



Vlaams  
Parlement

ingediend op **868** (2020-2021) – Nr. 1  
23 juni 2021 (2020-2021)

## **Verslag van de gedachtewisseling**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Stijn Bex

over de tweede 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, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Lode Ceyskens, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

**178** (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de gedachtewisseling

## INHOUD

1. Inleiding door minister Lydia Peeters .....	4
2. Toelichting door De Werkvennootschap .....	5
2.1. Overzicht en uitgangspunten .....	5
2.2. Realisaties .....	5
2.3. Projecten in voorbereiding.....	6
2.4. Budget .....	11
3. Toelichting door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken .....	11
4. Vragen en opmerkingen van de commissieleden .....	12
4.1. Tussenkoms van Marino Keulen .....	12
4.2. Tussenkoms van Jan Laeremans .....	13
4.3. Tussenkoms van Karin Brouwers.....	13
4.4. Tussenkoms van Stijn Bex .....	14
4.5. Tussenkoms van Inez De Coninck .....	16
4.6. Tussenkoms van Karl Vanlouwe .....	17
5. Antwoorden van de sprekers .....	17
5.1. Minister Lydia Peeters.....	17
5.2. Antwoorden van De Werkvennootschap .....	19
5.3. Antwoorden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.....	22
6. Replieken en bijkomende vragen.....	22
7. Bijkomende antwoorden .....	23
Gebruikte afkortingen .....	25
Bijlage: zie <a href="#">dossierpagina</a> van dit document op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a>	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 29 april 2021 de tweede voortgangsrapportage over Werken aan de Ring rond Brussel. De eerste rapportage had plaats op 5 december 2019 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 178/1). Voor De Werkvennootschap werd toelichting gegeven door Wouter Casteels, algemeen manager, en Heleen De Bock, integraal projectleider. Anita Jaspers, inhoudelijk medewerker Vlaamse Rand van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, lichtte de diverse investeringen in het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde toe. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, gaf een inleiding en nam het antwoord op de beleidsvragen voor haar rekening.

De leden van de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand en Dierenwelzijn werden uitgenodigd om de vergadering bij te wonen.

De sprekers maakten gebruik van een uitgebreide presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

*(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## **1. Inleiding door minister Lydia Peeters**

Op 5 december 2019 gaf minister *Lydia Peeters* reeds een stand van zaken van het multimodaal programma Werken aan de Ring. In de commissie zijn er meermaals opvolgingsvragen gesteld over welbepaalde onderdelen van het programma. Voor het globaal overzicht verwijst ze naar de hiernavolgende presentatie van De Werkvennootschap.

Minister Peeters zegt dat er volop wordt ingezet op het faciliteren van de modal shift via fietsnelwegen en via hoogwaardig openbaar vervoer met de uitrol van het Brabantnet en via Hoppinpunten. In het relanceplan werd een extra budget van 140 miljoen euro vrijgemaakt voor fietsprojecten in de Vlaamse Rand. Het totale investeringsbudget voor 115 kilometer extra fietsinfrastructuur komt hiermee op 300 miljoen euro.

Voor de sneltram Willebroek-Brussel-Noord werden alle bezwaren in het GRUP behandeld. Het GRUP is nu definitief vastgesteld en er kan dus werk worden gemaakt van de aanbestedingsprocedure en de omgevingsvergunning.

Er wordt ook ingezet op het grondig onderhoud of vervangen van grote kunstwerken op en rond de R0. Alleen al voor het structureel onderhoud van het viaduct van Vilvoorde wordt er deze legislatuur een bedrag uitgetrokken van 250 miljoen euro. Ook de verouderde infrastructuur van het op- en afrittencomplex dat de nationale luchthaven ontsluit, zal worden aangepakt.

Op 30 april 2021 starten ook de werken voor de herinrichting van de brug van de Hector Henneaulaan over de Ring in Zaventem. Er komen vrijliggende fietspaden en aparte busbanen. Ook de op- en afritten worden geoptimaliseerd en er wordt op de brug een groenverbinding van 12 meter breed aangelegd zodat de twee groenzones met elkaar worden verbonden.

De werken aan de Ring staan voor leefbaarheid, multimodaliteit en verkeersveiligheid. Er wordt ook gewerkt aan het veiliger en vlotter maken van de Ring rond Brussel zelf.

Na een uitgebreide participatie en informatiesessies de voorbije jaren, zal de Vlaamse Regering begin 2022 een voorkeursalternatief aanduiden voor het geïntegreerd planningsproces van de R0-Noord. Daarnaast wordt ook ingezet op samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de gemeenschappelijke

doelen te realiseren. Het 'memorandum of understanding' is ook al meermaals in de commissie besproken.

## 2. Toelichting door De Werkvennootschap

*Wouter Casteels* geeft in het eerste deel van de presentatie de stand van zaken van alles wat er bij de eerste voortgangsrapportage van 2019 werd aangekondigd. In het tweede deel heeft hij het over de plannen voor verdere quick wins voor alle modi. In het derde deel gaat hij in op het geïntegreerd planningsproces voor de R0 en op de Heizelstudie. Daarna volgt er nog een toelichting over de R0-Oost- en Westprojecten en over de budgetten.

### 2.1. Overzicht en uitgangspunten

In het programma Werken aan de Ring wordt ingezet op mobiliteit maar evengoed op leefbaarheid (zie slide 5 van de presentatie). De Ring is intussen ongeveer vijftig jaar oud. De infrastructuur is aan vervanging toe. Het verkeerssysteem van toen is verouderd en is onveilig en onleesbaar (zie slide 6). De Ring is unimodaal auto-gericht georiënteerd. Er is een grote potentie om in te zetten op alternatieven voor de wagen om de mobiliteit in de regio te verbeteren. Sluipverkeer rond de Vlaamse Rand kan met de juiste investeringen worden verminderd. Bij de aanleg van de Ring in de jaren '60 en '70 was er weinig aandacht voor groenzones en woonkernen (zie slide 8). Het programma wil meer inzetten op de groenzones en het verbinden van de woonkernen.

Het programma en de projecten willen bijdragen tot de noodzakelijke modal shift (zie slides 9 en 10). Het gaat altijd over een combinatie van mobiliteit en leefbaarheid enerzijds, maar ook over een combinatie van de verschillende modi. De Vlaamse Regering ambieert in de Vlaamse Rand een modal shift van 50 procent. De Werkvennootschap kan hiertoe bijdragen, maar men moet ook in dialoog gaan met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om die modal shift te realiseren.

Werken aan de Ring zet ook heel erg in op samenwerking met allerhande actoren en stakeholders (zie slide 13). De Werkvennootschap deelt ze in in vijf categorieën: bestuurlijke actoren, het middenveld, de brede bevolking, bedrijven en gebruikers. Voor elke categorie wordt er een apart traject van participatie en dialoog opgezet.

### 2.2. Realisaties

Wat is er intussen gerealiseerd? Er zijn realisaties in hoogwaardig openbaar vervoer, in fietsinfrastructuur, in groenverbindingen, in Hoppinpunten en in kunstwerken (zie slide 15).

De ringtrambus rijdt intussen sedert juni 2020. Hij verbindt het UZ Jette met de luchthaven van Zaventem en kronkelt door de Vlaamse Rand (zie slides 17 en 18). Het is de bedoeling om twee derde van het tracé in vrije busbanen te leggen. Momenteel is 20 procent van die geplande investering gerealiseerd.

Er is een achttal fietsinvesteringen gerealiseerd of bijna gerealiseerd. De F28 loopt langs de A12 in Meise en is het eerste project dat succesvol is gerealiseerd (zie slides 20 tot en met 23). De F202, een fietssnelweg langs de R22, is intussen ook gerealiseerd (zie slides 24 tot en met 26). In samenwerking met de VMM is het project mooi ingepast in de omgeving. Vroeger was er geen draagvlak voor het project, maar nu blijkt er toch veel enthousiasme voor te bestaan. De F203 is een fietssnelweg in Sint-Stevens-Woluwe langs de E40, ook gerealiseerd binnen planning en budget (zie slides 27 tot en met 31). De F23 is een lange fietssnelweg in aanbouw langs het kanaal Willebroek-Vilvoorde (zie slides 32 en 33). De werken worden gecombineerd met rioleringswerken en zullen begin 2023 zijn afgerond.

De F3 is een fietssnelweg in aanbouw langs Zaventem (zie slides 34 tot en met 38). Er komt hiervoor een fietsbrug over de R0. De F2 is een combinatie van een Hoppinpuntaanleg en een fietssnelweg die nog moet worden opgestart (zie slides 39 en 40). De A201K is een kunstwerk over de A201, op de grens van Brussel en Vlaanderen (zie slides 41 en 42). Het wordt de langste fietsbrug van België, meer dan 500 meter. Ze maakt een verbinding tussen twee fietssnelwegen waar er momenteel nog een grote barrière is. De fietstunnel aan de Welriekendedreef vervangt een bestaande kleine fietstunnel onder de R0 (zie slides 43 en 44).

Groenverbindingen zijn reeds gegund en worden gerealiseerd. Men legt een ecorecreechaduct aan in de regio van de R0-Oost. Naast het Groenendaalcomplex komt een groenverbinding die begin 2022 zal zijn afgerond (zie slide 46).

In het programma Werken aan de Ring wordt sterk gefocust op Hoppinpunten. In Sint-Genesius-Rode wordt samen met ANB aan de rand van het Zoniënwoud een Hoppinpunt gefinaliseerd (zie slide 48). Het gaat over een kleine honderd parkeerplaatsen en een kleine honderd fietsstalplaatsen. Het Hoppinpunt Vilvoorde Kassei past in het tracé van de ringtrambus en wordt in 2021 volledig afgerond (zie slide 49). De werken aan het Hoppinpunt Asse zijn recent begonnen (zie slide 50). Er komen ongeveer tweehonderd parkeerplaatsen en evenveel fietsstalplaatsen. Er is een heel goede samenwerking met de NMBS. Het Hoppinpunt van Wezembeek-Oppem wordt gebouwd in samenwerking met de Regie der Gebouwen en zal zo'n driehonderd parkeerplaatsen en driehonderd fietsstalplaatsen tellen (zie slide 51). Het wordt ook afgerond in 2021.

De kunstwerken en wegenisinvesteringen zijn gegund aan verschillende aannemers. Op het verkeerscomplex aan de Medialaan in Vilvoorde wordt een zwerende fietsbrug geïnstalleerd om conflictvrij de R0 te kunnen oversteken (zie slides 53 en 54). De voorbereidende werken zijn begonnen en het project zal in 2022 zijn afgerond. De werken aan de Hector Henneaulaan visualiseren alle ambities van De Werkvennootschap en Werken aan de Ring (zie slides 55 en 56). Er komt een fietsbrug, een baan voor openbaar vervoer en een groenverbinding die de twee kanten van de Ring verbindt. De werken starten eind april en zullen in 2024 zijn afgerond.

### 2.3. Projecten in voorbereiding

Welke projecten zijn in voorbereiding?

#### 2.3.1. *Fietssnelwegen*

Voor de fietsinfrastructuur in het kader van Werken aan de Ring is er in deze legislatuur een investeringsplan van meer dan 300 miljoen euro, verspreid over meer dan twintig fietsprojecten voor 150 kilometer fietspaden met heel wat moeilijke en uitdagende kunstwerken (zie slide 60).

De fietssnelweg FR0 F215 van 4 kilometer maakt de verbinding tussen Haren en Vilvoorde (zie slide 61). De fietssnelweg F205 komt langs de N275 Waterloo-Brussel (zie slide 62). Fietssnelweg F204 wordt aangelegd langs de E411 van Waver naar Brussel en sluit aan op het viaduct Herrmann-Debroux (zie slide 63). De fietsbrug F29 komt over het Vierarmenkruispunt (zie slide 64).

Naast deze geplande fietsinvesteringen zijn er in het relanceplan nog extra middelen voorzien ten belope van 140 miljoen euro om een negental andere bijkomende en aanvullende fietsinvesteringen te doen. Ze zijn aangeduid op slide 65. Op slide 66 ziet men een overzicht van de planning van de fietssnelwegen. Een heel deel van deze projecten zit nog in de voorbereidingsfase met vergunning- en aanbestedingstrajecten gespreid over 2021, 2022 en 2023.

### 2.3.2. *Hoppinpunten*

Slide 68 toont een overzicht van de Hoppinpunten, uitgezonderd de Hoppinpunten van de sneltram die niet worden vermeld. De Werkvennootschap is nog niet bezig met het Hoppinpunt van Vilvoorde-Station en de minderhinderparking van Groot-Bijgaarden. In 2022 of 2023 hoopt men de Hoppinpunten van Lot en Herent te realiseren (zie slide 69 voor de timing).

Binnen het programma en de verschillende projecten wordt altijd ingezet op groenverbindingen. Bijvoorbeeld het ecoduct Dry Borren onder de E411 zal tegen 2024 een bestaande parking vervangen (zie slides 71 en 72).

### 2.3.3. *Openbaar vervoer: Brabantnet*

Binnen het hoogwaardig openbaar vervoer van het Brabantnet is er naast de ringtrambus ook de sneltram langs de A12 en de luchthaventram (zie slide 74). De bedoeling van het hoogwaardig openbaar vervoer is meer comfort en meer betrouwbaarheid te bieden om de mobiliteit te verduurzamen. Voor de luchthaventram wordt goed samengewerkt met de MIVB om de bestaande tramlijn die stopt aan de gewestgrens door te trekken naar de luchthaven van Zaventem (zie slides 75 tot en met 77). De wisselaar aan de R0-A201 richting Zaventem wordt volledig afgebroken en heraangelegd.

Met het definitief goedgekeurde GRUP kan de sneltram van Willebroek naar Brussel worden aangelegd (zie slides 78 tot en met 80). Er komt ook een fietspad langs het tracé, de fietssnelweg F28 wordt vervolledigd en er komt een aantal Hoppinpunten om in te zetten op de multimodale bereikbaarheid. Zowel de luchthaventram als de sneltram zijn nog in voorbereiding (zie slide 81). Men hoopt in 2023 de luchthaventram te kunnen gunnen aan een aannemer. Het sneltramproject is een pps-project van meer dan 400 miljoen euro. Men plant om het in 2024 te kunnen gunnen.

### 2.3.4. *Quick wins kunstwerkenwegenis*

Er is ook een aantal quick wins bij de wegenissen en kunstwerken te realiseren. Bij het viaduct van Vilvoorde gaat men onderhoudswerken uitvoeren: saneren van de asbestcoating en herstellen van de stevigheid. De pps van het aansluitingscomplex R0-A201 is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en momenteel lopen de biedingen van de aannemers (zie slide 84). Hier wordt ingezet op de wegenis maar ook op de groenverbinding met bijvoorbeeld het openleggen van de rivier de Woluwe. Bij het aansluitingscomplex R0-N8 zal men voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers zorgen. De werken aan het viaduct van Vilvoorde zijn al een gegund project en zouden begin volgend jaar moeten beginnen. Het pps-project aan de luchthaven van Zaventem zit in de aanbestedingsfase en men zou starten met de werken in 2024. Het project van de N8 wordt nog voorbereid maar men hoopt te starten in 2022 (zie slide 86 voor het overzicht van de timing).

### 2.3.5. *Gpp herinrichting R0-Noord*

*Heleen De Bock*, integraal projectleider van De Werkvennootschap, zegt dat in het kader van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0-Noord al een aantal projecten wordt aangepakt met quick wins, maar dat ook de Ring in zijn geheel moet worden aangepakt. De R0-Noord gaat van de verkeerswisselaar E40 met de R0 in Groot-Bijgaarden naar de verkeerswisselaar opnieuw met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe. Men gaat na welke bestemmingswijzigingen nodig zijn om de herinrichting te kunnen realiseren. Vandaar dat het geïntegreerd planningsproces is opgestart (zie slide 89 voor het volledige projectverloop).

In 2018 heeft men een startnota opgemaakt waarmee men het publiek heeft geconsulteerd. Aan de hand van die inspraak zijn er verschillende alternatieven ontwikkeld voor de herinrichting van de R0-Noord. Momenteel zit men dus in dit geïntegreerd planningsproces waarbij de verschillende alternatieven en een aantal varianten worden onderzocht in een aantal studies. Vanuit die studies zal men beoordelen welk alternatief, in combinatie met welke variant, het beste voldoet aan de plandoelstellingen om er het voorkeursalternatief van te maken. Dat voorkeursalternatief zal dan met de nodige bestemmingswijzigingen worden vastgelegd in een GRUP. In 2022 wil men van de planfase overgaan naar de projectfase, waar men met het voorkeursalternatief concreet aan de slag kan gaan en een project-MER kan maken. De bedoeling is om in 2025 met de werken te starten.

Op slide 90 kan men zien hoe men stapsgewijs tot het GRUP wil komen. In de opstartfase is ook het planteam met het Departement Omgeving samengesteld en heeft men een procesnota en een startnota opgesteld. Na de startfase kwam midden 2019 de scopingfase met een updating van de procesnota en een scopingnota waarin de verschillende alternatieven en varianten voor de herinrichting zijn uitgeschreven. De alternatieven en de varianten werden al een eerste keer onderzocht en dit is uitgemond in een update van de procesnota en de scopingnota. Eens het voorkeursalternatief er is, volgt de planvorming en een voorontwerp-RUP dat aan de Vlaamse Regering en de plenaire vergadering wordt voorgelegd om tot een ontwerp-RUP te komen. Daarna volgt een openbaar onderzoek zodat het publiek opnieuw input kan geven om dan tot een definitief vastgesteld GRUP te komen.

Heel belangrijk hierbij zijn de plandoelstellingen (zie slide 91) die herkenbaar zijn vanuit de ruimere programmadoelstellingen en die telkens de toetssteen zijn in de zoektocht naar het voorkeursalternatief.

Een eerste plandoelstelling is de verkeersveiligheid om de R0-Noord veiliger te maken waardoor ook de doorstroming beter zal zijn. Hierbij mag het multimodale aspect niet uit het oog worden verloren maar ook niet de te garanderen verbindingen voor zowel het openbaar vervoer als voor het fietsen. Daarnaast zijn er de plandoelstellingen om de infrastructuur in te passen in de omgeving en zo de leefbaarheid te verhogen. Ook het sluijverkeer in de woonkernen zal worden aangepakt. De twee overkoepelende doelstellingen zijn dat het voorkeursalternatief een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding heeft en dat het voldoet aan het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau.

Er is al een heel traject afgelegd (zie slide 92). In 2018 zijn er infomarkten en gespreksavonden geweest waar enkel de parallelstructuur werd voorgesteld met oog voor de landschappelijke inpassing. Ook de knelpunten werden in kaart gebracht. Dit is uitgemond in de startnota die op 18 mei 2018 is goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarbij de plandoelstellingen zijn vastgeklkt. Daarop is een publieke raadpleging gevolgd. De resultaten hiervan zijn door het planteam verwerkt in alternatieven. Er is nog een participatietraject gevolgd dat is uitgemond in een eerste versie van de scopingnota waarna er onderzoeken zijn gestart. Op basis van die onderzoeken is er een beoordeling gebeurd in het licht van de plandoelstellingen. Die resultaten zijn toegelicht aan de werkgroepen en de verschillende gemeentebesturen. Hierop volgde een update van de scopingnota die aan de Vlaamse Regering is bekendgemaakt. Daarin zijn de alternatieven en de varianten omschreven en ook de motivering.

Eind mei 2021 komt er opnieuw een publieke raadpleging waarvan de resultaten in juli en augustus zullen worden verwerkt in een update van de scopingnota (zie slide 93). Daarna volgt opnieuw een beoordeling in het licht van de plandoelstellingen om dan in het najaar 2021 een voorkeursalternatief te kunnen selecteren. De resultaten zullen uiteraard opnieuw worden toegelicht aan de bestuurlijke actoren, het burgerpanel en de belangengroepen.



Uit het participatietraject is een aantal onderzoeksvragen gekomen die op hun beurt hebben geleid tot alternatieven en varianten (zie slide 95). Voorbeelden van onderzoeksvragen: is het ontwerp aangepast aan de mobiliteit van de toekomst? Wat met een fietspad langs de Ring?

Aan de start van het geïntegreerd planningsproces heeft men drie oplossingsrichtingen in de eerste scopingnota toegelicht (zie slide 96). De eerste zijn de lighalternatieven waarbij men zoveel mogelijk aanleunt bij de bestaande toestand en niet uitgaat van de harde scheiding van doorgaand en lokaal verkeer. Een tweede oplossingsrichting is de parallel waarin wordt uitgegaan van de harde scheiding van doorgaand en lokaal verkeer door aan beide kanten parallelbanen aan te leggen. Een derde oplossingsrichting zijn een aantal laterale alternatieven waarbij men ook uitgaat van de harde scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer waarbij men aan één kant een stedelijke weg aanlegt met twee rijrichtingen.

Dit is uitgemond in de redelijke alternatieven van loop 1: twee alternatieven in de lightgroep, twee in de parallelgroep en drie in de laterale groep (zie slide 97). Op die alternatieven kon ook een aantal varianten worden toegepast gaande van een verlaging van de snelheid, een andere inrichting van verkeerswisselaars, een optimalisatie of een verlaging van het lengteprofiel tot een ander aantal rijstroken (zie slide 98).

Doorheen het gpp moet men oog hebben voor de doelstelling van de modal shift. De oplossingen worden telkens getoetst aan de Good Move van Brussel en de beleidsdoelstellingen van Vlaanderen (zie slide 99).

Het gpp is een iteratief proces waarbij men leert uit de verschillende onderzoeken. Men werkt nu met twee loops. In de eerste loop zijn de zeven alternatieven en de varianten onderzocht in verschillende onderzoeken. Op basis daarvan is een selectie gemaakt voor loop 2. Uit die onderzoeken heeft men mogelijke potenties gehaald om mogelijke varianten te optimaliseren. Dat heeft geleid tot de scope van loop 2 waar de mogelijke varianten opnieuw worden onderzocht en beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen om een voorkeursalternatief te kunnen identificeren (zie slide 100).

De onderzoeken zijn heel belangrijk. Men kijkt naar de milieueffecten die de verschillende alternatieven en varianten genereren in het kader van het plan-MER. Men doet een effectenbeoordeling en heeft oog voor het toekomstscenario van de ambitieuze modal split. Men bekijkt ruimtelijke aspecten, biodiversiteit, oppervlaktewater, grondwater, landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Men kijkt ook naar de effecten op mobiliteit, gekoppeld aan het effect op de gezondheid, het geluid en de luchtkwaliteit (zie slide 101).

De overkoepelende doelstelling is dat het voorkeursalternatief tot een verantwoorde kosten-batenverhouding moet komen (zie slide 102). Hiervoor worden vier grote groepen van effecten onderzocht. De eerste zijn de directe effecten, het consumentensurplus: zijn er tijdswinsten voor de consumenten? Daarnaast zijn er de indirecte effecten, de externe effecten op de omgeving en de investeringskosten. Men gaat zoveel mogelijk uit van een kwantitatieve inschatting van kosten en baten. Omdat niet alle details zijn gekend, neemt men in de MKBA ook heel wat kwalitatieve beoordelingen op.

Een van de onderzoeksvragen was of de beoogde infrastructuur wel bestand is tegen toekomstige ontwikkelingen. In samenwerking met het departement MOW en Tomorrowlab gaat men in een soort van futureproof verkenning na of de alternatieven en varianten robuust en flexibel genoeg zijn om stand te houden in de toekomst (zie slide 103). Men denkt dan bijvoorbeeld aan zelfrijdende auto's maar ook breder.

Daarnaast is er ook een verkeersveiligheidseffectenbeoordeling (zie slide 104). Men zoomt specifiek in op de effecten op het wegennet op het vlak van verkeersveiligheid. Er wordt ook een ruimtelijke veiligheidsrapport opgesteld waarbij wordt onderzocht of de alternatieven en varianten een impactrisico hebben voor de Seveso-inrichtingen langs de Ring.

Al die onderzoeken vormen de input voor de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen. Vanuit de plandoelstellingen heeft men een aantal criteria bepaald waarmee de alternatieven en varianten zijn beoordeeld. Er werd een scoreschaal toegepast. Als er een zwaar knelpunt is dat niet te remediëren is binnen het alternatief of de variant, dan krijgt dit een eliminerende score (zie slide 105). Deze evaluatie heeft geleid tot de eliminatie van de laterale groep. Er waren zware knelpunten op het vlak van doorstroming op de R0 en er was ook een grote ruimtelijke impact. Binnen de light- en de parallelgroep voldeed slechts één alternatief aan de criteria van de plandoelstellingen. In loop 2 gaat men verder met het lightalternatief G1A2 en parallelalternatief G2A1 (zie slide 106).

Ook de varianten zijn beoordeeld (zie slide 107). De variant 'rijstrook minder of ander gebruik' zorgt voor een aantal zware knelpunten dat niet te remediëren is. Die variant kreeg dus ook de eliminerende score. De overige varianten zijn behouden.

Vanuit de onderzoeken en beoordelingen gaat men nu op zoek naar potenties om verdere optimalisaties door te voeren aan de alternatieven en varianten (zie slide 108). De milderende maatregelen en aanbevelingen uit de plan-MER van loop 1 worden geïntegreerd in de alternatieven en varianten. Er worden ook niet-onderscheiden planelementen toegevoegd zoals werfzones, bestemmingswijzigingen en opportuniteiten in functie van de versterking van de landbouwstructuur. Er worden ook maatregelen voor het onderliggend wegennet onderzocht om het sluipverkeer te verminderen.

Wat is de scope van loop 2 precies (zie slide 109)? Er werden dus een lightalternatief en een parallelalternatief geoptimaliseerd. Vanuit de beoordelingen en de verschillende onderzoeken bleek dat het aangewezen was om een combinatie te onderzoeken waarbij men in de zones Wommel en Vilvoorde uitgaat van het lightalternatief, maar in de zone Zaventem van het parallelalternatief. Een aantal varianten is meegenomen zoals de vormgeving van de verkeerswisselaar. Er wordt ook naar het lengteprofiel gekeken in de zone Laarbeekbos en Jette, evenals naar de effecten van de verlaging van de snelheid.

De scope van loop 2 is helemaal uitgeschreven in de update van de scopingnota die terug te vinden is op de website [www.werkenaanandering.be](http://www.werkenaanandering.be). In de bijlage vindt men ook alle onderzoeken voor de scope van loop 1 en een uiteenzetting van hoe men tot de alternatieven en varianten van loop 2 is gekomen. Er volgt nog een update van de procesnota waarna opnieuw een publieke raadpleging volgt.

### 2.3.6. *Heizelstudie*

Heleen De Bock zoomt nog in op de Heizelstudie, een gewestoverschrijdende studie over de beste ontsluitingsstructuur van het Heizelplateau. Met deze studie wil men samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een gemeenschappelijke en overkoepelende visie opmaken om het Heizelplateau en zone parking C te ontsluiten. Men wil een optimale connectie tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet, streven naar een ambitieuze modal split en het sluipverkeer verminderen om de leefbaarheid te verbeteren (zie slide 112).

### 2.3.7. *Gpp's herinrichting R0-Oost*

Er zijn ook vier gpp's opgestart voor de herinrichting van de R0-Oost: Vierarmen-tunnel en -kruispunt, Leonardtunnel en -kruispunt, Groenendaaltunnel en -kruispunt en het complex van de Brabandtlaan. De studies zijn opgestart, maar intussen wordt nagegaan hoe men de algemene leefbaarheid in het gebied via quick wins kan verbeteren. Er wordt ingezet op de fiets, het openbaar vervoer, het groenblauw netwerk, de leefbaarheid en het gemotoriseerd netwerk (zie slides 114 en 115). In 2022 hoopt men in de scopingfase te komen, in 2024 in de projectfase met de aanvraag van de omgevingsvergunning waarna de werken kunnen starten (zie slide 116 voor het overzicht van de timing).

### 2.3.8. *R0-West-Zuid*

Ook de werken aan de R0-West-Zuid behoren tot het programma. De infrastructuur vertoont er dezelfde gebreken als aan de R0-Noord en R0-Oost. Men zal een gezamenlijke studie aanvatten met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

## 2.4. Budget

Deze legislatuur is er 1 miljard euro voor de alternatieve modi: fiets en openbaar vervoer via de drie lijnen van het Brabantnet. Voor kunstwerken en wegeniswerken gaat er meer dan 500 miljoen euro naar het vervangen van verouderde infrastructuur (zie slide 120).

## 3. Toelichting door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

*Anita Jaspers* licht de diverse investeringen in het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde toe.

In het reconversiegebied wordt heel wat geïnvesteerd in openbaar vervoer, fietsprojecten en wegverkeerprojecten. Er is ook een aantal Hoppinprojecten, projecten voor fietsbruggen en kruispunten (zie slides 123 en 124). In het gebied lopen momenteel twee mobiliteitsstudies. Er is de studie van het strategisch project Machelen-Vilvoorde die de impact van de hefboomprojecten op de mobiliteit nagaat. En er is de studie van Buda+ die dezelfde doelstelling heeft.

Voor het openbaar vervoer wordt vooral geïnvesteerd in de ringtrambus voor 67 miljoen euro (zie slide 125). De vrije busbanen in de CAT-site zijn hier ook in vervat. De Werkvennootschap heeft dit project al toegelicht.

Vanuit het strategisch project vraagt men de aanleg van een tramtunnel onder het spoor van Vilvoorde, ten zuiden van het station, en de omvorming tot ringtram (zie slide 126). In 2016 heeft de Vlaamse Regering beslist om trambussen op het traject in te zetten. Voor trambussen is de tramtunnel niet noodzakelijk omdat de trambus de bestaande brug ter hoogte van de Luchthavenlaan kan gebruiken. Bovendien valt de kosten-batenanalyse eerder negatief uit door de lange werktijd. Ook is de tijdwinst voor de trambus zeer beperkt. Er is dus beslist om met de trambus te blijven rijden op de Luchthavenlaan naar de CAT-site waar er middelen zijn voorzien voor vrije busbanen.

Er zijn heel wat fietsprojecten in planning en in aanleg die ook door De Werkvennootschap zijn toegelicht (zie slide 127). Vlaanderen investeert mee in een aantal fietsfondsen van de gemeenten.

De kanaalroute F23, in uitvoering, en de fietssnelweg F215-FR0, gepland voor 2023, werden al toegelicht (zie slide 128).

De fietsbrug van Brucargo is momenteel in uitvoering en is het eindpunt van de F214, die Vilvoorde verbindt met het gebied van Brucargo in Machelen (zie slide 129). De fietsbrug wordt mee gesubsidieerd door EFRO-fondsen. AWV voert een studie uit van de kruising van de F214 over de Woluwelaan ter hoogte van De Vuist (zie slide 129). In het voorjaar is een haalbaarheidsstudie gepland om na te gaan of dit het best via een tunnel of een brug gebeurt.

De FR0 langs de Ring en het ringfietspad werden ook al toegelicht door De Werkvennootschap (zie slide 130). Ze zullen worden gerealiseerd met relancemiddelen. Het ontwerp en de exacte ligging moeten nog worden opgestart.

Voor de kruising van de F214 met de spoorbundel in Vilvoorde was de optie van een ondertunneling samen met een tramtunnel naar voren geschoven (zie slide 131). Maar door de beslissing om de trambus via de Mimabrug en de Luchthavenlaan te laten rijden, is deze fietstunnel niet aan de orde. Men zoekt naar een veilige doorsteek.

Er zijn ook heel wat wegeniswerken in aanleg of in planning in het reconversiegebied, maar er zijn er ook nog gevraagd of gewenst en in onderzoek (zie slide 132). Een aantal kruispunten wordt herbekeken en er komen twee Hoppinpunten.

AWV investeert in de wegenis van de Woluwelaan. De werken verlopen in fases van de Kerklaan tot de Haachtsesteenweg. Er komen ook vrije busbanen en vrije fietspaden (zie slide 133).

Een tweede belangrijke as is de N1 waarvoor twee studies op de planning staan. In de eerste studie zet AWV met een quick win in op veilige fietspaden. Er wordt ook een herinrichtingsstudie gepland voor vrije busbanen en voor de herinrichting van de kruispunten van de Budasteenweg.

Een belangrijk knelpunt is het kruispunt van De Vuist (zie slide 134). In het voorjaar zullen een eerste studie en microsimulatie gebeuren om de omvorming naar een lichtengeregeld kruispunt te beoordelen. Ook de op- en afrit van Koningslo zijn in uitvoering (zie slide 134).

Uit de studies van het strategisch project en Buda+ komt nog een aantal gevraagde wegeniswerken naar voren (zie slide 135). Een aantal is al vervat in de geplande investeringen of in de studies die worden opgestart zoals de herinrichting van de N1, de Woluwelaan en De Vuist. Er zijn ook vragen naar een vaste brug ter hoogte van Verbrande Brug en een versterking van de oost-westas ter hoogte van de Budasteenweg. Deze twee laatste vragen maken deel uit van de studie om te beoordelen of ze noodzakelijk zijn.

Op slide 136 ziet men een overzicht van alle werken die in planning staan voor een bedrag van 202 miljoen euro.

#### **4. Vragen en opmerkingen van de commissieleden**

##### **4.1. Tussenkost van Marino Keulen**

*Marino Keulen* kondigt aan geen operationele maar enkel politieke vragen en opmerkingen te zullen geven.

Voor hem is het belangrijk dat men de lijnen met Brussel en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest openhoudt. Men is elkaars lot- en bondgenoot in alles wat men in dat gebied doet. Brussel mag dit niet als een vijandige daad van Vlaanderen zien. Het gaat niet alleen over het versterken van de doorstroming op de Ring, maar ook over de leefbaarheid van ieders hoofdstad. Hij verwijst naar een

interview met Brussels minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt dat eerder gespannen, negatief, agressief en assertief was.

De werken aan het openbaar vervoer zouden klaar moeten zijn vooraleer men aan de werken aan de Ring begint zodat de ringgebruikers een alternatief hebben en de modal shift dichterbij komt. Het is dus belangrijk om de timing in de gaten te houden. Er is al veel voorbereidend werk gebeurd door De Werkvennootschap. De concrete operationalisering komt alsmaar dichterbij.

#### 4.2. Tussenkost van Jan Laeremans

*Jan Laeremans* is blij dat er na zoveel jaar eindelijk vooruitgang lijkt te worden gemaakt met de oplossingen voor de enorme verkeersproblemen in de Rand van Brussel.

Heeft minister Lydia Peeters een idee van de huidige bezettingscijfers van de ringtrambus en van de duur van het volledige traject?

Het sluipverkeer in de Rand is een probleem door de kilometerheffing voor vrachtwagens waardoor men de Ring vermijdt. Wordt het sluipverkeer aangepakt in een overkoepelende werkgroep met alle gemeenten? Hoe verloopt dit juist?

De Werkvennootschap spreekt over snelheidsverlagingen op de Ring. Voor Jan Laeremans is het belangrijk dat men de snelheid via digitale borden kan aanpassen aan de omstandigheden.

Er is overleg met Brussel over het Heizelgebied. Tegen wanneer zou men willen landen met dat overleg?

Er is een piste om een nieuwe hogere brug aan Verbrande Brug te bouwen. Wat is het opzet? Waar zou die juist komen?

Welke garanties zijn er dat Brussel dezelfde normen voor de fietssnelwegen van de Rand naar Brussel overneemt?

In Meise is er naast de A12 een mooi fietspad dat plots stopt aan Potaarde. Waarom heeft men dat niet doorgetrokken?

Grimbergen en Vilvoorde zijn goed bedeed met de fietssnelwegen, maar het Pajottenland is minder goed bedeed. De steenweg van Ninove naar Dilbeek is levensgevaarlijk voor fietsers. Is er plaats om daar een fietssnelweg te voorzien?

#### 4.3. Tussenkost van Karin Brouwers

*Karin Brouwers* dankt de sprekers voor de zeer uitgebreide presentatie. Ze toont hoe hard er de laatste jaren wordt gewerkt aan de problematiek van de Rand, aan de files met de vele ongevallen. De aanpak is multimodaal, wat CD&V heel belangrijk vindt.

CD&V vindt het aanleggen van de fietssnelwegen een zeer goede zaak, omdat de elektrische fiets echt een alternatief aan het worden is voor de mensen uit de Rand. Heel wat werken worden afgerond binnen de termijn, maar sommige lopen toch wat vertraging op. Waaraan is de vertraging te wijten?

Er staan ook heel wat nieuwe projecten op stapel waarvoor relancemiddelen zullen worden gebruikt. Een nieuw project is bijvoorbeeld de F204 langs de E411 Waver-Brussel. Hoe verloopt de samenwerking met het Waalse Gewest?

Aan het Vierarmenkruispunt wou men in testproject een rijstrook gebruiken voor de fiets. Wat is de stand van zaken?

CD&V vindt het ook heel belangrijk dat er veel meer dan in het verleden aandacht gaat naar groenverbindingen.

Zijn er bij de Hoppinpunten ook parkings voorzien, niet alleen voor deelwagens?

Hoever staat het met de gunning voor de luchthaventram? Hoe is de samenwerking en de communicatie met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

Ongeveer een vijfde van de werken voor de ringtrambus is klaar. De vrije bedding gaat over twee derde van het tracé. Is er dan een vijfde van die twee derde gerealiseerd? Hoeveel is er precies gerealiseerd en wat moet er nog gebeuren?

Eind maart 2021 raakte bekend dat de op- en afrit Kattenbroek zou verdwijnen en dat het aantal op- en afritten ter hoogte van de Ninovesteenweg wordt gehalveerd. Hiertegen kwam protest, onder meer van CD&V Dilbeek. Ze hebben een open brief gestuurd. De Werkvennootschap zou verschillende scenario's hebben onderzocht met de partners. Welke partners waren dat? Het is toch prioriteit om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N8 te verhogen en een oplossing moet in overleg tot stand komen. De Werkvennootschap heeft geantwoord dat door de vele criteria brede burgerparticipatie in zo'n vroeg stadium bijna onmogelijk is. Komt die er nu wel? Het is belangrijk om de burgers en de gemeenten op tijd te betrekken.

De R0-Noord is misschien wel het grootste knelpunt en het moeilijkste werk. Karin Brouwers heeft eerder ook minister Elke Van den Brandt op de radio gehoord, die beweerde dat er in elk scenario een verbreding is voorzien, die meer uitstoot zal teweegbrengen. Volgens Karin Brouwers zal de uitstoot verminderen door een vlottere doorstroming maar ook door betere elektrische wagens. Kan het lighalternatief binnen de huidige structuur of zijn er op sommige complexen toch nog verbredingen? Karin Brouwers vraagt of De Werkvennootschap al een bepaalde voorkeur heeft.

Er is nog heel wat onbegrip en bezorgdheid vanuit Brussel, hoewel er volgens Karin Brouwers heel wat tegemoetkomingen zijn gebeurd. Hoe zal de dialoog, zowel op het administratieve als het politieke vlak, gaande worden gehouden? Voor welke onderdelen van welke alternatieven zullen vergunningen van Brussel nodig zijn? Wat is het alternatief als Brussel de nodige vergunningen niet zou verlenen?

De R22 zal in Zaventem worden ontkoppeld van de Ring, maar een harde knip zou rampzalig zijn, omdat Sint-Stevens-Woluwe op die manier zou worden afgesloten van Zaventem. Sint-Stevens-Woluwe is nu al eerder gericht op Brussel in plaats van op hoofdgemeente Zaventem.

#### 4.4. Tussenkost van Stijn Bex

*Stijn Bex* dankt de sprekers voor de interessante presentatie, die mooi het potentieel aan alternatieven voor de wagen in het gebied aangeeft. De presentatie geeft ook aan dat men de fouten uit het verleden moet vermijden.

Het Vlaamse beleid kiest voor een modal split van 50 procent in deze regio. Op welke manier wordt dit gemeten? Waar begint de nulmeting? Op welke manier wordt het effect van fietsverbindingen en openbaarvervoersverbindingen gemeten?

Het valt op dat investeringen in fiets, en in mindere mate in openbaar vervoer, relatief goedkoop zijn in verhouding tot investeringen in wegen en viaducten. Die

laatste moeten zeker gebeuren, maar men mag de alternatieven niet uit het oog verliezen.

Stijn Bex heeft 20,3 kilometer gerealiseerde fietspaden geteld en 8 kilometer in voorbereiding. Is er een breder overzicht van wat er gepland is, met een timing, met de kilometers, met de kosten? Bestaat er een risico op gefragmenteerde fietsinfrastructuur? Brussel doet wel degelijk moeite om het onderhoud van de fietspaden te garanderen. Men kan met klachten altijd terecht op <https://fixmystreet.brussels/>.

Bestaat er ook een grondiger overzicht van de geplande en gerealiseerde Hoppinpunten?

Groen vindt het voornemen om groen-blauwe verbindingen te maken een zeer goede zaak.

In welke mate wordt er bestudeerd of de uitbreiding van de sneltram naar Wilrijk interessant kan zijn? Uit een bevraging van AWW bleek dat de ondervraagden uit Wilrijk dit erg zouden appreciëren. Kan men meer vertellen over het ecoduct Neromhof in Meise? Is het opgenomen in de planning? Er was een procedure over de buurt van de Plantentuin van Meise aangespannen waarover een dading is afgesloten. Wat hield die dading in?

Stijn Bex hoopt dat de timing van de luchthaventram wordt gerespecteerd.

Volgens Stijn Bex haalt de ringtrambus de vooropgestelde frequentie van 7 minuten niet door de verkeerssituatie aan het station van Vilvoorde. De Vlaamse Regering verplicht de bouwheren van het Broeklinproject om zelf een shuttledienst in te leggen. In welke mate is er aan het station van Vilvoorde vlot doorgaand verkeer gegarandeerd?

Op de slide stopt de balk voor realisaties van projecten telkens in 2024. Betekent dit dat de projecten dan klaar zijn? Volgens de minister zou de ringtrambus pas in 2029 helemaal rond zijn.

Zijn er voor de R0-Oost nieuwe studies rond openbaar vervoer, zoals over nieuwe tramlijnen?

Stijn Bex vindt het zeer positief dat er wordt gewerkt aan een betere doorstroming en meer veiligheid op de Ring. Hij mist wel de argumenten die worden gebruikt om bepaalde keuzes te maken en een toelichting over hoe de alternatieven er dan concreet uitzien. Hij meent bijvoorbeeld dat het lichtalternatief in de buurt van Laarbeekbos in Jette zorgt voor een verbreding van de Ring van zes naar tien rijstroken. Het is belangrijk om dit in alle openheid te communiceren en de draagwijdte van de plannen concreet in te schatten.

Hij vindt het positief dat uit de onderzoeken blijkt dat meer rijvakken niet per definitie een positieve maatschappelijke kosten-batenopbrengst met zich meebrengen. Het laterale project wordt dus geschrapt. Stijn Bex vindt het jammer dat nergens is onderzocht wat het effect van minder rijstroken in het lichtalternatief zou zijn. In het parallel- en het laterale alternatief is wel onderzocht wat het effect van een rijstrook minder zou zijn. In onderzoeken van 2011 is naar voren gekomen dat de slimme kilometerheffing een van de deeloplossingen is om de mobiliteit op de Brusselse Ring te verbeteren. Dat werd nu helemaal niet onderzocht. Op welk moment zal dit wel worden onderzocht? In welke mate is het bijvoorbeeld aan Laarbeekbos essentieel dat er tien rijstroken zijn? Zijn er nog aanpassingen mogelijk? Het recente Stikstofarrest maakt het niet evident om naast een natuurgebied het aantal rijstroken van zes naar tien te brengen. Hoe zal de publieke

raadgeving vorm krijgen? Stijn Bex hoopt dat men toch meer open zal communiceren dan vandaag.

Op welk moment in het traject wordt er samengezeten met Brussel om na te gaan waar de gevoeligheden liggen en hoe men daaraan kan tegemoetkomen?

#### 4.5. Tussenkost van Inez De Coninck

*Inez De Coninck* vindt Werken aan de Ring een mooi project. Het gaat over leefbaarheid, verkeersveiligheid en multimodaliteit in een regio die zeer autogericht is. Het gaat dus over veel meer dan enkel de verbreding van de Ring. Inez De Coninck is onder de indruk van de voortgang van de werken. De Werkvennootschap werkt dus.

Inez De Coninck vraagt zich af of corona een impact heeft gehad op de realisaties en op de timing van de werken. Zijn er aanpassingen nodig aan deelprojecten? Zo ja, welke?

Voor de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest sluit ze zich graag aan bij de opmerkingen van Marino Keulen en Karin Brouwers. Vlaanderen en Brussel moeten in dit project elkaars bondgenoot zijn omdat het project voordelen heeft voor beide regio's.

Er zijn nog missing links voor de ringtrambus: aansluiting op de metro, op de trein enzovoort. Wordt het ook door de gebruikers van de ringtrambus en door de openbaarvervoersmaatschappij zelf aangegeven?

De Vlaamse Regering heeft een ambitieuze doelstelling van 50 procent modal shift in de Vlaamse Rand. Voor het Hoppinpunt van Asse is er samenwerking met de NMBS. Wat houdt deze samenwerking in? Kan deze samenwerking ook voor andere Hoppinpunten? Is er voor het Hoppinpunt in Asse ook een samenwerking met de provincie en de gemeente die bezig zijn met het project van de Ring rond Asse?

Er is de ambitie om de luchthaventram door te trekken naar Zaventem. Zijn er afspraken met de MIVB om de kosten te verdelen? Is er samenwerking?

Voor de ambitieuze modal split is er ook nood aan goed werkend vervoer op maat in de Vlaamse Rand. De budgetten zijn krap en het is maar de vraag of vervoer op maat afdoende kan worden gerealiseerd. Is De Werkvennootschap in overleg met de vervoerregio of behoort dat niet tot de opdracht?

De investeringen in de fietsinfrastructuur zijn indrukwekkend en beantwoorden aan de maatschappelijke evolutie van meer fietsgebruik. Zijn er metingen van het gebruik op de gerealiseerde delen?

Ook de Hoppinpunten zijn mooie realisaties. Wordt er gemonitord of ze bijdragen tot de overstap van de auto naar andere vervoersmodi?

Er is ook de idee om de snelheid te verlagen tot 70 kilometer per uur op de Ring. Wordt dit inderdaad overwogen? Hoe gaat men dit onderzoeken? Hoe gaat men dit kunnen afdwingen?

Welke invulling wordt er in de overkoepelende studie van het Heizelplateau gegeven aan parking C? Het project van het voetbalstadion is afgeschoten. Houdt men rekening met het geplande NEO-project dat Brussel wil uitvoeren?

In veel leefbaarheidsprojecten speelt water een grote rol. Inez De Coninck heeft de indruk dat water in deze plannen een mindere rol speelt. Is dit een foutieve indruk? Is er onderzoek gedaan of er niet meer opportuniteit voor water is? Bij de



F23 is wel aandacht voor water. Hoe verloopt de samenwerking met De Vlaamse Waterweg?

#### 4.6. Tussenkost van Karl Vanlouwe

*Karl Vanlouwe* vindt het een heel positief project waar er wel degelijk vooruitgang is voor de vele pendelaars die met de wagen naar Brussel komen, maar ook voor de vele pendelaars die met de fiets en het openbaar vervoer komen. Er is een mooi evenwicht tussen de wagen, de fiets en het openbaar vervoer.

Hij sluit zich aan bij heel wat vragen die al gesteld zijn. Minister Elke Van den Brandt heeft de voorbije dagen heel wat kritiek geuit en de spreker betreurt dat. Men moet zorgen voor minder verkeer, maar vlotter en doorgaand verkeer.

Bij het Heizelcomplex is er al jarenlang een probleem met de op- en afrit voor het UZ Brussel. Op welke manier gaat men die herinrichten?

Lokale bestuurders vrezen dat een deel van het Laarbeekbos zal verdwijnen, maar ze kennen de plannen eigenlijk niet. Kan men meer toelichting geven bij de plannen voor het Laarbeekbos en de aansluiting met het ecoduct?

Karl Vanlouwe is onder de indruk van de vele fietssnelwegen. Het valt de spreker op dat de fietssnelwegen vanuit Vlaanderen abrupt stoppen aan de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Hoe verloopt het overleg met de verschillende overheden?

### 5. Antwoorden van de sprekers

#### 5.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* beperkt zich tot de eerder politieke vragen. Ze dankt alle leden voor de lovende woorden voor De Werkvennootschap en het departement voor het geleverde werk.

Er wordt ruim 300 miljoen euro geïnvesteerd in fietspaden. De totale investering in het programma Werken aan de Ring om de doelstelling van de modal shift van 50 procent te halen, bedraagt meer dan 1 miljard euro.

Een aantal leden maakt zich zorgen over de samenwerking. Minister Lydia Peeters trekt volop de kaart van samenwerking en verzekert dat er samenwerking is met het Waalse Gewest. In het begin liep de samenwerking tussen de verschillende administraties, maar ook op politiek niveau, wat stroef.

Ze was ook verrast door de negatieve reactie van Brussels minister Elke Van den Brandt op het persbericht van minister Zuhair Demir en haarzelf dat men een volgende stap in het gpp rond de R0-Noord had gezet door drie alternatieven te kiezen. Ze wijst Stijn Bex erop dat beslissingen niet in het wilde weg worden genomen, maar worden genomen op basis van studies en overleg. Het project is gestart in 2018 en sindsdien is er heel wat werk verricht voor de zeven alternatieven. Na onderzoek en inspraak – ook buiten het Vlaamse Gewest – heeft dat geleid tot drie alternatieven die nu verder worden onderzocht. Er komen opnieuw een MER-onderzoek, een maatschappelijke kosten-batenanalyse en inspraakrondes. Het hele project heeft tot doel om de leefbaarheid, de combimobiliteit, de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit te verbeteren. Minister Lydia Peeters gelooft in een constructieve samenwerking tussen de administraties, tussen de kabinetten en op ministerieel niveau.

Voor de ringtrambus is een vrije bedding cruciaal. Met een volledige vrije bedding is er 12 minuten tijdswinst. Vandaag doet de ringtrambus er 1 uur en 2 (tot 8) minuten over. De bezettingscijfers worden gemonitord. In oktober 2020 had men de honderdduizendste reiziger, enkele maanden na de start van de ringtrambus. Door corona zijn er natuurlijk minder reizigers. De Lijn werkt aan een covid-exitplan om het aantal reizigers opnieuw te verhogen.

Er is samenwerking met de andere gewesten, maar ook met de lokale besturen. Bij het gpp worden alle partners betrokken. Er zijn ook infosessies voor de burgers, maar ook voor de lokale besturen die advies kunnen geven.

Inez De Coninck sprak over een snelheidsverlaging naar 70 kilometer per uur, maar dat is geen doelstelling van minister Lydia Peeters. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan is ingeschreven dat Vlaanderen 100 kilometer per uur op de Ring wil doorvoeren. Minister Lydia Peeters heeft minister Elke Van den Brandt gevraagd om daar zo snel mogelijk werk van te maken. De Vlaamse overheid is verantwoordelijk voor 50 van de 75 kilometer R0. In september 2020 is de maatregel ingevoerd en er zijn geen plannen om te verlagen naar 70 kilometer per uur. De signalisatie is een terechte bekommernis en daarom zal er ingezet worden op digitale borden langs de R0 bij de heraanleg.

Over de ontsluiting van de Heizelsite is een studie bezig. Men hoopt over enkele maanden meer duidelijkheid te hebben.

Er worden heel wat fietssnelwegen aangelegd in het kader van het fiets-GEN dat is afgesproken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daarnaast komen er nog heel wat andere fietssnelwegen. Minister Lydia Peeters is blij met de opmerking dat Vlaanderen het zeer goed doet en mooie fietssnelwegen heeft gerealiseerd. Helaas stoppen ze vaak aan de gewestgrenzen.

Het overleg met het Waalse Gewest over de F204 loopt goed en het fietspad wordt verder uitgerold.

Over de fietssnelweg F29 ter hoogte van het Vierarmenkruispunt is recent gecommuniceerd dat in het kader van een proefproject één rijstrook van de Tervurenlaan in de richting van Brussel zou worden opgeheven om er een aanliggende fietssnelweg te maken. Minister Lydia Peeters heeft er uitleg over gevraagd en laten weten dat ze het er niet mee eens is. Er ligt een fietspad ten zuiden van de Tervurenlaan en het zou logischer zijn om dat te upgraden. Men wil de fietssnelweg F29 doortrekken tot in Leuven. Voor 2022 is een bedrag van 20 miljoen euro gereserveerd. Aan het Vierarmenkruispunt wordt een brug gelegd waarvoor 3,6 miljoen euro is voorzien in het huidige investeringsplan en die aansluit op het fietspad ten zuiden van de Tervurenlaan.

Voor de ringtrambus rond het station van Vilvoorde heeft Anita Jaspers al uitgelegd wat er wordt gedaan om te voorkomen dat hij komt vast te zitten.

Stijn Bex zegt dat hij te weinig informatie krijgt over de R0-Noord. Er zijn in 2019 en 2020 al heel wat infosessies geweest. Ook tijdens het openbaar onderzoek zullen opnieuw infosessies worden georganiseerd. De Werkvennootschap staat echt wel garant voor participatie en inspraak. Het ligt dus niet aan hen dat sommige mensen te weinig kennis van zaken hebben.

Deze legislatuur wordt er 105 miljoen euro uitgetrokken voor Hoppinpunten in heel Vlaanderen. Er zijn interregionale, regionale, lokale en buurt-Hoppinpunten. De buurt-Hoppinpunten worden vooral gerealiseerd op initiatief van de lokale besturen en worden meestal besproken in de vervoerregioraden. Voor de interregionale Hoppinpunten wordt er samengewerkt met de NMBS en De Lijn. De lokale besturen

worden betrokken, maar de provincie is geen wegbeheerder en niet betrokken bij de Hoppinpunten.

## 5.2. Antwoorden van De Werkvennootschap

*Wouter Casteels* benadrukt dat samenwerking De Werkvennootschap heel nauw aan het hart ligt. Men probeert heel transparant op heel veel momenten te communiceren. Het is misschien niet altijd makkelijk om de boodschap over te brengen. Men kan alle informatie en alle bijlagen tot in het kleinste detail op de website terugvinden.

Als het tracé voor de ringtrambus volledig af is, is het de ambitie om in 40 minuten van het UZ Jette naar de luchthaven te rijden. Dat is een winst van 20 minuten.

Met de optimalisatie en een betere werking van de R0 gaat men er vanuit dat op het onderliggende wegennet – gebaseerd op berekeningen en verkeersmodellen – minder sluipverkeer zal zijn. Hierover wordt in grote sessies met verschillende gemeenten overlegd, maar ook bilateraal.

Voor de Heizel hoopt men tegen de zomer een overeenkomst met alle partners te bereiken, inclusief de gemeenten en het gewest.

Het fietsteam binnen de Vlaamse overheid voert op regelmatige basis een open communicatie over de projecten. Brussel werkt op dezelfde fietsnetwerken. Er is dus zeker en vast afstemming. Brussel doet moeite om het onderhoud te garanderen, maar uiteraard is elk gewest verantwoordelijk voor zijn eigen netwerk.

De fietssnelweg stopt momenteel inderdaad aan Potaarde langs de A12. Het is de ambitie om deze door te trekken, maar de uitwerking hangt samen met de ontwikkeling van de A12-knoop.

Het project van de N8 is gericht op het creëren van betere fietspaden en openbaar vervoer. AWW voert het project uit van de N8 naar Ninove.

Er zijn inderdaad hier en daar wat vertragingen met de fietssnelwegen, zoals Karin Brouwers zegt. Men probeert altijd heel ambitieus in de timing te zijn: omgevingsvergunningen worden bijvoorbeeld samen aangevraagd met een aanbestedingsstraject om tijd te winnen. Inspraak in de omgevingsvergunning kan soms voor vertraging zorgen. Bij het opstarten van de werken kan bijvoorbeeld een nutsmaatschappij voor vertraging zorgen. Ook corona heeft een impact op de werken gehad, zowel op de studie als op de uitvoering. De vertragingen zijn in de meeste gevallen beperkt tot maximaal een kwartaal.

De samenwerking met het Waalse Gewest voor de F204 loopt vlot. Op Waals grondgebied zal men met relancemiddelen de fietssnelweg aanleggen.

De Werkvennootschap is verantwoordelijk voor het aanleggen van een beperkt aantal Hoppinpunten in de hele regio. Er zijn honderd of meer parkeerplaatsen voor auto's en voor fietsen, maar het is niet de filosofie om hele grote parkings aan te leggen.

Voor de luchthaventram zou in 2022 een omgevingsvergunning worden aangevraagd, gevolgd door een aanbestedingsprocedure om in 2023 met de werken te kunnen starten.

Het overleg met de MIVB verloopt op technisch niveau zeker en vast goed. Er wordt overlegd over akkoorden die nog moeten worden gefinaliseerd.

20 procent van de busbanen die gepland zijn, is gerealiseerd.

*Heleen De Bock* bevestigt dat in de geselecteerde alternatieven voor de R0-Noord een rijstrook meer is voorzien. Dit is niet gedaan om domweg te verbreden, maar het technisch team houdt zich heel goed aan de richtlijnen om de weginfrastructuur zo in te richten dat de negatieve effecten van congestie worden weggewerkt. Het gaat erom de verhouding intensiteit-capaciteit onder een bepaald percentage te houden zodat congestie en de daaraan verbonden uitstoot wordt vermeden. De Werkvennootschap kan geen bepaalde voorkeur uitspreken omdat men nog volop in het proces zit en aan het onderzoeken is. Men streeft naar een verbetering van de leefbaarheid waarin het gezondheidsaspect zeker wordt meegenomen. Het plan is om te streven naar een vermindering van het sluipverkeer en het sluipverkeer te plaatsen waar het thuishoort om het onderliggende wegennet en de dorpskernen te ontlasten.

Er is bezorgdheid in Zaventem over de loskoppeling van de R22 van de Ring. Er is nagegaan hoe kort de aansluitingen bij elkaar liggen, hoeveel weefbewegingen er zijn. Vanuit de richtlijnen is men tot de vaststelling gekomen dat er een loskoppeling moet gebeuren. De lokale verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem krijgt zeker aandacht en wordt onderzocht.

*Wouter Casteels* antwoordt op de vraag van Stijn Bex dat het niet de ambitie van deze presentatie was om zeer gedetailleerd naar elk fietsproject te kijken. Er is al antwoord op gegeven in een recente schriftelijke vraag (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 272).

De Werkvennootschap probeert de stukken fietspaden aan te pakken die men kan aanpakken en die in één plan en netwerk passen. Het is een bouwproject waarin de komende jaren fors wordt geïnvesteerd en dat alsmaar beter zal worden.

De Werkvennootschap bouwt een aantal Hoppinpunten en ook dit past in een groter geheel waarvoor de vervoerregioraad zeker de nodige input kan geven.

De sneltram van Willebroek doortrekken naar Wilrijk was een onderwerp van een MKBA in 2013. De Vlaamse Regering heeft toen beslist om tot Willebroek te gaan. Een doortrekking maakt momenteel geen onderwerp uit van het project van de sneltram. Het ecoduct in Meise is een project dat wordt onderzocht maar maakt ook geen onderwerp uit van het project van de sneltram. Er zijn twee gerechtelijke procedures aangespannen. Het is moeilijk om veel details over de dading te geven door de vertrouwelijkheidsclausules.

Voor de tunnel onder het station van Vilvoorde is een grote investering nodig. De tijdswinst voor tram en bus is zeer beperkt. De tunnel is enkel zinvol voor de tram, die op lange termijn wordt gepland.

De Lijn heeft een samenwerkingsovereenkomst met Broeklin afgesloten om shuttlebussen te laten rijden. Die bussen mogen ook op de trambusbanen rijden.

Het is inderdaad niet juist dat alle werken in 2024 zullen zijn afgewerkt. Het was de bedoeling om een beeld te geven van wat er in deze legislatuur gebeurt. Werken die nu gepland zijn, zullen ook doorlopen in de volgende legislatuur.

Plannen om rond de R0-Oost nieuwe tramlijnen aan te leggen, zitten momenteel niet bij De Werkvennootschap.

*Heleen De Bock* verwijst voor de totstandkoming van de alternatieven en de keuzes die in het kader van de R0-Noord zijn gemaakt naar de update van de scopingnota die vorige week aan de Vlaamse Regering is overgemaakt en die men online kan

terugvinden. In de bijlage ervan vindt men de argumentatienota en de motivatie in het licht van de plandoelstellingen.

Stijn Bex zei dat men ter hoogte van Laarbeekbos van zes naar tien rijstroken zou gaan. Heleen De Bock zegt dat er bij het lighalternatief wordt uitgegaan van vier rijstroken in beide richtingen. De vijfde rijstrook waarnaar wordt verwezen, is een weefstrook. Voor die weefstrook is opnieuw gekeken naar de verhouding intensiteit-capaciteit. Met die vier rijstroken en een weefstrook bevindt men zich op de rand van het percentage waar het opnieuw congestie wordt.

Heleen De Bock ontkent dat voor het lighalternatief een rijstrook minder niet werd onderzocht. Een van de varianten was net een rijstrook meer of minder. Een rijstrook minder had een negatief effect op de congestie. Voor de trajecten die op R0-Noord plaatsvinden, zijn die rijstroken nodig. Men heeft ook rekening gehouden met de doelstellingen van Good Move: om het verkeer uit Brussel te houden, heeft men de capaciteit van de Ring nodig.

Men houdt absoluut rekening met het feit dat Laarbeekbos een waardevol natuurgebied is. Het sluit volledig aan bij de plandoelstellingen en men is niet blind voor het Stikstofarrest. Vanuit het plan-MER wordt een passende beoordeling gemaakt en nagegaan welke maatregelen nodig zijn om die waardevolle natuurgebieden niet aan te tasten.

Het was zeker niet de bedoeling om niet open en transparant te communiceren over wat er precies in de alternatieven en varianten zit, maar het is een complex verhaal dat in de tijdspanne van deze gedachtewisseling moeilijk te vertellen is. Heleen De Bock verwijst ook hiervoor naar de documenten op de website en naar de publieke raadpleging. Men zoekt naar een goede digitale manier om in deze coronatijden de informatie duidelijk te kunnen overbrengen.

*Wouter Casteels* antwoordt aan *Inez De Coninck* dat de NMBS aan het station van Asse de parking wil uitbreiden en aanpassen. De Werkvennootschap werkt samen met de NMBS aan parkings in de bredere regio van Brussel.

Men probeert met iedereen die betrokken is een dialoog aan te gaan.

De samenwerking met de MIVB loopt op technisch vlak goed. Voor de kostenverdeling is er de principiële afspraak dat ieder gewest op eigen domein investeert. Over de uitbating die door de MIVB zal gebeuren, zijn ook afspraken gemaakt.

De Werkvennootschap en Werken aan de Ring zijn een schakel in het geheel om tot de modal shift te komen. Voor vervoer op maat is er ook een grote rol weggelegd voor het beleidsdomein MOW en de vervoerregio van de Vlaamse Rand.

De fietsprojecten gaan snel vooruit, maar gebruikscijfers zijn er nog niet. Er zal wel worden gemonitord, net zoals voor de Hoppinpunten.

De snelheidsverlaging naar 70 kilometer per uur is een variant die uit een publieke raadpleging is gekomen, zegt *Heleen De Bock*. Minister *Lydia Peeters* heeft al een antwoord gegeven. De Werkvennootschap wil vooral de effecten van zo'n maatregel bestuderen.

Er wordt gekeken naar alle ontwikkelingen in de regio die worden besproken met Brussel Mobiliteit, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de betrokken gemeenten om tot een gemeenschappelijke visie te komen, zegt *Wouter Casteels*.

Water wordt wel degelijk bekeken in het zoeken naar groene en groen-blauwe verbindingen. Het openleggen van de Woluwe is een mooi voorbeeld. Ook met De

Vlaamse Waterweg wordt goed samengewerkt, net zoals met alle Vlaamse entiteiten. Het materiaal voor grote werven in de omgeving van het kanaal wordt aangevoerd via het kanaal.

*Heleen De Bock* zegt aan Karl Vanlouwe dat het aansluitingscomplex richting UZ Brussel in alle alternatieven van het gpp zit om na te gaan hoe men dat beter kan vormgeven. Het staat omschreven in de scopingnota.

Er wordt absoluut niet geraakt aan het Laarbeekbos; het wordt integendeel versterkt door landschapsbruggen die in onderzoek zijn. Ofwel komen er twee landschapsbruggen die beide kanten van de Ring verbinden, ofwel komt er één bredere landschapsbrug.

Fietssnelweg F212 is in het kader van het relanceplan in onderzoek om de missing links te realiseren. Er moet nog met Brussel worden afgestemd.

### 5.3. Antwoorden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken

*Anita Jaspers* zegt dat de vraag naar een hogere en vaste brug aan Verbrande Brug al tientallen jaren leeft. In de studie van het strategisch project gaat men na of de brug een verbetering zou betekenen voor de regio of niet. Als dat zo is, wordt dit meegenomen in het regionaal mobiliteitsplan van de Vlaamse Rand. Er moet dan ook nog een haalbaarheidsstudie gebeuren.

Vanuit het Pajottenland is er de vraag om fietssnelwegen te onderzoeken binnen het regionaal mobiliteitsplan. Een argument tegen is of er wel voldoende gebruikers zullen zijn omdat de verspreiding van de bebouwing er groter is, maar een mental shift is natuurlijk ook belangrijk.

De ringtrambus moet de frequentie van 7,5 minuut halen wanneer het volledige tracé er is. De shuttle van het station naar Broeklin is een onderdeel van het Strategisch Project Machelen-Vilvoorde om het hele gebied te ontsluiten en is voorzien voor alle hefboomprojecten. De shuttle gaat dan ook naar de Renaultsite, de CAT-site en de site van de Kerklaan.

De ring rond Asse is een project van AWV. De provincie heeft het ruimtelijk plan gemaakt, maar de uitvoering is in planning met AWV. De afstemming met het Hoppinpunt en de fietssnelweg is volop bezig. Asse heeft recent het initiatief genomen voor een masterplan voor de stationsomgeving om alles op elkaar af te stemmen.

De 50 procent modal shift is afhankelijk van een goedwerkend vervoer op maat maar ook het aanvullend net is daarvan afhankelijk. De vervoerregio Vlaamse Rand heeft een voorwaardelijke goedkeuring van de plannen kunnen bewerkstelligen met een voorstel voor vervoer op maat zodat niemand in vervoersarmoede geraakt. Het streven naar 50 procent modal shift is ook het grote uitgangspunt van het regionaal mobiliteitsplan voor 2030 en 2050.

In de Heizelstudie is er rekening gehouden met een invulling van parking C en met het geplande NEO-project.

## 6. Reacties en bijkomende vragen

Minister Lydia Peeters heeft *Stijn Bex* verrast met haar uitspraak over het proefproject aan de Tervurenlaan, een as met een enorm potentieel voor fietsers van en naar Brussel. Het gaat erover dat er geen impact zou zijn op de doorstroming van het autoverkeer omdat men niet ingrijpt op de kruispunten maar enkel op het aantal rijstroken. Het bestaande fietspad kan zomaar niet worden hersteld of

uitgebreid omdat het in natuurgebied ligt. In eerste instantie heeft Vlaanderen toch aan Brussel gevraagd om mee te werken. Stijn Bex vindt het jammer dat de minister het nu terzijde schuift.

Hij heeft geen antwoord gekregen op zijn vraag hoe men de vooruitgang in de modal shift gaat meten. Waar is de nulmeting? Hoe wordt opgevolgd dat de investeringen het gewenste effect bereiken?

Er zijn inspraakmomenten over de invulling van de R0-Noord geweest en er zou heel veel informatie online staan. Hij vindt het vreemd om als commissielid te worden verwezen naar inspraakmomenten om aan informatie te komen. Hij zal de update van de scopingnota grondig bestuderen.

In de documenten die Stijn Bex heeft kunnen inkijken, zegt De Werkvennootschap zelf dat men weinig gegevens over de stikstofuitstoot heeft.

De spreker is het niet eens met de redenering dat sluipverkeer wordt tegengegaan door een betere doorstroming op de Ring. Sluipverkeer moet men aanpakken waar het zich voordoet in plaats van extra capaciteit op een andere plaats te creëren. Op het moment dat de extra capaciteit opnieuw is verzadigd, is er opnieuw sluipverkeer. Daarom werkt Good Move aan circulatieplannen.

Het is belangrijk dat Brusselse en Vlaamse fietspaden goed op elkaar aansluiten. Het is wel onmogelijk dat die fietspaden op hetzelfde moment worden gelegd. Brussel wil 40 kilometer extra fietspaden aanleggen.

Stijn Bex vindt het interview van Brussels minister Elke Van den Brandt zeer gematigd. Ze heeft een aantal positieve elementen aangehaald zoals de modal shift en streven naar meer veiligheid, maar ze heeft ook een aantal kritische kanttekeningen gemaakt over de verbreding van de Ring en de werkingsmiddelen van De Lijn. De Lijn heeft een budget van 2000 euro per dag voor vervoer op maat in de vervoerregio Vlaamse Rand. Volgens Stijn Bex kan men hiermee vervoersarmoede niet uitsluiten. De middelen van de MIVB zijn wel fors opgetrokken. Minister Elke Van den Brandt zegt dat zij enkel worden geïnformeerd en vraagt wanneer het overleg start.

## **7. Bijkomende antwoorden**

Minister *Lydia Peeters* blijft bij haar standpunt dat fietsen langs de Tervurenlaan op het bestaande fietspad moet gebeuren en niet op een rijstrook langs de auto's. De administratie kreeg de opdracht om uit te zoeken hoe het fietspad ten zuiden van de Tervurenlaan kan worden verbeterd.

De minister vindt het heel belangrijk om in te zetten op verkeersveiligheid, op duurzaamheid en op fietsinfrastructuur. Dankzij de relancemiddelen kan men extra investeren. Vlaanderen investeert massaal in fietsinfrastructuur.

Vervoer op maat betreft exploitatiemiddelen en vandaag ging het over infrastructuurwerken. In de Vlaamse Rand worden heel wat infrastructuurwerken gedaan voor een bedrag van meer dan 1 miljard euro. Net zoals in het Antwerpse wordt in deze regio iedereen die geïnteresseerd is betrokken. Iedereen wordt uitgenodigd op alle mogelijke infosessies. De Werkvennootschap zorgt ervoor dat het gpp heel transparant en ordentelijk verloopt. Er wordt volop ingezet op inspraak, cocreatie en samenwerking.

Minister *Lydia Peeters* vindt een nulmeting van ondergeschikt belang om de modal shift te monitoren. Er is een ambitieuze modal shift van 50 procent ingeschreven in het regeerakkoord. Momenteel werkt het Departement MOW met de vierde

generatie verkeersmodellen waar men de combimobiliteit en de modal shift monitort. Ze hoopt op goede cijfers, maar daarvoor moet men ook volop blijven investeren in openbaar vervoer en fietsinfrastructuur. De MIVB is enkel actief binnen een stedelijke context, terwijl De Lijn actief is in heel Vlaanderen.

Samenwerking met Brussel moet er zijn. In Vlaanderen heeft men in het verleden die samenwerking continu geïnitieerd. In de tweede helft van april 2021 zat minister Lydia Peeters nog samen met de federale en gewestelijke ministers, wat om de zes tot acht weken gebeurt. Er is geen vergadering meer geweest over het 'memorandum of understanding'. Vlaanderen is alleszins vragende partij om de samenwerking te faciliteren. Mobiliteitsproblemen stoppen niet aan de grens en dus hoopt minister Lydia Peeters dat de samenwerking snel kan worden hervat.

*Heleen De Bock* zegt dat men de nodige gegevens heeft over de stikstofuitstoot, die men ook nodig had voor de plan-MER. Daarin zijn milderende maatregelen voorgesteld die ook zijn opgenomen in de alternatieven en varianten voor loop 2.

Men wil niet blind extra capaciteit creëren, maar wel een vlotte doorstroming bereiken om het sluipverkeer te verminderen. Men wil dus ook werken aan het onderliggende wegennet, waarvoor een heleboel nota's met verkeersontradende maatregelen zijn opgemaakt. Dit gebeurt steeds in overleg met de lokale besturen.

De Werkvennootschap wil heel transparant communiceren, zegt *Wouter Casteels*. Op regelmatige basis maakt men een krantje dat op 300.000 exemplaren wordt verspreid, niet alleen in de Vlaamse Rand, maar ook in Brussel. De website is uiterst transparant.

*Anita Jaspers* zegt dat het ook de doelstelling van het regionaal mobiliteitsplan is om een modal shift van 50 procent te halen. De nulmeting die men zal hanteren, staat in de oriëntatienota op de website. De effecten van de verschillende maatregelen zullen in het verkeersplan worden doorgerekend.

Bart CLAES,  
voorzitter

Stijn BEX,  
verslaggever



**Gebruikte afkortingen**

ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
GEN	Gewestelijk Expresnet
ggp	geïntegreerd planningsproces
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (= STIB)
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
pps	publiek-private samenwerking
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
UZ Brussel	Universitair Ziekenhuis Brussel
VMM	Vlaamse Milieumaatschappij