Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1242
van **STIJN BEX**
datum: 27 mei 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Brabantnet - Uitbreiding naar Oost- en Westrand

Op 29 april jl. presenteerde De Werkvennootschap de tweede voortgangsrapportage betreffende de ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Daarbij gaf De Werkvennootschap ook een toelichting rond de stand van zaken over de openbaarvervoerprojecten die deel uitmaken van het Brabantnet: de Ringtrambus, de Sneltram en de Luchthaventram.

Ondertussen is de Ringtrambus vanuit Jette tot Vilvoorde operationeel en wordt ze geoptimaliseerd (eigen bedding,...). De twee andere tracés staan nog in de steigers. De werken aan de Luchthaventram zullen vermoedelijk niet meer starten voor eind 2022. Voor de Sneltram langs de A12 zullen de werken ten vroegste in 2023 beginnen.

Gelet op het lange traject dat deze tram(bus)lijnen doorlopen voordat ze effectief reizigers vervoeren, is het belangrijk om nu al verder vooruit te kijken. In het kader van het Brabantnet werden er oorspronkelijk verschillende nieuwe lijnen voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) onderzocht: een 'Ringtram' tussen Jette en Tervuren, via Vilvoorde en de luchthaven en de verbindingen Brussel-Ninove, Brussel-Boom en Brussel - Heist-op-den-Berg. Uit de vier verschillende tracés selecteerde de Vlaamse Regering op 6 december 2013 drie gedeeltelijke lijnen met het hoogste potentieel. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bleek dat het verlengen van het Ringtrambustracé vanaf Zaventem tot Tervuren ook een positieve kosten-batenbalans zou opleveren, net als de verbinding Brussel-Ninove.

De Vlaamse Regering plant voor de vervoerregio Vlaamse Rand een modal shift van 50%. Daarvoor zijn verdere investeringen in hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen cruciaal.

1. Welke grote investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer plant de Vlaamse Regering, naast de genoemde drie tracés (Ringtrambus, Sneltram en Luchthaventram), op middellange termijn rondom Brussel (in vervoerregio's Vlaamse Rand en Leuven)? Wat is hun stand van zaken? Welke hoogwaardige openbaarvervoertracés worden er onderzocht?
2. Bij de beslissing om initieel op de 3 tracés in te zetten in 2013, werd de verbinding Brussel - Heist-op-den-Berg uitgesloten. De resterende tracés (Ninove-Brussel, Haacht-Brussel, Willebroek-Boom, inclusief aftakking naar Bornem en Zaventem-Tervuren) zouden verder onderzocht worden.

   Wat waren de resultaten van het verdere onderzoek van deze pistes?

3. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Brabantnet bleek dat het doortrekken van de Ringtrambus vanuit Zaventem tot in Tervuren een positieve kosten-batenbalans heeft. Hetzelfde geldt voor de verbinding Brussel-Ninove.

   Is de Vlaamse Regering van plan om deze verbindingen verder te onderzoeken? Welke timing stelt de minister daarbij voorop?

4. Is er overleg met de vervoerregio's Vlaamse Rand en Leuven over de uitbreiding van het Brabantnet naar de West- en Oostrand?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1242 van 27 mei 2021
van **STIJN BEX**

Vooreerst verwijs ik u graag naar de schriftelijke vraag nr. 344 van mevr. Karin Brouwers: Vlaamse Rand - Extra investeringen in duurzame verkeersmodi - Motie provincie Vlaams-Brabant.

Alhoewel mevrouw Brouwers in haar schrijven verwijst naar een brief van het provinciebestuur Vlaams-Brabant, staan ook de antwoorden op uw vragen reeds vermeld in vraag 344. Hierbij de samenvatting en actualisatie :

1. De Vlaamse Regering heeft heden, en naast de genoemde tracés (Ringtrambus, Sneltram en Luchthaventram), geen nieuwe investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer gepland. Het uitwerken en onderzoeken van tracés valt binnen de uitrol van het Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio's, in casu de vervoerregio Vlaamse Rand.

2. De vervoerregio Vlaamse Rand bekijkt heden de uitrol van het openbaar vervoer, en neemt in deze planning ook de bekende tracés Ninove-Brussel, Haacht-Brussel en Zaventem-Tervuren mee in de planning en de visie.

   Ninove-Brussel:
   Een trambusverbinding op het traject Brussel-Ninove (N8)
   Voor dit project lopen er in synergie 3 verschillende planprocessen. Onder leiding van het agentschap Wegen en Verkeer loopt een grondige projectstudie over de (her)inrichting van de N8 want een eventuele herinrichting van de N8 is immers cruciaal voor dit project. De Werkvennootschap werkt de knoop R0 N8 uit. De Vervoerregio Vlaamse Rand bekijkt hoe deze vervoersas binnen het HOV vervoer kan worden ingepland.

   Haacht-Brussel:
   De verbinding langs Haacht maakte ook deel uit van de oorspronkelijk analyse "deeltracé Kampenhout-Sas - Brussel Noord via Kampenhout en Brucargo (T6,T7)". De verbinding Haacht heeft de kwalificatie van een kernnet A-lijn gekregen. Als HOV-as werd de verbinding om uiteenlopende redenen niet geselecteerd. Een aantal van de toenmalige bezwaren blijven geldig, en worden verder meegenomen in de huidige planning.

   Zaventem-Tervuren (Wezembeek-Oppem):
   Dit traject wordt integraal meegenomen in de studie.

3. Beide tracés worden integraal meegenomen in het onderzoek van de Vervoerregio Vlaamse Rand.

   Fase één van de regionale mobiliteitsplannen waren overal klaar in 2020. In het najaar van 2020 werd formeel beslist dat de regionale mobiliteitsplannen eveneens een geïntegreerde plan-MER procedure moeten volgen. Hierdoor dient de vervoerregio fase 2 als een geïntegreerde fase twee van het RMP, samen met de MER procedure, aan te pakken.

De boven vermelde keuzes van de OV netwerken vallen binnen deze tweede fase. Deze tweede fase is al opgestart en loopt door in het najaar van 2021. Een goedgekeurd Regionaal Mobiliteitsplan (inclusief MER) wordt eind 2022 verwacht.

4. Ja , de vervoerregio’s nemen hierbij het initiatief. Zie hoger.