



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

25 MAI 2021

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Audition de la « Werkvennootschap » de la
Région flamande**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par Mme Cieltje VAN ACHTER (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Autre membres : M. Fouad Ahidar.

GEWONE ZITTING 2020-2021

25 MEI 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

**Hoorzitting met de « Werkvennootschap » van
het Vlaams Gewest**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Cieltje VAN ACHTER (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe..

Andere leden : de heer Fouad Ahidar.

La présidente rappelle que la commission de la Mobilité a souhaité entendre la « Werkvennootschap », SA de droit public dépendant de la Région flamande, chargée notamment du réaménagement du Ring de Bruxelles. Ce dernier fait régulièrement l'objet de débats au sein de la commission de la Mobilité, de même que le « Brabantnet » du réseau « De Lijn », le RER pour vélos, les parkings de transit, la vitesse maximale sur le Ring, etc. Les accès au Ring ont récemment alimenté de vifs échanges. Une présentation du projet « Werken aan de Ring » par la « Werkvennootschap » apparaît donc bien utile à la qualité des débats.

La Région flamande entretient une communication fournie à propos de ses plans de réaménagement du Ring. Elle organise également de régulières réunions de concertation avec les communes flamandes et bruxelloises concernées. Outre le Ring, le débat porte aussi sur les entrées de ville, telles qu'elles sont envisagées par le plan de mobilité « Good Move » du gouvernement bruxellois, et sur l'accessibilité de la ville.

I. Exposés de M. Ief Janssens, “ stakeholder manager ”, à la “ Werkvennootschap ”, et de Mme Heleen De Bock, “ integraal projectleider ” à la “ Werkvennootschap ”

M. Ief Janssens, « stakeholder manager » à la « Werkvennootschap », remercie la commission pour cette invitation. La « Werkvennootschap » est en effet une SA de droit public, dont le conseil d'administration est désigné par le gouvernement flamand. Elle a pour objet de réaliser de grands projets de mobilité, dans les meilleurs délais possibles, en vue d'améliorer la qualité de vie aux alentours et de renforcer la multimodalité.

La rénovation du Ring de Bruxelles est bien nécessaire, tant cette infrastructure est complexe et vieillissante. Elle suscite de nombreux accidents, notamment en raison de sa structure peu lisible. De plus, la situation actuelle offre peu d'alternatives à la voiture pour la périphérie, ce qui génère beaucoup de nuisances à Bruxelles et alentours. Par ailleurs, le Ring forme une barrière, qui segmente plusieurs zones vertes, au détriment des humains et des animaux.

Pour accompagner le transfert modal, le programme « Werken aan de Ring » rassemble de nombreuses personnes autour de la table. Il faut s'efforcer de communiquer le plus d'informations possibles, en toute transparence. Toutes les études réalisées sont publiques.

M. Janssens énonce quelques-unes des grandes réalisations de la « Werkvennootschap ». Des transports en commun de qualité ont vu le jour avec le « ringtrambus », qui relie l'aéroport à Jette (UZ Brussel) depuis le 28 juin 2020. Ce bus doit encore voir son itinéraire amélioré, grâce à davantage de site propre.

Les infrastructures cyclables sont aussi en plein essor, pour accompagner la hausse de la pratique du vélo. Les RER

De voorzitter herinnert eraan dat de commissie voor de Mobiliteit een hoorzitting wenste met de « Werkvennootschap », een publiekrechtelijke NV van het Vlaams Gewest, die onder meer belast is met de heraanleg van de Brusselse Ring. Dit maatste onderwerp wordt regelmatig besproken in de Commissie Mobiliteit, net als het "Brabantnet" van De Lijn, het GEN voor fietsen, de transitparkings, de maximumsnelheid op de Ring, enz. De toegangen tot de Ring zijn onlangs het voorwerp geweest van levendige discussies. Een presentatie van het project "Werken aan de Ring" door de "Werkvennootschap" lijkt dan ook zeer nuttig voor de kwaliteit van de besprekingen.

Het Vlaams Gewest communiceert uitvoerig over zijn plannen voor de heraanleg van de Ring. Het organiseert ook regelmatig overlegvergaderingen met de betrokken Vlaamse en Brusselse gemeenten. Naast de Ring gaat het debat ook over de toegangen tot de stad, zoals voorzien in het mobiliteitsplan " Good Move " van de Brusselse regering, en over de toegankelijkheid van de stad.

I. Uiteenzetting van de heer Ief Janssens, “ stakeholder manager ” bij de “ Werkvennootschap ”, en van mevrouw Heleen De Bock, “ integraal projectleider ” bij de “ Werkvennootschap ”.

De heer Ief Janssens, « stakeholder manager » bij de « Werkvennootschap », dankt de commissie voor deze uitnodiging. De « Werkvennootschap » is inderdaad een publiekrechtelijke NV, waarvan de raad van bestuur wordt aangesteld door de Vlaamse regering. Het doel ervan is zo snel mogelijk grote mobiliteitsprojecten uit te voeren om de levenskwaliteit van het omringende gebied te verbeteren en de multimodaliteit te versterken.

De vernieuwing van de Brusselse Ring is noodzakelijk wegens de complexiteit en de veroudering van deze infrastructuur. Met name door de onduidelijke structuur is het de oorzaak van veel ongelukken. Bovendien biedt de huidige situatie weinig alternatieven voor de auto voor de randstad, die in Brussel en omgeving veel overlast veroorzaakt. Bovendien vormt de Ring een barrière, die verschillende groene gebieden van elkaar scheidt, ten nadele van mens en dier.

Om de modal shift te ondersteunen, brengt het programma "Werken aan de Ring" veel mensen rond de tafel. Het is zaak zoveel mogelijk informatie te verstrekken, op een transparante manier. Alle studies zijn openbaar.

De heer Janssens vermeldt enkele grot verwezenlijkingen van de « Werkvennootschap ». Goed openbaar vervoer is er gekomen met de "ringtrambus", die sinds 28 juni 2020 de luchthaven verbindt met Jette (UZ Brussel). het traject van deze bus moet verder worden verbeterd, met meer eigen beddingen.

Er wordt ook fietsinfrastructuur ontwikkeld om de toename van het fietsen te ondersteunen. De F28 in Meise, de

pour vélos (« fietssnelwegen ») déjà réalisés sont la F28 à Meise, la F202 le long du boulevard de la Woluwe, la F203 le long de la E40 à Woluwe-Saint-Etienne, la F23 le long du canal à Vilvorde, la F3 vers l'aéroport, avec un nouveau pont au-dessus du Ring, la F2 jusque Berchem-Sainte-Agathe, le long de la ligne 50, une passerelle pour cyclistes de 510 mètres de long au-dessus du boulevard Léopold III et un tunnel pour cyclistes sous le Ring à hauteur de la drève de Bonne-Odeur.

Il s'agit également de réaliser des liaisons vertes de part et d'autre du Ring. A cet égard, un écoduc a été construit à Groenendael ; un second, dénommé « De Priorij », est prévu pour 2022. Des parkings de dissuasion, appelés « Hoppinpunt », ont été construits à Rhode-Saint-Genèse, à Vilvorde, à Asse, à Wezembeek-Oppem. Ils ne doivent pas être trop étendus, pour ne pas attirer des navetteurs venus de loin. La « Werkvennootschap » a également procédé à des aménagements routiers de moindre ampleur (passerelle le long de la Medialaan et le long de la Hector Henneaulaan), notamment pour obtenir une infrastructure plus sûre, plus compacte et plus agréable pour les modes actifs.

L'orateur présente ensuite les grands projets de la « Werkvennootschap ». Tout d'abord, la Flandre investira 300 millions d'euros durant cette législature pour construire 115 kilomètres d'infrastructures cyclables et une cinquantaine d'ouvrages d'art. En outre, le plan de relance y ajoutera 140 millions d'euros, en vue de construire 45 km d'infrastructures cyclables en plus. L'infrastructure la plus marquante est sans doute la future piste cyclable qui longera le Ring, qui répond à une attente manifeste.

De nouveaux parkings de dissuasion seront aménagés, de même que des liaisons vertes, notamment sous le viaduc Hermann-Debroux. Pour ce qui concerne les transports en commun, une ligne de tram est en cours de construction entre l'aéroport et la gare du Nord (prolongement de la ligne 62) ; elle sera exploitée par la STIB. Une autre ligne à fort potentiel reliera Willebroek à la gare du Nord, sur 29 km le long de l'A12. D'autre part, il s'agira de rénover le viaduc de Vilvorde, l'échangeur autoroutier entre le Ring et l'A201 et celui avec la chaussée de Ninove, en concertation avec Bruxelles Mobilité. La sécurité sur cette chaussée, où circule la ligne la plus chargée des bus « De Lijn », laisse à désirer.

Mme Heleen De Bock, « intégral projectleider » à la « Werkvennootschap », ajoute que l'affectation urbanistique de certaines portions du Ring nord (qui va de Grand-Bigard (E40) à Woluwe-Saint-Etienne (E40)) devra être modifiée. Cette partie du Ring, construite entre 1958 et 1977, manque de cohérence. La phase préparatoire a débuté avec une « startnota », approuvée le 18 mai 2018 par le gouvernement flamand. A la suite d'enquêtes publiques, différents scénarios ont été élaborés (2019-2022), qui sont actuellement analysés en profondeur, en concertation avec les parties prenantes et le grand public. Une fois que le scénario de prédilection aura été déterminé, il faudra demander les permis nécessaires (2022-2024), avant un lancement des travaux en 2025.

F202 langs de Woluwelaan, de F203 langs de E40 in Sint-Stevens-Woluwe, de F23 langs het kanaal in Vilvoorde, en de F3 naar de luchthaven zijn al voltooid, met een nieuwe brug over de Ring, de F2 naar Sint-Agatha-Berchem, langs lijn 50, een 510 meter lange fietsbrug over de Leopold III-laan en een fietstunnel onder de Ring ter hoogte van de Welriekendedreef.

Voorts is het de bedoeling om aan weerszijden van de Ring groene verbindingen tot stand te brengen. In dit verband is in Groenendael een ecoduct gebouwd; een tweede, genaamd "De Priorij", is gepland voor 2022. In Sint-Genesius-Rhode, Vilvoorde, Asse en Wezembeek-Oppem zijn ontradingsparkings, "Hoppinpunt" genaamd, gebouwd. Ze mogen niet te groot zijn, om geen pendelaars van ver aan te trekken. De Werkvennootschap heeft ook kleinere wegverbeteringen uitgevoerd (loopbruggen langs de Medialaan en langs de Hector Henneaulaan), met name om een meer veilige, compacte en aangename infrastructuur voor actieve vervoerswijzen tot stand te brengen.

Vervolgens stelt de spreker de grote projecten van de "Werkvennootschap" voor. Ten eerste zal Vlaanderen tijdens deze regeerperiode 300 miljoen euro investeren om 115 kilometer fietsinfrastructuur en een 50-tal constructies aan te leggen. In het herstelplan komt daar nog 140 miljoen euro bij, voor de aanleg van 45 km extra fietsinfrastructuur. De meest in het oog springende infrastructuur is ongetwijfeld het toekomstige fietspad langs de Ring, dat in een duidelijke behoefte voorziet.

Er komen nieuwe ontradingsparkings en groene verbindingen, met name onder het Hermann-Debroux-viaduct door. Wat het openbaar vervoer betreft, wordt een tramlijn aangelegd tussen de luchthaven en het Noordstation (verlenging van lijn 62); deze lijn zal worden geëxploiteerd door de MIVB. Een andere lijn met een groot potentieel zal Willebroek met het Noordstation verbinden, over 29 km langs de A12. Daarnaast worden het viaduct van Vilvoorde, de verkeerswisselaar tussen de Ring en de A201 en de Ninoofse steenweg vernieuwd in overleg met Brussel Mobiliteit. De veiligheid op deze rijweg, waar de drukste buslijn van De Lijn rijdt, laat veel te wensen over.

Mevrouw Heleen De Bock, "integraal projectleider" bij de "Werkvennootschap", voegt daaraan toe dat de stedenbouwkundige bestemming van sommige delen van de van de noordelijke ring (van Groot-Bijgaarden (E40) tot Sint-Stevens-Woluwe (E40)) zal moeten worden gewijzigd. Dit deel van de Ring, gebouwd tussen 1958 en 1977, vertoont een gebrek aan samenhang. De voorbereidende fase is gestart met een "startnota", die op 18 mei 2018 door de Vlaamse regering werd goedgekeurd. Naar aanleiding van de openbare onderzoeken zijn verschillende scenario's ontwikkeld (2019-2022), die momenteel grondig worden geanalyseerd, in overleg met de belanghebbenden en het grote publiek. Zodra het voorkeursscenario is bepaald, moeten de nodige vergunningen worden aangevraagd (2022-2024), voordat in 2025 met de werkzaamheden kan worden begonnen.

La « Werkvennootschap » s'efforce d'informer autant que possible et entretient de nombreuses réunions de concertation, à Bruxelles et en périphérie. Le premier but de ces travaux est d'améliorer la sécurité routière et les flux de circulation, entre autres grâce à une meilleure lisibilité des infrastructures. Néanmoins, il faut également que les zones résidentielles proches du Ring gagnent en qualité de vie, au moyen d'une réduction du trafic de transit et de l'effet de barrière de l'autoroute, et que le Ring soit plus accessible aux autres moyens de transport que la voiture.

L'intervenante présente ensuite les « alternatives raisonnables » du réaménagement. Un scénario dit « léger » se fonde surtout sur l'infrastructure existante, sans séparation physique entre le trafic de transit et le trafic local. Un autre scénario, dit « parallèle », procède bien à une telle séparation physique, dans chacune des deux directions. Enfin, le scénario dit « latéral » s'appuie sur une telle séparation, mais d'un côté seulement du Ring. Sur la base de ces trois scénarios, la « Werkvennootschap » a développé sept variantes, selon la configuration des échangeurs, l'altitude de la route, le nombre de bandes de circulation, etc.

Ces préfigurations ont été évaluées selon différents pronostics relatifs à l'évolution de chaque mode de transport et selon les objectifs du gouvernement flamand et du plan « Good Move ». Ces objectifs généraux sont d'ailleurs placés sur un pied d'égalité. A l'issue d'une première série de concertations publiques, certaines variantes ont été abandonnées, dont le scénario « latéral » et l'hypothèse d'une bande de circulation en moins. Il est également question d'une combinaison des scénarios : parallèle à Zaventem et léger à Wemmel et à Vilvorde.

Les alternatives retenues sont à présent affinées. On examine plusieurs variantes, notamment à propos de la configuration des échangeurs, du profil de la route à hauteur du Bois du Laerbeek ou d'un abaissement de la vitesse maximale à 70 km/h pour le trafic de transit. Tous ces scénarios seront à nouveau soumis à l'appréciation du public.

Par ailleurs, la Région flamande et la Région bruxelloise réalisent une étude commune relative au raccordement du plateau du Heysel au Ring et à l'A12. La « Werkvennootschap » s'attèle aussi à améliorer les quatre grands carrefours du Ring est, les Quatre Bras, Léonard, Notre-Dame-au-Bois et Groenendael, mais ce processus ne fait que débiter. Les travaux devraient commencer en 2025. Le réaménagement des portions ouest et sud du Ring sera entamé ensuite.

De « Werkvennootschap » probeert zoveel mogelijk informatie te verstrekken en houdt talrijke overlegvergaderingen in Brussel en in de rand. Deze werken hebben in de eerste plaats tot doel de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer te verbeteren, onder meer door de infrastructuur begrijpelijker te maken. Het is echter ook nodig de leefkwaliteit in de woongebieden rond de Ring te verbeteren door het transitverkeer en de barrièrewerking van de snelweg te verminderen, en de Ring toegankelijker te maken voor andere vervoermiddelen dan de auto.

De spreekster presenteert vervolgens de "redelijke alternatieven" voor de heraanleg. Een "licht" scenario was voornamelijk gebaseerd op de bestaande infrastructuur, zonder fysieke scheiding tussen doorgaand verkeer en lokaal verkeer. Een ander scenario, dat "paralleel" wordt genoemd, maakt wel een dergelijke fysieke scheiding, in beide richtingen. Het zogenaamde "laterale" scenario tenslotte is gebaseerd op een dergelijke scheiding, maar slechts aan één kant van de Ring. Op basis van deze drie scenario's heeft de Werkvennootschap zeven varianten uitgewerkt, afhankelijk van de configuratie van de knooppunten, de hoogte van de weg, het aantal rijstroken, enz.

Deze voorconfiguraties werden geëvalueerd volgens verschillende prognoses voor de evolutie van elke vervoersmodus en volgens de doelstellingen van de Vlaamse regering en het "Good Move"-plan. Deze algemene doelstellingen worden op voet van gelijkheid geplaatst. Na een eerste reeks openbare raadplegingen zijn een aantal varianten terzijde geschoven, waaronder het "laterale" scenario en de hypothese van één rijstrook minder. Er wordt ook gesproken over een combinatie van scenario's: parallel in Zaventem en licht in Wemmel en Vilvoorde.

De geselecteerde alternatieven worden nu verder uitgewerkt. Verschillende varianten worden onderzocht, waaronder de configuratie van de knooppunten, het profiel van de weg ter hoogte van het Laerbeekbos of een verlaging van de maximumsnelheid tot 70 km/u voor doorgaand verkeer. Al deze scenario's zullen opnieuw ter beoordeling aan het publiek worden voorgelegd.

Daarnaast voeren het Vlaams Gewest en het Brussels Gewest een gezamenlijke studie uit over de aansluiting van het Heizelplateau op de Ring en de A12. De « Werkvennootschap » werkt ook aan de verbetering van de vier grote knooppunten op de oostelijke ring, de Vierarmen, Léonard, Jezuseik en Groenendael, maar dit proces is nog maar net begonnen. De werken zullen naar verwachting in 2025 beginnen. Daarna zal worden begonnen met de heraanleg van het westelijke en zuidelijke deel van de Ring.

II. Echange de vues

Mme Anne-Charlotte d'Ursel demande tout d'abord dans quelle mesure la « Werkvennootschap » prend en considération les plans du gouvernement bruxellois, à commencer par le plan « Good Move ». Il a été fait mention d'une collaboration avec Bruxelles Mobilité et avec Urban.brussels, mais qu'en est-il de Bruxelles Environnement par exemple ? Ces administrations bruxelloises parviennent-elles à influencer les plans de la « Werkvennootschap » ? Le gouvernement bruxellois a-t-il fait valoir des balises à respecter ?

L'exposé s'est surtout concentré sur la portion nord du Ring. Le scénario « léger » implique-t-il des fermetures d'accès à l'autoroute, par exemple la sortie n°8 à Wemmel ou la sortie n°3 donnant accès au boulevard de la Woluwe ? Il semblerait que la « Werkvennootschap » envisage en tout cas de fermer cette dernière sortie, quelle que soit l'option retenue.

Sur quels tronçons exacts du Ring un élargissement serait-il envisagé ? A combien se monte le budget total du réaménagement du Ring ? On avait initialement évoqué deux milliards d'euros.

Comment la « Werkvennootschap » est-elle parvenue à l'idée de supprimer deux bandes de circulation pour les voitures sur l'avenue de Tervueren ? Le projet de passerelle au-dessus des Quatre Bras ne paraît pas du tout l'imposer, en tout cas. La ministre Elke Van den Brandt a affirmé qu'une rénovation de la piste cyclable située le long de l'avenue dans la forêt serait difficile, mais cela reste à démontrer. Quand devraient débiter les travaux aux Quatre Bras et par quelle partie commencera-t-on ? Comment s'assurer que ces travaux n'auront pas d'effets néfastes sur le trafic de transit dans les voiries avoisinantes ? Comment la « Werkvennootschap » procède-t-elle au comptage des voitures sur les voiries d'accès au Ring ?

Il est heureux que la « Werkvennootschap » procède à de larges consultations des communes concernées, en Flandre mais aussi en Région bruxelloise. On peut toutefois s'étonner que la commune d'Anderlecht n'ait pas été citée, alors qu'elle est traversée de part en part par le Ring, pas plus que la commune de Woluwe-Saint-Pierre. Pourtant, bien des conseils communaux bruxellois ont adopté des motions contre des projets de la « Werkvennootschap ». A quelle fréquence ces pouvoirs locaux ont-ils été rencontrés ? Qui est à l'initiative de ces rencontres ? Comment s'assurer que les remarques émises sont prises en compte ?

Comment s'opère la concertation entre la « Werkvennootschap », « De Lijn » et la STIB ? Les lignes de tram projetées seront-elles toutes exploitées par la STIB, à l'instar de la ligne 62 ?

De nombreux panneaux anti-bruit ont été récemment placés à Kraainem et à Wezembeek-Oppem. Le gouvernement bruxellois a-t-il sollicité la « Werkvennootschap » pour en installer en Région bruxelloise ?

II. Gedachtewisseling

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vraagt in de eerste plaats in hoeverre de Werkvennootschap rekening houdt met de plannen van de Brusselse regering, te beginnen met het Good Move-plan. Er werd verwezen naar de samenwerking met Brussel Mobiliteit en Urban.brussels, maar hoe zit het bijvoorbeeld met Brussel Leefmilieu? Slagen deze Brusselse administraties erin de plannen van de Werkvennootschap te beïnvloeden? Heeft de Brusselse regering bakens bepaald die in acht moeten worden genomen?

De uiteenzetting was toegespitst op het noordelijke deel van de Ring. Houdt het "lichte" scenario in dat de toegang tot de snelweg wordt afgesloten, bijvoorbeeld afrit 8 bij Wemmel of afrit 3 naar de Woluwelaan? Het ziet er naar uit dat de "Werkvennootschap" overweegt deze laatste uitgang in ieder geval te sluiten, ongeacht de gekozen optie.

Op welke weggedeelten van de ring zou een verbreding precies worden overwogen? Wat is het totale budget voor de herinrichting van de Ring? Oorspronkelijk werd twee miljard euro geraamd.

Hoe is de Werkvennootschap op het idee gekomen om twee rijstroken voor auto's te schrappen op de Tervurenlaan? Het project voor een voetgangersbrug over de Vier Armen lijkt dit in ieder geval helemaal niet te vereisen. Minister Elke Van den Brandt heeft verklaard dat het moeilijk zou zijn om het fietspad langs de laan in het bos te vernieuwen, maar dat moet nog blijken. Wanneer moeten de werkzaamheden aan de Vier Armen beginnen en met welk deel zal worden begonnen? Hoe kan ervoor worden gezorgd dat deze werken geen nadelige gevolgen hebben voor het doorgaand verkeer op de naburige wegen? Hoe telt de Werkvennootschap het aantal auto's op de toegangswegen naar de Ring?

Gelukkig voert de Werkvennootschap breed overleg met de betrokken gemeenten, zowel in Vlaanderen als in het Brussels Gewest. Het wekt echter verbazing dat de gemeente Anderlecht niet werd vermeld, hoewel de Ring er dwars doorheen loopt, evenmin als de gemeente Sint-Pieters-Woluwe. Veel Brusselse gemeenteraden hebben echter moties aangenomen tegen projecten van de "Werkvennootschap". Hoe vaak heeft men deze plaatselijke autoriteiten ontmoet? Wie heeft het initiatief genomen voor deze bijeenkomsten? Hoe kan ervoor worden gezorgd dat met de gemaakte opmerkingen rekening wordt gehouden?

Hoe verloopt het overleg tussen de Werkvennootschap, De Lijn en de MIVB? Zullen alle geplande tramlijnen door de MIVB worden geëxploiteerd, zoals het geval is met lijn 62?

In Kraainem en Wezembeek-Oppem zijn onlangs vele anti-geluidsborden geplaatst. Heeft de Brusselse regering de Werkvennootschap gevraagd om er een te installeren in het Brussels Gewest?

Les parkings de dissuasion dits « Hoppinpunten » ont été présentés, mais on est loin des 10.000 places évoquées par le gouvernement flamand aux abords des gares, là où ils sont le plus efficaces. Ces parkings-là, situés encore loin de la ville, contribueront à décongestionner le Ring.

Il a été question d'abaisser la vitesse maximale sur le Ring à 70 km/h. Le recours à une limitation adaptative est-il envisagé ? Par ailleurs, les intervenants ont aussi évoqué la fermeture de deux sorties, la n°8 à Wemmel et la n°3 au boulevard de la Woluwe. D'autres sorties seraient-elles menacées de fermeture ? Mme d'Ursel déplore vivement ce scénario de fermeture de cette sortie menant à ce boulevard, qui entraverait tout l'est de Bruxelles, et en particulier les cliniques universitaires Saint-Luc. Ce boulevard est une entrée de ville majeure. Dans cette hypothèse, comment seraient aménagées les sorties à Kraainem et à Wezembeek-Oppem ?

Enfin, est-il envisagé d'accorder une bande réservée au covoiturage, à l'instar de ce qui existe pour le bus ? Il s'agit d'une méthode qui a fait ses preuves dans de nombreux pays.

Mme Cieltje Van Achter se félicite d'avoir ce dialogue avec la « Werkvennootschap », car les réalisations de celle-ci sont essentielles pour la mobilité bruxelloise. Il est heureux que cette société entreprenne une large consultation, avec de multiples parties prenantes. Certes, cela coûte cher et cela ralentit le processus, mais cela est judicieux. Sans doute cela permettra-t-il de rencontrer moins d'obstacles après la délivrance des permis d'urbanisme. Force est d'admettre que les critiques exprimées contre les projets de la « Werkvennootschap » sont nombreuses, dans les communes bruxelloises et au sein de ce parlement, mais Mme Van Achter n'a jamais eu la moindre impression que l'objectif était de clôturer les accès à notre ville. Il reste à espérer que les administrations bruxelloises qui coopèrent avec la « Werkvennootschap » se montrent constructives, et pas attentistes.

Quelles sont les conséquences de la crise sanitaire sur les échéances prévues par la « Werkvennootschap » ? Quelle est la durée prévue des travaux au Ring, qui devraient débiter en 2025 et qui ne manqueront pas d'engendrer de sévères désagréments ? Quand commenceront les travaux des deux lignes de tram qui ont été présentées ? Comment les navetteurs seront-ils encouragés à recourir à d'autres façons de se déplacer vers Bruxelles ?

Les effets de la diminution à 100 km/h de la vitesse maximale sur le Ring ont-ils déjà été mesurés ? Y a-t-il désormais moins d'accidents ? Il avait été question naguère de tester des panneaux de limitation dynamique de la vitesse ; ce projet est-il toujours d'actualité ? Enfin, les ressources dédiées aux infrastructures cyclables ont été renforcées par le plan de relance économique ; est-ce aussi le cas pour les lignes de tram ? Les dépenses relatives au tram sont-elles maintenues dans le périmètre budgétaire ?

De ontradingparkings, of "Hoppinpunten" werden voorgesteld, maar zij zijn ver verwijderd van de 10.000 plaatsen die de Vlaamse regering noemt in de buurt van de stations, waar zij het meest effectief zijn. Deze parkings, die nu nog ver van de stad liggen, zullen helpen om de congestie op de Ring te verlichten.

Er wordt overwogen de maximumsnelheid op de Ring te verlagen tot 70 km/u. Wordt het gebruik van een adaptatieve snelheidsbeperking overwogen? De sprekers maakten ook melding van de sluiting van twee afritten, nr. 8 te Wemmel en nr. 3 aan de Woluwelaan. Worden andere afritten met sluiting bedreigd? Mevrouw d'Ursel betreurt ten zeerste dit scenario van sluiting van deze afrit die naar deze laan leidt, waardoor heel het oosten van Brussel, en met name de universitaire ziekenhuizen van Saint-Luc, zouden worden gehinderd. Deze laan is een belangrijke toegang tot de stad. Hoe zouden in dat geval de afritten bij Kraainem en Wezembeek-Oppem worden geregeld?

Ten slotte, zijn er plannen om een voorbehouden rijstrook voor carpooling aan te leggen, zoals dat ook voor bussen het geval is? Dit is een methode die in vele landen succesvol is gebleken.

Mevrouw Cieltje Van Achter is blij dat ze deze dialoog heeft met de Werkvennootschap, want de verwezenlijkingen ervan zijn essentieel voor de mobiliteit in Brussel. Het is een goede zaak dat dit bedrijf een brede raadpleging met meerdere belanghebbenden houdt. Dat is weliswaar duur en vertraagt het proces, maar het is zinvol. Dit zal ongetwijfeld leiden tot minder belemmeringen nadat de stedenbouwkundige vergunningen zijn verleend. Toegegeven, er is veel kritiek op de projecten van de Werkvennootschap in de Brusselse gemeenten en in dit parlement, maar mevrouw Van Achter heeft nooit de minste indruk gehad dat het de bedoeling was om de toegangen tot onze stad af te sluiten. Het is te hopen dat de Brusselse administraties die met de Werkvennootschap samenwerken, constructief zullen zijn en niet afwachtend.

Wat zijn de gevolgen van de gezondheids crisis voor de door de Werkvennootschap vastgestelde termijnen? Hoelang zullen de werkzaamheden aan de Ring, die in 2025 zouden moeten starten, naar verwachting duren en zullen ze ernstige hinder veroorzaken? Wanneer beginnen de werkzaamheden aan de twee tramlijnen die werden voorgesteld? Hoe zullen pendelaars worden aangemoedigd om alternatieve manieren te gebruiken om naar Brussel te reizen?

Zijn de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u op de Ring al gemeten? Zijn er nu minder ongevallen? Er is ooit sprake geweest van het testen van dynamische borden voor de snelheidsbeperking; is dat nog steeds de bedoeling? Ten slotte zijn de middelen voor de fietsinfrastructuur verhoogd door het economisch herstelplan; is dit ook het geval voor de tramlijnen? Worden de uitgaven voor de tram binnen de begroting gehouden?

Mme Ingrid Parmentier rappelle que le territoire bruxellois a comme particularité d'être enclavé dans le territoire de la Flandre, ce qui a comme conséquence que les projets de mobilité doivent faire l'objet d'une concertation constante entre les deux Régions. Ce n'est pas une chose simple, car les visions politiques et les objectifs poursuivis par les deux entités ne sont pas les mêmes.

Des avancées ont néanmoins été engrangées, telles que l'accord de coopération de mai 2020 pour la gestion des projets de liaisons cyclables. Les projets qui y sont consacrés sont ambitieux. Plusieurs aménagements déjà réalisés sont de grande qualité. Prenons l'exemple des aménagements réalisés entre Woluwe et Zaventem. Le passage sous le carrefour de la chaussée de Louvain et le boulevard de la Woluwe à Kraainem a de quoi marquer les esprits. On le sait, le potentiel de ces liaisons cyclables, notamment pour les déplacements domicile-travail depuis et vers Bruxelles est très important.

De même, la diminution de la vitesse sur le Ring, entrée en vigueur en septembre dernier, bénéficie tant aux habitants de la Flandre qu'aux habitants de Bruxelles. Mme Parmentier cite aussi l'intégration tarifaire en vigueur depuis février dernier, qui consacre le titre de transport unique, valable sur les réseaux de plusieurs opérateurs.

Ces différents exemples démontrent qu'il est parfaitement possible de dépasser les difficultés politiques, pour faire émerger des projets au bénéfice de tous. C'est résolument dans cet esprit de concertation que Mme Parmentier veut s'inscrire.

Il n'en reste pas moins que l'oratrice est inquiète face aux projets d'élargissement du Ring. Cela aurait de graves conséquences pour les Bruxellois, et en particulier pour ceux situés à proximité du Ring nord, même dans sa version présentée comme « light ». Ce projet augmenterait encore la pression sur l'environnement et les zones vertes situées à proximité, comme la zone Natura 2000 dont fait partie le bois du Laerbeek. Il créerait un appel d'air pour les automobilistes : une étude de 2013 indique que jusqu'à 54.000 véhicules supplémentaires pourraient être attirés par un élargissement du Ring. Il pousserait à la hausse le trafic et la pollution atmosphérique dans et autour de la capitale. Il augmenterait la concentration de particules fines, qui favorisent l'apparition de maladies respiratoires (asthme, bronchites chroniques) et cardiovasculaires (infarctus, AVC, insuffisance cardiaque) ainsi que certains cancers (poumons, vessie, etc). Il augmenterait les nuisances liées au bruit subies par les riverains et provoquerait également d'énormes problèmes de circulation pendant la durée des travaux.

L'élargissement du Ring ne constitue pas une solution optimale pour lutter contre la pression automobile. Elargir les bandes d'accès contribue à renforcer la capacité d'accueil, ce qui ne fait qu'augmenter le flux de circulation. L'exemple le plus connu de ce paradoxe est la « Katy Freeway », cette autoroute du Texas qui, malgré son élargissement à 24 voies, connaît toujours autant d'embarras de circulation. De plus, le projet d'élargissement du Ring est incompatible avec les

Mevrouw Ingrid Parmentier herinnert eraan dat het Brussels grondgebied de bijzonderheid heeft ingesloten te zijn in het Vlaams grondgebied, hetgeen betekent dat de mobiliteitsprojecten het voorwerp moeten uitmaken van voortdurend overleg tussen beide Gewesten. Dat is geen eenvoudige zaak, aangezien de politieke visies en doelstellingen van de twee deelgebieden niet dezelfde zijn.

Toch is er enige vooruitgang geboekt, zoals de samenwerkingsovereenkomst van mei 2020 voor het beheer van de projecten voor fietsverbindingen. De projecten die hieraan gewijd zijn, zijn ambitieus. Veel van de reeds voltooidde voorzieningen zijn van hoge kwaliteit. Laten we het voorbeeld nemen van de voorzieningen tussen Woluwe en Zaventem. De passage onder het kruispunt van de Leuvensesteenweg en de Woluwelaan in Kraainem is een echte blikvanger. We weten dat het potentieel van deze fietsverbindingen, met name voor het woon-werkverkeer van en naar Brussel, zeer groot is.

Ook de snelheidsverlaging op de Ring, die in september jongstleden van kracht is geworden, komt zowel de inwoners van Vlaanderen als die van Brussel ten goede. Mevrouw Parmentier noemt ook de tariefintegratie die sinds februari van kracht is, met één vervoerbewijs dat geldig is op de netwerken van verschillende operatoren.

Deze verschillende voorbeelden tonen aan dat het perfect mogelijk is politieke moeilijkheden te overwinnen om projecten te ontwikkelen die iedereen ten goede komen. Het is in deze geest van overleg dat mevrouw Parmentier wil werken.

Dat neemt niet weg dat zij bezorgd is over de projecten om de Ring te verbreden. Dit zou ernstige gevolgen hebben voor de Brusselaars, en met name voor degenen die in de buurt van de noordelijke Ring wonen, zelfs in de als "light" gepresenteerde versie. Dit project zou de druk op het milieu en de nabijgelegen groene gebieden, zoals het Natura 2000-gebied waarvan het Laarbeekbos deel uitmaakt, nog opvoeren. Het zou een aanzuigeffect hebben voor automobilisten: uit een studie uit 2013 blijkt dat een verbreding van de Ring tot 54.000 extra voertuigen zou kunnen aantrekken. Het zou het verkeer en de luchtverontreiniging in en rond de hoofdstad doen toenemen. Het zou de concentratie van fijn stof verhogen, dat het ontstaan van aandoeningen van de luchtwegen (astma, chronische bronchitis) en hart- en vaatziekten (infarct, beroerte, hartfalen), alsook bepaalde vormen van kanker (longen, blaas, enz.) in de hand werkt. Het zou de geluidsoverlast voor de omwonenden doen toenemen en zou tijdens de werkzaamheden ook enorme verkeersproblemen veroorzaken.

De verbreding van de Ring is geen optimale oplossing om de autodruk te bestrijden. De verbreding van de opritten draagt bij tot een grotere capaciteit, waardoor de verkeersstroom alleen maar toeneemt. Het bekendste voorbeeld van deze paradox is de Katy Freeway in Texas, die, ondanks de verbreding tot 24 rijstroken, nog steeds te maken heeft met verkeershinder. Bovendien is het project voor de verbreding van de Ring onverenigbaar met de vele klimaat-

nombreux objectifs climatiques et environnementaux de la Région.

Mme Parmentier est surprise par l'absence de projet en Flandre de tarification kilométrique des déplacements, alors pourtant que cela engendrerait un gain indéniable de fluidité. Cette taxation a été mise en place en 2016 pour les camions mais, sans qu'on ne comprenne pourquoi, la Flandre n'étudie pas sa mise en œuvre pour les véhicules personnels. Par ailleurs, l'absence de tarification kilométrique réduit l'intérêt des parkings dissuasion.

D'une manière générale, les projets présentés par la « Werkvennootschap » ne marquent pas suffisamment la volonté du report modal et de soutenir la mobilité douce. Certes, les conditions de déplacements des cyclistes sont améliorées et de nouvelles liaisons en transport en commun sont tracées, mais sans pour autant décourager l'usage de la voiture individuelle. L'absence de projet de tarification kilométrique conforte cette impression.

L'oratrice en vient à ses questions. Les études concernant les parkings de dissuasion ont-elles tenu compte de l'instauration ou non d'une tarification kilométrique ? Où en sont les projets de tels parkings en Flandre ?

Le plan d'aménagement directeur (PAD) Herrmann-Debroux prévoit un parking de dissuasion en entrée de ville, à hauteur du centre sportif de la Forêt de Soignes. Plusieurs acteurs du dossier, et notamment la Commission régionale de mobilité, ont plaidé pour que celui-ci se situe en amont, à hauteur de Notre-Dame-au-Bois. Cette piste a-t-elle été examinée par « Werkvennootschap » ? D'autre part, le même PAD prévoit de maintenir la piste cyclable existante entre Notre-Dame-de-Bois et le viaduc des Trois-Fontaines à droite des voies en allant vers Bruxelles, alors que la présentation de la « Werkvennootschap » semble privilégier un projet de piste cyclable à gauche des voies. Qu'en est-il exactement ?

Par ailleurs, le projet de coupure de la liaison entre le ring et le boulevard de la Woluwe suscite des inquiétudes, entre autres pour le déplacement des véhicules d'urgence de l'hôpital Saint-Luc.

La ministre Lydia Peeters a récemment annoncé l'abandon du test d'autoroute cyclable sur l'avenue de Tervuren et plaide maintenant pour la rénovation de la piste cyclable forestière existante. La « Werkvennootschap » a-t-elle été associée à cette décision ? Est-ce une piste sérieuse, compte tenu du classement de la Forêt de Soignes et de son inscription en zone Natura 2000 ?

A Jette, le bois du Laerbeek a été le théâtre en 2018 d'une manifestation de 700 personnes s'opposant aux projets d'élargissement du ring et réclamant une connexion avec les espaces verts situés de l'autre côté du Ring. Quel est l'état du dossier sur ce point ? D'autre part, l'enquête publique sur le Ring ouest inclut-elle les Bruxellois ?

en milieudoelstellingen van het Gewest.

Mevrouw Parmentier is verbaasd over het ontbreken van plannen in Vlaanderen om het reizen per kilometer te belasten, ook al zou dit de doorstroming van het verkeer ontegensprekelijk verbeteren. Deze belasting werd in 2016 ingevoerd voor vrachtwagens, maar het is onduidelijk waarom Vlaanderen de invoering ervan voor personenvervoertuigen niet overweegt. Bovendien vermindert het ontbreken van kilometerheffing de belangstelling voor de ontradingsparkings.

In het algemeen blijkt uit de door de Werkvennootschap gepresenteerde projecten onvoldoende de wens tot modal shift en ondersteuning van de zachte mobiliteit. Het is waar dat de reisomstandigheden voor fietsers worden verbeterd en dat er nieuwe openbaar-vervoerbindingen worden aangelegd, maar dit ontmoedigt het gebruik van personenwagens niet. Het ontbreken van een plan voor kilometerheffing versterkt deze indruk.

De spreker komt aan haar vragen. Is er in de studies over de ontradingsparkings rekening mee gehouden of er al dan niet een kilometerheffing wordt ingevoerd? Hoe staat het met de projecten voor dergelijke parkings in Vlaanderen?

Het richtplan van aanleg (RPA) Herrmann-Debroux voorziet in een ontradingsparking bij de ingang van de stad, in de buurt van het sportcomplex van het Zoniënwoud. Verscheidene belanghebbenden, waaronder de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, hebben ervoor gepleit om deze stroomopwaarts, ter hoogte van Jezus-eik, te situeren. Is deze piste door de Werkvennootschap verkend? Anderzijds wordt in hetzelfde RPA voorzien het bestaande fietspad tussen Jezus-Eik en het viaduct van Dry Borren aan de rechterkant van de weg in de richting van Brussel te handhaven, terwijl de presentatie van de Werkvennootschap de voorkeur lijkt te geven aan een project voor een fietspad aan de linkerkant van de weg. Hoe zit het precies daarmee?

Bovendien geeft het project om de verbinding tussen de Ring en de Woluwelaan te verbreken aanleiding tot bezorgdheid, onder meer voor het verkeer van spoedvoertuigen van het Saint-Luc-ziekenhuis.

Minister Lydia Peeters kondigde onlangs aan af te zien van de test met de fietssnelweg op de Tervurenlaan en pleit nu voor de vernieuwing van de bestaande fietsroute door het bos. Was de Werkvennootschap betrokken bij die beslissing? Is dit een serieuze mogelijkheid, gezien het feit dat het Zoniënwoud is geclassificeerd als Natura 2000-gebied?

In Jette was het Laarbeekbos in 2018 het toneel van een demonstratie van 700 mensen die zich verzetten tegen de plannen om de ring te verbreiden en een verbinding eisten met de groene ruimten aan de andere kant van de Ring. Wat is de stand van zaken in deze kwestie? Worden de Brusselaars bovendien betrokken bij het openbaar onderzoek inzake de westelijke Ring?

Lors de la présentation de la « Werkvennootschap », il a été question de changements d'affectation nécessités par certains projets. S'agit-il de changements d'affectation urbanistique ?

L'évolution des flux attendus par mode de transport a-t-elle été estimée par la « Werkvennootschap »? A combien se monte le budget consacré aux infrastructures cyclables et celui qui est dédié aux infrastructures automobiles ?

La diminution de la vitesse maximale à 70 km/h pourrait peut-être permettre de déclasser certaines sections du Ring en dehors de la notion d'autoroute au sens européen du terme, afin de supprimer les bandes de secours et donc d'ajouter deux bandes sans devoir élargir le Ring. Cette option, déjà mise en œuvre sur le viaduc de Vilvorde, a-t-elle été envisagée ?

Enfin, pourquoi la « Werkvennootschap » est-elle une société anonyme de droit public ?

M. Arnaud Verstraete salue tout d'abord, comme les orateurs précédents, l'aménagement des pistes cyclables du RER vélo, qui offre un fantastique potentiel pour les navetteurs, mais aussi les nouvelles lignes de tram et l'abaissement de la vitesse autorisée sur le Ring. La « Werkvennootschap » procède-t-elle elle-même à l'évaluation de ces nouvelles réalisations ou est-ce la tâche d'une autre administration ? Quels résultats révèlent ces analyses ? A-t-on également mesuré les premiers effets de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur le Ring ?

Quelle est la nature de la coopération entre les services administratifs bruxellois et flamands ?

M. Verstraete regrette l'absence de mention, dans la présentation de la « Werkvennootschap », de l'éventualité d'une taxation kilométrique, qui figure pourtant dans l'accord de majorité dans notre Région. Se pourrait-il que cet élément soit quand même inclus dans les plans de la « Werkvennootschap », si la demande en était exprimée avec force lors des consultations publiques ?

On pourrait conclure des scénarios de réaménagement du Ring que, plus on recourt au béton, moins les résultats sont bons. La « Werkvennootschap » partage-t-elle ce point de vue ? Il apparaît, dans les analyses coûts-avantages (MKBA) de la « Werkvennootschap », que l'estimation du coût d'une heure de trajet est élevée, de l'ordre de 11 euros par heure, en comparaison notamment avec le coût estimé de la pollution de l'air, ce qui induit un effort important consenti pour raccourcir le temps de trajet moyen. Comment ont été calculés ces paramètres ? Le gouvernement attache une grande importance à la qualité de l'air, car des milliers de vies sont en jeu.

Un arrêt récent du « Raad voor Vergunningsbetwistingen » a jugé le gouvernement flamand trop laxiste à l'égard des rejets d'azote. Cet arrêt a-t-il eu des répercussions sur la pondération allouée par la « Werkvennootschap » à la pollution de l'air, au regard du paramètre lié au temps de trajet ? M. Verstraete ajoute qu'un gain de temps de trajet se

Tijdens de presentatie van de Werkvennootschap was er sprake van noodzakelijke bestemmingswijzigingen voor bepaalde projecten. Zijn dit wijzigingen in de stedenbouwkundige bestemming?

Heeft de Werkvennootschap de ontwikkeling van de verwachte stromen per vervoerswijze geraamd? Hoeveel bedraagt het budget voor fietsinfrastructuur en hoeveel voor auto-infrastructuur?

De verlaging van de maximumsnelheid tot 70 km/u zou het wellicht mogelijk maken bepaalde gedeelten van de Ring buiten het begrip "autosnelweg" te laten vallen in de Europese zin van het woord, om de pechstroken te schrappen en zo twee rijstroken toe te voegen zonder de Ring te moeten verbreden. Werd deze optie, die reeds is toegepast op het viaduct van Vilvoorde, in overweging genomen?

Tot slot, waarom is de Werkvennootschap een publiekrechtelijke naamloze vennootschap?

De heer Arnaud Verstraete is net als de vorige sprekers verheugd over de aanleg van de fietspaden van het fiets-GEN, die fantastische mogelijkheden bieden voor pendelaars, maar ook over de nieuwe tramlijnen en de verlaging van de maximumsnelheid op de Ring. Evalueert de Werkvennootschap zelf deze nieuwe uitvoeringen of is dit de taak van een andere administratie? Welke resultaten komen uit die analyses naar voren? Zijn de eerste effecten van de verlaging van de maximumsnelheid op de Ring al gemeten?

Wat is de aard van de samenwerking tussen de Brusselse en Vlaamse administratieve diensten?

De heer Verstraete betreurt het dat in de presentatie van de Werkvennootschap geen melding wordt gemaakt van de mogelijkheid van een kilometerheffing, die in ons Gewest in het meerderheidsakkoord is opgenomen. Zou het kunnen dat dit element alsnog in de plannen van de Werkvennootschap wordt opgenomen, indien de vraag hiernaar tijdens de openbare onderzoeken sterk naar voren is gekomen?

Uit de scenario's voor de heraanleg van de Ring zou men kunnen besluiten dat hoe meer beton er wordt gebruikt, hoe slechter de resultaten zijn. Deelt de Werkvennootschap dit standpunt? Uit de kosten-batenanalyses (MKBA) van de Werkvennootschap blijkt dat de geraamde kosten voor een rit van een uur hoog zijn, ongeveer 11 euro per uur, met name in vergelijking met de geraamde kosten van de luchtverontreiniging, wat een grote inspanning met zich meebrengt om de gemiddelde reistijd te verkorten. Hoe werden deze parameters berekend? De regering hecht veel belang aan de luchtkwaliteit, omdat er duizenden levens op het spel staan.

De Raad voor Vergunningsbetwistingen oordeelde in een recent arrest dat de Vlaamse regering te laks is met betrekking tot de stikstofuitstoot. Heeft deze uitspraak gevolgen gehad voor de weging van luchtverontreiniging door de Werkvennootschap in relatie tot de parameter van de reistijd? De heer Verstraete voegt hieraan toe dat een kortere reistijd

traduit souvent par un étalement urbain. Comment la « Werkvennootschap » serait-elle en outre arrivée à la conclusion qu'une vitesse maximale de 100 km/h serait plus appropriée que le 70 km/h pour raccourcir le temps de trajet ?

Si, dans le scénario dit « léger », il n'y a aucune séparation physique entre le trafic de transit et les bandes parallèles pour le trafic entrant et sortant, comment sera assurée cette séparation ?

Combien de temps devraient durer les travaux ? Combien de bandes resteront libres pendant cette période ? En réduisant le trafic de transit durant cette période, on assistera peut-être au scénario souhaité par M. Verstraete.

En conclusion, on constate que les questions de mobilité soulèvent la plupart du temps beaucoup d'émotion, entre autres avec des craintes d'enfermement et d'asphyxie. On l'a encore vu à propos du test de piste cyclable qui était envisagé sur l'avenue de Tervuren. Comment la « Werkvennootschap » tente-t-elle de calmer le jeu ?

M. Jonathan de Patoul relève que les communes bruxelloises qui bordent le Ring sont certes consultées par la « Werkvennootschap », mais leurs critiques semblent rarement entendues. Comment rétablir la confiance avec elles ? La Région et les communes bruxelloises doivent avoir un aperçu global de l'ensemble des travaux envisagés. Où en est le projet de mémorandum d'entente entre les deux régions au sujet de la mobilité interrégionale ?

Ainsi, on peine à se faire une idée précise de ce que représenteraient les aménagements prévus pour le Ring est. Pourquoi restreindre les accès à l'est et élargir le Ring au nord ? De même, on s'étonne que si peu de place soit réservée aux piétons, alors pourtant qu'il s'agit d'un mode de transport très répandu et prioritaire.

Combien de places contiendront les parkings de dissuasion prévus ? Il faudrait idéalement que ces parkings soient situés assez loin de la ville.

M. Janssens a parlé d'un écoduc accessible à la fois aux promeneurs et aux animaux. N'est-ce pas contradictoire ?

Outre les trois lignes de tram évoquées lors de la présentation, y a-t-il d'autres projets de lignes dans le cadre du « Brabantnet » ?

M. Marc Loewenstein demande si la Région flamande a l'intention d'abaisser à 70 km/h la vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du Ring situé sur son territoire, ou seulement sur certains tronçons. S'agira-t-il d'une gestion dynamique de la limitation de vitesse ?

M. Christophe De Beukelaer remercie la « Werkvennootschap » pour cette présentation fouillée, mais estime que la concertation avec la Région bruxelloise reste médiocre. Il est bon de consulter les communes riveraines du

vaak leidt tot stadsuitbreiding. Hoe is de Werkvennootschap tot de conclusie gekomen dat een maximumsnelheid van 100 km/u geschikter zou zijn dan 70 km/u om de reistijd te verkorten?

Indien er in het zogenaamde "lichte" scenario geen fysieke scheiding is tussen het transitverkeer en de parallelle rijstroken voor inkomend en uitgaand verkeer, hoe zal deze scheiding dan worden gewaarborgd?

Hoelang zouden de werkzaamheden duren? Hoeveel rijstroken blijven er gedurende deze periode vrij? Door het transitverkeer in deze periode te verminderen, kan het door de heer Verstraete gewenste scenario misschien worden verwezenlijkt.

Tot slot kan worden vastgesteld dat mobiliteitsproblemen gewoonlijk veel emoties oproepen, waaronder angst voor afsluiting en verstikking. Dit was ook het geval bij de geplande test met een fietspad op de Tervurenlaan. Hoe probeert de Werkvennootschap de gemoederen te bedaren?

De heer Jonathan de Patoul merkt op dat de Brusselse gemeenten langs de Ring wel door de Werkvennootschap worden geraadpleegd, maar dat hun kritiek zelden lijkt te worden gehoord. Hoe kan het vertrouwen met hen worden hersteld? Het Gewest en de Brusselse gemeenten moeten een overzicht hebben van alle geplande werkzaamheden. Hoe staat het met het ontwerp-memorandum van overeenstemming tussen de twee Gewesten over de interregionale mobiliteit?

Zo is het moeilijk een duidelijk beeld te krijgen van wat de geplande aanpassingen voor de oostelijke Ring zouden inhouden. Waarom de toegang in het oosten beperken en de Ring in het noorden verbreden? Evenzo is het verbazingwekkend dat zo weinig ruimte is voorbehouden voor voetgangers, hoewel dit een zeer gangbare en prioritaire vervoerswijze is.

Hoeveel plaatsen zullen de geplande ontradingsparkings bevatten? Idealiter zouden deze parkings vrij ver van de stad gelegen moeten zijn.

De heer Janssens sprak over een ecoduct dat zowel voor wandelaars als voor dieren toegankelijk is. Is dat niet tegenstrijdig?

Zijn er, naast de drie tramlijnen die in de presentatie worden genoemd, nog andere plannen voor lijnen in het kader van Brabantnet?

De heer Marc Loewenstein vraagt of het Vlaams Gewest van plan is de maximumsnelheid op de hele Ring op zijn grondgebied te verlagen tot 70 km/u, of alleen op bepaalde trajecten. Wordt dit een dynamisch beheer van de snelheidsbeperking?

De heer Christophe De Beukelaer dankt de Werkvennootschap voor haar uitvoerige presentatie, maar vindt dat het overleg met het Brussels Gewest nog te wensen overlaat. Het is goed om de gemeenten langs de Ring te

Ring, mais ce chantier a une incidence sur toute la Région. Qui est l'interlocuteur bruxellois de la « Werkvennootschap » ?

De même, toutes les informations pertinentes ne sont pas disponibles sur le site web « Werken aan de Ring ». Ainsi, il semble que la « Werkvennootschap » ait envisagé de réduire le nombre de bandes de circulation menant aux Quatre Bras de Tervueren au motif qu'une étude démontrait que cela n'aurait que des effets limités sur les bouchons, puisque seuls les carrefours seraient déterminants à cet égard, et non les voies y menant. Or, cette étude est indisponible. Quels sont d'ailleurs les projets actuels de la « Werkvennootschap » pour l'avenue de Tervueren ?

Quel est le point de vue de la « Werkvennootschap » à propos des bandes réservées au covoiturage sur les autoroutes ? Pourquoi le projet-pilote de la Région wallonne sur la E411 n'a-t-il pu être poursuivi à Overijse ?

Enfin, il faut bien admettre qu'entreprendre des travaux d'élargissement du Ring et de rénovation des voiries en Flandre sans en restreindre les capacités, alors que les voies menant à Bruxelles sont resserrées et que des sorties du Ring sont fermées, crée un sentiment légitime d'enfermement. Comment ce décalage est-il justifié ?

*
**

M. Ief Janssens assure tout d'abord que les concertations avec la Région bruxelloises sont très fréquentes. Le premier interlocuteur bruxellois est Bruxelles Mobilité. La « Werkvennootschap » et l'administration Mobilité et Travaux publics rencontrent aussi régulièrement Perspective.brussels, Urban.brussels, Bruxelles Environnement et la STIB. Quand il s'agit de projets de grande ampleur, il s'agit de rencontrer l'ensemble des parties concernées. Les contacts avec le cabinet de la ministre Elke Van den Brandt sont plus sporadiques et de nature informative.

Seules les trois lignes de tram figurant dans le programme « Brabantnet » sont du ressort de la « Werkvennootschap ». Le gouvernement flamand lui a également attribué la mission d'aménager le RER vélo. En revanche, la question d'une taxe kilométrique ou celle des voitures de société ne sont pas du ressort de la « Werkvennootschap », mais du gouvernement. Ce sont des questions de politique de mobilité, alors que la « Werkvennootschap » a un rôle d'exécution. Il faut bien distinguer les buts et les moyens. De la sorte, la « Werkvennootschap » ne détermine pas comment parvenir au transfert modal.

Mme Heleen De Bock ajoute que la « Werkvennootschap » se contente d'estimer les effets des projets menés sur l'évolution des modes de transport utilisés.

La question a été posée de préciser les portions du Ring qui devraient être élargies. Il est plus facile de consulter l'axonométrie sur le site web à ce sujet, car cela concerne 18

raadplegen, maar dit project heeft gevolgen voor het volledig Gewest. Wie is de Brusselse gesprekspartner van de Werkvennootschap?

Op de website "Werken aan de Ring" staat bovendien niet alle relevante informatie. Zo schijnt de Werkvennootschap te hebben overwogen het aantal rijstroken naar de Vierarmen van Tervuren te verminderen omdat uit een studie zou blijken dat dit slechts een beperkt effect op de files zou hebben, aangezien alleen de kruispunten in dit opzicht bepalend zouden zijn, en niet de rijstroken die ernaartoe leiden. Deze studie is echter niet beschikbaar. Wat zijn de huidige plannen van de Werkvennootschap voor de Tervurenlaan?

Wat is het standpunt van de Werkvennootschap over carpoolstroken op autosnelwegen? Waarom werd het proefproject van het Waals Gewest op de E411 niet voortgezet in Overijse?

Ten slotte moet worden toegegeven dat de werkzaamheden voor de verbreding van de Ring en de renovatie van de wegen in Vlaanderen zonder beperking van de capaciteit, terwijl de rijbanen naar Brussel worden versmald en de afritten van de Ring worden afgesloten, een terecht gevoel van opsluiting geven. Hoe is deze discrepantie te rechtvaardigen?

*
**

De heer Ief Janssens verzekert allereerst dat er zeer frequent overleg is met het Brussels Gewest. De eerste gesprekspartner in Brussel is Brussel Mobiliteit. De Werkvennootschap en de administratie Mobiliteit en Openbare Werken vergaderen ook regelmatig met Perspective.brussels, Urban.brussels, Leefmilieu Brussel en de MIVB. Bij grootschalige projecten is het de bedoeling met alle betrokken partijen te overleggen. De contacten met het kabinet van minister Elke Van den Brandt zijn meer sporadisch en informatief.

Alleen de drie tramlijnen in het Brabantnet-programma vallen onder de verantwoordelijkheid van de Werkvennootschap. De Vlaamse regering heeft de Werkvennootschap ook belast met de aanleg van het FietsGEN. De kwestie van een kilometerheffing of bedrijfswagens is echter geen zaak voor de Werkvennootschap, maar voor de regering. Het gaat hier om mobiliteitsbeleid, terwijl de Werkvennootschap een uitvoerende rol heeft. Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen het doel en de middelen. Op deze wijze bepaalt de Werkvennootschap niet hoe de modal shift wordt bereikt.

Mevrouw Heleen De Bock voegt hieraan toe dat de Werkvennootschap alleen de effecten van de projecten op de ontwikkeling van de gebruikte vervoersmodi raamt.

De vraag stelde zich welke gedeelten van de ring verbreed zouden moeten worden. Het is gemakkelijker de axonometrie op de website over dit onderwerp te raadplegen, aangezien het

km d'autoroute et est assez technique. Le but n'est en tout cas pas l'élargissement en soi. Il s'agit surtout d'améliorer la fluidité du trafic et de contrecarrer le trafic de transit dans les environs. A cette fin, il apparaît nécessaire, de temps à autres, d'ajouter une bande de circulation supplémentaire. Les analyses menées ont bien sûr tenu compte du paradoxe évoqué par Mme Parmentier. La multimodalité doit être soutenue. La « Werkvennootschap » met en œuvre, en concertation avec les communes concernées, une infrastructure dissuadant le trafic de transit aux abords du Ring.

M. Ief Janssens précise ensuite que trente-neuf autorités communales ont été consultées par la « Werkvennootschap », c'est-à-dire les dix-neuf bruxelloises et les vingt de la périphérie. Le représentant communal varie d'une entité à l'autre (collège, échevin de la mobilité, fonctionnaire, etc.). Ces consultations génèrent évidemment beaucoup de travail et il faut répondre à certaines critiques, mais c'est une tâche bien nécessaire et appréciée par les communes.

La limitation de la vitesse maximale à 70 km/h est seulement une hypothèse étudiée, dans le cadre du réaménagement du Ring nord, de même qu'une limitation dynamique de la vitesse, ce qui suppose une signalisation éteinte. En tout état de cause, si un tel système dynamique devait être installé, il ne le serait qu'après la fin des travaux.

La bande de circulation ouverte au covoiturage sur la E411 n'a pas été prolongée en Flandre du fait du gouvernement. C'est une décision politique. Ceci étant dit, les projets de la « Werkvennootschap » s'efforcent de présenter la flexibilité nécessaire pour, le cas échéant, ouvrir une bande au covoiturage si cela s'avère utile.

La « Werkvennootschap » espère débiter les travaux en 2025, lesquels dureront au moins six ans. Les projets présentés se rapportent donc à l'horizon 2030 – 2040. Les pistes cyclables et les lignes de tram qui ont déjà été réalisées ou qui sont en voie d'aménagement ont l'avantage de créer moins de désagrément de circulation et de constituer déjà des alternatives à la voiture.

Le vélo présente un potentiel évident ; c'est pourquoi la Flandre consacre plus de 300 millions d'euros durant cette législature à ces pistes. Le tram vers l'aéroport représente quant à lui 150 millions d'euros. Certaines lignes de tram sont financées au moyen d'un partenariat public-privé.

La pandémie de coronavirus n'a pas eu d'effet direct sur les échéances du programme « Werken aan de Ring ». Néanmoins, le retour des réunions en présentiel sera bienvenu. Les contacts informels, avant une réunion ou au sortir de celle-ci, sont souvent riches d'enseignements et sont impossibles dans le cadre d'une visioconférence. On peut cependant craindre des effets indirects de cette crise.

om 18 km autoweg gaat en vrij technisch is. Hoe dan ook, het doel is niet de verbreding op zich. Het hoofddoel is de doorstroming van het verkeer te verbeteren en het doorgaand verkeer in het gebied tegen te gaan. Daartoe blijkt het van tijd tot tijd noodzakelijk een extra rijstrook toe te voegen. Bij de verrichte analyses werd uiteraard rekening gehouden met de door mevrouw Parmentier genoemde paradox. Multimodaliteit moet worden ondersteund. De Werkvennootschap legt in overleg met de betrokken gemeenten een infrastructuur aan om het doorgaand verkeer op de Ring te ontmoedigen.

De heer Ief Janssens legt vervolgens uit dat negenendertig gemeentebesturen door de Werkvennootschap werden geraadpleegd, namelijk de negentien Brusselse en de twintig uit de rand. De gemeentelijke vertegenwoordiger verschilt van entiteit tot entiteit (college, schepenen van mobiliteit, ambtenaar, enz.). Dit overleg vraagt uiteraard veel werk op en er moet ook op bepaalde kritieken worden ingegaan, maar het is een noodzakelijke taak die door de gemeenten op prijs wordt gesteld.

Een maximumsnelheid van 70 km/u is slechts een hypothese die wordt bestudeerd in het kader van de herinrichting van de noordelijke ringweg, net als een dynamische snelheidsbeperking, waarvoor een uitgebreide bewegwijzering nodig zou zijn. Hoe dan ook, als een dergelijk dynamisch systeem zou worden geïnstalleerd, zou dat pas na afloop van de werkzaamheden zijn.

De carpoolstrook op de E411 werd in Vlaanderen niet door de regering uitgebreid. Dit is een politieke beslissing. In de projecten van de Werkvennootschap tracht men echter de nodige flexibiliteit te bieden om indien nodig een carpoolstrook open te stellen.

De Werkvennootschap hoopt in 2025 met de werkzaamheden te kunnen starten, de werken zullen ten minste zes jaar duren. De hier voorgelegde projecten hebben dus betrekking op de periode 2030 - 2040. De reeds aangelegde of nog aan te leggen fietspaden en tramlijnen hebben het voordeel dat zij minder verkeershinder veroorzaken en reeds alternatieven voor de auto zijn.

Het potentieel van de fiets is evident en daarom besteedt Vlaanderen in deze zittingsperiode meer dan 300 miljoen euro aan deze paden. De tram naar de luchthaven vertegenwoordigt 150 miljoen euro. Bepaalde tramlijnen worden gefinancierd via een openbaar-privépartnerschap.

De coronapandemie heeft geen directe gevolgen gehad op de termijnen van het programma "Werken aan de Ring". Niettemin zal de terugkeer van de fysieke vergaderingen welkom zijn. Informele contacten voor of na een vergadering zijn vaak zeer informatief en zijn niet mogelijk met een videoconferentie. Er wordt echter gevreesd voor de indirecte gevolgen van deze crisis.

Une cellule a été constituée dès l'origine au sein de la « Werkvennootschap » afin de réduire autant que possible les nuisances engendrées par les travaux. Ce souci d'amointrissement des nuisances est toujours à mettre en balance avec les pressions des échéances.

La « Werkvennootschap » ne veut évidemment pas enfermer Bruxelles. Au contraire, elle adapte ses projets, notamment aux décisions bruxelloises prises en vertu du plan « Good Move », telles que la transformation d'autoroutes en boulevards urbains. Le seul aspect qui revêt un caractère impératif à ses yeux est celui de la sécurité routière. Pour cette raison, se passer d'une bande d'arrêt d'urgence semble impossible. Le Ring fait partie du réseau autoroutier transeuropéen et doit respecter à ce titre des obligations contenues dans des directives européennes.

Pour les mêmes raisons, tous les scénarios portant sur les sorties 7a (Heysel - parking C), 8 (Wemmel) et 9 (Jette) prévoient une fusion de ces sorties, car il s'agit d'un tronçon peu lisible d'1,5 km où les accidents sont très fréquents. Plus il y a de sorties, moins la répartition du trafic est compréhensible. La situation actuelle engendre aussi un énorme trafic de transit à Jette en cas d'événements dans les palais du Heysel. Il faut d'ailleurs se féliciter de l'étude en cours relative à l'accessibilité du plateau du Heysel, réalisé par un groupe de travail co-piloté par la « Werkvennootschap » et par Bruxelles Mobilité. Il faudra s'efforcer de parvenir à des conclusions communes, mais tout se déroule bien jusqu'ici. Par ailleurs, le tracé du Ring à hauteur du bois du Laerbeek fait encore l'objet de discussions.

La « Werkvennootschap » est pleinement consciente des enjeux liés au boulevard de la Woluwe pour les cliniques Saint-Luc. L'UZ VUB rencontre les mêmes difficultés à Jette. Des réunions de concertation avec des représentants des cliniques sont organisées. Il est bien entendu que les allées et venues des ambulances ne peuvent être entravées. Le boulevard de la Woluwe restera de tout façon connecté à la Hector Henneulaan. De la sorte, une liaison entre Woluwe-Saint-Etienne et Zaventem sera bien maintenue. Le problème rencontré est de même nature que celui qui vient d'être évoqué : la succession rapprochée de sorties provoquent de nombreux accidents. L'intention est de maintenir les automobilistes le plus longtemps possible sur les axes principaux (Ring et E40), où les aménagements devraient rendre le trafic plus fluide, plutôt que d'emprunter directement le boulevard de la Woluwe, sous peine de les inciter à chercher des raccourcis dans d'autres rues secondaires. S'il y a fermeture de la sortie vers le boulevard de la Woluwe, elle interviendra en toute fin de processus, une fois que toutes les infrastructures auront été réaménagées.

Quoi qu'il en soit, le Ring est, à partir de l'E40 à Sterrebeek, sera aménagé plus tard que le Ring nord. A l'heure qu'il est, la « Werkvennootschap » ne dispose pas encore de plans détaillés pour la sortie de Wezembeek-Oppem, à laquelle Mme d'Ursel faisait référence.

Van meet af aan werd binnen de Werkvennootschap een cel opgericht om de overlast van de werken zoveel mogelijk te beperken. Deze zorg om de overlast te beperken moet altijd worden afgewogen tegen de druk van de termijnen.

De Werkvennootschap wil Brussel duidelijk niet opsluiten. Integendeel, ze past haar projecten aan, met name aan de Brusselse beslissingen in het kader van het plan "Good Move", zoals de omvorming van autowegen tot stadsboulevards. Het enige aspect dat in haar ogen absoluut noodzakelijk is, is dat van de verkeersveiligheid. Daarom lijkt het onmogelijk zonder vluchtstrook. De Ring maakt deel uit van het trans-Europese autowegennet en moet als zodanig voldoen aan de verplichtingen die zijn vervat in de Europese richtlijnen.

Om dezelfde redenen voorzien alle scenario's met afritten 7a (Heizel - parking C), 8 (Wemmel) en 9 (Jette) in een samenvoeging van deze afritten, aangezien dit een onoverzichtelijk traject van 1,5 km is waar zich zeer frequent ongevallen voordoen. Hoe meer afritten er zijn, hoe onoverzichtelijker de verkeersverdeling wordt. De huidige situatie zorgt ook voor veel doorgaand verkeer in Jette in geval van evenementen in het Heizelpaleis. De huidige studie over de toegankelijkheid van het Heizelplateau, uitgevoerd door een werkgroep onder de gezamenlijke leiding van de Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit, moet worden toegejuicht. Men zal moeten proberen tot gemeenschappelijke conclusies te komen, maar tot dusver verloopt alles voorspoedig. Bovendien is het traject van de Ring in het Laarbeekbos nog steeds onderwerp van discussie.

De "Werkvennootschap" is zich terdege bewust van de problemen in verband met de Woluwelaan voor de Sint-Lucasklinieken. Het UZ VUB ondervindt dezelfde moeilijkheden in Jette. Er zijn overlegvergaderingen met vertegenwoordigers van de klinieken georganiseerd. Het is duidelijk dat het komen en gaan van ambulances niet kan worden belemmerd. De Woluwelaan zal in ieder geval verbonden blijven met de Hector Henneulaan. Op die manier zal een verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem behouden blijven. Het vastgestelde probleem is van dezelfde aard als het eerder genoemde probleem: de korte opeenvolging van afritten veroorzaakt talrijke ongevallen. Het is de bedoeling de automobilisten zo lang mogelijk op de hoofdwegen (Ring en E40) te houden, waar het verkeer door de verbeteringen vlotter zou moeten doorstromen, in plaats van rechtstreeks de Woluwelaan te nemen, anders zullen ze sluiptwegen zoeken in andere zijstraten. Indien de afrit naar de Woluwelaan wordt afgesloten, zal dat aan het einde van het proces zijn, wanneer alle infrastructures zijn heraangelegd.

In ieder geval zal de Oostelijke Ring vanaf de E40 bij Sterrebeek later worden aangelegd dan de Noordelijke Ring. De Werkvennootschap heeft nog geen gedetailleerde plannen voor de afrit Wezembeek-Oppem, waarnaar mevrouw d'Ursel verwees.

Quant à la piste cyclable (F29) le long de l'avenue de Tervueren, un test avait en effet été prévu, en concertation avec les communes concernées. Il semble que cela était prématuré. La ministre flamande Lydia Peeters a dès lors abandonné cette idée, pour plutôt rénover les pistes existantes. La « Werkvennootschap » exécutera donc cette tâche.

La piste cyclable prévue dans le PAD Hermann-Debroux sera réalisée par Bruxelles Mobilité. Il subsiste une incertitude à propos du côté de l'autoroute duquel devrait être tracée cette piste ; une concertation est en cours à cet égard.

Quant aux parkings de dissuasion, ils ne sont généralement du ressort de la « Werkvennootschap », qui a aménagé des parkings plus proches de la ville et donc d'ampleur plus modeste, appelés « Hoppinpunten ». La « Werkvennootschap » n'est pas davantage chargée de la gestion des parkings de dissuasion, et de questions relatives à la tarification de ces parkings.

Mme Heleen De Bock précise ensuite que l'intégrité du bois du Laerbeek sera préservée de tout empiètement dans toutes les hypothèses. En outre, la « Werkvennootschap » s'efforce de réduire autant que possible les émanations de gaz aux abords de ce bois. Des correctifs pourraient être apportés à l'issue de la phase de consultation publique. A la lumière de l'arrêt évoqué par M. Verstraete concernant les émissions d'azote, les projets de la « Werkvennootschap » veillent à préserver cette zone « Natura 2000 ».

L'analyse coûts-avantages (MKBA) s'appuie d'abord sur l'étude d'incidences environnementales (« plan-MER »). Pour cette raison, elle ne contient pas toutes les données chiffrées et s'attache surtout aux aspects qualitatifs. Cette analyse ne détermine pas à elle seule l'option qui sera retenue. Les objectifs généraux ont davantage d'importance à cet égard. Il ne faudrait donc pas attribuer une attention exagérée au coût estimé figurant dans l'analyse coûts-avantages, dont parlait M. Verstraete. Il va de soi qu'un Ring qui absorberait plus de trafic, en réduisant d'autant le trafic de transit, engendrerait plus d'émissions de gaz et plus de bruit. C'est pourquoi les objectifs environnementaux du projet sont ambitieux.

Le scénario dit « léger » ne prévoit pas, en effet, de séparation physique des deux bandes pour le trafic de transit et des deux bandes pour le trafic local, au contraire du scénario dit « parallèle », mais il contiendrait quand même des barrières de séparation à l'approche des échangeurs, où cela s'avère indispensable. L'objectif principal de cette réflexion est de maintenir le trafic de transit sur le Ring, et non dans les rues environnantes.

L'assertion selon laquelle plus on bétonne, moins les résultats sont probants, est trop réductrice. Les choses ne sont pas si simples. Le scénario dit « latéral » a été écarté pour d'autres raisons, notamment car il comportait trop de points de conflit entre les bandes de circulation et trop d'empiètements sur des zones d'intérêt.

Wat het fietspad (F29) langs de Tervurenlaan betreft, was er inderdaad een test gepland in overleg met de betrokken gemeenten. Het lijkt erop dat dit voorbarig was. Vlaams minister Lydia Peeters liet dit idee daarom varen en wilde in plaats daarvan de bestaande fietspaden renoveren. De "Werkvennootschap" zal deze taak derhalve op zich nemen.

Het fietspad dat in het RPA Hermann-Debroux gepland staat, zal door Brussels Mobiliteit worden aangelegd. Er is nog onduidelijkheid over de vraag aan welke kant van de snelweg dit pad aangelegd moet worden; hierover vindt momenteel overleg plaats.

De Werkvennootschap is over het algemeen niet verantwoordelijk voor de ontradingsparkings, aangezien ze dichter bij de stad en dus kleinschalige parkings heeft ingericht, de zogenaamde "Hoppinpunten". De Werkvennootschap is niet verantwoordelijk voor het beheer van de ontradingsparkings, noch voor kwesties in verband met de tarifiering van deze parkings.

Voorts verklaart **Mevrouw Heleen De Bock** dat de integriteit van het Laarbeekbos in alle hypothesen gevrijwaard zal blijven. Bovendien tracht de Werkvennootschap de uitstoot van gassen in de omgeving van dit bos zoveel mogelijk te beperken. Na de fase van de publieke raadpleging kunnen correcties worden aangebracht. In het licht van de door de heer Verstraete aangehaald arrest over de stikstofuitstoot wordt in de plannen van de Werkvennootschap zorg gedragen voor het behoud van dit Natura 2000-gebied.

De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is in de eerste plaats gebaseerd op de milieueffectbeoordeling ("het MER-plan"). Om die reden bevat het niet alle cijfers en concentreert het zich op kwalitatieve aspecten. Deze analyse alleen is niet bepalend voor de optie die zal worden gekozen. De algemene doelstellingen zijn in dit opzicht belangrijker. Aan de geraamde kosten in de kosten-batenanalyse, waarnaar de heer Verstraete verwees, mag derhalve niet te veel aandacht worden besteed. Het spreekt vanzelf dat een Ringweg die meer verkeer verwerkt, met een overeenkomstige vermindering van het doorgaand verkeer, meer gasemissies en meer geluidshinder zal veroorzaken. Daarom zijn de milieudoelstellingen van het project ambitieus.

Het zogenaamde "lichte" scenario voorziet niet in een fysieke scheiding tussen de twee rijstroken voor doorgaand verkeer en de twee rijstroken voor lokaal verkeer, in tegenstelling tot het zogenaamde "parallèle" scenario, maar het zou wel scheidingsbarrières bevatten bij de nadering van de verkeerswisselaars, waar dit essentieel is. Het hoofddoel van deze denkoefening is het doorgaand verkeer op de Ring te houden en niet in de omliggende straten.

De bewering dat hoe meer beton je gebruikt, hoe minder doeltreffend de resultaten zijn, is te simplistisch. De dingen zijn niet zo eenvoudig. Het zogenaamde "laterale" scenario werd om andere redenen verworpen, onder meer omdat er te veel conflictpunten tussen de rijbanen en te veel ingrepen in de zones van belang waren.

Le choix entre les scénarios « léger » et « parallèle » n'est pas encore arrêté. Le premier semble plus approprié à Wemmel et le second à Zaventem. Il faudra attendre ce qu'il ressortira des consultations publiques, d'ici la fin de l'année.

M. Ief Janssens ajoute que les travaux de la « Werkvennootschap » concernent des voiries d'intérêt régional et ne visent que peu les piétons. Ceux-ci peuvent toutefois emprunter les passerelles destinées aux cyclistes.

Il est vrai que les aménagements du Ring soulèvent beaucoup d'émotion. Les multiples réunions de concertation et de consultation, accompagnées d'analyses et d'études, sont donc nécessaires. La « Werkvennootschap » ne cherche pas à privilégier une option plutôt qu'une autre avant ces réunions.

III. Clôture des travaux

La commission décide de clore l'échange de vues et de publier un rapport.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

La Rapporteuse

Cieltje VAN ACHTER

La Présidente

Anne-Charlotte d'URSEL

De keuze tussen het "lichte" en het "parallele" scenario is nog niet gemaakt. Het eerste lijkt meer geschikt voor Wemmel en het tweede voor Zaventem. We zullen de resultaten van de publieke raadplegingen tegen het einde van het jaar moeten afwachten.

De heer Ief Janssens voegt hieraan toe dat de werkzaamheden van de Werkvennootschap betrekking hebben op wegen van gewestelijk belang en niet echt gericht zijn op voetgangers. De voetgangers kunnen echter wel gebruik maken van de fietsersbruggen.

Het is waar dat de inrichtingen van de Ring veel emoties losmaakt. De vele overlegvergaderingen, analyses en studies zijn dan ook noodzakelijk. De Werkvennootschap streeft er niet naar om vóór deze vergaderingen de ene optie boven de andere te verkiezen.

III. Afsluiting van de werkzaamheden

De commissie beslist de gedachtewisseling af te sluiten en een verslag te publiceren.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur

Cieltje VAN ACHTER

De Voorzitter

Anne-Charlotte d'URSEL