

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 964
van **STIJN BEX**
datum: 3 maart 2022

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

Brusselse ring - Heraanleg aansluitingscomplex 13 Ninoofsesteenweg (N8)

Op 25 november 2019 publiceerde De Werkvennootschap de startnota voor de heraanleg van het aansluitingscomplex 13 tussen de Ninoofsesteenweg (N8) en de Brusselse ring (R0). Het huidige aansluitingscomplex zorgt voor heel wat knelpunten. De kruispunten op de N8 ter hoogte van de op- en afritten van de R0 vormen in de spitsuren een bottleneck. Dit verlengt de reistijden van het openbaar vervoer op die as. De situatie leidt ook tot heel wat sluipverkeer in de omliggende woonwijken. Bovendien is de huidige inrichting onveilig voor het autoverkeer en voor de zachte weggebruikers. De Werkvennootschap formuleerde drie belangrijke basisdoelstellingen van het project N8 x R0:

- verkeersveiligheid voor alle vervoersmodi verbeteren;
- afwikkelingskwaliteit voor alle vervoersmodi voldoende verzekeren;
- leefbaarheid in omgeving van het aansluitingscomplex verbeteren, met inperken van bijkomende ruimte-impact.

In een variantenonderzoek werd onderzocht hoe het aansluitingscomplex verder geoptimaliseerd kan worden. Zes verschillende varianten werden hiervoor bestudeerd. Daaruit kwamen de single point interchange (SPI) en de noordelijke keerlus (NKL) als voorkeurvarianten. Beide zouden voldoen aan de drie basisdoelstellingen en technisch haalbaar zijn.

Beide varianten werden onderworpen aan een multicriteria-analyse, waarbij de volgende aspecten werden geanalyseerd:

- mobiliteit (leesbaarheid, netwerklogica, robuustheid, afwikkelingskwaliteit);
- ruimte en landschap (groenblauwe netwerken, stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing/beleving, leefbaarheid wonen, leefbaarheid werken, ruimte-impact);
- haalbaarheid (technische conflicten, procedures, kostprijs);
- veiligheid (verkeersveiligheid per modus, sociale veiligheid);
- duurzaamheid (compatibiliteit met 'Werken aan de Ring', future proof).

Uit deze analyse blijkt de noordelijke keerlus beter te scoren op het vlak van ruimtelijke inpasbaarheid, technische haalbaarheid en minder hinder. Op het vlak van veiligheid en reistijden voor actieve weggebruikers scoort deze variant ook beter wegens een kleiner aantal conflicten. De afwikkelingskwaliteit op de keerlus en de leesbaarheid van de keerlus zijn de voornaamste werkpunten. De SPI-variant scoort beter op het vlak van verkeerscongestie en afwikkelingskwaliteit, maar de doorstroming van actieve weggebruikers is minder efficiënt door een groter aantal lichtengeregelde oversteekplaatsen. Bijkomende nadelen van de SPI-variant zijn de technische complexiteit, de grotere hinder tijdens de werken en de hogere kostprijs.

1. Wat is de stand van zaken rond de heraanleg van het aansluitingscomplex 13 tussen de Ninoofsesteenweg (N8) en de Brusselse ring (R0)?
2. Wanneer zal er een keuze voor een variant worden gemaakt?
3. Wanneer zullen de werken starten?
4. In de startnota wordt verwezen naar het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar intussen werd een nieuw mobiliteitsplan gelanceerd.
Op welke manier zal rekening gehouden worden met de ambities uit het Vlaams Mobiliteitsplan 2040?
5. Op welke manier zijn beide voorkeurvarianten compatible met het Brusselse gewestelijke mobiliteitsplan Good Move?
6. Op welke manier zijn beide voorkeuralternatieven compatibel met de openbaarvervoerplannen en de mobiliteitsplannen van de vervoerregio Vlaamse Rand?
7. Om de impact van de verschillende varianten op verkeersveiligheid en mobiliteit in te schatten, werden microsimulaties uitgevoerd. Daarvoor werd uitgegaan van de huidige verkeersintensiteiten die het aansluitingscomplex moet verwerken.
 - a) Zullen bijkomende berekeningen worden gedaan op basis van de verkeersintensiteiten in een scenario van een 'Ambitieuze Modal shift' (ASM), conform met de ambities uit het Vlaamse regeerakkoord?
 - b) Welke voorkeurvariant scoort het beste in een AMS-scenario?
 - c) Zijn er andere, van de oorspronkelijke zes, varianten die beter scoren in een AMS-scenario?
8. In de multicriteria-analyse werd het aspect duurzaamheid geanalyseerd, waarbij werd nagegaan in hoeverre de voorkeurvarianten compatibel zijn met 'Werken aan de Ring' (WADR).
 - a) Werde daarbij een onderscheid gemaakt tussen de verschillende alternatieven die onderzocht worden in het programma WADR?
 - b) Welke voorkeurvariant scoort het best bij de verschillende alternatieven uit het programma WADR?
9. In de multicriteria-analyse werd het aspect duurzaamheid geanalyseerd, maar hierbij werd geen analyse gemaakt van de klimaatimpact (zowel van de werken als door het verkeer na de werken).
 - a) Zal de klimaatimpact worden bestudeerd in verdere studies?
 - b) Hoe scoren beide voorkeurvarianten op het vlak van klimaatimpact?
 - c) Zijn er andere, van de oorspronkelijke zes, varianten die beter scoren op het vlak van klimaatimpact?
10. Op welke manier zal dit project bijdragen tot het bereiken van een modal shift van 50% in de vervoerregio Vlaamse Rand? Welke veranderingen in de modale verdeling verwacht men voor de respectieve voorkeurvarianten na de werken ter hoogte van het aansluitingscomplex?
11. Op welke manier zal een keuze gemaakt worden tussen de verschillende voorkeurvarianten?
 - a) Welke criteria zullen hiervoor in acht worden genomen?

- b) Welk gewicht wordt gegeven aan de verschillende criteria tijdens het beslissingsproces?
- c) Zal de Vlaamse Regering het 'STOP'-principe (STOP: eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) hanteren bij het maken van een keuze voor een voorkeuralternatief? Zo ja, welke voorkeurvariant scoort beter op vlak van actieve weggebruikers en openbaar vervoer?

ANTWOORD

op vraag nr. 964 van 3 maart 2022

van **STIJN BEX**

1. De Werkvennootschap heeft de beide alternatieven, namelijk de Single Point Interchange (SPI) en de Noordelijke Keerlus (NKL) opnieuw bekeken. Beide ontwerpen zijn uitgewerkt en aan de Projectstuurgroep voorgelegd.
2. In de Projectstuurgroep van 20 december 2021 werd een voorkeur uitgesproken voor de SPI-oplossing.
3. De aanbesteding van het project wordt voorzien in 2023. De timing van de eigenlijke werken bepalen is voorlopig nog voorbarig. Dit ook in het licht van het ringfietspad dat momenteel wordt uitgetekend.
4. In de Projectnota – die volgt op de startnota en in mei – juni 2022 aan de Projectstuurgroep ter goedkeuring voor te leggen – zullen deze ambities opnieuw worden afgetoetst.
- 5-6. Projecten worden met respect voor de visie van de beide gewesten uitgewerkt. Zowel de NKL als de SPI zorgen voor een vlottere afwikkeling van de autostromen richting de ring rond Brussel (R0), wat tevens de doorstroming van het openbaar vervoer ten goede komt. Het gekozen alternatief houdt rekening met de wijzigingen in de buslijnen in het kader van de openbaarvervoerplannen van de vervoerregio Vlaamse Rand. Er zijn wijzigingen in de busroutes voor de lokale bediening. Er is nog geen afstemming mogelijk met het regionaal mobiliteitsplan omdat dit niet gefinaliseerd is.
7. Om de impact van de verschillende varianten op verkeersveiligheid en mobiliteit in te schatten, werden microsimulaties uitgevoerd waarbij werd uitgegaan van de huidige verkeersintensiteiten die het aansluitingscomplex moet verwerken. Dit is het worstcasescenario voor de grootte van de verkeersstromen. Er worden geen bijkomende berekeningen gepland op basis van de verkeersintensiteiten in een scenario van een 'Ambitieuze Modal shift' (ASM) omdat deze het beeld bij de realisatie van de werken vertekenen en betere doorstroming als effect zullen hebben (wat dus positief te beschouwen is bij het bereiken van de AMS doelstellingen).
8. Met de compatibiliteit met het programma Werken aan de Ring wordt de interactie met de Ring West-Zuid bedoeld. Voor de uitwerking hiervan is een opdracht gegeven aan De Werkvennootschap om dit, samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, te bestuderen. De SPI scoorde hier beter omdat het een gunstig effect heeft op de verkeersafwikkeling van de aanpalende complexen waardoor een betere samenhang mogelijk is.
9. In de multi-criteria analyse werd het aspect Duurzaamheid geanalyseerd. Klimaatimpact wordt echter niet bestudeerd in een Startnota. De voorliggende Startnota gaat al veel verder in haar beoordeling dan overeenkomstig het Mobiliteitsdecreet voorzien. De Werkvennootschap kiest er bewust voor om dit zo breed mogelijk te benaderen, met zoveel mogelijk actoren.

10. Zoals onder vraag 5 en 6 beantwoord, wenst De Werkvennootschap het aansluitingscomplex N8 x R0 vlotter te laten verlopen. Op die manier kan de doorstroming voor het openbaar vervoer verbeterd worden en kan het sluipverkeer dat haar weg zoekt naar andere op- en afritten opnieuw richting N8 gebracht worden. Het nieuwe aansluitingscomplex zal ook conflictvrij verlopen voor de fietsers en voetgangers, wat vandaag de dag niet het geval is. Bijkomend plant De Werkvennootschap in de omgeving ook nog de aanleg van het Ringfietspad en zorgt ze voor nieuwe fietsverbindingen. Tijdens de werken zelf zal absolute doorgang voor Openbaar Vervoer en de actieve weggebruikers voorzien worden.
11. a) De keuze voor de voorkeursvariant wordt genomen in de Projectstuurgroep, op basis van de Startnota en de aanvullende informatie.
- b) Er worden geen gewichten gegeven aan de verschillende criteria
- c) Het STOP-principe is één van de gehanteerde principes. Daarnaast is de N8 ook een Kernnet A-lijn, evenals een belangrijke Secundaire III verkeersweg en een route voor zwaar vervoer. Het verzoenen van alle principes zal dus de uitdaging zijn.