

**Aanwezig:** Deconinck Luc (voorzitter, Sint-Pieters-Leeuw), Fabienne Boucau-Mineur (Wezembeek-Oppem), Bernard Carpriau (Wemmel), Paul Couck (Liedekerke), Cil Cuypers (ERSV), Kenneth De Man (Liedekerke), Yves De Muylder (Lennik), Francine De Prins (Vilvoorde), Bram De Raeve (Lennik), Katleen Delbeke (Zemst), Johan Deleu (Opwijk), Veerle Geerinckx (Zemst), Paul Hermans (Grimbergen), Maurits Lauwers (Machelen), Dieter Loddewyckx (Zaventem), Koen Meiresonne (Halle), Ronald Parys (Ternat), Stijn Quaghebeur (Dilbeek), Marleen Van de Wiele (Kampenhout), Paul Van Den Eynde (Merchtem), Mia Van der Straeten (Opwijk), Walter Vansteenkiste (Wemmel), Rudy Vander Elst (Kraainem), Yoeri Vastersavendts (Asse), Wim Verdoodt (Wemmel), Jan Verdoodt (Zemst), Gert Vermeiren (Londerzeel), Gilbert Wouters (Beersel), Katty Wouters (Provincie Vlaams-Brabant), Tim Lonneux (Agentschap Wegen en Verkeer), Jo Discart (ERSV)

**Verontschuldigd:** Willy Segers (Dilbeek), Lucy Simon (Gemeente Gooik), Edward De Wit (Kapelle-Op-Den-Bos), Henk Souffriau (Zaventem), Ingrid Holemans (Zaventem)

## **1. Inleiding**

Luc Deconinck, voorzitter themawerkgroep Mobiliteit heet alle aanwezigen welkom en situeert de werking van de Themawerkgroep Mobiliteit en het Toekomstforum Halle-Vilvoorde.

De bijeenkomsten van de themawerkgroep mobiliteit moeten resulteren in gezamenlijke prioriteitstellingen voor acties/projecten met intergemeentelijke en of bovenlokale impact op de korte termijn, op de middellange termijn of er wordt een voorbereiding opgestart voor beleidskeuzes op de lange termijn. De themawerkgroep is ook een lobbygroep voor de regio en doet aan netwerkvorming (cfr. klankbordgroep). Te noteren: 17 maart 2017 – “praktijkdag mobiliteit” met als (hoofd-)thema gemeentelijk parkeerbeleid.

De themawerkgroep Mobiliteit en de klankbordgroep Mobiliteit (en ook Themawerkgroep Werk en Economie) maakt onderdeel uit van het ESF-project “Versterkt streekbeleid”. Beide werkgroepen worden door ERSV Vlaams-Brabant (vroegere RESOC) inhoudelijk en organisatorisch gefaciliteerd en ondersteund.

De contactgegevens van de medewerkers van ERSV zijn:

Cil Cuypers  
Directeur  
☎ +32 16 26 74 40  
@ [cil.cuypers@vlaamsbrabant.be](mailto:cil.cuypers@vlaamsbrabant.be)

Jo Discart  
Stafmedewerker Economie & Mobiliteit  
☎ +32 494 86 71 00  
@ [jo.discart@vlaamsbrabant.be](mailto:jo.discart@vlaamsbrabant.be)

Famke Soenen  
Stafmedewerker Arbeidsmarkt

---

☎ +32 16 26 74 48

@ [famke.soenen@vlaamsbrabant.be](mailto:famke.soenen@vlaamsbrabant.be)

Koen Neyens

Stafmedewerker Werk & Economie

☎ +32 16 26 74 44

@ [koen.neyens@vlaamsbrabant.be](mailto:koen.neyens@vlaamsbrabant.be)

## **2. Investeringsprogramma Wegen en Verkeer voor Halle - Vilvoorde**

Tim Lonneux, afdelingshoofd AWV Vlaams-Brabant geeft toelichting over het Vlaams Investeringsprogramma AWV 2016-2017-2018 en kadert de plannen betreffende de optimalisering van de R0. Leden van de klankbordgroep kunnen opmerkingen geven, bekommernissen uiten, vragen stellen, die dan worden meegenomen naar de Themawerkgroep Mobiliteit van 18 oktober e.k. ifv voorbereiding van een (eventueel) standpunt/bijsturing.

De PowerPointpresentatie kan u online vinden op

[http://www.versterktstreekbeleid.be/sites/default/files/20160923\\_investeringsprogramma\\_AWV\\_2016-2018\\_met\\_kaartjes\\_def.pdf](http://www.versterktstreekbeleid.be/sites/default/files/20160923_investeringsprogramma_AWV_2016-2018_met_kaartjes_def.pdf)

### VRAGEN / OPMERKINGEN / SUGGESTIES

- In de presentatie werden ook projecten in Kortenberg en Tervuren meegenomen omwille van de samenhang met de regio
- Het betreft de meerjarenplanning 2016 – 2017 en 2018. In oktober a.s. wordt de meerjarenplanning 2017 – 2018 – 2019 voorbereid door AWV (basis is de huidige meerjarenplanning). In principe zal in januari 2017 de vernieuwde meerjarenplanning afgerond kunnen worden op basis van de eindejaarsvastleggingen.
- Kampenhout: Op welke manier kan er overleg zijn over de verkeerslichtenregeling. Het lokale bestuur heeft de indruk dat, in functie van het tegengaan van sluipverkeer, een meer optimale verkeerslichtenregeling wenselijk is. Het is echter niet duidelijk hoe het lokale bestuur wordt betrokken of wordt gehoord. Bovendien betreft het een bovenlokale problematiek. Het is nodig om de relatie met het onderliggende wegennet van de verschillende betrokken gemeenten te bekijken. Ook de doorstromingstijden van De Lijn moeten worden bekeken. Tim Lonneux geeft aan dat er meer dan 400 geregelde kruispunten zijn in Vlaams-Brabant. AWV heeft een programma opgestart om systematisch de verkeerslichtenregeling van alle kruispunten te updaten, maar dit vraagt tijd. Voor de concrete opmerkingen is de vaste vertegenwoordiger van AWV voor uw gemeente het aanspreekpunt.
- Wat is de situatie inzake de investeringen aan de N47? Deze werken waren aanbesteed. Er bleken echter enkele gebreken aan het bestek. De middelen werden wel vastgelegd en werden daardoor niet langer opgenomen in de meerjarenplanning. Tim Lonneux stelt voor om niet in detail op deze specifieke situatie in te gaan, maar een lokaal overleg te plannen waarop de timing en de andere aspecten ten gronde kunnen worden besproken.

- Bij het opmaken van de fietssnelweg Asse – Brussel is het van groot belang om heel veel aandacht te besteden aan de aantakking van de gemeenten langsheen de fietssnelweg (o.a. Merchtem, Opwijk, ...). Hierdoor wordt de gebruikscapaciteit van de fietssnelweg verbeterd en zorgt met voor bijkomende ontsluiting van het hinterland.
- Merchtem: Gewestweg Brussegem (Merchtem) – Meise: binnenkort starten hier werken: deze dienen via de reguliere contactpersonen doorgegeven worden.
- Wezembeek – Oppem: In de meerjarenplanning wordt gesproken over de optimalisering van het noordelijke deel van de R0 (Zone Zaventem, Zone Vilvoorde, Zone Wemmel). Hoe zit het met het Oostelijke deel van de R0. Waarom wordt de R0 heringericht of verbreed. Tim Lonneux antwoordt dat de herinrichting van de ring gericht is op een verbetering van de verkeersveiligheid (het bekomen van een rustiger wegbeeld, minder weefbewegingen, verbetering signalisatie). Ook het snelheidsregime zal worden bekeken. De herinrichting zal ook een positief effect hebben op de doorstroming, maar dit zal niet zorgen voor een spectaculaire daling van de files. Wel zal de ring, die al meer dan 40 jaar functioneert als een draaischijf in de mobiliteit van Vlaanderen/België, meer eigentijds kunnen functioneren. Wat betreft het Oostelijke deel van de ring, het is duidelijk dat ook dit deel een actualisatie zal nodig hebben op termijn. Hiervoor werden evenwel nog geen concrete stappen gezet. Er is gekozen voor een focus op het Noordelijk deel. In de komende jaren zal stap voor stap dit Noordelijke deel worden aangepakt.
- Grimbergen: De plannen voor het 'Ghelamco-stadion' op parking C worden meer en meer concreet. Hoe wordt er gezorgd dat de timing voor de herinrichting van de ring en de bouw van het stadion op mekaar worden afgestemd. Zijn er duidelijke engagementen van AWV in functie van de bereikbaarheid van het stadion vanaf de R0? Tim Lonneux vertelt dat hierrond al een aantal afspraken en engagementen werden gemaakt. Het stadion zal vermoedelijk sneller klaar zijn dan de herinrichting van de ring. Met de ontwikkelaar zijn de plannen aan de R0 besproken en zij zullen er rekening mee houden bij de uitvoering van het stadion en de omgevingsingrepen. Dit zal een voorwaarde zijn bij de vergunningsprocedure. AWV is steeds bereid om aan de gemeente bijkomende toelichting te bezorgen. In een voorgaande overlegvergadering met de gemeente werd een eerste toelichting hierover gegeven.
- Vilvoorde: In de meerjarenplanning werden 2 werken op Vilvoords grondgebied niet opgenomen. Enerzijds de aanpak van de wegsituatie aan de rotonde met De vuist op en anderzijds een project aan de Schaarbeeklei. Tim Lonneux geeft aan dat voor een oplossing h.v. de rotonde 'De Vuist' nog verder studiewerk vereist is. O. a. de vraag of er al dan niet een ziekenhuis of school komt is van belang voor de verdere aanpak. Wat betreft de Schaarbeeklei wordt bekeken of de werken via diversen kunnen worden meegenomen.
- Beersel: Vraag naar ontsluiting Lot – Colruyt (afrittencomplex). Tim Lonneux geeft aan dat de regelgeving niet toelaat om een bedrijf of een bedrijventerrein rechtstreeks aan te takken op een op- en afrittencomplex. Er werd aan AWV ook geen vraag bezorgd om een studie uit te voeren. Er werd hier dus nog geen werk van gemaakt. Er werd ook een vraag gesignaleerd voor de aantakking van een bedrijf aan de parking Everberg. Hierover moeten weloverwogen keuzes worden

---

gemaakt. Op dit ogenblik is er een kader dat dit niet toelaat. Bovendien zijn deze bijkomende aantakkingen niet gewenst o.w.v. de doorstroming op het hoofdwegennet.

- Lennik: Wat betreft de aanpak van de N8 in Dilbeek stellen we ons de vraag of er overleg is met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voorziet aan rand van het gewest heelwat extra woningen. Ook zijn er ingrepen voorzien betreffende de trein en eventuele (rand)parking in Schepdaal. Wordt er bij de aanpak van de A8 overleg gepleegd met Brussel en wordt er rekening gehouden met de ontwikkelingsvisie van Brussel (en omgekeerd). Het overleg met Brussel en ook de afstemming met verschillende modi zit in de studie voor de N8, situeert Tim Lonneux. Er zal maximaal gebruik gemaakt worden van de vroegere studies (om dubbel werk te voorkomen). De optimale aansluiting op de ring wordt bekeken.
- Wezembeek- Oppem: Komt er een algemene snelheidsverlaging op de R0. Tim Lonneux verklaart dat de snelheidsverlaging voor de Brusselse ring wordt onderzocht in het kader van de herinrichting van de ring. In de bestaande situatie is bekeken of een snelheidsverlaging zinvol is. Conclusie is dat een algemene verlaging van de snelheidsbeperking tot 90 of 100 km per uur niet noodzakelijk een positief effect heeft, integendeel zelfs. Vóór de herinrichting van de R0 zal er dan ook geen initiatief worden genomen voor een snelheidsverlaging. Het snelheidsregime na de herinrichting wordt verder bekeken in de ontwerpstudie van de R0. Alleszins zal er een dynamisch verkeersmanagement van toepassing zijn. De herinrichting zal zorgen voor een ander wegbeeld, waardoor de snelheidslimiet ook beter in overeenstemming wordt gebracht met de effectief gereden snelheid. Ook de handhaving van het verkeersregime is van groot belang.
- Welke is de visie van Vlaanderen rond de randparking. In de ontwikkelingsvisie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er een aantal randparkings voorzien aan de grens met het Vlaamse gewest. Tim Lonneux geeft aan dat er bv. in Tervuren een gebrek aan parkeerplaatsen wordt onderzocht. Het is evenwel geen specifieke verantwoordelijkheid van AWV. Ook de NMBS, De Lijn en de gemeenten dienen te bekijken welke mogelijkheden zij hier hebben. Er is een vraag gestuurd vanuit beleid MOW naar de gemeenten met de vraag te bekijken wat mogelijk is. Gemeenten eventuele geschikte locaties aanduiden en ook nadenken over een aanpak.
- Er wordt gewezen op de problematiek van de vrachtwagenparkings. De betalende parkings voor vrachtwagens blijven leeg. Er zijn een aantal parkings kleiner gemaakt. Hierdoor verschijnen er meer en meer parkerende vrachtwagens langs secundaire wegen. Hoe zal hiermee worden omgegaan? Wat is de beleidsvisie van AWV? Tim Lonneux heeft deze vraag doorgegeven aan de afdeling Beleid van het departement.
- Komt er een aparte strook voor carpoolers op de R0? Dit werd niet voorzien, aldus Tim Lonneux.
- Komt er een specifiek vak op de snelwegen en de R0 voor motorrijders. Ook dit werd niet voorzien (en er was geen eensgezindheid over de zinvolheid ervan). Er werd wel gepleit om mogelijk te maken dat de busbanen op de gewestwegen voor

---

motorrijders worden opengesteld. De Lijn heeft aangegeven hiermee geen probleem te hebben. AWV maakt nog een aantal bezwaren.

### **3. Afronding**

- Bedankt voor actieve deelname
- VOOR DE AGENDA:

**PRAKTIJKDAG MOBILITEIT: 17 maart 2017 van 10.00u tot 14.00u**