale routes zelf aanpakken met een mix van maatregelen. Andere routes houden dan weer verband met de verkeersproblematiek op de E411 en het oostelijk gedeelte van de Ring rond Brussel. De pijnpunten op de R0 Oost, de E411 en de N4 zijn al bekend sinds de beëindiging van een streefbeeldstudie in 2006. Met uitzondering van de bouw van het Ecoduct in Groenendaal bleven de deelprojecten uit deze sfeerbeeldstudie echter tien jaar lang stof verzamelen. Ik neem mijn verantwoordelijkheid om de mooie plannen uit de sfeerbeeldstudie van onder het stof te halen en maak 5 miljoen euro vrij om nieuw leven te blazen in de vier projecten die het grootste positieve effect op het verkeer zullen hebben.

Concreet gaat het om de volgende vier hefboomprojecten:

- ☐ Het 4-armen kruispunt
 - ☐ Het Leonard kruispunt
 - ☐ Aanpassing kruispunt R0/N275
 - ☐ E411 Jezus-Eik (project Brabantlaan)
- Zuidrand, gebied Halle

Sinds begin 2017 loopt er een studie naar de optimalisering van de N203a te Halle (knelpunten Rodenemweg, Nijvelsesteenweg, Halleweg en complex met de ring). Hiervoor worden alternatieven uitgewerkt.

Een aantal kortetermijnmaatregelen wordt in 2019 gerealiseerd.

- Zuidrand, algemeen

Binnen het hele Randgebied werk ik heden aan een P+R plan inclusief de as Brussel - Charleroi. Dit plan verloopt in nauwe samenwerking met onder andere de NMBS, de TEC en De Lijn. We bekijken zowel de P+R, als de overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer, en de gewestgrensoverschrijdende inzet van het openbaar vervoer.

4. De projecten die ik hierboven opsomde, worden gerealiseerd door De Werkvennootschap en het departement Mobiliteit en Openbare werken (Sluipverkeer, Park & Ride). Zowel De Werkvennootschap als MOW werken hiervoor nauw samen met vertegenwoordigers de NMBS-groep, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waalse Gewest, in het bijzonder met de TEC.