



Vlaams
Parlement

stuk **174** (2009-2010) – Nr. 2
ingediend op 24 augustus 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn
en de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt
en Katleen Martens

betreffende de opwaardering
van het regionaal netwerk als onmisbare schakel
van een robuust wegennet met minder files

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Griet Smaers

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroij;
de heren Bart Martens, Jan Roegiers;
mevrouw Sophie De Wit, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Patrick Janssens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Lies Jans;
de heer Marc Vanden Bussche;
de heer Filip Watteuw.

Stukken in het dossier:

174 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 25 februari 2010 het voorstel van resolutie van de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn en de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en Katleen Martens betreffende de opwaardering van het regionaal netwerk als onmisbare schakel van een robuust wegennet met minder files (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 174/1).

1. Toelichting van de voorstel door de heer Pieter Huybrechts, indiener

De heer *Pieter Huybrechts* herinnert aan een voorstel van resolutie betreffende het behoud van ‘autovriendelijke’ invalswegen dat al in 2006 is ingediend door zijn fractie¹. Het standpunt van de indieners was toen en is nu dat men niet al te afhankelijk mag worden van het autosnelwegennetwerk. Op bepaalde invalswegen, de zogenaamde N-wegen die dorpen en steden met elkaar moeten verbinden, wordt de capaciteit drastisch verminderd. Men hoopt op die manier de verkeersstroom naar de autowegen af te leiden. Maar dat is niet zonder risico. Dat belast de autosnelwegen tot ook zij hun grenzen hebben bereikt. En dan ontstaan er files. Ook heeft men meer op- en afritten nodig om al het lokale verkeer op de autosnelwegen te krijgen. Die op- en afritten verstoren evenwel de verkeersstroom op die autosnelwegen en veroorzaken nog meer files. Spreker noemt de E313 hiervan een droevig voorbeeld.

Uit een recente studie van de K.U.Leuven, in opdracht van de automobilistenvereniging Touring en van de federatie van de auto-industrie Febiac (Fédération Belge de l’Industrie de l’Automobile et du Cycle), blijkt dat een opwaardering van het regionale wegennet noodzakelijk is om files op snelwegen en ringwegen in te dijken en om lokale wegen te ontlasten van regionaal doorgaand verkeer.

De voortdurende groei van de mobiliteit en het ondermaatse investeringsbeleid sinds de jaren 90 – gelukkig is er nu een inhaalbeweging begonnen – hebben ervoor gezorgd dat het autosnelwegennetwerk tijdens de spitsuren meer dan vol zit. Vooral rond Antwerpen en Brussel leidt dit tot lange files, maar ook buiten de spitsuren worden we, bijvoorbeeld als gevolg van incidenten en evenementen, in stijgende lijn met congestie geconfronteerd.

De grote verkeersstromen worden vandaag in eerste instantie naar de autosnelwegen afgeleid. Vermits er niet veel ruimte is voor nieuwe snelwegen zouden door een opwaardering van de gewestwegen kortere, regionale verplaatsingen van de autosnelwegen gehaald kunnen worden. Nu stellen we vast dat heel wat gewestwegen, ook deze die veel verkeer moeten verwerken, zodanig worden heringericht dat hun verkeersfunctie in het gedrang komt. Dat is een enorme belasting van het milieu en een grote bron van fijn stof. Het leidt ook tot nog meer sluikverkeer in de omliggende gemeenten en wijken.

De onderzoekers pleiten er daarom voor om een deel van het regionale wegennet zijn stroomfunctie terug te geven, waardoor meteen ook reservecapaciteit beschikbaar wordt bij ongevallen op de autosnelwegen. Bovendien is opwaardering van de regionale wegen goedkoper dan een uitbreiding van de autosnelwegen.

2. Bespreking

Mevrouw *Griet Smaers* vindt het voorstel voorbarig. Zij wil de categorisering van de wegen afwachten. Pas na die oefening zal men kunnen beschikken over de juiste gegevens voor het bevorderen van de doorstroming op de secundaire wegen. Eerst moeten bij-

¹ Voorstel van resolutie van de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, Johan Deckmyn en Freddy Van Gaever en de dames Agnes Bruyninckx en Katleen Martens betreffende het behoud van ‘autovriendelijke’ invalswegen (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 785/1) en verslag van de bespreking namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Flor Koninckx (*Parl. St.* VI. Parl. 2005-06, nr. 785/2).

voorbeeld de pijnpunten in de dorpskernen gekend zijn. De opwaardering van secundaire wegen moet gepaard gaan met aandacht voor de leefbaarheid van de dorpskernen.

Mevrouw *Sofie De Wit* verklaart heel veel begrip te hebben voor het voorstel maar ook zij acht het voorbarig. Zij vraagt prioriteit voor de ‘missing links’. Zo lang die bestaan, zal de doorstroming gehypothekeerd blijven. Zij vreest ook voor een aanzuigeffect bij opgewaardeerde secundaire wegen. Zij verwijst daarvoor naar het voorbeeld van Mortsel. Daar heeft men kleinere wegen aangepakt vooraleer het grotere probleem was opgelost. Het resultaat is dat alles er nu vastloopt.

De heer *Pieter Huybrechts* herinnert nogmaals aan voormeld voorstel van 2006. Toen al wezen de indieners op het probleem van Mortsel om aan te tonen dat men er niet altijd in kon slagen de verkeersstroom naar de autosnelwegen te lokken. Door het verminderen van de capaciteit op bepaalde secundaire wegen staat het verkeer nu hele dagen in file. Precies daarom vragen de indieners om opnieuw een doorstroomfunctie te geven aan regionale verkeersassen.

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft ook enige kritiek op de tekst zelf. Ze noemt hem nogal veralgemenend. Punt 4° van het beschikkend gedeelte doet het voorkomen alsof het onderliggende wegennet zou moeten worden ingericht als een autosnelweg. Zo wil het voorstel van resolutie op het opgewaardeerde regionale wegennet “alleen gemotoriseerd verkeer”. Dat valt niet te verzoenen met de vaststelling dat veel van die regionale wegen door kernen lopen en bijvoorbeeld ook worden gebruikt door het openbaar vervoer dat eveneens meer doorstroming moet krijgen. Die wegen zijn vaak ook belangrijke fietspadverbindingen.

Spreekster wijst er tevens op dat het budget van wegenonderhoud in de voorbije jaren gevoelig is opgetrokken. Het voorstel van resolutie gaat ervan uit dat er financieel niets is veranderd.

De heer *Pieter Huybrechts* beklemtoont dat het voorstel van resolutie is gebaseerd op een studie van K.U.Leuven. Het zijn onderzoekers die een opwaardering van het regionale wegennet vragen. Voorts geeft de indiener de ring van Herentals als voorbeeld: die is zo heringericht dat de inwoners die van het ene punt in hun stad naar het andere willen rijden, liever door het centrum rijden dan de ring te nemen. Door de verkeerde herinrichting staat men op spitsmomenten altijd in de file op die ring, aldus de heer Huybrechts.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris en Johan Deckmyn en de dames Marleen Van den Eynde, Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt en Katleen Martens betreffende de opwaardering van het regionaal netwerk als onmisbare schakel van een robuust wegennet met minder files, wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3 bij 2 onthoudingen.

Dirk DE KORT,
waarnemend voorzitter

Griet SMAERS,
verslaggever