



Vlaams
Parlement

ingediend op **178** (2019-2020) – Nr. 1
7 januari 2020 (2019-2020)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Karin Brouwers

over de eerste voortgangsrapportage
over Werken aan de Ring rond Brussel

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Jos Lantmeeters, Bert Maertens, Marius Meremans;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyssens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Imade Annouri, An Moerenhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2. Toelichting door De Werkvennootschap	4
2.1. Werking van De Werkvennootschap	4
2.2. Samenwerking en stakeholdermanagement	4
2.3. Programma Werken aan de Ring	5
3. Vragen en opmerkingen van de leden	10
3.1. Tussenkoms van Hannelore Goeman	10
3.2. Tussenkoms van Inez De Coninck	11
3.3. Tussenkoms van Klaas Sloomans	11
3.4. Tussenkoms van Stijn Bex	12
3.5. Tussenkoms van Karin Brouwers	13
3.6. Tussenkoms van Els Ampe	133
4. Antwoorden van De Werkvennootschap en minister Lydia Peeters	14
4.1. Antwoorden van De Werkvennootschap	14
4.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters	15
4.3. Bijkomende antwoorden van De Werkvennootschap	16
4.4. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters	166
5. Replieken	17
5.1. Tussenkomsen van de leden	17
5.2. Antwoorden van De Werkvennootschap en minister Lydia Peeters	17
Gebruikte afkortingen	19

Bijlage: zie de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 5 december 2019 een eerste voortgangsrapportage over Werken aan de Ring rond Brussel. Voor De Werkvennootschap werd toelichting gegeven door Wouter Casteels, algemeen manager, en Nele Degraeuwe, programmamanager. Minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, gaf een korte inleiding en nam het antwoord op de beleidsvragen voor haar rekening. De sprekers maakten gebruik van een uitgebreide presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat zowel in het Vlaams regeerakkoord (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1) als de beleidsnota (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1) is opgenomen dat in de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent wordt gestreefd naar minstens vijftig percent duurzame vervoersmodi. Dat betekent ook heel wat infrastructuurwerken. Daarbij wordt de focus gelegd op de fietssnelwegen, het Brabantnet, de mobipunten en de herinrichting van de ring rond Brussel. Er is ook aandacht voor een reeks leefbaarheidsprojecten en een landschappelijke en ecologische inpassing. De minister nodigde haar ambtgenote van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest uit, maar zij was helaas verhinderd en wordt vertegenwoordigd door haar kabinetschef. Ze zal in de toekomst op tal van vlakken met haar samenwerken.

2. Toelichting door De Werkvennootschap

Wouter Casteels dankt voor de uitnodiging. Hij zal eerst een korte toelichting geven over De Werkvennootschap en vervolgens ingaan op de samenwerking met de stakeholders. Daarna zal Nele Degraeuwe het programma Werken aan de Ring toelichten.

2.1. Werking van De Werkvennootschap

De Werkvennootschap werd opgericht in 2017 als doorstart van de entiteit Via-Invest. Deze realiseerde de R4 Zuid, de A11 en het project Noord-Zuid Kempen. Eigen realisaties van De Werkvennootschap zijn de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (samen met De Vlaamse Waterweg) en de fietssnelweg F28 langs de A12 (grondgebied Grimbergen). Momenteel wordt ook gewerkt aan de infrastructuur van de ringtrambus (Brabantnet).

Wat de doelstelling van De Werkvennootschap betreft, zegt Wouter Casteels dat ze een projectvennootschap is die is opgericht om grote infrastructuurprojecten integraal en gecoördineerd aan te pakken. De Werkvennootschap bundelt alle expertise en pakt zo mobiliteitsproblemen gebiedsgericht en projectmatig aan. Het gaat om een kleine entiteit, wendbaar en gericht op een snelle uitvoering van projecten.

Het is een multidisciplinaire organisatie met een 20-tal vaste personeelsleden. Er wordt gewerkt met studiebureaus om de projecten in detail uit te werken. De organisatie wordt aangestuurd door een raad van bestuur en staat onder toezicht van de regeringscommissarissen en het Rekenhof.

Slide 7 toont een overzicht van de huidige projecten die door de Vlaamse Regering werden toegewezen. De Werkvennootschap werkt alleen in opdracht van de Vlaamse Regering. Werken aan de Ring bestaat uit verschillende deelprojecten (noord, oost, west-zuid) die in verschillende fasen werden toegewezen (zie slide 8).

2.2. Samenwerking en stakeholdermanagement

In het oprichtingsdecreet van De Werkvennootschap staat dat er sterk moet ingezet worden op stakeholdermanagement en overleg met de burger. Het is een les

die werd getrokken uit projecten uit het verleden. Overleg en draagvlak creëren maakt deel uit van het DNA van de medewerkers. De ambitie is om zo snel mogelijk en resultaatgericht de werken te realiseren. Er wordt niet gewacht op één groot werkprogramma maar men gaat zo snel mogelijk specifieke projecten uitwerken. Er wordt daarbij heel nauw samengewerkt met het Departement Omgeving.

Samenwerken betekent dat veel verschillende soorten stakeholders samen aan tafel zitten, input verzamelen en van gedachten wisselen. Ze worden onderverdeeld in vijf grote categorieën (zie slide 11): bestuurlijke actoren (zie slide 12), het middenveld, de brede bevolking, bedrijven en de gebruikers. Voor hen is een model van overlegsysteem uitgewerkt: bilateraal, informatie- en participatiesessies, werksessies enzovoort. Daarnaast is er een bereikbaarheidsadviseur en een nauwe samenwerking met Voka om hun leden proactief te informeren. Tot slot zijn er mobicoaches.

Vervolgens geeft Wouter Casteels meer informatie over de samenwerkingsstructuur aan de hand van slide 13. De structuur werd door de Vlaamse Regering goedgekeurd. De structuur stelt voor om in de technische kernteams ook vertegenwoordigers van administraties van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op te nemen. Bedoeling is ook met hun kabinetten en de betrokken ministers regelmatig samen te komen. Het doel is een nauwe samenwerking omdat de bestaande en aan te leggen infrastructuur impact heeft op beide gewesten.

Specifiek voor Werken aan de Ring werd een overlegorgaan opgericht met als bedoeling om Vlaanderen met één stem te laten communiceren. Op regelmatige basis komen alle Vlaamse administraties (zie slide 14) samen.

Slide 15 toont alle middenveldvertegenwoordigers uit diverse sectoren: mobiliteit, natuur en omgeving, werknemers- en werkgeversorganisaties, de MORA enzovoort.

Voor bedrijven werd het New Mobility Network opgericht. Zo worden ze op de hoogte gebracht van aankomende werken en de daarbij horende hinder. Tegelijk wil De Werkvennootschap op die manier de werknemers vooraf laten nadenken over andere vervoerswijzen van en naar het werk. Er wordt gecommuniceerd op verschillende manieren, bijvoorbeeld nieuwsbrieven en infosessies. De bedrijven worden ook opgeroepen om goede praktijken met anderen te delen.

De Werkvennootschap zet ook actief in op brede communicatie met de bevolking via onder meer gespreksavonden en huiskamergesprekken. Dat betekent dat er ook vragen worden gesteld door de burgers. Slide 18 geeft een overzicht. Ook op de website zijn de vragen en antwoorden beschikbaar. De vragen hebben ertoe geleid dat er meer alternatieven werden bestudeerd dan oorspronkelijk gepland.

Tot slot geeft Wouter Casteels een voorbeeld van een succesvolle manier van communiceren. Er werden een aantal ambassadeurs aangesteld die zich verplaatsen met de fiets en hun verhaal doen op Facebook. Zo kunnen ze anderen inspireren.

2.3. Programma Werken aan de Ring

2.3.1. Overzicht en uitgangspunten

Nele Degraeuwe stelt dat Werken aan de Ring een veel breder verhaal is dan de R0 zelf: het is een multimodaal en integraal programma. Er is de herinrichting van de ring met ook verbindingen voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Er is aandacht voor leefbaarheidsprojecten en voor landschappelijke inpassing. Daarnaast zijn er fietssnelwegen, het Brabantnet en mobipunten. De studies voor R0 Noord en Oost zijn medegefinancierd door de Europese Unie.

De aanleiding voor de werken is ten eerste de verouderde, complexe, onleesbare en onveilige infrastructuur. Slide 23 toont de zogenaamde heat map van ongevallen op de R0. Waar veel ongevallen plaatshebben zijn er infrastructurele knelpunten. Bijkomend is de infrastructuur unimodaal. Nele Degraeuwe spreekt van de paradox van de metropool: Brussel beschikt over veel openbaar vervoer maar buiten de ring is het aandeel van het openbaar vervoer in de verplaatsingen veel lager. Het aandeel openbaar vervoer neemt dan weer toe naarmate er de verplaatsingen groter worden. Een gevolg van de slechte infrastructuur en bijhorende files is het sluipverkeer. De regio blijft daarenboven groeien, zowel qua bevolking als tewerkstelling. Een laatste aanleiding voor de werken is dat de ring werkt als een barrière die woonkernen doorsnijdt en de groenzones versnipperd.

Opvallend is dat tachtig percent van de verplaatsingen relatief kort zijn en uit dezelfde regio komen. Dat toont het potentieel voor alternatieven. De programma-doelstellingen zijn dan ook te komen tot een mobiliteitsverbetering en een betere leefbaarheid. Beide zijn verweven met elkaar en dragen bij tot de noodzakelijke modal shift.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op deze twee doelstellingen. Wat het verbeteren van de modaliteit en het verhogen van de multimodale bereikbaarheid betreft, is onder meer een fijnmaziger netwerk voor openbaar vervoer en fiets nodig. Er wordt gewerkt aan het netwerk per modus, ook de auto. Daarbij is er aandacht voor verkeersveiligheid, logica, leesbaarheid en doorstroming. Voor het vlot schakelen tussen de verschillende modi worden mobipunten uitgebouwd.

De andere doelstelling is het verhogen van de leefbaarheid. De bedoeling is om de barrièrewerking van de ring te verminderen door groen- en lokale verbindingen te herstellen. Verder wordt ingezet op de leefkwaliteit en het integreren van de infrastructuur in de omgeving. De spreker illustreert dit aan de hand van slide 29 en 30.

2.3.2. Werken aan de regio

Het programma Werken aan de Ring is slechts een deel van de ontwikkelingen en initiatieven die in deze regio genomen worden. Er wordt samengewerkt met vele partners (zie slide 32). Zo is er het gebiedsprogramma van het Departement Omgeving dat zoekt naar plaatsen in de regio voor verdichting. Een ander voorbeeld is het openleggen van waterlopen (bijvoorbeeld de Woluwe die ingekokerd is onder de ring) met De Vlaamse Milieumaatschappij. Ongeveer vijftig percent van het aantal verplaatsingen gebeurt met de auto. Voor openbaar vervoer is dat vijf percent en de fiets bijna dertien percent (zie slide 33). De doelstelling van de Vlaamse Regering is een aandeel van vijftig percent duurzame modi in de Vlaamse Rand. Er is dus nog een weg af te leggen.

Het toekomstscenario bevat samenwerking met vervoerregio's en gemeenten. De herinrichting van de R0 is noodzakelijk maar niet voldoende. Het streefcijfer van vijftig percent duurzame modi is een belangrijk aandachtspunt bij het onderzoek van de alternatieven.

2.3.3. Fietssnelwegen

Om meer personen op de fiets te laten overstappen, is het belangrijk dat de fietssnelwegen comfortabel zijn: breed en goed verlicht. Verder is het veiligheidsaspect belangrijk (conflictvrij, vrijliggend, ongelijkgrondse kruispunten), de integratie (aansluiting met openbaar vervoer, fietsstallingen) en de aantrekkelijkheid.

De Werkvennootschap schrijft zich in in de bestaande visie van de provincie over het fietssnelwegennetwerk. De spreker overloopt enkele werken aan fietssnelwegen gerealiseerd binnen het kader van Werken aan de Ring. De F28 is een fietssnelweg die

al is aangelegd parallel met de A12. Het deel van 3 kilometer van Wolvertem tot aan de R0 werd gerealiseerd door De Werkvennootschap. In de toekomst zal de F28 Willebroek met Brussel verbinden.

Een ander voorbeeld is de F202 die parallel loopt met de R22. Er komt een fiets-tunnel onder de Leuvensesteenweg. Het is een project dat medegefinancierd wordt door de Europese Unie. De F202 zal Zaventem met de regio Kraainem verbinden en aansluiten op de F203 die parallel loopt met de E40.

Vervolgens is de aanleg van de F23 langs de westzijde van het kanaal van Vilvoorde naar Brussel. Vijf van de 32 kilometer vallen binnen Werken aan de Ring. Het deeltraject loopt langs de N260. De F3 zal Leuven en Brussel verbinden langs de hst-spoorlijn. Er komt een nieuwe fietsbrug over de R0.

De F203 loopt parallel met de E40. Werken aan de Ring neemt die stukken voor zijn rekening die liggen in het werkgebied van de R0. Om aansluiting te verzekeren wordt er ook vijfhonderd meter fietspad aangelegd op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De FR0 is een tangensfietsverbinding die de R0 rond Brussel volgt. Er komt een oversteek van de Leopold III-laan (A201). In de toekomst ontstaat zo een fietsverbinding tussen Brussel, Zaventem en Kraainem. Binnen het project van de luchthaventram is er verknoping met de F201 naar de luchthaven van Zaventem. De haltes van de luchthaventram zullen optimaal worden verknoopt met de fiets-snelweg.

Slide 59 toont een overzicht van de totale planning voor de fietssnelwegen. In 2021 en 2022 zullen de meeste werken gerealiseerd zijn.

2.3.4. *Quick wins wegenis*

Een aantal belangrijke punten werden uit het geheel van de werken vervroegd omdat ze zonder bestemmingswijziging kunnen worden gerealiseerd. Een eerste voorbeeld is het op- en afrittencomplex in Vilvoorde (zie slide 61). Momenteel loopt zowel de aanbesteding als de vergunningsaanvraag. Er worden herstellingswerken uitgevoerd en tegelijk wordt de weginfrastructuur compacter gemaakt, de groenverbinding doorgetrokken en komt er plaats voor een fietssnelweg. Het gaat om een moeilijk en duur conflict.

Ook de oprit van de Hector Henneaulaan in Zaventem wordt aangepast (zie slide 64). De brug wordt vervangen omwille van stabiliteitstechnische problemen. Deelkruispunten worden gebundeld en er wordt ingezet op de veiligheid van fietser en voetganger en de doorstroming van de bus (met vrije busbanen). Er komt op de brug een fietspad van 4 meter breed. De uitvoering van het project start in 2020.

Ook het viaduct van Vilvoorde wordt vervroegd bekeken. Er zullen een reeks onderhoudswerkzaamheden gebeuren zoals betonherstellingen. Tot slot is er het aansluitingscomplex van de R0 met de A201, zijnde de dubbele verkeerswisselaar richting de luchthaven van Zaventem. De bedoeling is om deze veel compacter te maken. Momenteel loopt er een studie over de verschillende varianten. Slide 70 toont de huidige voorkeursvariant.

Slide 71 toont een overzicht van de planning van de verschillende quick wins. Het op- en afrittencomplex Vilvoorde starten de werken begin 2020, onder voorbehoud dat de aanbesteding en vergunning zoals gepland voor het einde van 2019 rond zijn. De werken aan de Henneaulaan zijn voorzien vanaf eind 2020. De andere projecten zijn voor later voorzien.

2.3.5. Openbaar vervoer

Het Brabantnet bestaat uit drie hoogwaardige, kwalitatieve, comfortabele OV-verbindingen die betrouwbaar moeten zijn door bijvoorbeeld vrije busbanen.

Een eerste verbinding die in volle aanleg is, is de ringtrambus. Ze zal starten begin april 2020 en lost het probleem op van een missing link. Tegelijk vormt ze een oplossing voor de hinder voor de toekomstige werken op de R0. Tweederde verloopt over vrije busbanen. Slide 76 geeft een voorbeeld van hoe de Sint-Annalaan tussen Grimbergen en Vilvoorde er zal uitzien. De werken worden momenteel gestart.

Een tweede OV-lijn is de luchthaventram. Het is de voortzetting van tram 62 die momenteel stopt aan de grenzen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ter hoogte van het nieuwe NAVO-hoofdkwartier. De Werkvennootschap zorgt voor de aanleg van vier kilometer tramlijn om de missing link naar de luchthaven van Zaventem weg te werken. Zo ontstaat ook een verbinding met enkele treinstations. Er komt een nieuwe trambrug over de ring (zie slide 78). Slide 79 toont dat het gaat om een geïntegreerd multimodaal concept met fietssnelwegen, een spoorweg, de luchthaventram en de herinrichting van complexe wegeninfrastructuur. Verder wordt bekeken hoe de groenstructuur kan geoptimaliseerd worden.

De derde lijn is de sneltram tussen Willebroek en Brussel. De bedoeling is om de 29 kilometer af te leggen in 40 minuten (beperkt aantal haltes). Dat is een tijds-winst van 35 minuten ten opzichte van het huidige openbaar vervoer. Langs de tramlijn en parallel met de A12 komt er de fietssnelweg F28. Aan de haltes komen er multimodale knooppunten.

Een overzicht van de planning van het Brabantnet is terug te vinden op slide 83. De werken voor de ringtrambus zijn gestart en lopen tot en met 2023. De luchthaventram en de sneltram bevinden zich in de voorbereidende studiefase. Het vergunningstraject zal respectievelijk starten eind 2020 en in 2021.

2.3.6. Mobipunten

De spreker toont een overzichtskaart van de geplande mobipunten (slide 85). Ze is gebaseerd op een studie van het Departement MOW. Een aantal mobipunten maken deel uit van Werken aan de Ring, andere zijn gelinkt aan het programma Spoorinvest en de sneltram. De tabel op slide 86 toont een overzicht van het aantal op korte termijn te realiseren (extra) parkeer- en fietsstalplaatsen. Uitgangspunt is dat er altijd minstens evenveel fietsstalplaatsen zijn als parkeerplaatsen. Slide 87 toont de planning waaruit blijkt dat er al een aantal vergunningsaanvragen lopen. De realisatie is voorzien voor 2020 en 2021.

2.3.7. Herinrichting R0 Noord

Met R0 Noord wordt het traject bedoeld dat loopt van de aansluiting van de ring met de E40 in Groot-Bijgaarden tot de aansluiting met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe. Voor deze zone is een geïntegreerd planningsproces opgestart. Toen De Werkvennootschap het dossier toegewezen kreeg in 2017, bestond de idee om een doorgaande ring te maken van twee keer drie rijstroken, met daarnaast een parallelle structuur van twee keer twee rijstroken. Stakeholders hadden hierbij heel wat vragen en bedenkingen. Het noodzaakte ook bestemmingswijzigingen naast de ring. Daarom werd gestart met een geïntegreerd planningsproces en een nieuw GRUP. De Vlaamse Regering gaf hiertoe het startschot in 2018 met een startnota, gevolgd door een publieksbevraging. Het gevolg was het ontstaan van heel wat alternatieve voorstellen (zie verder).

In de startnota zijn vier plandoelstellingen opgenomen die deels overeenkomen met de doelstellingen van het programma Werken aan de Ring. Het gaat om verkeersveiligheid en een betere doorstroming door het scheiden van verkeersstromen en zo het verminderen van weefbewegingen. Verder is het doel om de leefbaarheid in de omgeving van de ring te verhogen, onder meer door de landschappelijk inpassing. Ook de multimodale bereikbaarheid verhogen is een plandoelstelling. Daarnaast zijn er nog twee overkoepelende doelstellingen: er moet een maatschappelijke verantwoorde kostenbatenverhouding zijn en het plan moet het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau ondersteunen.

Na de publieksbevraging ontstonden er zeven redelijke alternatieven. Ze zijn het resultaat van participatie in werkgroepen van bevolking, belangengroepen, bestuurlijke actoren enzovoort. Dat resulteerde in de scoping nota. Deze is publiek beschikbaar. Hij schetst de bestaande situatie. De vraag naar optimalisering met zo weinig mogelijk aanpassingen en geen extra ruimtebeslag bleek echter geen haalbare piste. Daarop werden zeven alternatieven uitgeschreven, gegroepeerd in drie groepen. De eerste groep met het minste aanpassingen werd 'light' genoemd. Daarnaast is een groep 'parallel' genoemd met de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer en tot slot een groep 'lateraal' waarbij de huidige op- en afritten geconnecteerd worden met een laterale weg (zie slide 94). Naast deze alternatieven bestaan er ook nog verschillende varianten, naargelang de snelheid, het lengteprofiel, het aantal en gebruik van rijstroken enzovoort. Slide 97 toont drie alternatieven (light, parallel en lateraal) voor de verkeerwisselaar A10/E40 in Groot-Bijgaarden.

Belangrijk is dat bij elk alternatief een aantal verbindingen moeten worden gegarandeerd, namelijk voor de fiets, het openbaar vervoer en het groene netwerk (zie slide 98). Voor de fiets gaat het vooral over kruisingen met de R0 maar er is ook een ringfietspad toegevoegd. Voor openbaar vervoer gaat het niet alleen over het Brabantnet maar ook over het vlotter maken van de kruisingen met de ring door bijvoorbeeld vrije busbanen. Tot slot werden de groenverbindingen in kaart gebracht om het netwerk te verstevigen.

Nele Degraeuwe toont vervolgens enkele voorbeelden van light, parallelle en laterale alternatieven (zie slides 99 tot en met 104). De kaarten zijn ook opgenomen en beschreven in de scoping nota en publiek beschikbaar.

Een overzicht van alle alternatieven en varianten is opgenomen in een combinatie-matrix (zie slide 105). Hierover lopen op dit ogenblik een heel aantal studies. De Werkvennootschap werkt deze verschillende varianten verder uit. Er wordt ook een plan-MER opgemaakt door een onafhankelijk studieconsortium dat de effecten van die verschillende alternatieven en varianten beoordeelt naar biodiversiteit, bodem, water, erfgoed, geluid enzovoort (zie slide 106). Al deze aspecten worden ook bekeken in een toekomstscenario met de ambitieuze modal split (50/50).

Naast het plan-MER wordt er ook een MKBA opgemaakt. Het gaat om een kwantitatieve geïntegreerde inschatting van kosten en baten vanuit het standpunt van de maatschappij. Er zijn daarbij vier grote groepen van effecten: directe, externe en indirecte effecten en investeringskosten.

Een derde onderzoek dat loopt is Future Proof, in samenwerking met het Departement MOW, Tomorrowlab en Departement Omgeving. Het Departement MOW startte met een studie naar toekomstbeelden waarbij de studie van de R0 Noord als casestudy wordt gebruikt.

Samengevat worden alle alternatieven en varianten onderworpen aan de genoemde onderzoeken en resulteren in onderzoeksrapporten (Plan-MER, MKBA, Ruimtelijk Veiligheidsrapport en Future Proof). Op basis hiervan zal in de eerste helft van 2020 dit alles getoetst worden aan de vier plandoelstellingen, de kostenbatenanalyse en

het beleidsplan Omgeving. Dat resulteert in een voorkeursalternatief dat leidt tot een nieuw GRUP (zie slide 109). Een tijdslijn hiervan is terug te vinden op slide 110. Na het voorkeursalternatief en het GRUP komt de projectfase in 2022-2023 met de start van de procedure voor een omgevingsvergunning en een project-MER. Idealiter kunnen de werken dan aanvangen in 2024.

2.3.8. *Ring Oost*

Met ring Oost wordt het gebied bedoeld ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe tot aan Groenendaal. De Werkvennootschap werkt verder op basis van een geactualiseerde streefbeeldstudie van AWW van 2006. Er wordt gezocht naar mobiliteitsoplossingen met focus op vier grote verkeersknooppunten: Vierarmentunnel/-kruispunt, Leonardtunnel/-kruispunt, Groenendaaltunnel/-kruispunt en het complex Brabandtlaan (zie slide 113). Daarnaast wordt gekeken naar de verbetering van de leefbaarheid en alternatieve OV-modi.

De update van de streefbeeldstudie heeft geresulteerd in een aantal projecten die in mei 2019 werden toegevoegd aan het programma Werken aan de Ring. Het gaat vooral om fietssnelwegen en ecoverbindingen maar ook enkele verbeteringen voor het autoverkeer waaronder het toevoegen van linksafbewegingen op het Leonardkruispunt.

Slide 115 toont het overzicht van de planning. Door de latere opstart zijn de projecten nog in een studiefase. Voor enkele quick wins wordt de aanvraag van vergunningen gepland voor de tweede helft van 2020 zodat ze in 2022 kunnen worden uitgevoerd.

2.3.9. *Ring West-Zuid*

De Vlaamse Regering voegde ring West-Zuid ook in mei 2019 toe aan het programma Werken aan de Ring. Het gaat om een studie samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest omdat het gaat over het gebied ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/E40 in Groot-Bijgaarden. De studie moet nog worden opgestart. De doelstellingen zijn gelijkaardig aan die voor ring Noord en ring Oost.

2.3.10. *Budget*

Slide 119 bevat een grafiek met de budgetten voor de voorbije en volgende jaren voor Werken aan de Ring. Ze zijn opgedeeld in uitgaven voor studie, onteigening en uitvoering.

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Tussenkomst van Hannelore Goeman

Hannelore Goeman is blij met de keuzes voor multimodaliteit, voor langetermijn-impactstudies, voor uitgebreid en goed overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Brussel is van plan de metro tot Bordet door te trekken, dus lijkt het haar slimmer om de metrolijn door te trekken tot de luchthaven, in plaats van de nu geplande luchthaventram. Is dat ooit bestudeerd? Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet?

Ze informeert of er een fietssnelweg gepland is tussen Relegem en Laarbeekbos over een ecoduct. Voorts wil ze weten of de optimalisatie van de ring, het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer, op bepaalde plaatsen een verbreding zal vergen, bijvoorbeeld ter hoogte van het Laarbeekbos. Wordt een overkapping bestudeerd? Ze vraagt ook welke op- en afritten afgekoppeld worden van de eigenlijke ring en

aangetakt worden aan een lateraal systeem. Is er nagedacht over de verhouding tussen het Brabantnet en het GEN-netwerk?

3.2. Tussenkomsst van Inez De Coninck

Inez De Coninck acht het belang dat aan communicatie en participatie gehecht wordt uiterst positief. De inhoud van het project is goed onderbouwd, de integrale en multimodale aanpak verdient lof. Voor het lid is dit duidelijk een noodzakelijk project. De ring wordt nu immers te vaak gebruikt voor lokale verplaatsingen. N-VA steunt dit project, opgestart door de vorige minister.

Ook dit parlamentslid benadrukt het belang van een goede samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. In de beleidsnota van de minister van de Vlaamse Rand staat dat er een model is voor structurele intergewestelijke samenwerking en besluitvorming en dat aan de Brusselse regering wordt gevraagd dat model formeel te aanvaarden. Is dat ondertussen gebeurd? Hoe verloopt de samenwerking met de Brusselse administraties? Uit verslagen van het Brusselse Parlement leert het lid dat het project daar louter als een verbreding van de ring wordt afgedaan en heel negatief gepercipieerd wordt. Daar ligt de nadruk op minder auto's, de metropoolreflex, het verlagen van de snelheid. Die verlaging lijkt het lid bizar omdat de maximumsnelheid nooit gehaald wordt. Voorts wijst ze erop dat ook Voka aandringt op de uitvoering van het project. Het is dus belangrijk dat ermee gestart wordt.

De fietssnelweg Laarbeekbos-Relegem komt er, dat is de OMA-B-route die ook wordt doorgetrokken tot Aalst. Daarnaast komen er fietssnelwegen tot Boom-Willebroek-Leuven. Voor de fietssnelweg langs de E40 in Kraainem liggen er delen op het grondgebied van Brussel. Wie betaalt die? Is er daarover een samenwerkingsovereenkomst? Ze informeert of er op de tramweg Meise een trambus komt te rijden of dat er een echte tramlijn komt. Hoe verlopen de onteigeningen en andere procedures? Zijn er gerechtelijke procedures aangespannen?

Wat betreft de aantakking van de R0 op de ring rond Asse, informeert ze hoe dat zal sporen met de fietssnelwegen en of er hierover overlegd wordt met Infrabel. Ze wil ook graag weten hoe er met De Lijn en de MIVB afgestemd wordt. Ze acht het beter om overstapparkings niet direct aan de R0 maar iets verder aan te leggen, namelijk aan stations waar vlotte treinverbindingen zijn richting Brussel.

Een parallelle structuur van de ring tussen E40 en A12 en tussen E19 en E40 zou het voordeel hebben dat de weefbewegingen verminderen. Dan wordt het viaduct, waar er geen parallelle wegen mogelijk zijn, eigenlijk een bottleneck. Is het effect daarvan onderzocht? Wat vinden de sprekers van de suggestie van Brussel om enkel de snelheid te verlagen en verder geen ingrepen te doen aan de ring? Is de impact van de projecten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, zoals het NEO-project, bestudeerd?

3.3. Tussenkomsst van Klaas Sloomans

Klaas Sloomans werpt zich op als woordvoerder van de pendelaar tussen de Rand en Brussel. Hoewel er al dertig jaar sprake is van een modal shift, rijdt zeven op tien nog altijd met de auto, vaak uit noodzaak. Hij vraagt enige consideratie voor die personen. Vlaams-Brabant telt een kwart van de autosnelwegen, maar krijgt slechts 12% van de budgetten. Voor hem is de oplossing wegcapaciteit, wegcapaciteit en nog eens wegcapaciteit, terwijl de minister op sommige plaatsen voor het tegendeel kiest. De weginfrastructuur op de ring dateert van de jaren vijftig. Het jongste deel is van de jaren zeventig en de wegcapaciteit is sindsdien niet gewijzigd, ook al hebben de mensen nu meer auto's.

Het Wereld Economisch Forum zet België op de 46ste plaats op vlak van wegeninfrastructuur, na Italië, na Marokko, na Griekenland, net wegens de Antwerpse en de Brusselse ring. Fietssnelwegen, groenverbindingen, busbanen worden gefinancierd door de autobestuurder met de jaarlijkse taks van 20 miljard euro. De autobestuurder wordt echter stiefmoederlijk behandeld. Hoe komt het dat de centrale kwestie, namelijk de wegcapaciteit, niet benoemd en evenmin aangepakt wordt?

Na twintig jaar moet er nog altijd gepraat worden met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de zuidelijke ring. De fundamentele oplossing is die ring te sluiten, dus de verbinding leggen tussen Drogenbos en Tervuren. Maar dat is niet mogelijk omdat Ukkel en Oudergem, de rijke, oude liberale gemeenten moeilijk doen. Voka, Unizo, de VVB, het Toekomstforum van de 35 burgemeesters van Halle-Vilvoorde vragen dat nochtans al jaren.

Evenmin is er sprake van de belangrijke schakel tussen Leuven-Antwerpen, een rechtstreekse verbinding tussen Holsbeek en Zemst. Nu moet iedereen over de Brusselse ring, een flessenhals. Voorts vraagt hij voor de ontsluiting van de luchthaven nachtnetten. Een werknemer raakt zonder auto niet op de luchthaven. Dus ofwel meer wegen, ofwel beter openbaar vervoer. De oostelijke verbinding vergt dan weer een Brussellink. Is er rekening gehouden met de kilometerheffing die Brussel op relatief korte termijn denkt in te voeren?

3.4. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex bedankt de minister voor haar voornemen samen te werken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en voor het uitnodigen van Brussels minister Elke Van den Brandt. Samenwerking, ook met burgers, met lokale besturen en met Wallonië is wezenlijk om vooruitgang te boeken in complexe dossiers als deze. Hij miste in de presentatie de cruciale samenwerking met de NMBS.

Hij dacht dat alle geesten gerijpt waren, maar dat wordt onderuitgehaald door de achterhaalde mobiliteitsvisie van Klaas Sloomans. Positief is alvast dat de Vlaamse Regering in de vervoerregio Vlaamse Rand een modal shift wil naar minstens 50% duurzame modi. Nu ligt het autogebruik op 65%. Ook Brussel wil het autogebruik terugdringen. Die ambities zijn broodnodig om de verkeersveiligheid te vergroten, de luchtkwaliteit te verbeteren en klimaatdoelstellingen te halen. Een performant openbaar vervoer, een uitgebreid netwerk van fietsvoorzieningen en mobiliteitsknooppunten zijn samen nodig.

Groen is voor een modernisering van de auto-infrastructuur rond Brussel, maar tegen een capaciteitsuitbreiding van die ring. Een wetenschappelijk aanvaarde wetmatigheid, de wet op de eeuwigdurende congestie, zegt immers dat door capaciteitsverhoging mensen vaker de auto nemen. Hij raadt iedereen het werk van transporteconoom Stef Proost van 2018 daarover aan. Nederland heeft sinds de jaren negentig miljarden geïnvesteerd in extra wegcapaciteit, wat slechts een korte tijd voor vlotter verkeer heeft gezorgd. Daardoor is het aantal auto's gestegen en sinds 2015 ook de files. Hij maant de minister aan die fout niet te maken en verder te kijken dan de volgende regeerperiode.

Een stokpaardje van de vorige minister Ben Weyts was dat de ring auto's van de provinciale wegen moest halen. Groen leert echter uit mobiliteitsstudies dat een capaciteitsuitbreiding van de ring op termijn niet alleen zal zorgen voor meer verkeer op de snelweg maar ook op de gewest- en de gemeentewegen.

Het Vlaamse en Brusselse mobiliteitsbeleid zijn nauw verbonden. Voor de verkiezingen lag er inderdaad een memorandum of understanding klaar. De verkiezingen hebben bewezen dat de Brusselaars willen dat de overlast van het autoverkeer aangepakt wordt. Daar moet naar geluisterd worden. Voorts informeert hij hoe het

streven naar 50% duurzame verplaatsingen in de Vlaamse Rand zich verhoudt tot de plannen met de ring? Hebben de beleidskeuzes van de Brusselse Regering een impact op de scenario's? Hij vraagt de minister waarom ze de snelheidsverlaging op de ring niet alvast invoert, gezien de vele voordelen van verkeersveiligheid, doorstroming en gezondheid.

Met de verlenging van de Brusselse tram 9 is het succes van dergelijke verbindingen bewezen. Hij suggereert de minister dan ook een tramlijn aan te leggen in plaats van de ringtrambus. Zo dat nu nog niet kan, wordt de optie opengehouden om dat op termijn wel te doen? Tegen wanneer zal de ringtrambus operationeel zijn? Kan onderzocht worden of er een metrolijn kan komen in plaats van een luchthaventram? Wanneer zouden de drie tram(bus)lijnen in werking treden?

Zowel in het milieueffectrapport als in de maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt ervan uitgegaan dat het flankerende beleid, dus snelle fietsverbindingen, openbaarvervoerverbindingen enzovoort uitgevoerd is. Het is zaak ervoor te zorgen dat al die opties ook effectief functioneren.

3.5. Tussenkoms van Karin Brouwers

Karin Brouwers dankt voor de omvangrijke presentatie met het talrijke beeldmateriaal. Het stakeholdersoverleg, de overvloedige communicatie, de focus, de vooruitgang zijn allemaal positieve aspecten van De Werkvennootschap. Ze herinnert aan de voorgeschiedenis, waarbij twee regeerperiodes geleden van een loutere capaciteitsverhoging op de ring overgestapt is naar een multimodale aanpak, met een Brabantnet, openbaar vervoer, tram, fietssnelwegen. In de vorige regeerperiode is De Werkvennootschap opgericht, een slimme zet, aldus het lid. Een geslaagde modal shift zal automatisch meer capaciteit creëren op de autosnelweg waardoor extra wegeninfrastructuur overbodig wordt. Ze wenst de heer Klaas Slootmans veel succes met aan buurtbewoners uit te leggen dat er een extra autosnelweg komt tussen Holsbeek en Mechelen.

Voor CD&V is het belangrijk dat de alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets bruikbaar zijn vooraleer de grote werken aan de ring starten. Terloops zegt ze het project van de fietshelden leuk te vinden. Voorts vraagt ze welke overheid welke fietswegen aanlegt. De provincie Vlaams-Brabant zegt te zullen zorgen voor honderd kilometer extra fietssnelwegen. Zijn dat andere fietssnelwegen dan De Werkvennootschap vermeld heeft? Dat de werken aan de fietsbrug over de ring ter hoogte van Zaventem begin volgend jaar starten, verheugt haar.

Voor het Brabantnet is een nauwe samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zeker nodig, bijvoorbeeld voor het traject dat van Brussel-Noord komt en voor een deel het ringtracé. Is Brussel er de oorzaak van dat er een derde van het traject niet in vrije busbanen komt te liggen? Hoe kan de doorstroming ook op die plaatsen verzekerd zijn? Is het een streefdoel om het hele traject in aparte banen te leggen? Zonder aparte baan is vertramming niet mogelijk.

Mobipunten zijn volgens het lid gewoon de overstapparkings. De Werkvennootschap plant op die punten minstens evenveel fietsparkings als autoparkings, maar het lid denkt dat er net veel meer fietsparkings nodig zijn. Voorts vraagt ze een richtcijfer over wat het allemaal zal kosten. Stemmen de kosten van de nu geplande werken overeen met wat de Vlaamse Regering ervoor vrijgemaakt heeft in de meerjarenplanning?

3.6. Tussenkoms van Els Ampe

Els Ampe vindt tram 9 een goede zaak, maar betreurt dat er niet meteen een metrolijn aangelegd is. Niet alleen is de capaciteit onvoldoende, de verplaatsing

duurt te lang. Hoe lang zal de ringtrambus, een driedubbele accordeonbus, over zijn traject doen? De huidige tweeledige accordeonbussen in Brussel zorgen voor heel wat verkeersopstoppen en overlast. Ze rijden zich bijvoorbeeld vast op kruispunten. Uit onderzoek blijkt dat de kruispunten op Brussels grondgebied niet aangepast zijn aan een accordeonbus en zeker geen driedubbele. De kruispunten, bijvoorbeeld aan de Heizel, zijn versmald om fietspaden aan te leggen en om te verhinderen dat de auto's te snel rijden. De gemiddelde snelheid van een tweeledige bus in het centrum van Brussel is 11 km/u. De gemiddelde snelheid van de metro is 30 km/u, op- en afstappen inclusief. Dat is de enige openbaarvervoerswijze die met de auto kan concurreren.

Is het niet beter het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ertoe te brengen om metrolijn 1 richting Heizel een halte verder te trekken, ongeveer 800 meter tot op parking C in Grimbergen en vanaf daar een tramlijn aan te leggen? Ze vraagt met aandrang de fouten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet te herhalen.

4. Antwoorden van De Werkvennootschap en minister Lydia Peeters

4.1. Antwoorden van De Werkvennootschap

Nele Degraeuwe denkt dat de plannen voor de luchthaventram dateren van voor de plannen tot doortrekking van de metro. Ook op die goedkopere luchthaventram wordt al twintig jaar gewacht. Hij kan er in ieder geval sneller komen dan een metro. Van studies over een metrovariant is zij alvast niet op de hoogte.

De fietsvoorzieningen ten westen van het Laarbeekbos passen inderdaad in de route Opwijk-Merchtem-Asse-Brussel (OMA-B). Ten oosten van dat bos zijn er fietsvoorzieningen gepland ter hoogte van Wemmel. Daarvoor is de ecoverbinding ter hoogte van Laarbeekbos nodig. Die staat in de plannen voor het ringfietspad. Voor dat pad zijn er nog verschillende tracés in studiefase.

In de zeven alternatieven zijn er op bepaalde plaatsen verbredingen, op andere versmallingen. Of er op bepaalde plaatsen al dan niet extra rijstroken komen, hangt dus af van het gekozen alternatief. De Werkvennootschap kan daar geen uitspraak over doen omdat er nog geen voorkeursalternatief gekozen is. In ieder geval is er ter hoogte van de verkeerswisselaar heel wat optimalisatie mogelijk. Geen enkel alternatief vergt meer ruimte ter hoogte van Laarbeekbos, wat Speciale Beschermingszone is. In de studie van het lengteprofiel is er nagegaan hoe dat profiel daar geoptimaliseerd kan worden opdat de ecoverbindingen en de fietsverbindingen van Laarbeekbos naar Wemmel verzekerd worden. Omdat verdere ingraving daar een ernstige verstoring kan betekenen voor onder meer het grondwater, wordt enkel een geoptimaliseerd profiel overwogen. De studie handelt ook over de woonkernen ter hoogte van Wemmel en Jette, waar het geluid een grotere impact heeft dan ter hoogte van Laarbeekbos.

In elk scenario wordt de Limburg Stirumlaan in Wemmel afgekoppeld wegens het conflict aan de oostkant met parking C en aan de westkant met de Steenweg op Brussel, de op- en afrit van Jette. Op die laatste wordt de tak van Wemmel naar de E40 richting Gent aangelegd. Kortom, de op- en afritten worden vervolledigd en het systeem geoptimaliseerd.

Het plan-MER zal uitgebreid ingaan op de doorstroming op de ring, maar ook op het onderliggende wegennet. Het zal een integrale studie zijn. Het is immers ook de bedoeling om het sluipverkeer terug te brengen naar de snelwegen, onder meer door capaciteitsingrepen. Dat vergt echter ook lokale ingrepen om de capaciteit daar te verkleinen. Ook een betere of logischere structurering van de infrastructuur kan de capaciteit verhogen zonder het ruimtebeslag te vergroten.

In 2016 heeft de Vlaamse Regering beslist het initiële idee van een ringtram naar de luchthaven van Zaventem alvast uit te voeren met een ringtrambus. De ringtram blijft echter gepland. Bij de aanleg van onder meer de haltes wordt dan ook rekening gehouden met een vertramming. Het tracé van de tram wijkt echter op bepaalde plaatsen af van het tracé van de ringtrambus. Het derde dat niet in vrije busbanen komt is het deel door de gemeentewegen van Vilvoorde, vooral omdat er geen plaats is en wegens de mogelijke doorstromingsproblemen. Op congestiegevoelige of drukke plaatsen komen er wel degelijk vrije busbanen, bijvoorbeeld op de Sint-Annalaan en de Romeinse Steenweg, en in Vilvoorde aan het Heldenplein, de Stationlei, en de Woluwelaan tot aan de luchthaven van Zaventem. De reistijd van het traject zal 40 minuten bedragen.

De ringtrambus heeft al testritten gemaakt. Er zijn aanpassingen gebeurd aan de infrastructuur, onder meer aan ronde punten. Technisch zullen alle hinderpalen voor de langere voertuigen opgelost zijn vooraleer op 5 april 2020 de eerste rit plaatsvindt. Gaandeweg worden de resterende vrije busbanen aangelegd.

4.2. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Lydia Peeters bedankt de parlementsleden en De Werkvennootschap en benadrukt voorts dat met dit project gekozen wordt voor een combinatie van duurzame alternatieven en extra capaciteit. Voor duurzaam vervoer zijn er de fietssnelwegen, het openbaar vervoer met drie extra tramlijnen – de ringtrambus, de sneltram van Willebroek naar Brussel en de luchthaventram – en de mobipunten. Voor de wegcapaciteit is het geïntegreerde planningsproces lopende. Het is dus nog niet mogelijk te zeggen welk alternatief in een voorkeursbesluit zal worden gegoten. Dat zal gedegen samenwerking en uitgebreid overleg vergen.

Tot nog toe sprak de minister één keer met de verantwoordelijke minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ze belden ook enkele keren, onder meer met de vraag vandaag bij de commissievergadering aanwezig te zijn. De Brusselse minister vaardigde de kabinetschef af. Beiden hebben de intentie op constructieve wijze samen te werken. Dat is wezenlijk voor het mobiliteitsbeleid in de Vlaamse Rand maar ook in Brussel. Specifiek zal daarnaast gefocust worden op een goede samenwerking tussen MIVB en De Lijn. Bij basisbereikbaarheid en de mobipunten spelen het treinnet, het kernnet en het aanvullend net een rol, dus is de NMBS een belangrijke partner. Ook voor de zeven interregionale lijnen werken De Werkvennootschap, De Lijn, de MIVB en de NMBS samen.

Wat de structurele intergewestelijke samenwerking betreft, hebben de ambtenaren van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het mandaat gekregen om een en ander concreet vorm te geven. Als bewijs van de goede samenwerking geeft de minister de aflevering van de vergunning voor de ringtrambus.

Uit het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag blijkt dat 65% van de verplaatsingen nog met de auto gebeurt, maar conform het regeerakkoord is de ambitie 50% duurzame verplaatsingen in Gent, in Antwerpen en in de Vlaamse Rand. De minister is ervan overtuigd dat te zullen halen. Dat grote veranderingen mogelijk zijn hebben de voorbije vijf jaar bewezen, met quick wins, fietssnelwegen en heel wat meer mensen die kiezen voor duurzame alternatieven. Het aantal fietsparkeerplaatsen dat nodig is, zal per mobipunt bepaald worden. Ze wijst erop dat ook deelmobiliteit met deelfietsen en -steps een belangrijke rol zal spelen.

Voka dringt erop aan de werken te starten. Heel wat projecten zijn al gestart, onder andere de planprocessen van fietssnelwegen, van de tramlijnen, van het openbaar vervoer, van de mobipunten. Afgelopen zondag is de minister het hele tracé gaan verkennen en ze was aangenaam verrast door wat al gedaan is.

4.3. Bijkomende antwoorden van De Werkvennootschap

Nele Degraeuwe beaamt dat mobipunten de nieuwe naam is voor de overstap-parkings. De inrichting ervan wordt aangepast aan de lokale behoeften. Er zijn mobipunten die een carpoolparking zijn, andere zijn gelegen langs het tracé van de ringtrambus en de sneltrambus, nog andere aan treinstations. Spoorinvest, dat zich buigt over de Vlaamse spoorprioriteiten, zorgt voor de aanleg van een heel aantal parkings aan stations.

Louter snelheidsverlaging op de R0 is overwogen als alternatief, maar voldoet niet aan de plandoelstellingen. De infrastructuur is verouderd, onveilig en unimodaal. Een herinrichting van de ring is echt wel noodzakelijk. Voor de zuidelijke ring wordt de studie R0 West-Zuid opgestart. De luchthaven werkt ook aan een multimodale hub. Het eindpunt van de ringtrambus en de luchthaventram krijgen daarin een belangrijke plaats. Kortom, er wordt gewerkt aan een multimodale ontsluiting van de luchthaven.

De Werkvennootschap heeft bij de scopenota zoveel mogelijk rekening gehouden met de Brusselse beleidskeuzes. Zo wordt gekeken hoe de verkeerswisselaars op de ring beter kunnen aansluiten op de stadsboulevards van Brussel. De ambtelijke samenwerking met Brussel loopt goed. Ook over projecten voor fiets en openbaar vervoer wordt er vlot overlegd.

De provincies bereiden nog heel wat meer fietssnelwegen voor dan die door de quick wins bij de werken aan de ring aangelegd worden. Zo is de F2, de fietssnelweg van Gent naar Brussel, voorbereid door de provincie, maar de Vlaamse Regering heeft de realisatie ervan aan De Werkvennootschap toevertrouwd. De vergunning voor de F3 met een verbinding over de ring en parallel aan de spoorlijn Brussel-Leuven, is afgeleverd. De gunning is gebeurd. Dat is ook een project waarvoor De Werkvennootschap samenwerkt met de provincie, zowel voor de uitwerking als voor de financiering. Kortom, het fietsnetwerk is uitgetekend. De Werkvennootschap maar ook andere partners, niet alleen de provincies maar ook andere entiteiten in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken realiseren er delen van.

De kostprijs verschilt naargelang het gekozen alternatief. Dat wordt momenteel onderzocht, onder meer met een MKBA. De lightvarianten zullen uiteraard goedkoper zijn. Over enkele maanden zal er meer duidelijkheid zijn.

Wouter Casteels legt uit dat financiële transparantie net het doel is van De Werkvennootschap. In 2019 en 2020 verwacht ze ongeveer 100 miljoen euro te investeren, onder meer in fietsroutes. Dit jaar in de hst-fietsroute en de Medialaan, volgend jaar ook in de Henneaulaan en de N8. De jaren erna lopen de investeringen op tot 400 miljoen euro, met werken aan het viaduct en aan de wisselaar aan de luchthaven, respectievelijk voor 200 en 150 miljoen euro. Uiteraard moeten die budgetten nog fijngeregeld worden. In 2022 zal er dan voor ongeveer 100 miljoen euro geïnvesteerd worden in de luchthaventram.

4.4. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters

Lydia Peeters belooft het GIP zo snel mogelijk aan het parlement voor te leggen. Voor 2020 is er een indicatief bedrag van 127 miljoen euro ingeschreven. Later zal bekeken worden hoe dat geld te verdelen over de verschillende modi.

5. Replieken

5.1. Tussenkomen van de leden

Ook *Karin Brouwers* vindt deelmobiliteit belangrijk, maar mensen vertrekken nu eenmaal thuis met de eigen fiets. Voorts informeert ze of bij de MKBA gezondheidseffecten in rekening gebracht worden.

Hannelore Goeman begrijpt dat de kleine werken voor fietssnelwegen, mobipunten en het Brabantnet zullen starten, maar dat de grote werken aan de ring nog in plannings- en participatiefase zitten. De vergunningen zullen aangevraagd worden in 2022 en het is de bedoeling de werken te starten in 2024.

Klaas Sloomans heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag over een verbinding tussen Holsbeek en Zemst. Als men tegen vergunningen opgezien had en schrik had gehad van het aanzuigeffect in de jaren vijftig, reed men nu nog altijd met paard en kar op eenvakbanen. Hij pleit voor een langetermijnvisie op een goede verbinding tussen Leuven en Antwerpen. Aan de minister vraagt hij of de randparkings betalend zullen zijn. Zo ervoor betaald moet worden, zal de impact op de files beperkt zijn.

Over de zuidelijke ring komt er dus enkel een studie, maar het is niet duidelijk of de sluiting van de ring tussen Drogenbos en Tervuren als een waardig alternatief onderzocht wordt. Nochtans vragen alle burgemeesters van Halle-Vilvoorde dat.

Inez De Coninck schrikt van het pleidooi van Klaas Sloomans voor meer auto's. Het lijkt alsof hij vijftig jaar te laat geboren is. In een welvarend land heeft een CEO een abonnement op het openbaar vervoer en geen chauffeur.

Karin Brouwers wijst erop dat de treinverbinding Leuven-Antwerpen vlot verloopt, met enkele treinen per uur. Voorheen was er de keuze tussen een slechte treinverbinding of in de file staan, nu is er een goed alternatief. Het is niet nodig in de goeie oude tijd te blijven vertoeven.

5.2. Antwoorden van De Werkvennootschap en minister Lydia Peeters

Nele Degrauwe zegt dat het aantal fietsparkings op de mobipunten aangepast zal worden aan de behoeften. Alle leefbaarheidsaspecten, dus ook de invloed op gezondheid, worden in de MKBA in rekening gebracht. De effecten op lucht, geluid enzovoort worden in eerste instantie onderzocht in het plan-MER. De VITO heeft daartoe een luchtmodel ontwikkeld. Alle alternatieven worden dus niet alleen in verkeersmodellen, maar ook in luchtmodellen doorgerekend. Die resultaten worden dan bezorgd aan het bureau dat de MKBA uitvoert.

Hoewel dat bezwaarlijk allemaal kleine werken kunnen worden genoemd, klopt het dat de fietssnelwegen, de mobipunten en het Brabantnet eerst aan bod komen. Na het proces van plan-MER en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplan en het vergunningentrajec met het project-MER, zullen de grote werken aan de ring starten in 2024. De op- en afrit Vilvoorde-Koningslo, de Henneaulaan, het viaduct van Vilvoorde en de knooppunten aan de A201 liggen echter ook aan de ring en zullen eerder gerealiseerd worden.

Lydia Peeters vindt het belangrijk om te focussen op het oosten, het noorden en het westen en minder op de gemeenten aan de zuidkant van Brussel. De omvangrijke werken zullen de mobiliteitsproblemen ten goede komen. Bepaalde parkings zijn betalend, andere niet. Er zijn ook verschillende eigenaars en beheerders van parkings. Het doel is dat ze, zeker aan mobipunten, optimaal gebruikt worden. De minister wijst op het naslagwerk dat de parlementsleden van De Werkvennootschap krijgen. Ze benadrukt tot slot dat naast extra capaciteit er ook extra groen(verbindingen) gecreëerd worden.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CEO	chief executive officer
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie (= NATO)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OV	openbaar vervoer
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VVB	Vlaamse Volksbeweging