

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

29 april 2009

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

– van de heren Eloi Glorieux, Mark Demesmaeker, Dirk De Cock en Rudi Daems –

**betreffende de oprichting van een Verkeerscentrum Ring en de invoering van een
algemene snelheidsbeperking en een inhaalverbod voor vrachtwagens op de ring rond Brussel**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Pieter Huybrechts**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen.

Vaste leden:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;

de heer Jos De Meyer, mevrouw Cindy Franssen, de heren Frans Peeters, Johan Sauwens;

de dames Annick De Ridder, Fientje Moerman, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Philippe De Coene, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

Plaatsvervangers:

de heer Frank Creyelman, mevrouw Katleen Martens, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Tom Dehaene, Dirk de Kort;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

mevrouw Els Robeyns, de heren Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

Toegevoegde leden:

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

Zie:

2050 (2008-2009)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

Zie ook:

2038 (2008-2009)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare werken, Mobiliteit en Energie behandelde op 3 maart 2009 en 21 april 2009 in samenhang het voorstel van resolutie van de heren Flor Koninckx en Joris Vandenbroucke betreffende het instellen van een snelheidslimiet van 100 km/u op de Brusselse ring (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2038/1*) en het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux, Mark Demesmaeker, Dirk De Cock en Rudi Daems betreffende de oprichting van een Verkeerscentrum Ring en de invoering van een algemene snelheidsbeperking en een inhaalverbod voor vrachtwagens op de ring rond Brussel (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2050/1*).

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENERS VAN DE VOORSTELLEN

De heer *Joris Vandenbroucke* verwijst eens te meer naar de warboel van het snelheidsmanagement op de autosnelwegen. Een van de beste voorbeelden daarvan is de Brusselse ring, het is onbegrijpelijk dat er verschillende snelheidsregimes gelden op de Antwerpse en de Brusselse ring, terwijl ook de Brusselse ring veel op- en afritten telt, evenmin bestemmings- en transitverkeer scheidt, ook een mix van zwaar verkeer en personenwagens kent en geteisterd wordt door files en vooral door ongevallen. Het aantal zware ongevallen op de Brusselse ring is zelfs hoger dan dat op de Antwerpse ring. Daarom stellen de indieners voor om het Antwerpse snelheidsregime op de Brusselse ring toe te passen. Ook in de omringende landen wordt al jaren op alle drukke ringwegen, verkeerswisselaars, een uniforme snelheidsverlaging toegepast. Dat is niet alleen beter voor de doorstroming, er zijn immers minder snelheidsverschillen tussen het in- en uitvoegend verkeer. Het verhoogt eveneens de capaciteit van de autosnelweg en het is beter voor de verkeersveiligheid. Het biedt uniformiteit en duidelijkheid aan de gebruikers van de ring. Kortom, de indieners zien niet anders dan voordelen.

Het ideale is natuurlijk variabele wegbebakening, die aangepast kan worden naargelang de drukte en de omstandigheden. Op de Brusselse ring is het daarvoor nog een decennium wachten, daarom wenst de sp.a-fractie nu al, in afwachting van een heraanleg van de ring, de maximumsnelheid uniform te verlagen tot 100 kilometer per uur.

De minister heeft een studie besteld om de effecten van een uniform snelheidsmanagement op ringwegen en verkeerswisselaars te onderzoeken. De indieners zijn bereid de stemming over het voorstel van resolutie uit te stellen tot het moment dat de resultaten daarvan bekend zijn. Ze gaan er echter van uit dat de parlementsleden in de loop van de maand

maart nog inzage zullen krijgen in die resultaten, zo niet zullen ze vragen om toch te stemmen over het voorstel van resolutie.

De heer *Eloi Glorieux* licht het voorstel van resolutie van de Groen!-fractie toe, dat ertoe strekt een Verkeerscentrum Ring op te richten, en een algemene snelheidsbeperking en een inhaalverbod voor vrachtwagens op de ring rond Brussel in te voeren. Die ring is een van de drukste verkeersaders in België. De keuze van de Vlaamse Regering om de hele regio om te vormen tot Flanders Airport Region door middel van extra logistieke bedrijventerreinen, zal het vrachtautoverkeer de volgende jaren nog doen toenemen.

De maatregelen waarmee diezelfde regering het verkeer vlot wil houden, zoals de verbreding van de ring en de aanleg van extra rijstroken of parallelwegen, zullen slechts zeer kortstondig enig soelaas bieden. Alleen al het natuurlijke aanzuigeffect zal ervoor zorgen dat binnen een paar jaar ook de nieuwe capaciteit vol zal zitten. Daarbij komt dan nog de grote logistieke roeping van de Vlaamse Regering.

De heer Glorieux pleit ervoor om een andere keuze te maken en in de plaats van Flanders Airport Region in de Vlaamse Rand een echt ecologische meerwaardeneconomie te ontwikkelen. Maar ook met het oog op de bestrijding van de acute verkeerscongestie op de ring verdient de investering in beton geen aanbeveling. Het lid verkiest de optimale benutting van de bestaande capaciteit. Daarvoor is in de eerste plaats de uitbouw van een verkeerscentrum nodig, dat op dynamische route-informatiepanelen de automobilisten met accurate boodschappen begeleidt, zodat de verkeersstromen geoptimaliseerd worden.

Wat men op die manier kan aangeven is onder meer de groenegolfsnelheid en tijdelijke snelheidsbeperkingen die nodig zijn als gevolg van ongevallen. De heer Glorieux herinnert aan het werkbezoek van de commissie aan het Zwevegense bedrijf Traficon, dat verkeersbegeleidingssystemen ontwikkelt. Bij die gelegenheid leerde men dat dynamische mobiliteitsbegeleiding de wegcapaciteit met 10% verhoogt.

Een andere maatregel die snel kan worden ingevoerd en direct effect kan hebben, is een algemene verlaging van de maximumsnelheid op de ring. De heer Glorieux suggereert 100 km/u voor personenwagens en 80 km/u voor vrachtwagens. Daarmee bevordert men de doorstroming en vermindert men tegelijk de uitstoot en de geluidsoverlast. Verder reduceert men het brandstofverbruik en verhoogt men de verkeersveiligheid.

Het lid attendeert op de resultaten van een onderzoek daarover door Transport & Mobility Leuven (T&M-

studie), die volgens hem sprekend zijn. De beperking van de maximumsnelheid op autosnelwegen van 120 km/u tot 100 km/u levert 44% minder doden op, 27% minder zwaargewonden en 18% minder lichtgewonden. Ook de milieuresultaten zijn zeer positief: 33% minder fijn stof, 16% minder NOx en 12% minder CO₂. De heer Glorieux concludeert dat er geen enkele reden is om de genoemde snelheidsverlaging niet door te voeren op alle autosnelwegen en stelt voor om alvast te beginnen met de ring rond Brussel.

Verder concludeerde de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) dat ook een veralgemeend inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen leidt tot een verlaging of minstens een stabilisering van brandstofverbruik en CO₂-emissie. Dat is in het bijzonder van belang in het licht van de verwachte toename van het aantal vrachtwagens op de autosnelwegen in de regio. Het lid stelt daarom voor aan de verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse ring een dergelijk inhaalverbod te koppelen.

De heer Glorieux vat zijn betoog samen. Het voorstel van resolutie van de Groen!-fractie ondersteunt de boodschap van provinciegouverneur Lode De Witte en vraagt in de eerste plaats om af te zien van de aanleg van parallelstroken en/of een toename van het aantal rijstroken op het noordelijke gedeelte van de ring rond Brussel. In de plaats daarvan pleit het voor de oprichting van een verkeerscentrum voor de ring rond Brussel, waar de verkeersstromen permanent worden begeleid. Verder wordt gevraagd om op die ring een maximumsnelheid van 100 km/u in te voeren voor personenwagens en 80 km/u voor vrachtwagens, die indien nodig tijdelijk en plaatselijk nog verder verlaagd kunnen worden. Het lid geeft weersomstandigheden als voorbeeld.

Ten vierde vragen de indieners van het voorstel van resolutie om op de ring rond Brussel een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op te leggen, en, ten slotte, om alle noodzakelijke maatregelen te nemen om het genoemde met een consequent handhavingsbeleid af te dwingen.

II. BESPREKING

1. Commissievergadering van 3 maart 2009

Mevrouw *Annick De Ridder* vindt dat beide voorstellen getuigen van een statische en weinig ambitieuze visie op verkeer. De Open Vld-fractie wil in Vlaanderen een volwaardig verkeersmanagement tot stand brengen, waarbij de ringwegen minstens uitgerust worden met verkeerstelematica of dynamische ver-

keerssignalisatie met het oog op een betere verkeersafwikkeling. Concreet moeten maximumsnelheden en verkeersinformatie weergegeven worden in functie van de drukte en de verkeersomstandigheden.

De algemene snelheidsbeperking tot 100 km/u wijst de fractie van mevrouw De Ridder af omdat daarmee een statische limiet wordt ingevoerd. Zij is wel gewonnen voor een onderzoek naar variabele snelheden ter verbetering van de doorstroming en de veiligheid. Daarom zal zij de voorstellen niet goedkeuren maar verkiest zij te wachten op de door de minister bestelde studie. Voorwerp van dat onderzoek is overigens ook het effect van het optrekken van de snelheid op de Antwerpse ring tot 120 km/u 's nachts, waarin het lid naar eigen zeggen geen problemen ziet.

De heer *Pieter Huybrechts* begrijpt niet waarom de indieners een veralgemeende verlaging tot 100 km/u wensen (uitgezonderd op die plaatsen waar nu reeds een lagere maximumsnelheid geldt), aangezien zij stellen dat de maximumcapaciteit van een snelweg wordt bereikt bij een door alle voertuigen aangehouden snelheid van 80 tot 90 km/u – afhankelijk van de drukte – en dat een gelijkmatige doorstroming van het verkeer toeneemt naarmate het verschil in snelheid tussen de snelst en de traagst rijdende voertuigen kleiner wordt. Waarom vraagt men niet consequent een begrenzing tot 80 km/u op de hele ring? Dan bereikt men immers de maximumcapaciteit en is er geen verschil in snelheid tussen de voertuigen.

Verder lijkt het hem niet nuttig om 24/24 uur de maximumsnelheid tot 100 km/u te beperken. Het lid sluit zich aan bij het voorstel om eerst de resultaten van de studie af te wachten.

De heer *Flor Koninckx* repliceert dat ook de sp.a-fractie gewonnen is voor dynamische signalisatie, waarmee men op verschillende tijdstippen verschillende snelheden, aangepast aan de omstandigheden, kan installeren. Het voorstel richt zich evenwel op de periode die voorafgaat aan de voltooiing van de aanpassingen aan de ring (die pas over tien jaar een feit zou zijn), aan de oprichting van het verkeerscentrum en de invoering van variabele signalisatie. In afwachting daarvan stellen de indieners een snelheidslimiet van 100 km/u voor.

De heer Koninckx heeft begrip voor de vraag naar algemene harmonisatie van de snelheid, maar wijst erop dat een licht verschil tussen de maxima voor gewone voertuigen en vrachtwagens voordelig blijft.

De heer *Eloi Glorieux* dringt aan op de stemming. De recente studieresultaten van Transport & Mobility Leuven over de effecten van een snelheidsverlaging tot 100 km/u op het aantal doden en op de uit-

stoot van schadelijke stoffen zijn zo duidelijk dat zij geen nieuwe studie behoeven. Men moet integendeel zo snel mogelijk tot de actie overgaan, minstens op de ring rond Brussel.

De heer *Jan Peumans*, dienstdoend voorzitter, wijst erop dat de indieners van het eerste voorstel uitstel hebben gevraagd in afwachting van de studie die minister Crevits bestelde over verkeersmanagement.

De heer *Joris Vandenbroucke* gaat ervan uit dat de studie wordt opgeleverd in maart 2009. Hij kondigt aan dat zijn fractie zal vragen om haar voorstel van resolutie opnieuw te agenderen als in de tweede helft van die maand blijkt dat de studie uitblijft.

2. Commissievergadering van 21 april 2009

Op verzoek van de heer *Eloi Glorieux*, indiener van één van de beide voorstellen van resolutie met betrekking tot de snelheidsbeperking op de ring rond Brussel, wordt naar aanleiding van de uitspraken van minister Crevits in de pers de beide gekoppelde voorstellen op dinsdag 21 april geagendeerd voor voortzetting van bespreking en stemming in commissie.

De commissieleden kregen inmiddels ook heel wat documentatie over het dossier van snelheidsregimes op ringwegen (bezorgd door het kabinet van minister Crevits) per mail overgemaakt.

De heer *Pieter Huybrechts* vermeldt dat het verkeerscentrum beide voorstellen van resolutie onder de loep genomen heeft. Het verkeerscentrum is tot de conclusie gekomen dat een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur niet de verwachte gevolgen zal hebben. Door de snelheid te verlagen, stijgt het gemengd verkeer van vrachtwagens en personenwagens op één zelfde strook tot 15%. Daardoor zal volgens het verkeerscentrum het aantal ongevallen toenemen.

Het Vlaams Belang ziet meer heil in de dynamische verkeersborden die de snelheid regelen afhankelijk van de drukte en de weersomstandigheden. Een ander voordeel is dat ze de snelheid per rijstrook kunnen aanpassen.

Gelet op deze conclusie van het verkeerscentrum en het feit dat het aantal ongevallen zal toenemen als men de snelheid tot 100 kilometer per uur beperkt op de Brusselse ring, zal zijn fractie beide voorstellen van resolutie niet goedkeuren.

De heer *Joris Vandenbroucke* verklaart dat deze commissie al een aantal keer gedebatteerd heeft over snelheidsregimes op de ringwegen en meer specifiek

de Brusselse ring. Zijn fractie is voorstander van dynamisch snelheidsmanagement op de ring rond Brussel zoals dat ook op de Antwerpse ring in voege is. Hij pleit in dat verband voor een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur. Maar de invoering van dynamisch snelheidsmanagement op de ring rond Brussel zal nog jaren op zich laten wachten omdat er heel wat onderzoek dient plaats te vinden en dat de heraanleg van de ring ook tijd kost.

De vraag is wat men in tussentijd doet. Hij verklaart dat de heer *Koninckx* en hijzelf een voorstel van resolutie ingediend hebben waarin gevraagd wordt om in de tussenperiode de snelheid te verlagen tot 100 kilometer per uur. De indieners waren ervan overtuigd dat dit de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Brusselse ring ten goede zou komen zoals dat ook het geval is op de Antwerpse ring en in het buitenland.

Uit de studie die in opdracht van de minister werd uitgevoerd, blijkt dat één van de conclusies is dat er een grote mix komt van vrachtwagens en personenwagens. Vrachtwagens zullen ook op de tweede rijstrook rijden met een verhoogde kans tot ongevallen en bovendien ongevallen met een verhoogde kans op ernstige letsels. Daarom zou het niet aangezien zijn om die snelheidsbeperking toe te passen. Het lid heeft deze studie ook grondig doorgenomen en vindt dat deze conclusie niet zo duidelijk in deze studie terug te vinden is. Er zijn zowel positieve als negatieve effecten.

Positieve effecten zijn onder meer afname van rijstrookwissels omdat de snelheid tussen de verschillende voertuigen daalt met als gevolg minder kans op ongelukken en kans op minder ernstige ongevallen. De rijstrookbezetting zou efficiënter worden omdat er een toename zal zijn van voertuigen op de rechterrijstrook en een afname van voertuigen op de linkerrijstrook.

De vraag is natuurlijk hoe groot dat negatieve effect van die extra vrachtwagens op de tweede rijstrook is en of dat opweegt tegen de positieve effecten die in deze studie worden aangestipt. In de studie is wel geen kwantitatieve benadering (cijfermateriaal) van de positieve en negatieve aspecten vermeld. Zijn fractie vindt het niet correct deze studie te besluiten met de stelling dat een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 kilometer per uur op de Brusselse ring op de eerste plaats een negatief effect met zich zal meebrengen. Zijn fractie is van oordeel dat het mogelijk moet zijn om al deze effecten te becijferen. De geponeerde conclusie gaat ook in tegen wat men op de Antwerpse ring en in de ons omringende landen kan vaststellen. Nergens is de maximumsnelheid gehandhaafd op 120 kilometer per uur. Waarom zou dat op de Brusselse ring anders zijn? Het ongevalri-

sico is in deze landen trouwens twee tot drie keer lager dan in Vlaanderen.

Hij besluit dat deze studie een aantal interessante elementen aanreikt maar hij is van oordeel dat deze studie niet zo duidelijk en eenduidig is om daar de conclusie aan te verbinden zoals minister Crevits dat doet.

De heer *Eloi Glorieux* sluit zich aan bij de tussenkomst van de heer *Vandenbroucke*. De conclusies die de minister trekt uit de analyse van het verkeerscentrum zijn wat eigenaardig. Hij vindt die niet terug in de analyse van het verkeerscentrum. Het verwondert het lid dat er niet ingegaan werd op de analyse die *Transport & Mobility Leuven* maakte. Ter herinnering, deze studie stelde dat een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur 44 minder doden zou ressorteren, 27 % minder zwaar gewonden, 33% minder fijn stof en 12% minder CO₂ uitstoot. Dat is de kern van de argumentatie om dit voorstel van resolutie in te dienen. De minister was toen vrij kritisch en vroeg naar het effect op de doorstroming.

De conclusie van het verkeerscentrum is dat een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur de files en de doorstroming niet wezenlijk zal beïnvloeden. De negatieve invloed waar de minister voor vreesde, is er dus niet.

Het verkeerscentrum stelt dat een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur voor minder rijstrookwissels zal zorgen, dus een verhoging van de verkeersveiligheid. Anderzijds zullen er meer vrachtwagens op de middenstrook rijden en meer personenwagens op het rechterbaanvak wat op zich minder goed is. Dit probleem wordt echter volgens hetzelfde lid opgevangen in het voorstel van resolutie omdat er een snelheidsverschil tussen vrachtwagens en personenvervoer opgenomen is: maximum 100 km/uur voor personenwagens en 80 km/uur voor vrachtwagens gekoppeld aan een inhaalverbod voor vrachtwagens. De opmerkingen van het verkeerscentrum worden dus zo opgevangen.

Wat de vergelijkingen tussen de Antwerpse en de Brusselse ring betreft, moet er rekening gehouden worden met een ring met en een ring zonder snelheidsbeperkingen.

Wat de heer *Glorieux* verwondert, is de stelling van minister *Crevits* dat er geen draagvlak is voor dergelijke snelheidsverlaging op de ring rond Brussel. Waarop is deze bewering gestoeld? Is daarover onderzoek gebeurd?

Hij heeft vastgesteld tijdens periodes van smogalarm dat de snelheidsbeperking vrij goed gerespecteerd werd.

Het lid benadrukt dat veiligheid en milieuredenen nog belangrijker zijn dan het draagvlak. Hij heeft de indruk dat de minister deze elementen echter ondergeschikt vindt. Hij besluit dat de studie van het verkeerscentrum niet zo eenduidig is terwijl de studie van *Transport & Mobility Leuven* dat wel is.

De heer *Glorieux* besluit dat hij het voorstel van resolutie, dat zijn fractie tesamen met N-VA en SLP heeft ingediend, handhaaft omdat dit voorstel een antwoord geeft op de nuances van het verkeerscentrum.

De heer *Flor Koninckx* wil ingaan op de verschillende interpretatie van de lectuur van de conclusies van de studie. Hij meent dat op basis van deze conclusies een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur op de Brusselse ring wel positieve gevolgen heeft, zowel voor de doorstroming als voor de veiligheid.

Het lid verwijst naar de conclusies: “Vertragingen en sporadische opstoppen komen minder frequent en minder uitgesproken voor in het geval van een snelheidsverlaging op de Brusselse ring. Dit is op die plaats een positief effect want daar verhoogt de doorstroming en neemt de kans op kop-staart aanrijdingen af.” “Het aantal uitgevoerde rijstrookwissels neemt af bij een snelheidsverlaging. Naast een verminderde kans op ongevallen door het lager aantal uitgevoerde manoeuvres, neemt het rijcomfort van de weggebruiker hierdoor toe.” En “(e)en neveneffect van een snelheidsverlaging is een verhoogd gebruik van de rechterrijstrook door personenwagens en een verhoogd gebruik van de middelste rijstrook door vrachtwagens. Dit effect neemt toe naarmate de toegelaten snelheid lager ligt. Deze menging van het personen- en vrachtverkeer kan tot een toename van de ernst van ongevallen lijden.” Er staat echter niet dat er meer ongevallen zullen zijn maar dat dit kan leiden tot een toename van de ernst. Er staat geen enkel cijfer in. Het lid vindt de conclusie dat een verlaging van de snelheid een verhoging van de verkeersonveiligheid in de hand zou werken, een totaal misplaatste conclusie.

Mevrouw *Annick De Ridder* verklaart dat haar fractie steeds voorstander was van een variabele snelheid, van elektronisch verkeersmanagement. Haar fractie is geen voorstander van een algemeen dogmatisch verlagen van de snelheid naar 100 km per uur. Zij is voor dynamische snelheidsborden en hoopt dat de minister en de volgende minister deze inspanningen voort zal zetten. Ze stelt vast dat dit systeem wel werkt op de Antwerpse ring. Zij stelt vast dat de studie zeer genuanceerd is en stelt dat er naar congestie en doorstroming van verkeer er nauwelijks reistijdwinst te verwachten is. Dat het snelheidsregime de structurele congestie nauwelijks beïnvloedt. Belangrijk is dat de menging van personen- en

vrachtverkeer tot een toename van de ernst van ongevallen kan leiden. Zij neemt deze laatste zin ernstig. Zij is van oordeel dat de volgende regering hieromtrent een beslissing dient te treffen.

De heer *Jan Peumans* verklaart dat hij nogal verrast was door de uitspraken van de minister in de pers. Hij verwijst naar de brief die minister Crevits schreef naar deze commissie. Uit de brief blijkt dat de minister duidelijk tegen een verlaging van de maximumsnelheid is terwijl de administratie wel een ander verhaal brengt. Dat is geen correcte manier van werken.

De minister kan de vrachtwagens perfect op de uiterste strook doen rijden. De minister heeft vroeger verklaard dat het Verkeerscentrum Ring tegen 2020 operationeel zal zijn, want eerst moeten er beslissingen getroffen worden over de verbreding van de ring en daarna worden de nodige maatregelen genomen. Portieken aanleggen op de autowegen is een zaak waar de heer Johan Sauwens als toenmalig minister al twintig jaar geleden mee bezig was. Twintig jaar later is dat nog steeds niet uitgevoerd door de administratie. Men moet leren om dossiers af te werken vooraleer nieuwe dingen op te starten. Waar wachten we op om uitvoering te geven aan deze elementen? Men zou een 'missing link' kunnen schrappen en nu beter middelen investeren in het operationaliseren van portieken.

Minister *Hilde Crevits* benadrukt dat zij wel degelijk met de studie van het verkeerscentrum (die uit een viertal bundels bestaat) rekening hield. Uit het voorstel van het verkeerscentrum blijkt dat snelheid en verlaging van snelheid niet determinerend zijn voor ongevallen en doorstroming. Wat de studie van Transport & Mobility Leuven betreft, benadrukt de minister dat ze wel degelijk die mee heeft betrokken in het onderzoek. Er is aan het verkeerscentrum duidelijk gevraagd hoe dat met de conclusies van de studie van Transport & Mobility Leuven dan zit. Het verkeerscentrum heeft nogmaals de minister op het hart gedrukt om dat niet te doen in de huidige omstandigheden: er is een wereld van verschil tussen handhaven en niet handhaven; het wordt niet gerespecteerd ook niet op de Antwerpse ring. En ten derde, men zit met een extra effect, met name dat al het verkeer naar de rechterstrook gestuurd wordt. Als men dit dan vergelijkt met het aantal ongevallen dat op de R1 gebeurt, kan men effectief vaststellen dat er veel meer ongevallen met vrachtwagens gebeuren. Dat is een duidelijke vaststelling vandaag.

Het verkeerscentrum heeft dat op papier bevestigd: het heeft geen zin. Wat is het verschil met de studie van eind 2008 van Transport & Mobility Leuven met betrekking tot de mogelijke impact van een algemene snelheidsverlaging op alle snelwegen op het aan-

tal doden en het aantal zwaargewonden? Men zegt: "uit de ongevalanalyse van het verkeerscentrum (rapport evaluatie snelheidsregimes op de ringwegen) blijkt dat net op ringwegen zoals de R1 en de R0 het gros van de ongevallen niet gerelateerd zijn aan hoge snelheden en bijgevolg het invoeren van een lagere snelheidslimiet hierop geen invloed zal hebben". En verder: "De winst die de T&M-studie naar voor schuift, zal dus voornamelijk gehaald worden op de verbindende autosnelwegen en dan nog deze die weinig of niet met congestie te kampen hebben, niet dus op de Brusselse ring. Dat een snelheidslimiet an sich, zeker voor wat de ringwegen betreft, niet automatisch tot een verlaging van het aantal en de ernst van de ongevallen leidt, komt duidelijk uit de ongevalanalyse naar voor. Zo zijn er meer ongevallen op de R1 met zijn 100 km per uur beperking dan op de R0 en ook de zwartste punten in termen van ongevalernst bevinden zich op de Antwerpse ring. Ook niet onbelangrijk is in dat verband dat de T&M-studie ervan uitgaat dat de lagere snelheidslimiet even goed wordt opgevolgd dan de huidige 120 km per uur. Uit onze studie komt naar voor dat de gemiddeld gereden snelheid niet even sterk daalt als de daling van de snelheidslimiet. De berekeningswijze in de T&M-studie maakt overigens ook abstractie van een aantal factoren zoals verkeersdruk, de variatie in snelheid, het aantal vrachtwagens en belangrijk de oorzaak van het ongeval. De studie van het verkeerscentrum en T&M zijn daarom nog niet in tegenspraak. De T&M-studie is generalistisch en doet een potentieelinschatting voor Belgische snelwegen in het algemeen; de evaluatie van het verkeerscentrum heeft gepeild naar de effecten van een concrete toepassing op de ringwegen R1 en R0. De conclusie is dus dat een snelheidsbeperking net niet de bepalende factor is."

De minister benadrukt dat ze zich op de vier documenten van het verkeerscentrum gebaseerd heeft, maar ze heeft een aantal aanvullende vragen gesteld omdat er inderdaad die T&M-studie is met een aantal positieve effecten. Maar het antwoord was om die snelheidsbeperking niet toe te passen. Vervolgens heeft de minister gevraagd of het nuttig is om op de Antwerpse ring de rijstrooksignalisatie en de handhaving te koppelen. Men heeft een aantal simulaties gedaan maar men wijst op de gevaren. Er moet een duidelijke boodschap gegeven worden aan de weggebruikers. Die vragen zijn allemaal gesteld.

Conclusie van alles is dat men inderdaad niet moet wachten met dat verkeerscentrum. Het doorgaand en het lokaal verkeer op de Brusselse ring moet gescheiden worden. Daarvoor zijn er werken nodig. De minister is van oordeel dat het – zoals in het buitenland – perfect mogelijk is om nu al tijdelijk portieken te voorzien. Die portieken kunnen nadien verplaatst of afgebroken worden. Deze beslissing is

genomen: binnen de drie jaar moeten die portieken er staan. Men moet dus niet de definitieve herinrichting van die ring afwachten vooraleer er maatregelen kunnen getroffen worden inzake het plaatsen van portieken.

De minister pleit dus niet voor een stand still maar voor een gecombineerd verhaal. Niet zomaar borden plaatsen met een snelheidsbeperking tot 100 km per uur die men nauwelijks kan afdwingen en handhaven en die – zo blijkt uit de studie – geen enkel (positief) effect heeft.

De heer *Flor Koninckx* hoopt dat de portieken met dezelfde snelheid als op de E313 zullen geplaatst worden op de Brusselse ring. Hij kan zich verzoenen met de idee dat die portieken (en met variabele signalisatie) er zeer snel komen. Hetzelfde lid hamert erop dat tegelijkertijd ook de handhaving moet verzekerd worden.

Minister *Hilde Crevits* repliceert dat dit net is wat er nu op de Antwerpse ring gebeurt. De minister is van oordeel dat ook moet onderzocht worden hoe de benutting van de derde rijstrook kan verbeterd worden. Het verkeerscentrum pleit er zeer duidelijk voor om niet te werken met een snelheidsbeperking tot 100 km per uur met vaste borden. Als men investeert moet men het globale plaatje bekijken. Zij is akkoord om een versnelling van het nemen van maatregelen te organiseren.

De heer *Flor Koninckx* is ook een voorstander van een scheiding van het doorgaand en lokaal verkeer en de uitbreiding van de ring rond Brussel. Hij pleit ervoor om onmiddellijk werk te maken van portieken en variabele signalisatie en handhaving.

De heer *Joris Vandenbroucke* stelt vast dat de minister een nieuw belangrijk element aanhaalt, met name tijdelijke portieken installeren is mogelijk. Zijn voorstel van resolutie was ingegeven door de veronderstelling dat er tot en met de werken aan de ring niets zou gebeuren. Dat zagen de indieners niet zitten. Nu komt de minister de indieners tegemoet met tijdelijke maatregelen. Hij vindt het een goede zaak dat er ook in handhaving zal geïnvesteerd worden. Het lid verklaart dat daarom de indieners van het voorstel van resolutie uitgaande van de sp.a hun voorstel intrekken.

De heer *Jan Peumans* vindt het zeer merkwaardig dat de heer Koninckx nu pleit voor een scheiding van het doorgaand en het lokaal plaatselijk verkeer. Hij vraagt of men dan over de totale lengte van de ring van Brussel dit nieuwe systeem zal invoeren? Hij stelt vast dat de heer Vandenbroucke andermaal een geweldige bocht neemt. Hij vraagt of de micro-

simulatie toch betrekking heeft op de ring rond Brussel.

Hetzelfde lid stelt dat hij geen zin heeft om de conclusies nog eens voor te lezen. Hij vraagt of hij goed begrepen heeft van de minister dat ze haar administratie de opdracht zal geven om voorlopige portieken te plaatsen op de ring rond Brussel op bepaalde gedeeltes. Hij doet een oproep dat de federale politie inspanningen zou doen om de snelheidscontroles op autowegen en ringwegen op te drijven.

De heer Peumans besluit dat hij niet overtuigd is door het antwoord en daarom het voorstel van resolutie aanhoudt.

De heer *Joris Vandenbroucke* weerlegt dat hij en collega Koninckx een geweldige bocht maken. Integendeel, hij is blij dat deze discussie nu kon gevoerd worden. Met zijn voorstel van resolutie werd de discussie aangetrokken, er is een studie gebeurd en effectief, het element dat de minister nu aanbrengt met name dat er versneld kan geïnvesteerd worden in dynamisch verkeersmanagement – ook voor de heraanleg van de Brusselse ring – maakt wel een wereld van verschil. De premisse van zijn voorstel van resolutie is nu zonder voorwerp want er staat letterlijk: “De uitvoering, met onder andere een gevoelige capaciteitsverhoging en de invoering van variabele signalisatie, zal ongetwijfeld nog lang op zich laten wachten.” Dat was de reden waarom zijn fractie een tussenvoorstel lanceerde. Hij heeft nu begrepen dat deze elementen niet noodzakelijk nog lang uitblijven.

De heer *Jan Peumans* repliceert dat de heer Vandenbroucke eigenlijk zegt dat de CD&V en de Open Vld dit voorstel van resolutie niet mee willen ondertekenen. En nu geeft hij op deze manier er een draai aan.

Minister *Hilde Crevits* verklaart dat zij inderdaad een studie heeft laten uitvoeren. De resultaten zijn bekend. Er zijn aanvullende vragen onder meer over de T&M-studie gesteld. De antwoorden in verband met simulaties zijn op 17 april 2009 aan de minister bezorgd. Het verkeerscentrum roept op om te investeren in dynamisch verkeersmanagement. Dan is bekeken of het technisch mogelijk is te investeren in dynamisch verkeersmanagement ook al is een weg nog niet volledig heraangelegd? Er bestaan systemen waar dat inderdaad gebeurt.

De opdracht die door de minister aan de administratie gegeven wordt, is zeer duidelijk: bekijk op welke manier je dat kan doen, wat het kost om dat te doen en waar de gebeurlijke knelpunten zitten. Men zit inderdaad met een aantal bottlenecks die prioritair

dienen aangepakt te worden. Het enige probleem dat er technisch zou kunnen zijn, is het feit dat bepaalde meetlussen in het wegdek moeten gebracht worden. Als men dat probleem kan oplossen, dan is het technisch perfect mogelijk.

De minister benadrukt dat die opdracht gegeven is: bekijken hoe men versneld kan investeren in dynamisch verkeersmanagement.

De heer *Jan Peumans* wil de minister feliciteren met haar inspanningen in verband met de E313.

III. STEMMING

Het voorstel van resolutie van de heren Eloi Glorieux, Mark Demesmaeker, Dirk De Cock en Rudi Daems betreffende de oprichting van een Verkeerscentrum Ring en de invoering van een algemene snelheidsbeperking en een inhaalverbod voor vrachtwagens op de ring rond Brussel wordt met twaalf stemmen verworpen.

De verslaggever,

De voorzitter,

Pieter HUYBRECHTS

Marc
VAN DEN ABELEN
