



stuk **828** (2010-2011) – Nr. 3
ingediend op 7 april 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers,
mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene,
mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy

betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de
regio van Vlaams-Brabant en Brussel

Voorstel van resolutie

van mevrouw Irina De Knop, de heer Sven Gatz,
de dames Patricia Ceysens, Gwenny De Vroe en Ann Brusseel
en de heren Herman Schueremans en Marino Keulen

betreffende de ontwikkeling van
een globale, multimodale en intergewestelijke aanpak
van het mobiliteitsvraagstuk
in Brussel en Vlaams-Brabant

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de dames Annick De Ridder en 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 Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, 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 Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

828 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendementen

719 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

I. Toelichting door mevrouw Irina De Knop van het voorstel van resolutie nr. 719/1	4
II. Toelichting door mevrouw Karin Brouwers van het voorstel van resolutie nr. 828/1	7
III. Bespreking	8
IV. Stemming over het voorstel van resolutie nr. 719/1	10
V. Amendementen op het voorstel van resolutie nr. 828/1	10
1. Amendement nr. 1	10
2. Amendement nr. 2	10
3. Amendement nr. 3	11
VI. Stemming over het voorstel van resolutie nr. 828/1	11
Gebruikte afkortingen	13

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 24 maart 2011 het voorstel van resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene, mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 828/1*) en het voorstel van resolutie van mevrouw Irina De Knop, de heer Sven Gatz, de dames Patricia Ceysens, Gwenny De Vroe en Ann Brussee en de heren Herman Schueremans en Marino Keulen betreffende de ontwikkeling van een globale, multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en Vlaams-Brabant (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 719/1*).

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW IRINA DE KNOP VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 719/1

Mevrouw *Irina De Knop* vindt dat het plan Vlaanderen in Actie¹ een aantal waardevolle langetermijndoelstellingen op het vlak van mobiliteit bevat. Zo moet Vlaanderen tegen 2020 een van de beste Europese regio's zijn op het gebied van verkeersveiligheid. Ook het aantal afgelegde kilometers per persoon in het woon-werkverkeer per auto moet drastisch naar beneden. Een duurzame oplossing vergt een omvattende visie. Voor een betere mobiliteit rond Antwerpen is er het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het voorstel van resolutie spitst zich toe op de grootste verkeersknoop van het land: Brussel, de Vlaamse Rand en bij uitbreiding grote stukken van Vlaams-Brabant.

Brussel en de Vlaamse Rand zijn de economische motor van het land, maar de metropool is ook de filehoofdstad van Europa. De maatschappelijke kost van dat fileleed, zowel op economisch als op vlak van milieu, welzijn, gezondheid en veiligheid is immens. Van het directe economisch verlies door files van 437,5 miljoen euro in 2007 werd er 207,6 miljoen euro gerealiseerd in de Brusselse regio. Dat is het economische equivalent van 4500 gemiddelde Belgische banen. Het stilstaan in de Brusselse regio vertegenwoordigt dus bijna de helft van alle verliezen door files in België.

Het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en Vlaams-Brabant is van de grootteorde van de Antwerpse mobiliteitsproblemen. Maar het lid hoopt dat een oplossing niet zal leiden tot BAM-toestanden. Om dergelijke trage aanpak te vermijden is een visie nodig. Mevrouw De Knop ziet drie sleutelementen voor die visie. Vooreerst moeten er algemene doelstellingen en streefcijfers komen. Het lid geeft enkele voorbeelden: 80% van de pendelaars uit de regio moet met maximaal twee overstappen op het werk geraken en de woon-werkverplaatsingen moeten gereduceerd worden tot maximaal één uur. Aan dergelijke doelstellingen kunnen dan concrete acties zoals nieuwe buslijnen of nieuwe sneltramlijnen gekoppeld worden.

Een volgend sleutelement is een intensere samenwerking tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Om een coherente aanpak van beide gewesten te verzekeren, is een masterplan in Brussel nog meer nodig dan in Antwerpen. Een derde cruciaal element is de ontwikkeling van nieuwe en de uitbreiding van bestaande mogelijkheden voor de combinatie wagen en openbaar vervoer. Het masterplan moet algemeen aandacht hebben voor het openbaar vervoer, de wagen, de zachte weggebruiker en de noodzakelijke interactie tussen deze verschillende vervoersmodi.

Het openbaar vervoer vormt een goed alternatief voor de wagen maar is, net zoals de wegeninfrastructuur, voor verbeteringen vatbaar. De vier vervoersmaatschappijen in de regio Brussel en Vlaams-Brabant opereren teveel naast elkaar; de verbindingen zijn onvol-

¹ Verslag van de Vlaamse Regering. Vlaanderen in Actie: Doorbraken 2020 (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2058/1*). Zie ook: Resolutie betreffende Vlaanderen in Actie: Doorbraken 2020 en het Pact 2020: Een nieuw toekomstplan voor Vlaanderen (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2196/1*).

doende aangepast aan de hedendaagse vereisten. Vlaams-Brabant heeft de grootste stijging van het aantal busreizigers en de meeste lijnen met capaciteitsproblemen, bijna het dubbele van de tweede provincie in de rangschikking. De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn is een lovenswaardige denkoefening over het gebied rond Brussel met onder meer nieuwe tramlijnen, niet alleen naar Brussel, maar ook in een tangentiële boog omheen Brussel om bedrijvenzones in de Rand beter bereikbaar te maken. Tevens wil de Lijn bepaalde missing links van het openbaar vervoer wegwerken.

De ‘modal shift’ heeft pas kans op slagen als er voldoende overstapparkings aan de knooppunten van het openbaar vervoer (trein-, tram-, busstations) en de bedrijventerreinen in de Rand komen. De huidige grote, overkoepelende en mobiliteitsbevorderende initiatieven zoals het Diaboloproject en het Gewestelijk Expresnet (GEN) verdienen krediet maar moeten er sneller gerealiseerd worden en uitgebreid worden. Het GEN heeft vertraging opgelopen en zou pas in 2019 operationeel zijn.

Het GEN mag niet verwateren tot een louter stedelijk systeem. Op dit moment wordt de Rand doorkuist met GEN-lijnen zonder dat de inwoners daarvan gebruik kunnen maken. Dat, terwijl bijna de helft van de Vlaamse pendelaars uit Vlaams-Brabant komen.

Het dichtslibbende wegennet rond de Brussel en de lacunes in het openbaar vervoer nopen tot een andere mobiliteitspolitiek. Plannen en projecten om het mobiliteitsprobleem aan te pakken, mogen niet meer uitgesteld worden. Een optimalisering van de Brusselse ring speelt hierin een belangrijke rol. Van de 25 punten met de meeste congestie in het Vlaams Gewest lagen er in 2002 maar liefst 19 in Vlaams-Brabant. 12 daarvan op de R0. De hoorzittingen over de verbreding van de ring rond Brussel in het voorjaar van 2010 maakten duidelijk dat de congestie op en rond de ring niet opgelost wordt met aanpassingswerken aan enkele kritieke punten. De ‘Doorrekeningen van de mobiliteitstudie’ in het kader van het plan-MER bevestigen die opvatting. Het basisalternatief, het alternatief waarbij het doorgaand verkeer en het lokale verkeer op de R0 Noord worden gescheiden met parallelle wegen, voldoet, mits combinatie met andere maatregelen zoals beter openbaar vervoer, aan de doelstelling van een verbetering van de doorstromingsfunctie op de R0 Noord. De aanpassing van de zone Noord moet kort volgen op die van zone Zaventem. Een snelle uitvoering past tevens in de aanbevelingen van de resolutie aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten².

Interregionaal overleg is natuurlijk het codewoord in omvattende en multimodale aanpak en niet alleen omdat de optimalisering van de ring mogelijks over Brussels grondgebied loopt maar ook omdat het openbaar vervoersaanbod van de vervoersmaatschappijen op elkaar moet afgestemd worden. Het mobiliteitsvraagstuk en het fileleed stoppen niet aan de gewestgrenzen. Het lid heeft gehoord dat de Brusselse en Vlaamse overheid het niet over alles eens zijn, net daarom is een masterplan met concrete doelstellingen zo belangrijk.

De financiering van de multimodale mobiliteitsaanpak is een kritische succesfactor. De afgelopen jaren werd er slechts 21% van de budgetten voor wegeninfrastructuur in Vlaams-Brabant geïnvesteerd, terwijl de helft van het Belgische fileleed zich daar voor doet.

Vlaams-Brabant heeft het hoogste aantal buslijnen met capaciteitsproblemen, bijna dubbel zoveel als de tweede provincie in de rangschikking.

Terwijl de eerste toegangspoort van Vlaanderen, de havens, jaarlijks een kleine 400 miljoen euro structurele middelen ontvangt, worden er geen uitgetrokken voor de tweede grootste toegangspoort, Brussels Airport. Bij de aanleg van de Diabolospoorontsluiting en de noordelijke wegontsluiting moest daarom telkens opnieuw een heel proces doorlopen worden.

² Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395/2).

De allocatie van de middelen voor infrastructuurwerken moet zowel op het vlak van wegen als op dat van openbaar vervoer meer in het voordeel van Vlaams-Brabant doorwegen.

De provincieraad van Vlaams-Brabant heeft op 1 juni 2010 een motie goedgekeurd waarin de Vlaamse Regering wordt opgeroepen om middelen uit te trekken voor de realisatie van het projectplan van De Lijn. Het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC) Vlaams-Brabant pleit samen met tal van burgemeesters uit de Noord-, Oost- en Westrand van Brussel, maar ook met een partner als Voka, voor een integrale en gelijktijdige aanpak van de situatie. Het vraagt de Vlaamse Regering rekening te houden met het proportioneel grote fileleed in Vlaams-Brabant.

Zelfs in tijden van economische crisis en besparingen moet de Vlaamse Regering investeren in projecten die ook op langere termijn effect hebben op de vervoersproblematiek en de levenskwaliteit. Mobiliteit kost geld maar geen mobiliteit kost meer geld.

De indieners vragen de Vlaamse Regering om een globale, multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsprobleem. Verder vragen zij een masterplan met concrete beleidsdoelstellingen om de mobiliteitsproblematiek in de Vlaamse Rand en bij uitbreiding in Vlaams-Brabant, in nauw overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Liefst nog moet het om een gezamenlijk masterplan gaan.

In naleving van de resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten wensen de indieners uit te gaan van een gebiedsgerichte benadering waarbij de verkenning, planuitwerking en uitvoering van de projecten R0 Noord-vak 1, R0 Noord-vak 2 en R0 Zone Zaventem maximaal geïntegreerd worden, om de doorlooptijd van de uitvoering van de projecten te versnellen en het maatschappelijk draagvlak te vergroten.

Zij vragen communicatie en structureel overleg met de lokale besturen uit de luchthavenregio en de Vlaamse Rand, de provincie, het RESOC, de openbaarvervoeroperators en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Voorts vragen zij een budget voor infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant in functie van het genoemde masterplan. Het moet in een juiste verhouding staan tot het aandeel van de provincie Vlaams-Brabant in het Vlaamse fileleed. Daarnaast vragen de indieners om middelen uit te trekken en zo snel als mogelijk te starten met de ontwikkeling van de prioritaire openbaarvervoerverbindingen in de Rand, zoals aangegeven in het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020.

Zij vragen ook om de effecten van de piekbelasting van het doorgaand sluipverkeer op het lokale wegennet in Vlaams-Brabant te onderzoeken, en om initiatief te nemen ter bevordering van het multimodale verkeer, bij voorkeur via de creatie van voldoende parkeergelegenheden langs de knooppunten van openbaar vervoer en de bedrijventerreinen, in functie van de mobiliteitsproblematiek van de Rand en Brussel.

Zij vragen de regering nog om overleg te plegen met de vertegenwoordigers van de NMBS Groep en de overige regionale vervoersmaatschappijen met het oog op een maximale integratie van de dienstregelingen en tarieven, en, tot slot, om aan te dringen op bijkomende aansluitingen en/of stopplaatsen van het Gewestelijk Expresnet in de Rand en Vlaams-Brabant om tegemoet te komen aan de mobiliteitsuitdagingen.

Het lid erkent dat de partijstandpunten in de commissie tegenover elkaar staan, maar volgens haar zijn de lokale mandatarissen het wel roerend eens. Zij verwijst naar de gezamenlijke brieven aan de minister-president, waarin ze allen aandringen op de aanpak van het mobiliteitsvraagstuk en de optimalisering van de ring.

Tot slot zou zij het nuttig en tof vinden om de plannen van de verschillende overheden en maatschappijen op elkaar te leggen met het oog op synergie en ter vermijding van dubbel werk.

II. TOELICHTING DOOR MEVROUW KARIN BROUWERS VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 828/1

Mevrouw *Karin Brouwers* legt uit dat de vragen aan de regering in het voorstel waarvan zij indiener is, niet zoveel afwijken van de net gepresenteerde. Zij roept de Open Vld-fractie dan ook op om dat van haar te steunen.

Zij stelt tegenover de cijfers die mevrouw De Knop aanhaalt over de ligging van de meest congestiegevoelige punten, dat volgens de minister in 2010 de filezwaarte in de Antwerpse regio voor het eerst de Brusselse oversteeg. Dat neemt natuurlijk het probleem in Brussel en Vlaams-Brabant, met hun hoge aantal pendelaars, niet weg. Zo leert een studie van Transport & Mobility Leuven uit december 2010 dat de pendelaars tussen Leuven en Brussel het slechtste af zijn³. Hun auto's staan bijna de helft van de tijd stil op de snelweg.

Het lid wijst erop dat al vele, verschillende plannen werden opgesteld om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren. Haar fractie pleit voor een omvattende aanpak. Zij denkt dat de optimalisering van de Brusselse ring daarin een hoofdrol zal spelen. De scheiding van doorgaand en lokaal verkeer moet zorgen voor minder weefbewegingen en een geïntegreerde aanpak van het sluipverkeer.

De mobiliteitsstudie in het kader van de plan-MER voor het vak Zaventem⁴ toont aan dat een geïntegreerde en multimodale aanpak nodig is. Infrastructuurwerken aan de ring vormen daarvan slechts één aspect. Volgens de indieners geldt die conclusie voor heel Vlaams-Brabant. Openbaar vervoer moet een bijzonder belangrijke rol spelen. Vandaag leidt dat onder capaciteitsproblemen en vertragingen. In dat verband moet gekeken worden hoe de flessenhals van de Noord-Zuidverbinding kan verbeterd worden. Het GEN op zich zal dat probleem niet verhelpen.

Stations en bedrijfsterreinen moeten ontwikkeld worden tot multimodale mobiliteitsknooppunten met plaats voor autodelen en bus. Ook mevrouw Brouwers verwijst naar de eerder genoemde motie van de Vlaams-Brabantse provincieraad. Haar fractie vindt dat voor de fiets een zacht GEN nodig is.

Naast ring en openbaar vervoer moeten ook de Vlaams-Brabantse gewestwegen opgenomen worden. Het lid noemt de moeilijke aansluitingspunten met onder meer A12, E19 en E40, en de optimalisering van de E314. Verder opgenomen in het voorstel van resolutie zijn de autofiscaliteit, en de relatie tussen de gewesten.

Tot slot stelt het lid de vragen voor die in het voorstel aan de regering worden gesteld. De indieners gaan uit van een verdere evolutie van het START-project in de richting van een totale, multimodale, innovatieve en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsprobleem voor de regio. Verder vragen zij binnen het interministeriële overleg Mobiliteit en Openbare Werken het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maximaal te betrekken met het oog op vlotte besluitvormingsprocedures en het oplossen van knelpunten. Zij vragen communicatie en overleg te plannen met de lokale besturen, de provincie, de regionale sociaaleconomische overlegcomités, de openbaarvervoersoperatoren en het brede maatschappelijke middenveld.

³ < <http://www.tmlleuven.be/project/verliestijden/20101226schattingverliestijden.pdf>>.

⁴ Hoorzitting over de Mobiliteitsstudie Brusselse ring met ir. René Grispen van het Verkeerscentrum en ir. Raf Van den Broeck van het Agentschap Wegen en Verkeer Vlaams-Brabant. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door mevrouw Annick De Ridder (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 159/3).

Wat voorgesteld wordt inzake concrete beleidsdoelstellingen leest men in de puntjes 5°, a) tot i), van het voorstel. Het lid noemt de verhoging van het openbaarvervoersaanbod, de ring rond Brussel, de aansluitingspunten, de herziening van auto- en vrachtwagenfiscaliteit, aandacht voor sluipverkeer, voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen, auto-delen langs de knooppunten van openbaar vervoer, de ontsluiting van bedrijventerreinen via het openbaar vervoer, de uitbreiding van het Gewestelijk Expresnet, de ontwikkeling van fietssnelwegen.

Voorts vragen de indieners een budget voor infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant dat in de juiste verhouding staat tot het aandeel van de provincie Vlaams-Brabant in de Vlaamse mobiliteitsbehoeften. Tot slot vragen ze een budget en een snelle start bij de ontwikkeling van prioritaire openbaarvervoersverbindingen in de Rand zoals aangegeven in het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.

III. BESPREKING

De heer *Jan Penris* heeft er begrip voor dat de Brusselaars en de Vlaams-Brabanders ijveren voor een goede verkeersafwikkeling in hun regio. Alle Vlamingen hebben daar recht op. De door Open Vld voorgestelde oplossingen krijgen zijn steun, nadat hij zijn fractiegenoot Joris Van Hauthem heeft geconsulteerd. Bij de stemming over het voorstel van de meerderheid zal de VB-fractie zich onthouden omdat het stadvluchtbevorderende GEN erin voorkomt. De spreker tekent ook voorbehoud aan bij de fiscale voorstellen van CD&V, die de kosten voor de weggebruiker kunnen verhogen.

Mevrouw *Else De Wachter* vindt het belangrijk dat van begin tot einde alle actoren betrokken worden. Ook zij wijst op de bezorgdheid van de regioburgemeesters uit verschillende partijen. Verder attendeert zij op de maatregelen die op provinciaal niveau al werden voorgesteld. Het bestaande START-project blijft belangrijk voor de hele regio, evenals de alternatieve modi en de uitbouw van het openbaarvervoernetwerk. Zij kiest voor een en-enverhaal.

De heer *Hermes Sanctorum* stelt vast dat Groen! tegenover alle andere partijen staat. Het lid is het wel eens met de vaststelling dat Vlaams-Brabant blijkbaar geen budgettaire prioriteit is, en hij gaat eveneens akkoord met de wenselijkheid van een omvattende en moderne visie op mobiliteit.

Het en-enverhaal daarentegen komt erop neer dat men geen keuzes wenst te maken. Men gaat gewoon alles tegelijk doen: inzetten op auto's, fietsen en openbaar vervoer. Geld is geen probleem. De heer Sanctorum gelooft daar niet in. De mobiliteit van de toekomst vergt een keuze en die van hem is de modal shift. In Pact 2020 wordt gemikt op 40% woon-werkverkeer met collectief vervoer, te voet of per fiets. Dat doel is niet realiseerbaar op de voorgestelde manier, maar vereist een modal shift.

Uit de mobiliteitsstudie blijkt eens te meer dat de bewierookte verbreding een aanzuigefect genereert, en dat het onderliggende wegennet niet of heel beperkt wordt ontlast. En dan hebben we het nog niet gehad over het gezondheidseffect, waar trouwens ook het voorstel van de meerderheid over zwijgt.

De Groen!-fractie kan zich niet vinden in de concrete invulling van de weliswaar sympathiek geformuleerde algemene doelstellingen en zal tegenstemmen.

Mevrouw *Karin Brouwers* repliceert dat verbreding niet meer aan de orde is. Men spreekt nu over optimalisering. De MER-procedure, met inbegrip van de gezondheidsrisico's, loopt nog. Zij wijst er verder op dat ook een kilometerheffing zal nodig zijn om het verhaal rond te maken.

Mevrouw *Irina De Knop* pleit voor eerlijkheid. Optimalisering houdt de inname van meer ruimte in. Het is eerlijker om te zeggen dat men de ring gaat optimaliseren door hem voor een stuk te verbreden, waarbij het in eerste instantie de bedoeling is om het doorgaand verkeer te scheiden van het lokaal verkeer. De scheiding van doorgaand en lokaal verkeer moet wel slim gebeuren, met minimaal ruimtegebruik. Zij gelooft dat dit een stuk van de oplossing vormt voor de leefbaarheid van de regio. Het volstaat inderdaad niet, maar als men niets doet, blijven de problemen verschuiven naar de omliggende gemeenten. Zij wijst erop dat men sneller met de trein vanuit Antwerpen of Gent in Brussel is, dan vanaf daar.

Voor de heer *Jan Peumans* kunnen kleine gemeenten als Gooik en Lennik niet op dezelfde manier met het openbaar vervoer bediend worden dan grote steden.

Mevrouw *Irina De Knop* wijst er nogmaals op dat de helft van de Brusselse pendelaars uit Vlaams-Brabant komt. Ze begrijpt dat Lennik geen station krijgt, maar vraagt gewoon extra stopplaatsen van de GEN-lijnen.

De heer *Jan Peumans* hoort de discussies over het GEN al twintig jaar. Hij dringt aan op duidelijke keuzes, niet alleen op Vlaams maar op ook federaal niveau. Nu kiest ook Vlaanderen niet voor investeringen waar het nodig is, namelijk in de Vlaamse ruit. Het decreet Basismobiliteit legt immers andere vereisten op. Daardoor wordt er geld gestopt in stadsnetten in godvergeten plaatsen waar de vele busverbindingen slechts door een beperkt aantal reizigers gebruikt worden.

Mevrouw *Irina De Knop* stelt voor dat Vlaanderen alvast de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn uitvoert, maar wil de kansen die de GEN-lijnen bieden minstens onderzoeken. Daarboven vindt ze dat de multimodale aanpak verwaarloosd wordt. Ze ziet niet in waarom er in Antwerpen wel kan geïnvesteerd worden in wegen en in openbaar vervoer en in Brussel niet. Het kan toch niet de bedoeling zijn de auto te bannen.

Mevrouw De Knop vreest voor de resultaten van het START-project, onder andere omdat er onvoldoende middelen voor vrijgemaakt zijn. Bovendien is het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest daar onvoldoende bij betrokken. Een masterplan van de twee gewesten met adequate financiering lijkt haar de betere oplossing. Het is voorbarig dat als onhaalbaar weg te wuiven. Vlaanderen heeft nog nooit een poging ondernomen om samen met Brussel doelstellingen te formuleren.

De heer *Jan Peumans* zegt dat hij aan de voorzitter van de commissie Infrastructuur van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest⁵ gevraagd heeft om samen met de Vlaamse parlementscommissie te vergaderen. Hij heeft vooralsnog geen antwoord gekregen, maar vindt de suggestie van mevrouw De Knop goed.

Mevrouw *Irina De Knop* hoopt dat ook de regeringen zullen overleggen.

Mevrouw *Karin Brouwers* geeft toe dat bepaalde stukken van de ring misschien wel moeten worden verbreed. Het START-project is opgezet door de vorige Vlaamse Regering toen Open Vld nog deel uitmaakte van de meerderheid. De realisaties, onder meer de buslijnen, zijn zeer succesvol. Het is dan ook logisch dat het voorstel van resolutie START als uitgangspunt neemt.

⁵ De heer Jamal Ikazban.

De heer *Jan Peumans* wijst erop dat mevrouw Patricia Ceysens de grootste verdediger was van het START-plan. Hij stelt voor om eens na te gaan wat de stand van zaken van het project is.

Voor de heer *Hermes Sanctorum* heeft de modal shift niets te maken met het bannen van de auto, zoals het multimodale model in geen geval tot doel heeft het autoverkeer te stimuleren. Het zal absoluut nodig zijn dat mensen meer gebruik maken van andere transportmodi. Het verbaast het lid dat de commissie het daar niet volmondig mee eens is. De Brusselse Regering, waarin ook Open Vld en CD&V zitting hebben, praat trouwens wel over modal shift.

Voorts is er wel degelijk sprake van dubbeldekswegen. En niets in de simulaties bewijst dat de verbreding van de ring een oplossing kan zijn voor sluipverkeer.

IV. STEMMING OVER HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 719/1

Het voorstel van resolutie van mevrouw Irina De Knop, de heer Sven Gatz, de dames Patricia Ceysens, Gwenny De Vroe en Ann Brusseel en de heren Herman Schueremans en Marino Keulen betreffende de ontwikkeling van een globale, multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in Brussel en Vlaams-Brabant (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 719/1*) wordt verworpen met 9 stemmen tegen 3.

V. AMENDEMENTEN OP HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 828/1

1. Amendement nr. 1

Een amendement ingediend door mevrouw Irina De Knop en de heren Sas van Rouveroi en Marino Keulen strekt ertoe na het punt 1° in het beschikkend gedeelte van het voorstel van resolutie een punt 2° in te voegen met als tekst: “een gezamenlijk masterplan met concrete beleidsdoelstellingen op te stellen om de mobiliteitsproblematiek in de Vlaamse Rand en bij uitbreiding in Vlaams-Brabant aan te pakken, in samenspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest”.

Volgens mevrouw *Irina De Knop* wil Open Vld daarmee een duidelijke verbintenis om de mobiliteitsproblemen aan te pakken in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Een dergelijk masterplan reikt verder dan het START-project.

De heer *Jan Penris* zegt dat Vlaams Belang het eerste amendement niet zal goedkeuren omdat de partij denkt dat met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geen akkoord kan worden bereikt.

Mevrouw *Karin Brouwers* ziet afspraken met Brussel ook als een probleem, overleg tot daar aan toe. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid mag niet afhangen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Sinds de Antwerpse lotgevallen is ‘masterplan’ trouwens een beladen woord.

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

2. Amendement nr. 2

Een tweede amendement ingediend door mevrouw Irina De Knop en de heren Sas van Rouveroi en Marino Keulen vraagt volgende passage toe te voegen aan punt 5°, c), in het beschikkend gedeelte van het voorstel van resolutie: “in naleving van de resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investe-

ringsprojecten (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 395), en uit te gaan van een gebiedsgerichte benadering waarbij de verkenning, planuitwerking en uitvoering van de projecten R0 Noord-vak 1, R0 Noord-vak 2 en R0 Zone Zaventem maximaal geïntegreerd worden.”.

Mevrouw *Irina De Knop* is van oordeel dat het voorstel van de meerderheid niet duidelijk maakt of het ook op andere plaatsen dan de zone Zaventem uitbreiding van de ring beoogt. Open Vld wil een duidelijke verbintenis dat ook de andere zones aangepakt worden.

De heer *Jan Penris* zegt dat tweede amendement wel te willen steunen.

Mevrouw *Karin Brouwers* ziet in dat tweede amendement de maximale integratie niet goed zitten. Natuurlijk is zij ook voorstander van een snelle aanpak van de andere zones. De zone Zaventem zal allicht het snelst aangepakt worden omdat in de andere zones het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest medezeggenschap heeft. Het heeft geen zin daar in een Vlaamse resolutie te veel de nadruk op te leggen.

Mevrouw *Irina De Knop* vraagt welke aanpassingen aan amendement nr. 2 nodig zijn, wil de meerderheid het aanvaarden. Als de meerderheid de snelle realisatie van alle zones belangrijk vindt, kan ze dit amendement toch moeilijk verwerpen omdat ze één woord niet ziet zitten.

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

3. Amendement nr. 3

Een derde amendement ingediend door mevrouw Irina De Knop en de heren Sas van Rouveroy en Marino Keulen strekt ertoe aan punt 5°, h), van het beschikkende gedeelte van het voorstel van resolutie toe te voegen: “en bijkomende aansluitingen en/of stopplaatsen van het Gewestelijk Expresnet (GEN) in de Rand en Vlaams-Brabant.”.

Mevrouw Irina De Knop zegt te willen vermijden dat het GEN verwatert tot een louter stedelijk systeem. Zij dringt aan op bijkomende aansluitingen of stopplaatsen van het GEN in de Rand en Vlaams-Brabant.

De heer *Jan Penris* verklaart dat amendement niet te zullen steunen.

Mevrouw *Karin Brouwers* wijst erop dat het GEN geen Vlaamse bevoegdheid is. Mevrouw Brouwers vindt het beter eerst te overleggen met de federale politici.

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2.

VI. STEMMING OVER HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE NR. 828/1

Het voorstel van resolutie van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers, mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene, mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel (*Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 828/1) wordt aangenomen met 8 stemmen tegen 1 bij 3 onthoudingen.

Mevrouw *Irina De Knop* betreurt dat de meerderheid geen klare taal spreekt. Een duidelijk masterplan zou het mogelijk maken om binnen afzienbare tijd te controleren wat er

van het voorstel van resolutie uitgevoerd is. Het is daarenboven nog altijd niet duidelijk wat de meerderheid met de Brusselse ring wil aanvangen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Annick DE RIDDER
Griet SMAERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
GEN	Gewestelijk Expresnet
MER	milieueffectrapportage, milieueffectrapport
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
R0	Brusselse ring
RESOC	regionaal sociaal-economisch overlegcomité
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Lucht- havenregio
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen