

C69 – OPE6

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2005-2006

22 november 2005

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over filevorming op de E314 ter hoogte van Leuven

1

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Johan Sauwens tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over filevorming op de E314 ter hoogte van Leuven

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, mijn vraag om uitleg is gebaseerd op het antwoord dat u me hebt gegeven op schriftelijke vraag nummer 647 betreffende de filevorming in Leuven.

Ik maak me er zorgen over of Vlaanderen klaar is om de toenemende filevorming op te vangen. Van 1985 tot nu is het verkeer op onze snelwegen meer dan verdubbeld. We moeten ook rekening houden met de grote impact die investeringen zoals het Deurganckdok kunnen hebben op onze mobiliteit. De evolutie en monitoring van het noord-zuidverkeer en oost-westverkeer is een belangrijke taak. We moeten durven vooruitzien. We hebben 10 jaar socialistische ministers van Openbare Werken achter de rug, en die hebben steeds geïnvesteerd in verkeersveiligheid, fietspaden, het wegwerken van zwarte punten en doortochten. Dat is allemaal zeer verdienstelijk, maar ze zijn vergeten na te denken over de problematiek van de bereikbaarheid van onze economische centra.

Mijnheer de minister, mijn vraag om uitleg betreft een heel concreet probleem in de regio Leuven. Elke morgen ontstaan rond 6 uur de eerste files in de buurt van Aarschot en Haasrode. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag zegt u dat de E314 van Aarschot tot Leuven eigenlijk een expresweg was met een lokale verbindingsfunctie. Toen de doorsteek Mechelen-Aarschot niet op autosnelwegniveau kon worden gerealiseerd, is de E314 verlengd tot aan de E40 en een snelweg geworden.

Het probleem van doorgaand verkeer gemengd met bestemmingsverkeer doet zich heel duidelijk voor in Leuven. De gemiddelde afstand tussen af- en opritcomplexen op de snelwegen in Frankrijk bedraagt 30 tot 35 kilometer. In het Leuvense zijn er zeven

op- en afritten over een afstand van 12 kilometer. U zegt in uw antwoord dat de toeritdosering getest is, maar dat 'een uitbreiding ervan van Leuven naar aangrenzende opritten in principe mogelijk is, maar een gecoördineerde en complexe aansturing vereist waarvoor de tijd momenteel nog niet rijp is'. Dat is zeer diplomatiek taalgebruik.

Het wordt steeds drukker op de E314. Ongeveer de hele provincie Limburg is erop aangewezen om de verbinding in westelijke richting te maken, naar Brussel, Gent en verder. Ook grote delen van de Antwerpse Kempen en het Hageland maken gebruik van deze snelweg.

Mijnheer de minister, ik wil u feliciteren met de cijfers van de verkeerstellingen die we kunnen raadplegen, want dat is uitstekend materiaal. In 2004 was er op ons autosnelwegennet min of meer een status-quo in het verkeer, namelijk een kleine aangroei met 0,3 procent. Op de E314 was er echter een groei van 3,2 procent. U zult misschien zeggen dat dit te maken heeft met de werken in Antwerpen, omdat toen richtlijnen zijn gegeven om de Antwerpse Ring te vermijden. Uit onderzoek blijkt echter dat er al een aangroei van 2,6 procent was op de E314 vóór de werken, beduidend meer dus dan het algemene gemiddelde. Tijdens de werken was er zelfs een groei van 4,6 procent. In absolute cijfers betekent dit voor de E314, een autosnelweg met tweemaal twee rijstroken, 3.323.000 voertuigkilometers op een gemiddelde werkdag in 2004. Op de E40, een snelweg met tweemaal drie rijstroken, bedroeg dit 3.091.827 voertuigkilometers per dag. Dat is een pak minder.

Sommigen beweren dat het verkeer zal verminderen nu de werken in Antwerpen afgelopen zijn. U weet echter dat het verkeer een afgeleide is van de menselijke en economische activiteit. De economie in Duitsland trekt aan, en we hopen hetzelfde voor Vlaanderen. Het gevolg is dat er de volgende jaren in Vlaanderen ook meer verkeer zal zijn. Door de uitbreiding van de Europese Unie komt steeds meer trafiek uit Oost-Europa. De Antwerpse Kempen en drie vierde van de provincie Limburg blijven verstoken van treinverbindingen voor personenvervoer. Er is dus geen alternatief met de trein. Ook de snelbussen van De Lijn staan natuurlijk in de file, waardoor

het busvervoer maar een laagkwalitatief alternatief is voor de autosnelweg.

Mijnheer de minister, zou het niet nuttig zijn om een diepgaander onderzoek uit te voeren? In uw antwoord op mijn schriftelijke vragen staat dat u de verhouding tussen het doorgaand en het bestemmingsverkeer niet kent en niet over concrete gegevens beschikt.

Kan de toeritdosering worden uitgebreid? Ik pleit er niet voor om het zomaar in te voeren, maar wel op een verkeersveilige manier. Ik beseft dat daarvoor een aantal aanpassingen moeten gebeuren op de gewest- en gemeentewegen in de buurt. Zijn hiervoor voldoende budgetten beschikbaar op de Vlaamse meerjarenbegroting?

Mijnheer de minister, er is nu al een sterke toename van het verkeer op deze verbinding. Een aantal ingenieurs van AWV zegt me dat het, aan relatief lage kosten, mogelijk moet zijn om een derde rijvak aan te leggen, maar ik weet niet of dat kan en zinvol is. Wordt nog gedacht aan de oude studie om een verbinding te maken tussen Aarschot en Mechelen?

Alle oost-westverkeer in Vlaanderen gaat via de Antwerpse of de Brusselse Ring. De groeipolen Antwerpen en Brussel genereren zelf veel verkeer, maar er is toch een probleem met het transitverkeer. Ter hoogte van de grensposten van Meer en Rekkem passeren nu al ongeveer 22.000, meestal buitenlandse, vrachtwagens.

Onze havens functioneren goed, en dankzij de investeringen zullen ze nog verder groeien. Rond de grote vervoersassen in Vlaanderen moeten we ook de situatie van de wegen durven bekijken. In dat kader is dit soort oefeningen zeker niet zinloos.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer Sauwens, ik ben blij dat u deze problematiek onder de aandacht brengt. U hebt eerst een vrij strenge uitspraak gedaan over het afsluiten van alle op- en afritten in Leuven, maar dat was waarschijnlijk om de burgemeester in het harnas te jagen. Dat is allemaal niet zo erg, maar ik denk dat u zich op dat vlak van vijand vergist.

Wie het probleem van de E314 en het verkeer van en naar Limburg goed bekijkt, weet dat de problemen 's morgens en 's avonds verschillen. 's Morgens situeert

het probleem zich in Rotselaar en Kessel-Lo, en niet aan de op- en afritten in Leuven. 's Avonds zit het verkeer vast door de grote toevloed van verkeer op de opritten in Herent en Wilsele.

Mijnheer de minister, ik wil een heel concreet voorstel doen. Ik kom uit de praktijk en sta al 30 jaar in de file op de E314. Ik kan dus spreken als ervaringsdeskundige. Ik stel voor om bij het sluiten van de twee kleine op- en afritten in Wilsele-Putkapel, begin volgend jaar, onmiddellijk in te grijpen.

Mijnheer Sauwens, ik sta achter uw voorstel om diepgaander te bekijken wat we in de toekomst nog kunnen doen, maar met – bij wijze van spreken – een pot verf, een borstel en het plaatsen van twee verkeerslichten voor toeritdosering, kunnen we zorgen voor een voorlopige oplossing. Het zou een goed signaal zijn als we van de sluiting van de op- en afritten gebruik maken om twee concrete aanpassingen te doen aan het bestaande wegennet, zonder dat er een meter asfalt aangelegd moet worden.

Als de oprit in Wilsele wordt gesloten voor het avondverkeer, kan de derde rijstrook, die nu een invoegstrook is, worden doorgetrokken van de op- en afrit in Herent tot voorbij het viaduct van Kessel-Lo. Daardoor ontstaat over een afstand van 2 kilometer de mogelijkheid om het verkeer te laten invoegen op 2 rijstroken. Dat zal het probleem van de oprit van Herent oplossen. Tegelijkertijd kunnen we een toeritdosering plaatsen op de oprit Winksele. Dat zijn de enige ingrepen die we moeten doen om het verkeer 's avonds min of meer vlot te laten verlopen.

Nu al kan men, vanaf Kessel-Lo, het viaduct gebruiken. Er is een invoegstrook die stopt aan de kleine afrit die gesloten zal worden. We kunnen die invoegstrook laten doorlopen tot aan de oprit van de Mechelsesteenweg en aan de afrit in Rotselaar kunnen we een toeritdosering plaatsen. Zowel voor het verkeer 's morgens als voor het verkeer 's avonds kan dat een voorlopige oplossing zijn die heel wat leed en misnoegen kan wegnemen.

Ik ben een groot voorstander van vrije busbanen, maar de structuur van de autosnelweg op die plaats laat de aanleg ervan niet toe. De enige mogelijkheid om de snelbussen uit Limburg daar snel te laten rijden, is het fileprobleem te helpen oplossen. Er is geen ruimte om een vrije busbaan aan te leggen. Het kan vanuit praktisch oogpunt niet.

De problemen op de E40 tussen Bertem en de Ring rond Brussel worden niet veroorzaakt door wie naar Brussel rijdt. De oorzaak ligt in het feit dat de auto's de Ring niet op kunnen rijden. Ik stel dan ook voor om daar zo snel mogelijk in een bypass te voorzien. De oorzaak van de file is het wevend verkeer tussen de twee korte afritten naar Zaventem en de afrit ervoor naar het industrieterrein. Die weefzone is veel te kort. Het verkeer dat van de E40 komt, zou vlot de Ring op moeten kunnen rijden. Dit kan niet op zes maanden worden gerealiseerd, maar toch op vrij korte termijn. Dit zou een groot deel van de problemen voor het oosten van Brabant en Limburg oplossen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister, ik wil nog even iets zeggen over de Liefkenshoekspoor-tunnel. Er is een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de gewesten en de NMBS over het investeringsprogramma 2003-2012. De trein is op dit ogenblik geen alternatief voor wie uit Limburg komt omdat men gemiddeld twee uur moet sporen naar Brussel. Men staat tien minuten stil in Hasselt en nog eens tien in Leuven. Zeker wie vanuit Tongeren komt, is twee uur onderweg. De Vlaamse Regering zou meer gebruik moeten maken van het samenwerkingsakkoord om alternatieven naar voren te brengen.

Mijnheer de minister, er is destijds op de E40 een vierde rijstrook aangelegd. Wat is het effect daarvan op de capaciteit en de filebestrijding? De E40 telt drie rijstroken in Wallonië en vier vanaf Bertem tot aan de Ring in Brussel. Wat zal het effect zijn van de aanleg van een extra rijstrook op de E314? Er zal misschien een effect zijn op erg korte termijn, maar op lange termijn slijbt het verkeer hoogstwaarschijnlijk weer dicht.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, mijnheer Sauwens, u haalt de problematiek van de files aan en wijst op de accenten op de zwakke weggebruiker uit het verleden. Ik benadruk dat wij een en-enbenadering nastreven en zeker ook de mis-sing links willen wegwerken.

Ik pleit ervoor om ook het debat te voeren over het maximaal gebruik maken van onze investeringen. Onze gewest- en snelwegen liggen er gedurende een

aantal uren per dag erg stil bij. We moeten dringend nadenken over hoe we onze infrastructuur die een niet onaardig bedrag heeft gekost, optimaal kunnen gebruiken. Dit is een belangrijk element in de oplossing van het fileprobleem, zeker voor wat betreft het vrachtverkeer. In de havens is het bijvoorbeeld om half drie gedaan met laden en lossen. Op vrijdag is dat zelfs nog iets vroeger. We moeten het debat durven openen over het maximale gebruik van onze infrastructuur, zoals dat in elke onderneming gebeurt bij investeringen. Op dat vlak zijn we nog niet waar we moeten zijn.

Mijnheer Koninckx, ik dank u voor uw concrete voorstel. Ik zal dit laten onderzoeken, omdat in januari of februari de af- en oprit in Wilssele-Putkapel wordt gesloten.

Mijnheer Peumans, ik denk dat uw eerste opmerking niet echt een vraag was, maar een aanzet om de tijd dat mensen op de trein zitten tussen Hasselt en Brussel, te verkorten. Op uw vraag over het effect van de uitbreiding van de E40, kan ik nu onmogelijk antwoorden. Ik ben bereid om aan de administratie te vragen of dat effect gemeten is en wat de resultaten waren.

Mijnheer Sauwens, uw vraag om uitleg is gebaseerd op mijn antwoord op uw schriftelijke vraag van 24 juni 2005. Mijnheer Sauwens, het is heel belangrijk om over goede cijfers te beschikken. Een herkomstbestemmingsonderzoek is in de praktijk vrij moeilijk uit te voeren. Er is hulp nodig van de politie om de automobilisten af te leiden. Zoals we recent hebben meegemaakt aan de brug van Temse, zorgt dat voor heel wat reacties, want de mensen worden aan de kant gezet om een aantal vragen te beantwoorden. Het ondervragen van de automobilisten op de verschillende op- en afrittencomplexen is niet eenvoudig.

U vraagt terecht naar bijkomend cijfermateriaal. Ik heb gezocht naar een andere mogelijkheid om met meer kennis van zaken de zaak te bespreken. Ik heb de administratie opdracht gegeven om het multimodaal verkeersmodel Vlaams-Brabant op zeer korte termijn ook hier in te zetten. Daardoor zullen we over extra gegevens beschikken om het probleem verder te bespreken. Mijnheer Sauwens, als er resultaten beschikbaar zijn, zullen ze worden overgemaakt.

Mijnheer Sauwens, ook in het antwoord op uw schriftelijke vraag heb ik verwezen naar de toeritdo-

sering. De uitbreiding van de toeritdosering kan de doorstroming op de E314 ten goede komen, zeker gezien de korte opeenvolging van de verschillende complexen in de omgeving van Leuven. Door de afdeling Verkeerskunde zal aan de hand van simulaties een onderzoek worden uitgevoerd. De gevolgen voor het onderliggende wegennet zullen niet uit het oog verloren worden. Het onderzoek moet uiteraard in overleg gebeuren met de stad Leuven en de omliggende gemeenten. Er zal dus bijkomend cijfermateriaal worden verzameld.

In het meerjarenprogramma van de afdeling Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant zijn geen aparte budgetten opgenomen voor bijkomende installaties van toeritdosering. Er zal wel een belangrijke financiële inbreng zijn van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten, afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen. Ook op dat vlak zullen we dus verdere stappen zetten.

Mijnheer Sauwens, het gedeelte van de E314 tussen Rotselaar en de E40 werd ontworpen en uitgevoerd als een weg van primair niveau met ongelijkgrondse kruisingen. Bij de aanleg werden andere normen gebruikt dan voor een autosnelweg. Dat is onder andere te merken aan de breedte van de pechstroken en de kortere lengte van de in- en uitvoegstroken. De effectieve omvorming naar een autosnelweg, en zeker een capaciteitsverhoging, zal ingrijpende aanpassingen tot gevolg hebben.

Mijnheer de voorzitter, collega's, de administratie heeft de opdracht gekregen om bijkomende gegevens te verzamelen. Met deze gegevens, en rekening houdend met de geformuleerde concrete voorstellen, moeten we dit op een later moment opnieuw bespreken. Ik zal alle beschikbare gegevens aan de commissievoorzitter overmaken.

De voorzitter: De heer Sauwens heeft het woord.

De heer Johan Sauwens: Mijnheer de minister, voor het herkomst-bestemmingsonderzoek zijn varianten mogelijk. De technieken om met een camera de nummerplaten te registreren, staan op punt. Op het aansluitingscomplex van de E40 met de Ring rond Brussel in Kraainem-Zaventem werd dergelijk onderzoek uitgevoerd. Daardoor ontstond inzicht in de op- en afrijdende bewegingen op de Ring. Deze variant kan zeker worden gebruikt.

Het klassieke systeem, waarbij het verkeer wordt gestopt en aan de automobilisten wordt gevraagd

waar ze vandaan komen en waar ze heen rijden, is erg omslachtig. Kentekenonderzoek met camera's wordt ook in het buitenland gebruikt.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de minister, ik wil erop aandringen om tegelijkertijd met het afsluiten van de op- en afritten de voorlopige maatregelen door te voeren. Dat zou een bijzonder goed signaal zijn naar alle mensen die dagelijks in de ellende zitten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
