

ACTUELE VRAAG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plannen voor een vermindering van het aantal rijstroken van de E40 Leuven-Brussel op Brussels grondgebied

ACTUELE VRAAG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de oostelijke toegang tot Brussel via de E40

ACTUELE VRAAG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voornemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het aantal rijstroken op de E40 te verminderen tussen SintStevens-Woluwe en het centrum van Brussel

ACTUELE VRAAG van Rik Daems aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om het aantal rijstroken op de E40 vanaf Kraainem te verminderen

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Dat verschillende van mijn collega's over dit onderwerp een vraag willen stellen, is al een aanwijzing dat het gaat om een thema dat de gemoederen beroert. Minister, ik heb u eerder dit jaar al een vraag gesteld over het feit dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de E40 wil versmallen van zes naar vier rijstroken, bij het binnenrijden van Brussel vanuit Leuven. Toen werd mij gezegd dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aan Vlaanderen heeft beloofd dat er eerst een proefopstelling zou komen die als basis voor een evaluatie zou dienen en om te beslissen of het al dan niet een goed idee is. Als politici moeten wij niet vanuit de onderbuik het aantal rijstroken op een snelweg bepalen, maar we moeten in de praktijk zo'n test doen en kijken waar we uitkomen en welke positieve en negatieve effecten er zijn vooraleer we een beslissing nemen. Die proefopstelling zou er in de zomer van dit jaar komen, maar in de marge van één of andere vergadering is blijkbaar gezegd dat het niet in de zomer van 2016 zou gebeuren, maar in 2017. Maandag kregen we dan van minister-president van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest Vervoort te horen dat er geen sprake meer was van een proefopstelling, maar dat de werken om het aantal rijvakken te verminderen van start zouden gaan begin 2017. Minister, hoe kunnen we Brussel aan zijn belofte houden en ervoor zorgen dat we vanuit een proefopstelling vertrekken vooraleer we zo'n belangrijke en ingrijpende beslissing nemen op zo'n cruciaal toegangsstuk van Vlaanderen naar Brussel?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, het Reyersplan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gaat al een zestal jaar mee en het is een mooi stedenbouwkundig plan om de hele omgeving van het Reyerscomplex aangenamer, leefbaarder en groener te maken. Op zich klinkt dat allemaal veelbelovend. Eén onderdeel van dat plan beroert al langer de gemoederen, ook al sinds de vorige legislatuur. Dat is het onderdeel Parkway E40, waarbij op het einde van de E40 de rijstroken verminderd worden van zes naar vier. Op dit moment is het zo dat er voor die tunnels, die voor een stuk als poorten fungeren, ook al files staan. Hoe ver zal die filestaart nog verder uitrekken als het daar nog versmalt? Het is nog niet goed in de praktijk uitgewezen wat het antwoord is op die vraag. De beloofde proefopstelling is er niet gekomen. Het is onduidelijk of er vanaf januari wel een

proefopstelling zal komen, dan wel of dat al de definitieve werken zijn. U hebt in de pers laten verstaan dat daarover weinig of geen overleg is geweest met Vlaanderen, maar dit heeft natuurlijk een impact op Vlaanderen. Als die filestaart verder reikt dan de brug van Kraainem, kom je daar in een chaos terecht, want op dat punt moeten heel veel mensen, die vanuit Leuven komen, afslaan richting ring. Tussen Leuven en Brussel is er nu al elke dag uren file en net op dat punt zou je nog meer opstoppingen krijgen met een weerslag die verder richting Leuven voelbaar zal zijn. Minister, welke initiatieven en maatregelen gaat u nemen om ervoor te zorgen dat de files vanuit de richting Luik en Leuven niet nog langer worden?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Collega's, het project Parkway, waar de laatste dagen zoveel om te doen is, komt niet uit de lucht vallen, zoals mevrouw Brouwers al zei. Sinds 2010 ligt al een plan op tafel om van de E40 tussen Kraainem en het Reyerscomplex een soort van stadsboulevard te maken, met meer ruimte voor groen, wonen en fietsen, en dit door het aantal rijstroken van twee maal zes te verminderen naar twee maal vier. Dat plan werd al bestudeerd, zowel door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als door het Vlaamse Gewest. Minister, u hebt eind november 2014 in de commissie Vlaamse Rand beaamd dat het verminderen van het aantal rijstroken op die plaats geen impact zal hebben op de filevorming om de eenvoudige reden dat dat stuk gelegen is tussen twee flessenhalzen: de plaats waar de E40 de ring kruist en de tunnelmonden. Collega's, dat is de reden waarom bijvoorbeeld de Vlaamse Automobilistenbond, de Vlaamse Bouwmeester, de Fietsersbond en zelfs Voka voorstander zijn van dit plan. Tegelijkertijd wijzen zij erop dat als je het uitvoert er natuurlijk moet worden geïnvesteerd in de alternatieven. Ik ben het daar helemaal mee eens. Minister, er bestaat heel wat wrevel over de manier waarop in dit project de samenwerking gebeurt tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De heer Parys heeft het over uitgestelde proefopstellingen, onverwachte communicatie en dergelijke meer. Dat stoort mij, eerlijk gezegd, ook. Maar de essentie van het verhaal is: hoe staan wij tegenover dit project? Minister, staat u achter die plannen om effectief de E40 op die plaats te versmallen?

De voorzitter: De heer Daems heeft het woord.

Rik Daems (Open Vld): Voorzitter, collega's, eigenlijk bespreken wij het nieuwe parkeerplan van Rudy Vervoort en Pascal Smet. Want Rudy en Pascal, zo een beetje de Jansen en Jansens van de Brusselse Regering, hebben vastgesteld dat er een parkingprobleem rond Brussel is. Zij hebben een heel originele oplossing gevonden: we gaan het aantal rijstroken op de E40 verminderen en automatisch wordt de E40 een parking, want iedereen staat er stil! En dan mag het, Marino, nog niet regenen of sneeuwen, want dan raad ik u aan om een lunchpakket mee te nemen als u naar Brussel rijdt, om zeker te zijn. Voorzitter, ik heb me trouwens laten vertellen dat het geen Brussels maar een Antwerps plan is. U kent toch de oude Antwerpse wijsheid 'Wijle zijn van 't Stad en de rest is parking'. Dat is natuurlijk een beetje een grapje, maar het geeft toch aan, minister, dat het een ernstige zaak is. Wat is het probleem? Je kunt niet eenzelfde volume wagens door minder rijstroken voeren als je daarvoor niet in een alternatief voorziet. Dat is natuurlijk het probleem, wat men ook moge zeggen. Overleg of geen overleg, men is eigenlijk de zaken in de verkeerde volgorde aan het doen. Men moet alternatieven naar voren brengen, en dan kun je, zoals in een aantal steden en gemeenten gebeurt, perfect een andere mobiliteit creëren. En dan kunnen we daar perfect allemaal achter staan. Maar omdat de gevolgen van de maatregelen van Brussel zo groot zijn voor buiten-

Brussel, moet dit in samenwerking gebeuren en niet naast elkaar. Minister, bent u bereid om de structurele samenwerking over mobiliteit tussen Brussel en buiten-Brussel, Vlaanderen, op gang te trekken door permanent aan tafel te zitten, de zaken goed voor te bereiden en de maatregelen in de goede volgorde te nemen? Dan denk ik dat iedereen heel tevreden kan zijn met de hoofdstad van Vlaanderen, Brussel. (Applaus bij de meerderheid)

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De studie van 2011 waarnaar wordt verwezen, toonde aan dat er twee andere flessenhalzen zijn die een grotere impact hebben: de Reyerstunnel en de E40 in Kraainem. Maar anderzijds zegt de studie ook dat de kans op een structurele file verhoogt. De belangrijkste conclusie voor Vlaanderen is dat de druk op het onderliggende verkeers- en wegennetwerk gevoelig zou toenemen. Daarom heeft de Vlaamse overheid tijdens de laatste bespreking tussen de Vlaamse en de Brusselse administratie in januari 2016 de expliciete vraag gesteld. Zij wilde vooreerst een proefopstelling. Op papier kun je veel beweren, daarom wou zij dat in de praktijk zien. Die proefopstelling zou dan plaatsvinden in de zomer van 2016. Dat is niet gebeurd. De tweede vraag was een volledige berekening van de impact op het onderliggende wegennetwerk. Ook dat is natuurlijk een effect dat geldt voor Vlaanderen. Sinds dat laatste contact in januari 2016 is er radiostilte. We blijven ondertussen via andere kanalen met het kabinet van minister Smet spreken over andere zaken. Specifiek over dit project hebben we niets meer gehoord tot de recente persverklaringen. Er is ook wel wat onduidelijkheid over: het gaat over vier rijstroken, dan over drie rijstroken en dan weer over vier rijstroken. Quid met de proefopstelling? Dat is onduidelijk. Ik heb ondertussen contact gehad met het kabinet van minister Smet. Hijzelf is helaas geveld door ziekte. Daar is me gezegd dat er nog een studie loopt van Brusselse zijde. Die is nog niet afgewerkt en wordt ten vroegste eind dit jaar verwacht. Over de timing is er volledige onduidelijkheid. Idem wat betreft de proefopstelling. Er is me toegezegd dat minister Smet een en ander zal verduidelijken en toelichten op de eerstvolgende vergadering van het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit. Daar zal hij duiden hoe de vork werkelijk in de steel zit. Die communicatie en de verwarring hebben het effect gehad van een olifant in een porseleinwinkel, waarbij wel wat servies is gesneuveld. We handhaven onze vragen en eisen met betrekking tot de proefopstelling enerzijds en het effect op het onderliggende wegennetwerk anderzijds. Ik vind de beleidsbrief van minister-president Vervoort verontrustender. Daarin staat dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, of alleszins de minister-president, wil dat er 20 procent minder doorstroming is via de zes grote invalswegen vanuit Vlaanderen naar Brussel. Als ik dat lees, ben ik wel uitermate verontrust. Het 'memorandum of understanding' (MoU) is op kabinetsniveau tussen minister Smet en mezelf al een jaar klaar. Dat blijft liggen bij minister-president Vervoort. Ik vraag dat dit wordt hernomen. Als men effectief spreekt over het dichtnijpen van de zes levensaders naar dat economische hart dat Brussel nog altijd is, dan heeft dat niet alleen een effect op de Vlaamse pendelaars maar ook op dat economisch hart zelve, dat het moeilijker zal hebben om te blijven kloppen zoals het vandaag klopt. Ik kan me inbeelden dat de dotatie van 500 miljoen euro daar niet voor dient. Daarom willen we echt dat het MoU opnieuw wordt opgenomen. Ik vraag ook aan mijn eigen minister-president om de contacten ter zake weer op te nemen.

Lorin Parys (N-VA): Minister, als ik dat zo hoor, is het jammer dat de Nobelprijs Economie dit jaar al is toegekend, want Jansen en Janssen zouden er zeker voor in aanmerking komen. Als dit de manier is om van Brussel een bruisende, economische metropool te maken door de belangrijkste

toegangswegen smaller en moeilijker te maken en een soort van eilandstaat binnen Vlaanderen te creëren, dan begrijp ik er niets meer van. We hebben door de zesde staats hervorming meer dan een half miljard euro extra middelen in Brussel gestopt. Wij dreigen daarvoor langere files, geen overleg en een gewest dat zichzelf economisch buitenspel zet, terug te krijgen. Het wordt nog veel moeilijker dan vandaag om daar business te doen. We staan achter uw aanpak om ervoor te zorgen dat het overleg zo snel mogelijk opnieuw wordt opgestart. Ik hoop dat het overleg tussen de twee ministerspresidenten snel kan gebeuren. Wanneer mogen we daar resultaten van verwachten? (Applaus bij de N-VA)

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik ben nog ongeruster door wat u allemaal hebt verteld: de kans op structurele files verhoogt, de druk op het onderliggende wegennetwerk dreigt toe te nemen, de Brusselaars willen 20 procent minder doorstroming terwijl er nu al bijna geen doorstroming is. Dit is zeer verontrustend. We weten niet goed of er al iets is beslist. De verwarring wordt alleen maar groter. Ik weet niet hoe de Brusselse Regering werkt, maar in elk geval niet echt transparant. U verwijst naar dat ‘memorandum of understanding’. We horen daar al twee jaar van alles over. Of het nu gaat over de Ring rond Brussel, de tunnels, het tramnet of de E40, het is altijd hetzelfde. Dat memorandum is er echter nog altijd niet, dat heb ik hier nog al gezegd. Alstublieft, ik hoop dat de twee regeringen nu eindelijk gaan samenwerken want dat is de enige oplossing voor de mensen en de pendelaars die Brussel proberen te bereiken, ook voor de economie. Ik doe dus een oproep. Maak er alsjeblieft werk van, samen, niet tegen elkaar. Stop met zwartepieten door te schuiven. Het heeft geen zin. (Applaus bij CD&V)

Joris Vandenbroucke (sp.a): Aan de collega's van de meerderheidspartijen die zich zo verschrikkelijk veel zorgen maken over de toenemende files in Vlaanderen naar Brussel en rond Brussel: waar was u toen u een streep kon trekken door Uplace, de bouw van een megacomplex aan het drukste punt van ons land? (Rumoer) Wie heeft er beslist om 3 miljoen euro besparingen op te leggen aan de NMBSgroep waardoor er jaarlijks honderden miljoenen euro minder kan worden geïnvesteerd in de alternatieven waarvoor u hier komt pleiten? Als het gewestelijk expresnet rond Brussel op de lange termijn wordt geschoven, is dat omdat u bespaart op de alternatieven. Het is verschrikkelijk hypocriet! Het is verschrikkelijk hypocriet om u daarover te komen opwinden, terwijl u uw eigen verantwoordelijkheid niet neemt. (Applaus bij sp.a en Groen)

Rik Daems (Open Vld): Collega's, Jansen en Janssen zijn socialisten, goed om te weten. Uw memorandum of understanding is eigenlijk een memorandum of misunderstanding. Een proefopstelling moet je niet maken door de dingen toe te pitsen, maar je moet een proefopstelling maken van een randparking met shuttles. Dan zou je misschien het effect kunnen zien zoals het hoort. Dat is de juiste invalshoek. Het klopt dat er andere oplossingen zijn. In Amsterdam is men van drie naar zes rijstroken gegaan en heeft men randparkings gemaakt met shuttles en een premetronetwerk. Het is een van de meest verkeersluwe steden van Europa. Dat is een oplossing. Ik heb toch stilletjes aan mijn buik vol – met alle respect – van ‘we gaan eens goed klappen’. Neen. Er is een structurele samenwerking nodig over de mobiliteitsproblematiek in Vlaanderen en Brussel samen. Een structurele samenwerking betekent dat men op permanente basis over dit onderwerp samen zit met de regeringen en samen oplossingen zoekt. Als dat niet kan, voorzitter, zou ik willen voorstellen om de commissies Mobiliteit van het Brusselse Parlement en het Vlaamse Parlement bij elkaar te brengen. Ze komen er misschien nog sneller uit dan hun regeringen. Burgemeester Tobby van Leuven heeft gisteren beslist dat als het zo verder gaat, de hele Vlaamse administratie naar

Leuven mag komen en een beetje naar Mechelen en een beetje naar Vilvoorde. Dan is de hele troela van auto's opgelost. En als dat niet lukt, dan zijn we het zelfs eens dat het Vlaams Administratief Centrum op Uplace komt. Dan is het ook opgelost. (Applaus bij Open Vld)

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Collega's, ik moet eerlijk zeggen dat ik soms een beetje verbaasd ben over het discours dat sommigen hier aan de dag leggen. Ik dacht dat iedereen hier kamerbreed – en we discussiëren soms wel over de modaliteiten – ervan overtuigd was dat we naar een shift moeten komen op het vlak van mobiliteit. Ik dacht dat als we het hebben over steden en stadsvernieuwing – en er zijn hier burgemeesters in het halfroond die trots zijn op hun stad –, hier vaak verkeersluwheid mee samenhangt. Ik dacht dat we er met z'n allen van overtuigd waren dat het misschien in de toekomst beter is om te proberen op een andere manier naar de hoofdstad te reizen en ik weet dat dat niet voor iedereen evident is. Ik dacht dat dat een algemene consensus was. Nu hoor ik hier dat een aantal partijen zeggen dat het mag, maar niet in Brussel. Naar Brussel moeten we nog altijd met de auto kunnen. Wat me nog het meeste stoort, collega's, is dat er drie partijen staan die vertegenwoordigd zijn in de Brusselse Regering. Mijnheer Daems, uw partij zit in de Brusselse Regering. U komt hier een groot theaterstuk opvoeren, terwijl u zelf in de Brusselse Regering zit. Ik ga ervan uit dat u dan even hard op tafel slaat, ook mevrouw Brouwers, in de Brusselse Regering, want het is aan u om het te doen.

Minister Ben Weyts: Ik ben het eens met een structureel kader voor samenwerking. Daarom hebben mijn kabinet en dat van minister Smet een memorandum of understanding (MOU) uitgewerkt, dat zo goed als klaar is en kan worden voorgelegd aan de betrokken ministers-presidenten. Alleen wachten we nog steeds op een moment van overleg in hoofde van minister-president Vervoort. Dat ligt op tafel. De link met Uplace, NMBS en andere projecten snap ik niet zo goed. Je moet wel eerst kijken naar alternatieven voor je de toegangswegen dichtknijpt. Dat is toch wel duidelijk. Brussel is een economisch hart. Als je de instroom vanuit Vlaanderen over die zes toegangswegen lapidair met 20 procent vermindert, dan knijp je niet alleen die levensaders dicht, maar werk je ook jezelf als economisch hart in de nesten. Dat willen we allemaal voorkomen. Daarom wil ik dat die gesprekken over dat MOU eindelijk worden gefinaliseerd zodat we verder kunnen. Dat is zowel ten bate van de Vlaamse pendelaars, de Vlaamse economie, de Vlaamse samenleving als die van Brussel. (Applaus bij de N-VA)

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik wil u ondersteunen in wat u zonet hebt gezegd. We zijn hier getuige van een Brusselse mikmak. Enkele collega's in het Vlaams Parlement kunnen meewerken aan een oplossing van die situatie. We moeten inzien dat het in ieders belang is dat zowel Brussel als Vlaanderen een goede mobiliteit heeft en dat inzicht moeten we delen. We moeten de kar niet voor het paard spannen. Voor Vlaanderen is het uiteraard heel zuur te zien dat er een half miljard euro van onze centen wordt geïnvesteerd in Brussel en dat we daar langere files voor dreigen terug te krijgen. Dat kan uiteraard niet. Dus, minister, graag overleg en actie. (Applaus bij de N-VA)

Karin Brouwers (CD&V): Eenzijdige beslissingen van het ene gewest tegen het andere, dat is niet de goede manier van werken. Minister, u bereidt zich toch best voor op zo'n beslissing en op de flankerende maatregelen. U zegt dat er alternatieven moeten zijn. Ja, maar daar moeten wij voor zorgen. De NMBS heeft haar deel gedaan. Het GEN tussen Brussel en Leuven – daar gaat het toch over – ligt er, maar de bereikbaarheid van het station van Leuven zou nog sterk kunnen verbeteren

door in te zetten op de grote pendelparking Leuven Noord, die rechtstreeks vanuit de E314 zou moeten ontsloten geraken. Die parking is er ook nog niet, maar daar gaat het niet over. We moeten op dat project verder inzetten, op randparkings verder van Brussel, onder andere bijvoorbeeld in Leuven.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Parijs, Londen, Stockholm, Wenen, Milaan, Bordeaux, Utrecht: er is nog een hele rist Europese steden die hebben aangetoond dat het perfect mogelijk is te werken aan een vlotte mobiliteit, meer leefbaarheid, meer ruimte, gezondere lucht en minder auto's. Laat ons alstublieft Brussel en onze eigen Vlaamse steden aan dat lijstje toevoegen. Collega's, een van de komende dagen gaan we een ambitieuze resolutie goedkeuren over de aanpak van het klimaatbeleid. Daar zullen ook ambitieuze doelstellingen inzake mobiliteit in staan. Laat ons daarvoor de handen in elkaar slaan, minister. Ik ben blij dat u bevestigt dat minister Smet bereid is om dat te doen. Misschien is het nuttig en nodig dat de beide ministers-presidenten van de twee gewesten die samenwerking nog eens in de verf zetten. (Applaus bij sp.a en Groen)

Rik Daems (Open Vld): Minister, ik ben blij dat u bevestigt dat er een structurele, aanhoudende samenwerking nodig is om dit probleem aan te pakken. De kans bestaat wel dat het er niet van komt. Dan moet u even nadenken over andere manieren om dergelijke projecten on hold te zetten. (Applaus bij Open Vld)

De voorzitter: De actuele vragen zijn afgehandeld.