

ingediend op **1659** (2022-2023) – Nr. 1
6 april 2023 (2022-2023)

Verslag van de gedachtewisseling

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

over de derde voortgangsrapportage
over Werken aan de Ring rond Brussel

Documenten in het dossier:

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

868 (2020-2021) – Nr. 1: Verslag van de gedachtewisseling



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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	4
2.	Toelichting door De Werkvennootschap.....	4
2.1.	Overzicht en uitgangspunten	4
2.2.	Het Brabantnet	4
2.3.	Stand van zaken herinrichting R0.....	5
2.4.	Geïntegreerde planningsprocessen R0-Oost.....	9
2.5.	Fietssnelwegprojecten	9
3.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	10
3.1.	Karin Brouwers	10
3.2.	Els Ampe	11
3.3.	Stijn Bex.....	11
3.4.	Inez De Coninck.....	12
3.5.	Bart Claes	13
4.	Antwoorden	13
4.1.	Minister Lydia Peeters.....	13
4.2.	De Werkvennootschap	14
5.	Replieken.....	17
	Gebruikte afkortingen	20
	Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 26 januari 2023 de derde 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), de tweede op 29 april 2021 (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 868/1).

Voor De Werkvennootschap werd toelichting gegeven door Wouter Casteels, algemeen manager, en Heleen De Bock, integraal projectleider. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, gaf een 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 de ingrepen aan de Brusselse ring gericht zijn op een logische weginfrastructuur, met als doel verkeersveiligheid, goede doorstroming, leefbaarheid en een betere multimodale bereikbaarheid. Een modal shift is wezenlijk door de congestie en de klimaatverandering. De barrière die de ring vandaag voor duurzamere verplaatsingen en ecologische verbindingen is, wordt weggevoerd. Voor het project bedraagt de totale investering om en bij de 4 miljard euro, gelijkaardig aan het Oosterweelproject. Die middelen worden verdeeld over fietssnelwegen, het Brabantnet, Hoppinpunten, ingrepen ter bevordering van de leef- en woonkwaliteit, vervangings- en nieuwe investeringen in de weginfrastructuur.

De Werkvennootschap zorgt met talrijke participatie-initiatieven voor een goed draagvlak. Heel wat werken, waarvan sommige al afgerond, worden uitgevoerd zonder planprocessen: fietspaden, -bruggen of -tunnels, maar ook belangrijke weginfrastructuur. Voor andere werken zijn ruimtelijke uitvoeringsplannen nodig, uiteraard in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

2. Toelichting door De Werkvennootschap

2.1. Overzicht en uitgangspunten

Wouter Casteels zegt dat de werken multimodaal zijn en meer dan 4 miljard euro kosten (zie slide 5 van de presentatie). Een betere bereikbaarheid, voor auto, fiets, openbaar vervoer, gaat daarbij gepaard met een betere leefbaarheid, bijvoorbeeld het openleggen van rivieren als de Woluwe en de aanleg van ecoducten. Ondertussen zijn er al werken in uitvoering of zelfs klaar, met mooie resultaten. De Werkvennootschap gaat over alle facetten in dialoog met burgers, administraties en andere stakeholders. Zo was er in 2022 een participatie- en communicatiecampagne over de werken aan de Ring-Noord, met onder meer een succesvolle digitale expo, een nieuw informatiekanaal naast de typische bewonersbrieven en infomarkten (zie slide 7).

2.2. Het Brabantnet

Het Brabantnet telt drie verschillende lijnen: de luchthaventram, de sneltram en de ringtrambus (zie slide 9). Het traject voor de ringtrambus wordt aangelegd (zie slide 27 tot en met 30). De trambus rijdt al, maar door het ontbreken van de in aanbouw zijnde vrije banen, nog niet aan de definitieve doorlooptijd. Gaandeweg kent die lijn ook meer succes.

Voor de luchthaventram is het detailontwerp klaar (zie slide 10 tot en met 20). De aanvraag voor de omgevingsvergunning is net ingediend. Het gaat hier om een verlenging van het tramnetwerk van de MIVB tot aan de luchthaven. Naast het

luchthaventramspoor komen er 7 kilometer fietssnelweg en 6 kilometer fietspaden. Doel is de luchthaven via alle mogelijke modi zoals openbaar vervoer en fiets te verbinden met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Voor de sneltram Brussel-Noord-Willebroek wordt er gewerkt aan het detailontwerp (zie slide 21 tot en met 26). De aanvraag voor de omgevingsvergunning is gepland voor 2023. Enkele jaren geleden is het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan al goedgekeurd. Het gaat over een traject van ongeveer 20 kilometer, van Brussel-Noord over de Heizel tot Willebroek met Hoppinpunten in de verschillende tussenliggende gemeenten. Naast de trambaan worden er ook fietssnelwegen en fietspaden aangelegd.

2.3. Stand van zaken herinrichting R0

2.3.1. *Quick Wins R0 kunstwerken - wegenis*

Heleen De Bock herinnert eraan dat de R0 oud en verouderd is, onleesbaar en complex, wat onveilige situaties en veel incidenten veroorzaakt (zie slide 32). De infrastructuur is unimodaal en er zijn weinig alternatieven voor de auto (zie slide 33). Dat er nog veel met de auto wordt gereden, noemt de spreker de paradox van de metropool. Door congestie op de ring, grijpen automobilisten naar routeplanners die hen door omliggende steden en gemeenten sturen. Dat sluipverkeer zet de leefbaarheid onder druk van een regio die blijft groeien. De ring is een barrière, vooreerst voor de mensen. De ring doorsnijdt echter niet alleen woonkernen, bijvoorbeeld Boven- en Neer-Zellik, maar ook waardevolle groenzones (zie slide 34).

Met het programma Werken aan de Ring worden al die aspecten aangepakt. Waarvoor geen gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nodig is, de zogenaamde quick wins, zijn de werken al bezig of in voorbereiding. In Dilbeek wordt gewerkt aan het knooppunt van de N8, de Ninoofsesteenweg, met de R0 met als doel een vlotte en veilige doorstroming voor alle weggebruikers: openbaar vervoer, fietsers, voetgangers en automobilisten (zie slide 37). Momenteel is dat immers een groot conflict-punt. Tegelijk wordt ook de leefkwaliteit verbeterd. Het concept is een 'single-point-interchange'. Dat is een compact aansluitingscomplex waarbij alle verkeer op één punt samengebracht wordt en via verkeerslichten vlot afgewikkeld wordt.

Een volgende quick win wordt al uitgevoerd: aansluitingscomplex 6 Vilvoorde-Koningslo aan de Medialaan (zie slide 38 en 39). Doelen zijn de levensduur van het kunstwerk vergroten, de weginfrastructuur compact en veilig houden voor actieve weggebruikers. Er komt een zogenaamd vliegende fietsbrug waardoor fietsers veilig en conflictvrij kunnen oversteken, en ook een belangrijke groenverbinding tussen verschillende parkgebieden. De wegeniswerken zijn ondertussen afgewerkt. De fietsbrug zal allicht in de komende maanden klaar zijn, maar er is al een tijdelijke brug.

Aan het viaduct van Vilvoorde worden onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd: de asbestcoating wordt gesaneerd en vervangen door een nieuwe coating; de betonplaat, de voegen en de oplegtoestellen worden vervangen en verstevigd (zie slide 40). De werken starten half 2023 en zullen wel wat tijd in beslag nemen en hinder veroorzaken. Daarom werkt De Werkvennootschap aan een nationale minderhindercommunicatiecampagne.

Aan de Hector Henneaulaan, het aansluitingscomplex 3 Zaventem-Henneau, zijn de omvangrijke werken al gestart (zie slide 41 en 42). Een oude brug is afgebroken en wordt vervangen. De tweede brughelft wordt in de zomer ingereden. Als alles volgens planning verloopt, zijn de werken afgelopen in mei 2024. Ook hier zijn veiligheid van fietsers en voetgangers, een vlotte busdoorstroming en een betere leefbaarheid de doelen. Er komt een brug voor de auto en openbaar vervoer en

een voor de fietsers en voetgangers, maar ook een groenverbinding tussen parkgebieden.

Voor de zogenaamde luchthavenknoop, de knoop van de R0 met de A201 richting de luchthaven, de Leopold-III-laan, is recent een voorkeursbieder aangeduid (zie slide 43 en 44). Verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid van de luchthaven, de omliggende bedrijvenczones, de NAVO en Brussel staan hierbij centraal. Daarbij komt er ruimte voor het openbaar vervoer, de luchthaventram en de ringtrambus en voor fietsverkeer. De huidige spaghettiknoop wordt gereduceerd tot een single-point-interchange, waardoor het mogelijk is de Woluwe open te leggen en de vallei in ere te herstellen. De Werkvennootschap hoopt tegen het einde van de zomer 2023 een omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen en in 2024 de werken te starten.

Aan de R0-Oost wordt er gewerkt aan de herinrichting van de dorpskern van Jezus-Eik (zie slide 45 en 46). De wegbrug wordt vernieuwd. Er komt een nieuwe fiets- en wandelbrug, een Hoppinpunt, een aansluiting op de fietssnelweg en een bushalte op de E411. De Werkvennootschap hoopt de werken in de zomer 2023 te starten.

2.3.2. *Geïntegreerd planningsproces Herinrichting R0-Noord*

Voor het gros van de infrastructuurwerken zijn er echter wel herbestemmingen nodig. Er is een geïntegreerd planningsproces (GPP) voor de R0-Noord lopende met volgende plandoelstellingen: verkeersveiligheid, een betere doorstroming, betere multimodale bereikbaarheid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur, minder sluipverkeer. Het plan past in het Vlaamse ruimtelijk beleid en er wordt gestreefd naar een maatschappelijk verantwoorde kostenbatenverhouding (zie slide 48).

Het GPP is gestart in maart 2018 met infomarkten (zie slide 49). De startnota, het echte startschot, dateert van mei 2018. Na een publieke raadpleging over die nota, is de scope verruimd van één naar zeven onderzoeksalternatieven. Voor elk alternatief zijn er milieueffectrapporten, maatschappelijke kosten-batenanalyses en dergelijke gemaakt. In april 2021 is een tweede versie van de scopingnota gepubliceerd met de tussentijdse resultaten van de onderzoeken, maar ook de beoordeling van de alternatieven in het licht van de plandoelstellingen. Omdat de scope opnieuw vernauwd werd en die alternatieven die wel aan de plandoelstellingen voldeden, geoptimaliseerd werden, is er in de zomer 2021 een nieuwe publieke raadpleging gehouden. Als gevolg daarvan zijn er een aantal inspraakvarianten weerhouden, de zogenaamde loop 2 van het GPP. In scopingnota 3 zijn de resultaten van de publieke raadpleging verwerkt en is de scope van de zogenaamde loop 2 van het GPP uiteengezet. Deze scope werd opnieuw aan de verschillende effectbeoordelingen onderworpen. Het planteam heeft daaruit een combinatie van alternatieven en varianten gedistilleerd waarop het voorontwerp van GRUP gebaseerd is. Het planteam heeft hierover op 17 oktober 2022 een plenaire vergadering met de verschillende adviesinstanties georganiseerd. Het planteam klopt het ontwerp-GRUP normaliter op 27 januari 2023 af, zodat de Vlaamse Regering midden februari 2023 tot een voorlopige vaststelling kan overgaan.

Het GRUP bestaat uit een grafisch plan met de herbestemmingen (zone voor weginfrastructuur, een overdruk voor de landschappelijke en functionele inpassing van die infrastructuur, openruimtebestemmingen, alsook tijdelijke bestemmingen als werf- en overslagzones) en stedenbouwkundige voorschriften. Het grafisch plan is opgesplitst in drie deelplannen: zone Wommel, zone Vilvoorde tussen de A12 en de E19, zone Zaventem met inbegrip van de E19 tot en met de verkeerswisselaar met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe.

- *Grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften en gekozen combinatie van alternatieven*

Het grafisch plan is gebaseerd op de gekozen combinatie van alternatieven en varianten (GeCAV). De motivering van die keuzes staat in de bijlagen van het voorontwerp- en het ontwerp-GRUP. De GeCAV heeft uitsluitend tot doel het grafisch plan te kunnen definiëren, en is dus niet noodzakelijk wat in de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal staan. Ook in de projectfase zijn er nog aanpassingen mogelijk.

Bij aanvang van het project werd er gedacht aan een harde scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer, met parallelbanen aan de binnen- en buitenzijde van de R0, zowel in de zone Wemmel als in de zone Zaventem. Er was ook een lightalternatief met een doorgaande ringweg, zoveel mogelijk aansluitend bij de huidige ring. Bij de tussentijdse beoordelingen bleek dat er wel wat te zeggen viel voor een combinatie van beide. In de zone Zaventem heeft een parallelstructuur, een harde scheiding doorgaand/lokaal verkeer, grote voordelen omdat daar de meeste voertuigen de ring op- en afrijden. In de zone Wemmel is het verschil in verkeersafwikkeling tussen de parallel- en het lightalternatief klein, maar een parallelstructuur zou een grote impact hebben op omliggende ruimtelijk waardevolle gebieden. Om die reden is er een combinatiealternatief gekozen (zie slide 59): in de zone Wemmel een optimalisatie van de bestaande structuur, in de zone Zaventem een parallelstructuur. In Vilvoorde maakt het viaduct een parallelstructuur onmogelijk. Daar is dus altijd uitgegaan van een doorgaande ringweg.

Voor de verkeerswisselaars zijn er ook varianten bestudeerd. Voor de verkeerswisselaar R0-E40 in Groot-Bijgaarden richting Gent zijn er twee scenario's getest: een volwaardige viervierdenwisselaar, waarbij zowel aan de buitenzijde als de binnenzijde van de R0 snelwegen worden aangetakt via conflictvrije en verkeerslichten-vrije verbindingsbogen, maar ook een drievierdenknoop waarbij de inval- en uitvalswegen uit Brussel verkeerslichtengeregeld op de ring aantakken via een open afrittencomplex. Gezien het grote verschil in robuustheid, is er gekozen voor een viervierdenknoop, die toch heel wat compacter is dan de knoop vandaag (zie slide 60). Dat is trouwens het geval voor alle wisselaars, waardoor ruimte vrijkomt om ingekokerde waterlopen bloot te leggen en open ruimte te herstellen. Ook voor de wisselaar met de A12 is gekozen voor verbindingsbogen (zie slide 61). De wisselaar met de E40 in Sint-Stevens-Woluwe wordt er eveneens een met verbindingsbogen (zie slide 62). Om het geheel niet te overladen zijn de invalswegen uit Brussel aangetakt op de parallelstructuur en niet op de doorgaande ringweg.

In de zone van Wemmel, ter hoogte van het Laarbeekbos, is er gekozen voor een geoptimaliseerd lengteprofiel met twee landschapsbruggen: een van 180 meter voor bosachtige doelsoorten ter hoogte van het Laarbeekbos en een van minstens 90 meter voor grazige doelsoorten ter hoogte van het Hooghof (zie slide 63). Dit is een inspraakvariant, die ook goed scoort op de effectbeoordelingen en op de plandoelstellingen. De Werkvennootschap schoof oorspronkelijk een variant met twee landschapsbruggen van 90 meter en een van 360 meter ter hoogte van het Laarbeekbos naar voren.

Ook voor de omgeving Wemmel-Jette zijn er verschillende varianten voor het lengteprofiel. Uiteindelijk is er gekozen voor een verlaagd lengteprofiel met twee smalere bruggen: aan de Steenweg op Brussel en aan de Koningin Astridlaan (zie slide 64). De huidige onderliggende doorgangen verdwijnen, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt. Voorts komt er een brede landschapsbrug op de plaats waar zich vandaag het op- en afrittencomplex Wemmel bevindt.

Voorts zijn er voor de aansluitingscomplexen verschillende varianten onderzocht. Aansluitingscomplex 10 in Asse wordt heel wat compacter door de keuze voor een

Hollands complex over de R0-Noord (zie slide 65). Dat zal de vlottere afwikkeling van het verkeer, onder meer aan congestiegevoelige Pontbeeklaan, mogelijk maken. Op die manier wordt ook de ruimtelijke impact op onder meer het Researchpark van Asse beperkt.

Voor het aansluitingscomplex Jette kiest de GeCAV ook voor een inspraakvariant: een single-point-interchange met een noordelijke aantakking op de Steenweg op Brussel (zie slide 66). Aanvankelijk was het voorstel een asymmetrisch Hollands complex, waarbij alle verkeer langs de binnenzijde de ring op en af moest. Met de inspraakvariant wordt de intensiteit meer gespreid. De afwikkeling van de verschillende kruispunten in de buurt wordt nog nader bekeken.

Voor het aansluitingscomplex op de R22 kwam uit de publieke raadpleging de duidelijke vraag om de R22 niet los te koppelen. Daarom kiest de GeCAV voor een aangekoppelde R22 op de R0-Noord maar niet op de Henneaulaan (zie slide 67).

De Werkvennootschap hanteert een ontwerpsnelheid van 100 kilometer per uur op de doorgaande ringweg en een ontwerpsnelheid van 70 kilometer per uur op de parallelbanen. Voorts wordt gewerkt met een snelheidsafbouw aan de verkeerswisselaars om de verschillende snelheidsregimes te uniformiseren.

– *Plenaire vergadering van 17 oktober 2022*

Het geheel is op 17 oktober 2022 voorgelegd aan een plenaire vergadering van 66 uitgenodigde adviesinstanties, waaronder 39 lokale besturen (zie slide 71 en 72). De aanwezigen vroegen onder meer (zie slide 73): de ambitieuze modal shift te concretiseren; de milderende maatregelen en het flankerende beleid van de effectbeoordelingen door te vertalen; de verbindingen zowel voor ecologie als voor openbaar vervoer te verduidelijken in het gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplan; bepaalde werfzones te schrappen of anders te organiseren. Ze wezen er voorts op dat een aangekoppelde R22 tot minder ruimte voor de Woluwe leidt. Ook de inname van herbevestigd agrarisch gebied door openruimtebestemmingen kwam aan bod.

De aanwezigen toonden zich voorts bezorgd over de sluiting van het op- en afrittencomplex in Wemmel. Dat is evenwel nodig omdat anders de op- en afrittencomplexen te dicht op elkaar zitten. De vrees dat de capaciteitsverhoging op de R0-Noord heel wat geïnduceerd verkeer zou veroorzaken, kwam ook aan bod. Nadien volgde nog bilateraal overleg met adviesinstanties over de openruimtebestemmingen en de werfzones. De input is verwerkt in het ontwerp-GRUP met schrapping en aanpassing van bepaalde werfzones, wijzigingen aan openruimtebestemmingen en een aanpassing van de aankoppeling R22 op de ring ter hoogte van de Hector Henneaulaan met meer ruimte voor de Woluwevallei.

– *Richting definitieve vaststelling GRUP*

Het planteam moet nu het ontwerp-GRUP afkloppen zodat de Vlaamse Regering het in februari 2023 voorlopig kan vaststellen (zie slide 76 en 77). Daarop volgt het openbaar onderzoek met een brede publieksconsultatie. De resultaten daarvan worden dan verwerkt, de verschillende effectbeoordelingen gefinaliseerd, zodat de Vlaamse Regering een principiële beslissing kan nemen. Daarna wordt het advies van de Raad van State gevraagd, om in 2024 een definitief GRUP te hebben.

– *Projectfase*

De Werkvennootschap bereidt ondertussen de projectfase voor. Omdat de zone omvangrijk is, wordt er gekozen voor vier deelprojecten met telkens een milieueffectrapport en een omgevingsvergunningsaanvraag: Zaventem, Vilvoorde inclusief

de A12, Wemmel-Jette en Groot-Bijgaarden (zie slide 79). Er wordt eerst gefocust op de zone Zaventem waarvoor De Werkvennootschap begin 2024 een omgevingsvergunningsaanvraag hoopt in te dienen. Voorts wordt ook de zone Wemmel opgestart. Omdat daar nog wat werk is aan een maatschappelijk draagvlak, zal de voorbereiding daar het langst lopen. Kort erna wordt de zone Vilvoorde opgestart en tot slot de zone Groot-Bijgaarden (zie slide 80).

2.4. Geïntegreerde planningsprocessen R0-Oost

Wouter Casteels vervolgt met het geïntegreerde planningsproces voor de R0-Oost. Het gaat daar niet om de snelweg, maar om de optimalisatie van knooppunten Leonard, Groenendaal, Jezus-Eik en Vierarmen (zie slide 82 en 83). In 2022 was er de scopingfase. Momenteel wordt er een omvattend MER opgesteld om de impact van de verschillende knooppunten op elkaar in kaart te brengen. In 2023 worden de vier knooppunten dan apart bekeken, met tegen het einde van het jaar in ieder geval voor een aantal knooppunten de voorlopige vaststelling van een GRUP. Het Leonardknooppunt ligt in het Vlaamse maar ook het Brusselse Gewest (zie slide 86). Voor het planningsproces is daarom een intensieve samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nodig, naar analogie met de succesvolle samenwerking voor de omgeving van de Heizel.

2.5. Fietssnelwegprojecten

De spreker overloopt de verschillende fietssnelwegprojecten: het ringfietspad N8-F212-zuid met start van de werken in 2024 (zie slide 88); de fietssnelweg F2 in Dilbeek waarvan de start van de werken, door enkele vergunningskwesities uitgesteld, in maart 2023 (zie slide 89); het ringfietspad N8-F212 met start van de werken in 2025 (zie slide 90); de F212 Asse-Brussel, met omgevingsvergunningsaanvraag en aanduiding van de aannemer in 2023 (zie slide 91); de F28 langs de A12, afgewerkt in 2019 (zie slide 92); het ringfietspad tussen de A12 en het kanaal (zie slide 93); de F23 langs het kanaal, in uitvoering (zie slide 94); de FR0 Vilvoorde-Haren, waarvan de omgevingsvergunningsaanvraag lopende is en de aanbesteding gepland voor 2023 (zie slide 95); de F3 langs de hst-lijn met de eerste fietsbrug over de R0, ingereden in 2022; de langste fietsbrug van België die de FR0 over de A201 brengt, waarvoor begin 2023 de eerste spadesteek werd gegeven (zie slide 97); de F202 langs en met een tunnel onder de R22, afgewerkt in 2021 (zie slide 98); de F203 langs de E40, uitgevoerd in 2022 (zie slide 99); de F203 richting Leuven, aanbesteed in 2022, start van de werken in 2023 (zie slide 100); de F29 richting Leuven vanuit Tervuren, aannemer aangeduid in 2022, start van de werken zomer 2023 (zie slide 101); de fietsbrug over Vierarmen F29K (zie slide 102), in voorbereiding; het ringfietspad aan het knooppunt Vierarmen met kruising van de E40, vergunningsaanvraag in 2023 (zie slide 103); het fietspad Wezembeek-Oppem, vergunningsaanvraag in 2024 (zie slide 104); de F204, waarvan het eerste deel langs de E411 in uitvoering is en het tweede deel in 2023 aanbesteed wordt (zie slide 105); de fietshelling aan de Welriekende Dreef met opwaardering van de tunnel, in uitvoering (zie slide 106); de F205 met tunnel onder de spoorweg, in aanleg langs de rand van het Zoniënwoud (zie slide 107 en 108); de ecorecreaduct De Priorij, de groene verbinding over de R0 (zie slide 109); de F207 Linkebeek langs de spoorweg met Infrabel als leidende partij (zie slide 110). Terzijde wijst de spreker erop dat De Werkvennootschap waar mogelijk nieuwe, duurzame technieken en materialen gebruikt. Hij eindigt met enkele beelden van Hoppinpunten in de Vlaamse Rand: aan de rand van het Zoniënwoud, in Asse, Vilvoorde, Tervuren (zie slide 112).

3. Vragen en opmerkingen van de leden

3.1. Karin Brouwers

Karin Brouwers herinnert aan de ruime communicatiecampagnes over dit belangrijke project. Dat na een lange periode van onduidelijkheid het GRUP op komst is, verheugt haar. De verkeersonveiligheid en economische schade door files zijn stilaan onhoudbaar geworden. De herinrichting van de R0 is cruciaal voor het verzekeren van de welvaart. De fietssnelwegen zijn ondertussen al deels gerealiseerd en een eerste belangrijk alternatief. Voor cd&v moeten er alternatieven zijn vooraleer de werken aan te vatten: interregionale tramlijnen, het Gewestelijk Expressnet.

Ze vraagt wat meer details over hoe het ontwerp aangepast is aan de opmerkingen tijdens de plenaire vergadering. Vlaanderen wil rationeel en snel gaan en hoopt dat, nadat er geluisterd is naar de opmerkingen, alle partijen, gemeenten en gewesten, het algemeen belang laten primeren. Verwacht de minister dat het GRUP nog voor de verkiezingen van 2024 definitief wordt? Is het nog altijd de bedoeling om de werken die daaruit voortvloeien in 2025 te starten?

Als de N277 via een tunnel aangesloten wordt op de N276, zullen de inwoners van Strombeek-Bever er langer over doen om op de A12 te geraken. Klopt dat? Is er in het algemeen oog voor dat het lokale verkeer niet te veel moet omrijden om de grote assen te bereiken? Zal de Woluwedallaan een smalle baan blijven, zoals dat nu door de werken het geval is? Voorts informeert ze waarom er aan het Laarbeekbos gekozen is voor twee bruggen en niet één grote. Wordt afrit 18 Wemmel afgesloten? Zo ja, hoe zit het dan met sluipverkeer richting Jette omdat afrit 9 dan zal worden gebruikt om naar de Heizel te rijden? Hoe ver staat het met de studie over het Heizelplatform? Blijft de aansluiting op de R0 op het einde van parking C behouden? Hoe zal de overstap sneltram/metro aan de Heizel geregeld worden?

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wil heel wat toegangswegen omvormen tot stadsboulevards, zonder dat er al alternatieven zijn als sneltram, luchthaventram, randparkings, fietssnelwegen enzovoort. De vrees bestaat dat de E411 ook een stadsboulevard wordt, dat er een viaduct verdwijnt met bijhorend risico op sluipverkeer in Oudergem. Hoe verloopt het overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Wanneer komt er een mobiliteitsdeal tussen de gewesten? Is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tevreden over het voorontwerp van GRUP? Wat zijn de resterende knelpunten? Wordt er nog bedreigd met een koppeling met het tol-dossier? Is er een plan B als Brussel niet akkoord gaat, of gaat Vlaanderen sowieso zijn plannen uitvoeren? De opsplitsing in zones is daarvoor een goede zaak: voor Zaventem is Brussel niet nodig.

De luchthaventram wordt in 2024 gegund en niet, zoals gepland, in 2023. Hoe komt dat? Het lid hoopt dat er geen verdere vertragingen meer zullen zijn. Ze vraagt een concrete timing voor de sneltram A12 aan de gemeenten te bezorgen zodat die hun projecten erop kunnen afstemmen. In Londerzeel ligt het busstation ongeveer anderhalve kilometer van het treinstation. Daarbij komt er nu een station voor de sneltram. Ze pleit voor één groot knooppunt van openbaar vervoer. Ook voor het project Londerzeel-Zuid, een ondertunneling voor de sneltram, vraagt ze een goede afstemming tussen de werken voor de sneltram en de heraanleg van de A12. Ze informeert voorts of het mogelijk is de geluidsschermen langs de A12 van Meise tot Londerzeel door te trekken.

Voor Asse is de fietsverbinding ten noorden van de R0 wezenlijk, met een toegang tot de Noorderlaan in Zellik. Het gemeentebestuur van Asse vraagt of de bestaande ecologische connectie tussen het Laarbeekbos en het Hooghof tijdens de werken verzekerd zal zijn. Waarom komt het ringfietspad ter hoogte van Zellik aan de

binnenkant van de R0, in plaats van aan de buitenkant zoals het eerst afgesproken was? Ze vraagt voorts wat meer informatie over een single-point-interchange.

3.2. Els Ampe

Els Ampe is blij met de uitgebreide fietsinfrastructuur.

De sneltram zal ongeveer 50 minuten doen over de 25 kilometer tussen Willebroek en Brussel-Noord. De treinrit van Brussel-Noord naar Mechelen duurt 14 minuten voor 35 kilometer. Kan de tram sneller, bijvoorbeeld met snellere voertuigen?

Laken is dichtbevolkt en wil dat er zoveel mogelijk op- en afritten behouden blijven om extra verkeer in bepaalde wijken tegen te gaan. Is er een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat mensen snel in en uit de dichtbevolkte wijken geraken? Is het verzet van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tegen een vlottere verbinding van het UZ Brussel op de R0 gaan liggen? En hoe staat dat gewest tegenover het hele project dat ook voor Brussel een verademing zal zijn?

Het plan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de A12 te versmallen, met negatieve verkeersgevolgen voor de wijken Mutsaard en Houba De Strooper, is van de baan. Het gewest zou een nieuw plan hebben om de A12 alsnog op slinkse wijze te versmallen door de stedenbouwkundige regels te veranderen, namelijk door de gewestelijke stedenbouwkundige verordening te vervangen door een nieuwe, Good Living genaamd. Die verordening stelt dat de wegen voor maximaal 50 procent voor auto's mogen dienen. Dat houdt voor de A12 in dat er minder rijstroken zullen zijn. Heeft Brussel Vlaanderen daarvan op de hoogte gesteld? Afsluitend zegt ze te hopen dat het project Werken aan de Ring zo snel mogelijk uitgevoerd wordt.

3.3. Stijn Bex

Stijn Bex wijst erop dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest meer dan Vlaanderen inzet op openbaar vervoer, fietsverbindingen en de aanpassing van auto-infrastructuur. Hij begrijpt de vragen niet naar de houding van dat gewest. Het is gewoon de partner van Vlaanderen, iets wat het op veel domeinen aantoon. Zo zijn er akkoorden om fietspaden en traminfrastructuur samen aan te leggen. Brussel is voor verbeteringen aan de R0, hoewel er misschien wel meningsverschillen zijn over bepaalde aspecten. Een omvattende deal tussen twee gewesten waarin alles tot in detail geregeld is, is echter niet realistisch. De Werkvennootschap doet voort waar mogelijk, vaak in samenspraak met Brussel, ook al staan er nog andere aspecten ter discussie. Dat is de juiste werkwijze.

Naar de alternatieven, fiets en openbaar vervoer, gaat ongeveer 1 miljard euro, inderdaad een ongezien bedrag, maar voor Groen mocht het meer zijn. Het is goed in het achterhoofd te houden dat een veelvoud, namelijk 2,5 miljard euro, in weg-infrastructuur geïnvesteerd wordt. Hij vraagt wat er precies uitgevoerd wordt met de 500 miljoen euro aan projecten die de leef- en woonbaarheid verhogen.

De ringtrambus rijdt al, er worden voortdurend verbeteringen aangebracht aan het traject. Hoe evolueren de commerciële snelheid en het aantal reizigers? Welke knelpunten zijn er nog voor de andere lijnen van het Brabantnet? Het is goed dat aan Brusselse kant de vergunningsaanvraag voor de luchthaventram ingediend is. Het traject van de sneltram botst in Meise op verzet. Is dat ondertussen opgelost? Zijn er andere vertragende elementen voor de tramverbindingen?

Het is goed dat de R0-Noord in fases wordt aangepakt, met ruimte voor dialoog, vooral voor de zone Wemmel. Klopt het dat het GRUP nog geen definitief aantal rijstroken vastlegt? Is er nog overleg met de gemeenten Wemmel en Jette over

het deelplan? Hoe zit het met de keerlus in Dilbeek? Volgens mobiliteitsdeskundigen zullen meer rijstroken in de zone Wemmel ook meer autoverkeer aantrekken. Als het gemakkelijker is om binnendoor te rijden, zullen mensen dat blijven doen. Circulatieplannen om doorgaand verkeer uit woonkernen te houden, worden niet altijd op gejuich onthaald. Nochtans zijn die nodig om sluipverkeer weg te houden. Om Brussel te overtuigen van extra rijstroken, is het nodig een plan te hebben om het sluipverkeer weg te houden. Hoe ver staat het daarmee?

Is er bij de aanleg rekening gehouden met nieuwe technieken zoals bovenleidingen waaraan elektrische vrachtwagens tijdens het rijden opgeladen worden? Die technieken staan al ver en in eerste instantie wordt gedacht aan de tracés tussen de haven van Rotterdam richting Antwerpen, de R0 en R0-Noord. Heeft De Werkvennootschap daarover al contact gehad met de elektrificatiemanager?

Het is niet de A12 maar de R21 die Brussel wil inrichten als stadsboulevard. Het alternatief, een stadsautostrade door woonwijken, ligt er vandaag. Er zijn verkeersstudies die berekenen hoeveel verkeer er ergens kan passeren. Voor de Wetstraat is dat afhankelijk van het kruispunt Kunst-Wet. Het verkeer dat niet in één keer door kan rijden bij groen licht, staat daar nu gewoon in de file op vier of vijf baanvakken, wat zeer slecht is voor de leefkwaliteit. Brussel Mobiliteit van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft ook een onderzoek gedaan naar de A12, die deels onder de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest valt. De Werkvennootschap lijkt te denken aan een scenario met 2x2-rijstroken, in plaats van de huidige 2x3. Dat lijkt logisch omdat het ongeveer de maximale capaciteit is die het daaropvolgende rond punt kan verwerken. Er zijn inderdaad plannen om vanaf dat rond punt een verdere reductie te doen. Studies bewijzen dat een stadsboulevard vanaf het rond punt aan de Vuurkruisenlaan-Van Praetlaan geen invloed heeft op de doorstroming. Hij raadt de parlementsleden aan die studies eerst te lezen vooraleer over schandelijke plannen te spreken. Parlementsleden wier partij in de Brusselse Regering zit, raadt hij contact aan met hun Brusselse partijgenoten.

Over de R0-Oost komt er een studie, in goede samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het fietspad F29 langs de Tervurenlaan in het bos zou al enkele keren een nieuwe toplaag gekregen hebben. Het gaat om een innovatief product dat echter gewoon kapotgereden wordt, wat tot onaangenaam en zelfs gevaarlijk rijden leidt. Wanneer wordt de toplaag vervangen door degelijk materiaal? Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest was vragende partij om bij de heraanleg het effect van een reductie van de rijstroken voor auto's te testen. De Werkvennootschap dacht daar zelf ook aan. Nu zijn er 2x2-rijstroken terwijl studies aantonen dat gemotoriseerd verkeer op één strook en een fietsverbinding op de tweede rijstrook, geen gevolgen heeft voor de doorstroming. De praktijk tijdens de werken bewees dat het mogelijk is. Wordt er nog nagedacht over dat proefproject?

3.4. Inez De Coninck

Inez De Coninck looft dit project, dat goed is voor de verkeersdoorstroming, de leefbaarheid, het groene karakter, de modal shift en zelfs de Blue Deal. Participatie is een sterk punt van De Werkvennootschap waar anderen uit kunnen leren. Er is al heel wat gerealiseerd, maar toch zijn er nog heel wat zaken die aanslepen, bijvoorbeeld het GRUP-proces. Ook zij informeert naar de houding van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de stand van zaken van het memorandum of understanding (MoU). Is er toenadering tussen de gewesten of vreest de minister vertragingen?

Ze informeert of de werken aan het viaduct van Vilvoorde afgestemd zijn op andere wegenwerken, zowel lokaal als regionaal. Verwacht De Werkvennootschap dat PFAS een impact zal hebben op de werken? Voor de parlementaire controle is het nodig dat de parlementsleden kunnen nagaan hoe de werken aan de R0 in het

gewestelijk investeringsplan passen. Het parlement heeft een ontwerp voor 2023 maar geen doorkijk naar 2024 of verder.

De Woluwe wordt blootgelegd, maar hoe zit het met andere waterlopen of valleien rond de R0, bijvoorbeeld de Maalbeekvallei? Zijn er simulaties gemaakt van de impact van een eventuele waterbom?

Ze juicht de investeringen in openbaar vervoer toe. Hoe verloopt de afstemming tussen de verschillende aanbieders, TEC, MIVB, De Lijn, de NMBS? Wat is de impact van de luchthaventram op de Diaboloverbinding waarvoor reizigers nog altijd een toeslag betalen? Gebeuren er MKBA's voor de openbaarvervoerinvesteringen en worden realisaties en investeringen van andere vervoersmaatschappijen in de analyses betrokken?

Zijn er lessen getrokken uit de participatieprocessen van het Antwerpse Toekomstverbond? Ze informeert of er cijfers zijn over het gebruik van de al aangelegde fietsbruggen. Ook wil ze weten of er gemeenten zijn die pleiten voor herbestemming naar open ruimte. Zo ja, om welke terreinen gaat het? En zijn er cijfers over de omzetting van harde naar zachte bestemmingen? Dergelijke herbestemmingen liggen op een spanningsveld algemeen-particulier belang en zijn dus proceduregevoelig. Is dat risico ingeschat?

3.5. Bart Claes

Ondanks de naam doet de sneltram over het traject Willebroek-Brussel-Noord 50 minuten, wat volgens *Bart Claes* mensen niet zal motiveren de auto te laten staan. Zijn er mogelijkheden om de reistijd in te korten? Hoe verlopen de minderhinder-campagnes onder andere over de werken aan het viaduct in Vilvoorde? Wordt er over nagedacht om te adverteren op routeplanners als Waze?

4. Antwoorden

4.1. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* beaamt dat er veel vooruitgang geboekt is. Het is inderdaad belangrijk om de ruimere omgeving mee in ogenschouw te nemen. Met de F29 en de F203 is de fietsverbinding tussen Leuven en Brussel al heel wat verbeterd. Sowieso wordt er overal gewerkt aan vlotte fietsverbindingen. Het klopt dat het veel tijd vergt: in maart 2018 is het geïntegreerde planproces aangevat, en pas tegen 2024 zal er een gedragen plan zijn. Die tijd is nodig om voldoende draagvlak te krijgen.

Bij het begin van de regeerperiode 2019-2024 waren beide gewesten bereid een omvattend MoU af te sluiten. De aankondiging van een eenzijdige Brusselse kilometerheffing met taxshift die enkel geldt voor de inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, heeft roet in het eten gegooid. Daarna moesten alle facetten passeren via het Overlegcomité. Het kabinet van de Brusselse minister van Mobiliteit wou daarenboven SmartMove koppelen aan de MoU. Gelukkig is ook zonder MoU heel wat mogelijk.

Via een gewestelijke stedenbouwkundige verordening wil het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest het statuut van de A12 wijzigen. De minister vindt dat vreemd, zeker daar het retroactief zal zijn. Vlaanderen is daar niet van in kennis gesteld. Het richtplan van aanleg Delta-Herrmann-Debroux vernam Vlaanderen in de pers, terwijl het toch ook een impact heeft op het Vlaamse Gewest. Geslaagd overleg was er wel over de Heizel, met een gezamenlijke studie en een voorstel. Eenzijdig afdwingen werkt niet. De minister prefereert goed overleg waarbij alle partijen

water in de wijn doen, en een breed draagvlak van zoveel mogelijk overheden en burgers.

Voor de mededeling over het geïntegreerde planproces was er overleg met enkele leden van de Brusselse Regering. In die regering staan niet altijd alle neuzen in dezelfde richting. Sommigen blijven aansturen op nog meer studies. Voor alle gekozen alternatieven is de vereiste dat ze geen verkeer aantrekken en sluipverkeer tegengaan. Een betere leefbaarheid van de woonwijken is dus altijd het doel. Het planproces loopt.

De Werken aan de Ring zijn een totaalpakket voor meer leefbaarheid én een betere mobiliteit, dus niet enkel ecologische, openbaar vervoer en fietsverbindingen, maar ook veiligheid en doorstroming van gemotoriseerd verkeer.

Stijn Bex stelt dat hij gewoon de uitgaven in perspectief heeft willen plaatsen. Hij heeft niet gezegd dat er geen geld moet gaan naar gemotoriseerd verkeer. Het is echter zo dat er daar een veel groter bedrag naartoe gaat dan naar fiets- en leefomgeving.

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de grote financiële inspanningen gerechtvaardigd zijn omdat de R0 deel uitmaakt van het grotere TEN-T-netwerk. Alle studies bewijzen dat de alternatieven die geselecteerd zijn, beantwoorden aan alle vereisten, dus ook dat ze de collectorfunctie van de R0 steunen en zo het sluipverkeer tegengaan. Alle vervoersmodi worden in ogenschouw genomen. Volgens de minister doen SmartMove en de reductie van het aantal rijstroken afbreuk aan de collectorfunctie van de R0 en zorgen ze voor meer sluipverkeer.

Tegen het reduceren van de Tervurenlaan – een 2x2-gewestweg waarvan het noordelijke deel op Brussels, het zuidelijke deel op Vlaams grondgebied ligt – tot een weg met een 2x1-rijstrook voor wagens en de andere 2x1-rijstrook als fietspad, was er heel wat protest, onder meer van de lokale besturen. Een fietspad naast een gewestweg is ook voor fietsers heel wat minder aangenaam dan het parallelle pad door het bos. Uiteindelijk is beslist dat fietspad door het bos te herstellen en breder te maken, tot tevredenheid van heel wat fietsers. Als er problemen zijn met de toplaag, dan moet dat bekeken worden. Toen er tijdens de werken de facto een 2x1-rijstrook was, was er meer sluipverkeer elders. Heel wat scenario's zijn onderzocht, ook voor Laken. Maar hoe meer weefbewegingen op de R0, hoe meer onveilige situaties en hoe minder vlot de doorstroming.

De regering heeft eind vorig jaar een voorlopig GIP aan het parlement bezorgd, en werkt nu aan het definitieve GIP. Dat zal ramingen bevatten voor 2024 en 2025. De arresten over PFAS van 2022 hebben een enorme impact op alle infrastructuurwerken. De minister hoopt dat er snel duidelijkheid komt over het sitebesluit en de grondverzetregeling.

De transitie-manager zelf zal alles over elektrificatie aan de parlementscommissie komen uitleggen. Uiteraard volgt de minister de technologische ontwikkelingen van nabij. Die zullen zeker aan bod komen bij de bijsturingen van Clean Power for Transport.

4.2. De Werkvennootschap

Heleen De Bock zegt dat zowel de stad Brussel als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aanwezig waren op de plenaire vergadering. De verschillende administraties van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben een gezamenlijk advies uitgebracht: Brussel Mobiliteit, Leefmilieu, Urban.Brussels, Perspective.Brussels. Het grote knelpunt voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest blijft de capaciteitsverhoging en de vrees voor geïnduceerd verkeer. Die bezorgdheden kwamen al naar

voren bij de publieke raadpleging over scopingnota 2 (bij de overstap van loop 1 naar loop 2). Geïnduceerd verkeer is evenwel een effect op lange termijn, wat de modellen te weinig kunnen voorspellen. Daarom heeft De Werkvennootschap een kwalitatieve analyse laten maken, gebaseerd op wetenschappelijke inzichten. De Werkvennootschap heeft een extern expert aangesproken om de theorie toe te passen op de herinrichting van de R0-Noord, alle investeringen inbegrepen, ook die in de alternatieven als openbaar vervoer. Daaruit blijkt dat geïnduceerd verkeer beperkt zal blijven.

Volgens de GeCAV komt er in Strombeek-Bever een knip op de Boechoutlaan aan de N277. Op planniveau is er wel een lokale verbinding tussen Treft en Strombeek-Bever via een tunnel onder de A12, zowel ten noorden als ten zuiden van de wisselaar A12-R0. Voor de verbinding met de A12, is er een T-kruispunt. Sluipverkeer zal een aandachtspunt zijn bij de verdere concretisering, zoals ook door de gemeente Grimbergen gevraagd trouwens.

Aan het Laarbeekbos is een variant met één, zeer brede, landschapsbrug van 360 meter onderzocht. De effectbeoordelingen, niet in het minste het plan-MER, hebben uitgewezen dat die lange tunnel onder de brug zou zorgen voor een grote stikstofconcentratie aan de tunnelmonden en navenante stikstofdepositie in het bos. Voor dergelijke brede brug moet de ring ook nog meer verdiept worden, wat voor problemen met het grondwater zou zorgen. Het zou immers een barrière zijn terwijl dat grondwater ook het bos zelf bevoorraadt. Daarom is gekozen voor twee brede landschapsbruggen aan het Laarbeekbos. In de stedenbouwkundige voorschriften bij het GRUP staat duidelijk dat het minimumafmetingen zijn. De precieze breedte zal nog verder onderzocht worden.

Afrit 8, het aansluitingscomplex Wemmel, wordt losgekoppeld wegens de minimale tussenafstanden tussen aansluitingscomplexen die de richtlijnen van het Vademecum Weginfrastructuur opleggen. Die minimumafstanden zijn nodig voor veiligheid en vlotte doorstroming. De loskoppeling van het op- en afritcomplex van afrit 8 is een basisuitgangspunt van alle alternatieven.

De Heizelstudie is uitgevoerd. De technische werkgroep is tot een consensus gekomen. De capaciteitsverhoging in de zone Wemmel is nog een discussiepunt met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Wat de fietsverbindingen rond Asse betreft, wordt er al gewerkt aan enkele missing links op de F212, waar ook de gemeente nauw bij betrokken is. Voor het ringfietspad ten noorden van de F212 en de R0 staat er een conceptontwerp in de bijlagen van het GRUP, met een indicatieve aanduiding van het ringfietspad aan de buitenkant van de R0. Dat wordt op projectniveau nog nader bekeken. In het GRUP staat enkel dat de verbinding op de een of andere manier moet worden gemaakt. Respect voor de bestaande ecologische connecties tijdens de werken, ook een vraag op de plenaire vergadering, is een onderdeel van de stedenbouwkundige voorschriften. Daarin staat immers dat er een minderhinderplan voor elk project nodig is, met de toevoeging dat de bestaande ecologische connecties zoveel mogelijk moeten worden gespaard.

Volgens de ontwerpen komt er op drie plaatsen een single-point-interchange: de luchthavenknoop A201, het aansluitingscomplex 9 in Jette, en het aansluitingscomplex Dilbeek met de N8, de Ninoofsesteenweg. Bij een single-point-interchange komt alle verkeer samen op één kruispunt in het midden, het zogenaamde single point, geregeld door intelligente verkeerslichten en met conflictvrije rechtsafbewegingen. Voordeel is dat de infrastructuur compact is.

Voor een vlottere verbinding van het UZ Brussel met de R0 wordt aansluitingscomplex 9 vervolledigd en gebundeld. Er wordt nog verder gezocht naar draagvlak.

Ook de gemeente Jette toont zich bezorgd over de verkeersintensiteit aan dat aansluitingscomplex. De Werkvennootschap plant bijkomend overleg met de gemeenten Wemmel en Jette.

De Werkvennootschap zal schriftelijk een gedetailleerd overzicht bezorgen van de projecten voor leef- en woonkwaliteit die met de 500 miljoen euro bekostigd worden. Daarin zitten schermen voor uitstoot en geluid, de ecologische verbindingen, de verdieping van het lengteprofiel, de blootlegging van acht ingekokerde waterlopen waaronder de Woluwe en de Molenbeek. Voorts zijn er de maatregelen voor waterinfiltratie en -buffering van hemelwater. Zo komt er bij de A201 77.000 m³ extra buffercapaciteit, het equivalent van 30 olympische zwembaden.

Deze tabel werd bezorgd na de voortgangsrapportage:

	Investerings- bedrag (in miljoen euro)
Aanpassen van het lengteprofiel voor de wegenis en de daarbij horende inpassing van de wegenis in de omgeving (door het inrichten van bijvoorbeeld landschapsbermen)	113,28
Realiseren van ecologische verbindingen (34 ecoducten/ecotunnels, bebossing, etc.), incl. opbraak van bestaande ecologisch gerelateerde kunstwerken (bijv. ingebuisde waterlopen)	334,84
Infiltratie en buffering regenwater (o.a. realiseren van 35 bufferbekkens)	4,1
Groenaanleg (inrichten van landschapsparken, bermen, ...)	53,88
Geluidsmaatregelen	11,96
Totaal	518,06

De GeCAV heeft gediend als basis van het grafisch plan en de contouren voor de bestemming weginfastructuur. In het GRUP wordt het aantal rijstroken niet bepaald. In de zone van Wemmel voorziet de GeCAV in een rijstrook extra, dus 2x4-rijstroken, maar dat is niet vermeld in de stedenbouwkundige voorschriften. Bij de alternatieven is ook een rijstrook minder of een rijstrook voor ander gebruik onderzocht, de huidige toestand dus, maar niet weerhouden omdat het meer verkeer op het onderliggende wegennet en meer sluipverkeer tot gevolg had. Bij de vertaling naar projectniveau zal het voldoen aan de plandoelstellingen altijd een belangrijke beoordelingsfactor zijn. Dat heeft onder meer een impact op het definitieve aantal rijstroken.

Wat de elektrificatie betreft wijst de spreker op een van de effectrapporten, namelijk de futureproof verkenning. Bij de concretisering zal daar rekening mee gehouden worden. Zoveel mogelijk technologische verbeteringen die rijp zijn voor praktische integratie, zullen aangewend worden, onder andere in de bestekken.

De bodemgesteldheid, dus ook de aanwezigheid van PFAS, wordt in kaart gebracht. De Werkvennootschap verwacht PFAS in de zone Zaventem, maar besteedt algemeen extra aandacht aan de door de OVAM geïnventariseerde PFAS-hotspots.

Dat er van bij het begin van Werken aan de Ring zo sterk ingezet is op participatie en communicatie, is net een les uit het Oosterweelproject. Dat is nodig om het vereiste draagvlak te bereiken.

Voor de herbestemmingen naar open ruimte, is zoveel mogelijk ingegaan op wensen van onder meer de lokale besturen. Ook na de plenaire vergadering is er nog gezocht naar afstemming. Naar aanleiding hiervan zijn er nog enkele aanpassingen gebeurd.

Wouter Casteels zegt dat Vlaanderen voor de sneltram langs de A12 een nieuw spoor zal aanleggen tot aan de Heizel. De snelheid wordt bepaald door het voertuig, maar ook door het aantal stopplaatsen, momenteel vijf. De snelheid Willebroek tot aan de Heizel is goed en competitief met de alternatieven zoals de buslijn via Mechelen, de spoorverbinding of het traject met de auto. Na de Heizel volgt de tram het bestaande Brusselse tramnetwerk, en moet zich dus aanpassen aan die snelheid omdat trams elkaar niet kunnen inhalen en daar frequenter stoppen. Bij elke overstap bestaat het risico dat reizigers wegvallen, dus is ervoor gekozen de tram toch tot aan Brussel-Noord te laten rijden. Om de paar maanden is er overleg met de gemeenten en lokale partners over de sneltram. Dat er verschillende openbaarvervoerstopplaatsen in Londerzeel zijn, klopt. De Werkvennootschap zoekt naar de meest logische haltes voor de sneltram. Alles in één punt samenbrengen, is moeilijk.

De Diaboloverbinding is concurrentie voor wie van het beginpunt tot het eindpunt rijdt. De tramverbinding heeft vooral waarde voor wie opstapt in de tussenstations, onder meer aan de NAVO. Er is inderdaad een beperkte vertraging in de aanbestedingsprocedure, onder meer omdat er een bestemmingswijziging in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nodig was. Dergelijke haperingen zijn onvermijdelijk. De Brusselse omgevingsvergunning was al lang ingediend, de Vlaamse is dat nu ook. De zaak zit min of meer op schema.

5. Replieken

Wat het MoU betreft acht *Stijn Bex* het conflict tussen gewesten vergelijkbaar met elk ander conflict: het niet-akkoord van de ander voorstellen als tegenwerken is gemakkelijk, het is zaak elkaar tegemoet te komen. Brussel wil allicht een punt rond SmartMove laten vallen als er op het stuk van Wemmel niet minder maar ook niet meer rijstroken komen. Dat zou een goede stap zijn in de richting van een omvattend MoU. Dit bij wijze van voorbeeld, het is geen concreet politiek voorstel.

Het treft de spreker dat de verdieping van het lengteprofiel betaald wordt met middelen voor leefbaarheid. Waarom die kost, belangrijk voor de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, niet onderbrengen bij die infrastructuurkosten? Het is goed dat De Werkvennootschap een extern expert heeft gevraagd zich te buigen over het geïnduceerd verkeer. Hij vraagt om het parlement inzage te geven in zijn verslag. De spreker herhaalt zijn vraag hoe het doorgaande verkeer op de ring te houden en te verhinderen dat het over de kleinere wegen gaat. Voorts herhaalt hij zijn vragen naar problemen voor de sneltram in de buurt van Meise en de evolutie in commerciële snelheid en aantal reizigers van de ringtrambus.

De minister kan ervoor kiezen om de veiligheid van de zwakke weggebruikers op een hoger niveau van belang te zetten dan de doorstroming. Het kruispunt in Dilbeek aan de N8 is een uitdaging, maar volgens de eerste plannen lijkt het dat het de fietsers bijzonder moeilijk wordt gemaakt. Zij kunnen niet zomaar rechtdoor fietsen, zeker niet zonder ander verkeer te kruisen. Zal dat nog veranderen?

Karin Brouwers zegt dat de halte van de sneltram aan de Heizel te ver ligt van de metrohalte. Kan aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gevraagd worden om de metro verder door te trekken en een extra aansluitende halte te maken?

Els Ampe vindt dat een goed idee. Na een rit van 50 minuten met de sneltram, heeft de reiziger dan nog eens 40 minuten nodig om tot aan Brussel-Centraal te

geraken. Snel is het niet, maar om andere redenen kan het wel een goed idee zijn om de lijn door te trekken.

Bart Claes vraagt ook verduidelijking over de sneltram. Volgens de presentatie duurt het 40 tot 50 minuten van de park&ride in Willebroek tot aan het station Brussel-Noord. Hoe lang duurt het traject Willebroek-Heizel?

Wouter Casteels beaamt dat het totale traject 40 tot 50 minuten duurt. Heizel-Willebroek duurt ongeveer de helft daarvan. De sneltram en de metro doen ongeveer even lang, zijnde 25 minuten over het traject Heizel-Brussel-Noord. Vlaanderen legt een snelle tramverbinding aan tot aan de Heizel. Momenteel wordt bestudeerd met de MIVB of nieuwe sporen op de grens, op de Romeinse Steenweg mogelijk zijn om van daaruit aan te sluiten op het bestaande tramnetwerk. De reiziger hoeft dus niet over te stappen.

Minister *Lydia Peeters* wil niemand met de vinger wijzen. Om problemen op te lossen, is overleg nodig. Dat heeft goed gewerkt bij de Heizelstudie, maar in andere gevallen niet. Zo moest Vlaanderen via de pers de ingrepen aan de A12 en Herrmann-Debroux vernemen. Vlaanderen investeert 4 miljard in doorstroming, leefbaarheid en alternatieve modi, wat voor iedereen een meerwaarde is. Ze reikt de hand uit naar Brussel om mee te werken en geen bijkomende studies te vragen.

Heleen De Bock zegt dat het project meer ruimte op de R0 wil maken zodat er minder sluipverkeer is, maar allicht zullen er in overleg met de lokale besturen, bijkomende maatregelen nodig zijn om het verkeer de R0 op te duwen.

Voor het verslag over het geïnduceerd verkeer wordt samengewerkt met de Vrije Universiteit Brussel en de KU Leuven. Hierbij heeft De Werkvennootschap de paper van professor Kobe Boussauw over geïnduceerd verkeer, met kritieken op de MKBA, onder de loep laten nemen. Zodra de tweede mening er is, met onder meer de inzichten van professor Stef Proost van de KU Leuven, zal die aan het parlement worden bezorgd.

De verdieping van het lengteprofiel zit onder de noemer Leefbaarheid omdat het voor minder geluidsoverlast zorgt. Bovendien is het nodig voor de overbruggingen, die zo belangrijk zijn voor de woonkwaliteit. Op het voorlopige ontwerp van het op- en afrittencomplex R0-N8 in Dilbeek, kruist de fietser nergens nog een auto. Er zijn ook twee extra fietsbruggen gepland.

Wouter Casteels beaamt dat er tot twee jaar geleden campagne gevoerd werd tegen de sneltram in Meise. Het rumoer is al een tijdje gaan liggen door dialoog met de betrokkenen met onder meer uitleg over de toegevoegde waarde van de sneltram.

De Lijn heeft vorig jaar het reizigersaantal op de ringtrambus geteld. Dat voldeed aan de verwachtingen. Over hoeveel reizigers het gaat, weet de spreker niet. Per afgewerkte werf verbetert de reistijd. Eens de werken in Vilvoorde afgewerkt zijn, zal het nog veel sneller gaan.

De communicatiecampagne over het viaduct van Vilvoorde is klaar en zal via alle media lopen. Met routeplanners als Waze wordt overlegd om zeker geen sluiproutes aan te raden.

Stijn Bex vindt dat het de ambitie moet zijn van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om de sneltram op zijn grondgebied sneller te laten rijden. Sinds de Koningsstraat autoluw is, rijden de trams veel sneller. Er moet nagegaan worden of dat ook op het traject van de sneltram mogelijk is. Aan De Werkvennootschap herhaalt hij zijn vraag of er overleg geweest is met de burgemeesters van Jette en

Wemmel. Aan de minister die suggereert dat de Brusselse minister van Mobiliteit niet gedekt is door regeringsbeslissingen, vraagt hij hoe ze dat weet. Op welke officiële bijeenkomst zijn die meningsverschillen tot uiting gekomen?

Minister *Lydia Peeters* stelt gewoon vast dat Stijn Bex de mening van de Groenfractie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest verdedigt. Er is veel overleg geweest met Brussel. Ook de aantakking nabij de R22 is behouden na overleg. Samenwerking en overleg lonen, maar halsstarrig vasthouden aan een idee, bijvoorbeeld over een maximaal aantal rijstroken, bemoeilijkt dat, zeker als dat het idee is van één fractie of één persoon. Steeds opnieuw studies aanvatten, is geen optie. Er is draagvlak en er wordt vooruitgang geboekt. De 4 miljard euro investeringen zijn voor iedereen een grote meerwaarde. Ze vraagt evenwel dat Brussel ook over zijn plannen overlegt met Vlaanderen en niet enkel omgekeerd.

Karin Brouwers weet dat de plannen voor de R0, mede onder druk van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, ten goede gewijzigd zijn, onder meer op het vlak van ecologie. Vlaanderen heeft ook geluisterd naar de omliggende gemeenten. Tal van studies bewijzen dat de gekozen oplossingen de beste zijn, onder meer voor verkeersveiligheid. Ze vraagt naar de experts te luisteren en voort te gaan zodat er snel een GRUP is en de werken kunnen beginnen. Gaandeweg kunnen er nog aanpassingen gebeuren. Ze hoopt dat iedereen het algemeen belang laat primeren en zich niet blijft vastklampen aan één aspect dat niet helemaal volgens de wensen is. Het heeft lang genoeg geduurd.

Heleen De Bock herhaalt dat er nog overleg met Wemmel en Jette komt, ook op projectniveau. De Werkvennootschap werkt momenteel aan een structuur zoals de Heizelstudie om de overblijvende knelpunten op te lossen.

Bart CLAES,
voorzitter

Karin BROUWERS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

GeCAV	gekozen ambitie van alternatief en varianten
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GPP	geïntegreerd planningsproces
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
hst	hogesnelheidstrein
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MoU	memorandum of understanding
NAVO	Noord-Atlantische Verdragsorganisatie
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
PFAS	poly- en perfluoralkylstoffen
TEC	Transport en Commun
TEN-T	Trans-European Transport Network
UZ Brussel	Universitair Ziekenhuis Brussel