



Vlaams
Parlement

vergadering **C124**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 maart 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over drie mogelijke tracés voor de sneltramverbinding Spartacuslijn 1 in de binnenstad van Hasselt – 838 (2018-2019)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tracé van Spartacuslijn 1 in Hasselt – 843 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een snelheidsverlaging op autosnelwegen rond steden – 864 (2018-2019)	6

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over drie mogelijke tracés voor de sneltramverbinding Spartacuslijn 1 in de binnenstad van Hasselt
– 838 (2018-2019)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tracé van Spartacuslijn 1 in Hasselt
– 843 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Karin Brouwers

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, we hebben in deze commissie op 21 februari 2019 een discussie gehad over Spartacuslijn 1. De dag nadien stond in Het Belang van Limburg – dat is een gezagsargument, minister – een artikel met drie mogelijke tracés in de binnenstad van Hasselt. Daarover zou diezelfde dag, op 22 februari, worden overlegd met de top van De Lijn. De stad Hasselt heeft die alternatieven voorgesteld, omdat men met de sneltram niet doorheen de Heilig-Hartwijk wou, als verbinding van het station naar de Kanaalkom en de Blauwe Boulevard.

De eerste optie volgt de kleine ring of de Groene Boulevard, en zo gaat de sneltram in één richting rond die ring, om het station en het Dusartplein met elkaar te verbinden. De tweede optie volgt de grote ring en gaat via de binnenkant van de grote ring naar het station. Bij de derde optie kiest men voor een halve kleine ring, waarbij de sneltram zowel de heen- als de terugrit via het Leopoldplein doet.

Ik kijk met open blik naar de drie alternatieve tracés, laat dat duidelijk zijn. Het enige dat van belang is, is dat de gehanteerde timing van eind 2024 niet in het gedrang komt. U hebt die timing meermaals bevestigd. En ook de stad Hasselt heeft zich in het verleden altijd constructief opgesteld in het Spartacusdossier.

De dag na het overleg verscheen in Het Belang van Limburg een nieuw artikel, waarin vooral de wil aanwezig was om in Hasselt tot aan het station te gaan met de sneltram. Een definitieve oplossing is nog steeds onduidelijk. De Lijn gaat de drie voorstellen nu verder bestuderen. Het kan nu niet de bedoeling zijn om een langdurige zoektocht naar mogelijke alternatieve tracés voor de binnenstad van Hasselt op te starten, zeker niet nu feitelijk alle puzzelstukken in elkaar lijken te vallen.

Minister, was u aanwezig bij het overleg tussen de stad Hasselt en De Lijn? Zo neen, op welke wijze werd u er nadien bij betrokken? Wat is de uitkomst van het overleg tussen de stad Hasselt en De Lijn? Is er al een keuze voor één bepaald tracé gemaakt? Welke stappen gaan De Lijn en het stadsbestuur verder zetten om ten eerste tot een akkoord te komen, en ten tweede tot een stappenplan om procedureel en infrastructureel alles af te ronden? Op welke wijze zullen u of het departement daarbij betrokken worden?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, op donderdag 21 februari heb ik u hierover nog ondervraagd in deze commissie. Toen heb ik gevraagd dat de stad Hasselt snel klare jenever zou schenken. In het verleden hebben we als Vlaanderen altijd gezegd dat we dat Spartacusproject willen en dat we dat belangrijk vinden. De grootste problemen die moesten worden opgelost, waren altijd problemen die we niet allemaal zelf in de hand hadden. Het waren Nederlandse problemen en het waren federale problemen.

Rond die Nederlandse problemen hebt u met de Nederlanders een goede oplossing bewerkstelligd. De tram heeft daar een nieuwe stopplaats. Het is nog een beetje wachten op een uitspraak van de Raad van State. Normaal gezien zouden we die nu al gehad hebben, maar er is nog eens een verlenging gevraagd. We zouden nu eind april een uitspraak moeten hebben. De verwachtingen zijn alleszins dat daar niet meteen nog een probleem zou zijn.

Het probleem van Infrabel lijkt me inmiddels ook oplosbaar, door het overschot aan middelen voor Zwankendamme naar hier te herlokaliseren. Op dat vlak zijn er dus oplossingen mogelijk, minister. Wat Zwankendamme betreft, is dat trouwens een oplossing die Infrabel twee jaar geleden zelf al had gesuggereerd.

Het lijkt erop dat dit dossier eindelijk vooruit kan gaan, ware het niet dat we wat achterdochtig beginnen te worden door de geluiden uit Hasselt. Dat waren straffe geluiden, zo vlak voor de verkiezingen. De huidige burgemeester van Hasselt zei voor de verkiezingen dat er geen tramvergunning zou komen indien hij burgemeester werd. Maar na de verkiezingen bleek er dan toch een oplossing mogelijk, mits een aantal kleinere aanpassingen. Ik ga dat zelf ook ter plaatse gaan bespreken, want ik ben ervan overtuigd dat we tot een oplossing komen.

We hadden hier een antwoord gekregen op onze vragen, maar toch moesten we 's anderendaags vaststellen dat Het Belang van Limburg wél op de hoogte was van de drie tracés die voorliggen. Ik vind het jammer dat de parlementsleden dat in de krant moesten lezen, als we daar de dag voordien nog over hebben gedebatteerd. Maar het zij zo.

Het gaat over drie tracés. Er is ten eerste het Groene Boulevardtracé, waarbij de kleine ring wordt gevolgd in één richting. Dat betekent dat heen- en terugrit niet over exact hetzelfde tracé verlopen. Ik ga ervan uit dat dat consequenties heeft voor de haltes. Er is ten tweede het Grote Ringtracé, en ten slotte het tracé van de halve Groene Boulevard, waarbij zowel de heen- als de terugrit naar het station via het Leopoldplein dient te verlopen.

Ik heb daar meteen een bemerking bij. Hoe moet dat Groene Boulevardtracé verlopen, als de heenrit over een ander tracé verloopt dan de terugrit? Is dat wel haalbaar? Het betekent heel concreet dat je niet op dezelfde plaats kunt afstappen als waar je 's morgens bent opgestapt. Ik weet niet of alles werd becijferd, maar het Grote Ringtracé lijkt me een heel erg duur traject. Daar zullen toch een aantal dure oversteken moeten worden gerealiseerd.

Minister, ik heb een aantal vragen voor u. Ik had begrepen dat u niet aanwezig was bij het gesprek? Ik heb dat alleszins niet in de krant gelezen. Indien u daar inderdaad niet aanwezig was, hebt u dan al terugkoppeling gekregen? Kunt u zeggen hoe dat gesprek is verlopen?

Hoe staat u tegenover de drie alternatieve tracés die door de stad Hasselt naar voren werden geschoven? Ik heb het dan heel concreet over uw uitspraak dat de door Hasselt gevraagde aanpassingen geen al te grote effecten hebben. Zijn dat dan tracés die geen al te groot effect hebben op het budget of op de reistijd? Zijn dat tracés die geen lange procedures vereisen? Stel dat je een nieuw milieueffectenrapport moet opstellen; dan heeft die ingreep wel degelijk een grote impact, lijkt mij.

Gaat u die voorgelegde alternatieve tracés verder onderzoeken, of houdt u vast aan het oorspronkelijke tracé? De vierde vraag is opnieuw overbodig, want we weten ondertussen zelf al dat de Raad van State in Nederland nog geen uitspraak heeft gedaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ga kort zijn, want ik was inderdaad zelf niet aanwezig, en ook mijn kabinet was niet aanwezig op het overleg in kwestie. Men heeft daar

gewoon een aantal standpunten uitgewisseld. Blijkbaar werden er drie tracés voorgesteld, maar er zijn misschien nog andere tracés of gecombineerde tracés mogelijk.

Ik weet niet of het beperkt zal blijven tot drie tracés. Het overleg kan ook tot een andere conclusie komen. Er is in elk geval wel afgesproken om de tracés die nu voorliggen, nader te gaan onderzoeken en op basis daarvan verder te overleggen. Er is ook al een nieuw overleg gepland in de komende week. Het gaat dus wel vooruit. Ik heb ter zake geen enkele preferentie. Ik denk dat het vooral belangrijk is om een lokaal draagvlak te hebben.

De bezorgdheden die geuit werden, gingen natuurlijk over verkeersveiligheid, dat ons allemaal nauw aan het hart ligt, en leefbaarheid. Het gaat dan ook wel om een grote en lange tram die doorheen een woonwijk zou rijden, met enkele oversteekplaatsen, althans in het tracé dat oorspronkelijk uitgetekend werd. Ik begrijp de bezorgdheid dus wel en ik ga ervan uit dat men via lokaal overleg en met de nodige empathie toch wel tot een akkoord zal kunnen komen.

Ondertussen hebben we van de Nederlandse Raad van State (RvS), tot mijn spijt, nog wat respijt gekregen. Ik dacht dat we in de laatste termijn van zes weken zaten, maar de Nederlandse RvS heeft zichzelf nog een bijkomende termijn van zes weken toegekend om tot een uitspraak te komen. Na de opeenvolgende uitsteltermijnen is het sowieso al medio april. Dat geeft ons alleszins nog wel wat ruimte voor overleg, en ik hoop dat daar een zo breed mogelijk gedragen oplossing uit komt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In duiventermen zou je dit kunnen omschrijven als volgt: 'de duiven zijn gelost en de begeleiders wachten'. We zitten volgens mij in eenzelfde stramien en dit zal dan ook niet de laatste keer zijn dat we dit thema in deze commissie aansnijden, waarnemend voorzitter.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik ga het minder kort houden dan collega Keulen.

Ik maak me zorgen, minister. Uw antwoord is wel kort, maar we hebben drie tracés gezien. Het is goed dat er verder naar die tracés wordt gekeken, maar als ik daar zo even oppervlakkig naar kijk, dan kan ik hier, van achter mijn bureau en zonder verder onderzoek, zeggen dat minstens twee van die tracés niet voldoen aan wat u zei over de beperkte impact.

Als de kleine ring slechts in één richting wordt gevolgd, dan kom je toch wel in een heel ander verhaal, want dan krijg je 's avonds een andere terugrit dan de heenrit 's morgens. Dat moet op de een of andere manier toch een impact hebben op onder andere reistijd en reiscomfort?

Als we spreken over het Grote Ringtracé, dan loopt dat over de Kanaalkom. In Nederland krijgen ze de trams niet over de Maas in Maastricht en wij zouden zo'n grote tram wel over de Kanaalkom krijgen in Hasselt. Dat gaat toch een heel grote budgettaire impact hebben.

Over dat derde tracé, daar kan ik zo niet echt iets over zeggen uit het hoofd. Ik denk dat het goed is dat er eens naar gekeken wordt, maar ik heb de indruk dat we hier niet meer aan het spreken zijn over kleine aanpassingen. Ik begin veeleer de indruk te krijgen dat we het geweer helemaal van schouder veranderen. Dat werd bekrachtigd in een weekendinterview dat ik las in Het Belang van Limburg, toch een gezaghebbende krant in Limburg, zoals collega Keulen ook zegt. Daarin zei de burgemeester van Hasselt dat die Spartacuslijn er nog altijd niet is, dat het

proces zeer lang duurt en dat we het geweer misschien wel van schouder moeten veranderen. Dat zou ik toch wel graag willen weten.

We zitten hier op de vooravond van de finale realisatie van een project waarvoor we altijd naar het buitenland en de federale overheid hebben gekeken. Alles valt nu eindelijk in de plooi en nu gaat Vlaanderen zelf op de rem staan. Ik denk dat het nuttig zou zijn, minister, dat u bij een volgend overleg betrokken wordt en dat er snel nagedacht wordt over die bezorgdheden rond verkeersveiligheid en leefbaarheid. Als er een verkeerslicht op het tracé moet komen, dan moet daarnaar gekeken worden. Niemand binnen deze commissie zal zeggen dat we daar niet meer op kunnen wachten.

Daar praten we vandaag echter niet meer over. Wat hier voorligt, dat zijn fundamentele wijzigingen. Dat zijn wijzigingen die effect hebben op reistijd en op budget, en nog geen klein beetje ook. Bovendien zullen ze misschien ook nog eens effect hebben op de procedure.

Dus nogmaals, minister, mogen we verwachten dat er vanuit Hasselt een oplossing met een beperkte impact komt zodat dat belangrijke project voor Limburg, waar we op dit moment nog altijd verstoken zijn van enige vorm van degelijk openbaar vervoer, eindelijk van start kan gaan?

– *Lies Jans treedt als voorzitter op.*

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn wil en wens in dit dossier blijven ongewijzigd, namelijk de uitvoering van het regeerakkoord. Ik heb ter zake ook wel de nodige inspanningen gedaan om het allemaal tot een goed einde te brengen. Ik zal dat blijven doen, maar ik ga nu ook geen claim leggen in welke zin dan ook om de debatten te bemoeilijken. Samen met De Lijn zijn we natuurlijk afhankelijk van een goede samenwerking met de stad. Ik ga deze discussie dan ook niet hypothekeren door hier publiekelijk te zeggen dat het dit tracé moet zijn of dat het een beperkte extra budgettaire impact met zich zal moeten meebrengen of door een andere uitspraak te doen. Ik heb me er in het verleden al voor behoed om in dit dossier al te voortvarende uitspraken te doen en ik ben dat nu – in functie van het welslagen van het hele project – ook niet van plan.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik kan begrip opbrengen voor het feit dat u de discussie niet wilt bemoeilijken. Ik wil u toch aan de uitspraak die u wel hebt gedaan, herinneren waarbij u hebt gezegd dat het over aanpassingen met beperkte impact zal gaan. Daar rekenen we wel op. Zodra we dat loslaten, zetten we de Spartacuslijn in Limburg op de helling. Ik denk dat het in Limburg hoognodig tijd is dat we daar in degelijk openbaar vervoer kunnen investeren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een snelheidsverlaging op autosnelwegen rond steden – 864 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Verkeersexperts zijn het erover eens dat de beste aanpak voor een vlot verkeer op autowegen bestaat uit een maximumsnelheid van ongeveer

60 kilometer per uur. Over twee of drie rijvakken rijdt iedereen dan met gelijke snelheid en op een constante onderlinge afstand. Daardoor wordt er veel minder versneld en geremd, en ook veel minder ingehaald en van rijvak gewisseld.

Vooraf rond de steden, waar er veel op- en afritten zijn op autosnelwegen, zou dit interessant zijn: niet alleen om voor een betere doorstroming te zorgen – door minder ongevallen en minder files – maar ook voor betere luchtkwaliteit.

Eerder stelde ik u al schriftelijke vragen over het potentieel van snelheidsverlaging op de A12. In uw reactie zei u toen dat hier niet over nagedacht werd. Ook in het kader van een daling van de geluidsoverlast met een lagere snelheid werd een vraag gesteld naar de snelheidsverlaging op de E314.

Dergelijke maatregelen kunnen het best ook gekoppeld worden aan investeringen in alternatieven, zoals betaalbare carpoolparkings, openbaar vervoer en fietsinfrastructuur.

Hoe schat u de voordelen in van een lagere snelheid op autosnelwegen rond de steden? Ben u van plan om zo'n lagere snelheid op autosnelwegen in de buurt van de steden te introduceren? Waarom wel of waarom niet? Hoe ziet u dit precies?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik denk dat in dezen moeilijk sprake is van exacte en onbetwiste wetenschap omdat er over het snelheidsregime nogal uiteenlopende meningen en visies bestaan. Voor elke stem die een pleidooi houdt voor de verlaging van de maximale snelheid, heb je ook een stem aan de andere zijde die voor de verhoging ervan pleit.

Ook over de voor- en nadelen van het snelheidsregime bestaan er verschillende stemmen en inzichten. Een halvering van de maximumsnelheid van 120 naar 60 kilometer per uur is vrij verregaand. Ik wijs daarbij op het feit dat de wetenschappelijke inzichten hierover nogal variëren. Ik heb een studie en modellen van het Vlaams Verkeerscentrum die gebaseerd zijn op de verkeersstroomtheorie. Ze leggen een verband tussen de snelheid, intensiteit en dichtheid van het snelwegverkeer.

Die komen tot een ideale maximumsnelheid van 80 tot 90 kilometer per uur. Maar meestal worden die theoretische modellen omgeven door enkele voorwaarden. Dat is in de modellen van het Vlaams Verkeerscentrum ook het geval: alle voertuigen rijden aan een gelijke snelheid en op een constante onderlinge afstand, wat in de praktijk niet zo is; op het einde van het wegvak dat volgt op de zone met verlaagde snelheid is een vrije uitstroom gegarandeerd, wat met onze vele op- en afritten niet het geval is; elk voertuig dat aan de ene kant een dergelijk wegvak binnenrijdt, rijdt er langs de andere kant ook weer uit, met andere woorden er zijn bijna geen op- en afritten tussenin of die worden amper gebruikt, wat gelet op de grote dichtheid van op- en afritten van ons autosnelwegennetwerk ook niet van toepassing is. Aan die voorwaarden wordt dus in de praktijk niet voldaan. Dat als kanttekening hierbij.

Daarnaast heb je natuurlijk ook de milieueffecten die ter zake regelmatig ter discussie staan of geprezen worden. Een verlaging van de maximumsnelheid naar 90 kilometer per uur zoals we in het verleden herhaaldelijk hebben toegepast in het kader van het smogalarm, heeft zeker een effect op de luchtkwaliteit. Maar dat is ook niet volledig onomstreden. Er is zeker een indicatie van een correlatie tussen enerzijds snelheid en anderzijds luchtkwaliteit. Ook blijkt dat de verbetering van de luchtkwaliteit zich hoofdzakelijk voordoet bij een constante snelheid. Dat is een van de voorwaarden die zich in de praktijk niet voltrekt.

Ook wat betreft de effecten van de geluidshinder is het beeld wat genuanceerder dan je zou denken. Daarom is er een onderzoek uitgevoerd in opdracht van het

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie in 2010. Dat ging over de maatregelen met betrekking tot omgevingslawaaï. Daarnaast is er ook een Nederlandse rekenmethode voor wegverkeerslawaaï die we in Vlaanderen gebruiken om de geluidseffecten te modelleren, zowel bij metingen als voor het doorrekenen van bepaalde geluidswerende maatregelen. Een typerend beeld voor Vlaanderen is een autosnelweg met een gemiddeld vrachtwagenpercentage van 20 procent en een snelheidsregime voor personenwagens van 120 kilometer per uur en vrachtwagens van 90 kilometer per uur. Dan zijn de effecten van snelheidsverlaging eerder beperkt.

Een concreet voorbeeld: een snelheidsregime voor personenwagens van 90 kilometer per uur en voor vrachtwagens van 90 kilometer per uur heeft een geluidsreductie van 1 decibel. Een snelheidsregime voor personenwagens van 90 kilometer per uur en voor vrachtwagens van 70 kilometer per uur zou een geluidsreductie geven van 1,5 decibel. Als je voor beide categorieën 70 kilometer per uur zou invoeren, dan voorspelt men een geluidsreductie van 2,2 decibel. Dat is verwaarloosbaar klein. 1 decibel is het maximaal waarneembare geluidsverschil door het menselijk oor. In de praktijk kun je individueel een geluidsverschil pas vaststellen vanaf ongeveer 3 decibel. Dat is dus een zeer verwaarloosbaar effect.

De vraag is ook waar we dan een snelheidsverlaging zouden gaan toepassen. Als je zegt dat we 60 kilometer per uur of een andere snelheid willen, maar dan enkel in een stedelijke omgeving: Vlaanderen is al zo dicht bevolkt dat autosnelwegen in de praktijk meestal dicht bij bebouwing liggen. Daarenboven, als men een snelheidsregime van 60 kilometer per uur wil afdwingen en handhaven, zoals wordt gesuggereerd, op een weg die ingericht is om veel sneller te rijden, vergt dat infrastructurele investeringen. Ik ben er geen voorstander van om een veralgemeende verlaagde snelheid op ons autosnelwegennet te gaan toepassen. Ik heb beschreven dat het snelheidsregime een zeker effect heeft op doorstroming, luchtkwaliteit en geluidsoverlast, maar dat is toch eerder genuanceerd, waardoor je moeilijk tot algemene eensluidende conclusies kunt komen.

Ik denk dat het belangrijkste is dat we een vaste snelheid hebben en dat we die behouden zoals we die vandaag hebben, namelijk 120 kilometer per uur, zij het aangevuld met een dynamische snelheidsaanpassing op de grote ringwegen rond de grote steden. Dan heb ik het vooral over Antwerpen en Brussel. Vandaag hebben we dat in Antwerpen op het grootste gedeelte van de R1. In het kader van de werken die we doen, zal dat een volledige dekking met dynamische snelheidsaanpassingen zijn. Die dynamische snelheidsaanpassing zal er ook zijn in functie van de weersomstandigheden en calamiteiten. Dat zal ook het geval zijn op de ring rond Brussel, wanneer we die aanpakken en de miljardeninvestering doen die we daar beogen. Dat lijkt me nog altijd het meest raadzaam: zo veel mogelijk de vaste regel van 120 kilometer per uur, maar dynamische snelheidsaanpassingen op de ring rond Brussel en de ring rond Antwerpen en ook op zo veel mogelijk plaatsen in Vlaanderen een dynamische snelheidsaanpassing afhankelijk van weersomstandigheden en/of calamiteiten.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dank u wel voor uw uitvoerige antwoord en uw toelichting. Dat maakt het voor mij inderdaad duidelijker. U schuift de conclusie naar voren dat op de ringwegen rond de steden al wordt gewerkt met een dynamische snelheidsaanpassing en dat dat in de toekomst verder zal worden bekeken en uitgewerkt. Dat is een goed voorstel. Ik kan me daar zeker en vast vinden. Ik was blij te horen dat er op het gebied van geluid al een studie is gebeurd, maar ik heb een kleine bijkomende vraag. Is er een gelijkaardige studie gebeurd voor die andere plekken? Is dat nu eigenlijk een conclusie, of eigen bevindingen die u hier naar voren hebt gebracht?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, dank u wel voor het antwoord op de interessante vraag van collega de Kort. Ik ben het er ook volkomen mee eens dat we verder werk moeten maken van de uitrol van dynamische snelheidsregelingen in plaats van een statisch verhaal, maar ik vind wel dat de maximumsnelheid in gelijke omstandigheden of op gelijke plaatsen op een gelijke manier moet worden geregeld. U zegt dat er wat de maximumsnelheid betreft nogal verschillende visies en meningen bestaan. Dat klopt, maar op ons autosnelwegennet in Vlaanderen zijn er heel wat plekken waar in gelijke omstandigheden verschillende maximumsnelheden gelden, los van een dynamische regeling. Ik geef een voorbeeld. Op de Brusselse ring is dat overal 120 kilometer per uur, op de R1 is het maximaal 90 kilometer per uur, wel mogelijkerwijze variabel naar beneden te herzien in functie van de omstandigheden, op de R4 rond Gent is het bijna overal 90 kilometer per uur, behalve op een klein stuk, waar het 120 kilometer per uur is. Ik heb al een paar keer gepolst bij u wat u vindt van een verlaging van de maximumsnelheid rond Brussel en Gent naar 90 kilometer per uur, natuurlijk in combinatie met variabele borden, dus eventueel met variaties naar beneden in functie van de omstandigheden. Dan zegt u altijd, en ook nu weer, dat het gaat over wegvakken die zijn ingericht als autosnelweg. Ja, dat geldt bijvoorbeeld ook in het buitenland. Als je in Nederland, Duitsland en Frankrijk op de autosnelweg rijdt en je komt daar in de buurt van een urbane zone, zie je dat de maximumsnelheid daar altijd en overal lager ligt en meestal 90 kilometer per uur is, hoewel er aan de weg weinig verandert. Eventueel is dat aangevuld met variabele borden. Ik vraag me af waarom we in Vlaanderen niet kunnen afspreken dat minstens in de grootstedelijke zones Brussel, Antwerpen en Gent de maximumsnelheid overal op 90 kilometer per uur wordt gelegd. Ik denk dat dat goed is voor de doorstroming, de luchtkwaliteit en de lawaai-overlast. Dat kan in meerdere of mindere mate zijn, maar slechter zal het er alleszins niet op worden. Het is ten minste wel een uniform maximumsnelheidsregime, uiteraard dan gecombineerd met borden die de snelheid verder naar beneden kunnen laten variëren in functie van de drukte en de weeromstandigheden. Ik begrijp echter echt niet waarom wij rond Gent en Brussel nog met een snelheid van 120 kilometer per uur kunnen rijden.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

Sas van Rouveroij (Open Vld): Voorzitter, Joris heeft gezegd wat ik wou opmerken, namelijk dat het op de R4 inderdaad voor 90 procent 90 kilometer per uur is. Alleen op de stuk tussen de Kennedybaan en de verbinding met de E40 of de E17, denk ik, is het 120 kilometer per uur.

Joris, los daarvan ben ik het ten gronde niet met u eens als u stelt dat de maximumsnelheid rond de steden per definitie 90 kilometer per uur zou moeten zijn. In Gent is dat nu al een tijdje het geval. Ik maak dagelijks gebruik van de R4 en de praktijk leert ons dat de weginrichting absoluut op 120 kilometer per uur is gericht. Dat geldt zeker voor de R4 rond Gent, die dan nog wordt gescheiden door de Ringvaart. Er is zelfs geen verzekering nodig om te vermijden dat iemand een tegenligger zou ontmoeten, want voor wie van de baan afwijkt, zit de Ringvaart er nog tussen. Dat is een volwaardige autostrade. De maximumsnelheid is nu 90 kilometer per uur, met natuurlijk als gevolg dat het gros van de mensen daar constant flirt met snelheden tot 100, 110 of 120 kilometer per uur. Ze houden zich de facto niet aan de maximumsnelheid van 90 kilometer per uur.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, mijn fractie is ook geen voorstander van een algehele snelheidsverlaging op de snelwegen, of het nu naar 90 of 100 kilometer per uur is. Ik begrijp u wel, maar u hebt het over een typische situatie in uw omgeving waarvoor misschien al dan niet een aanpassing nodig is.

Als er aanpassingen moeten komen, zijn wij veeleer voor een gestuurde aanpassing en een dynamisch verkeersbeleid waar het effectief nodig is. Ik kan me voorstellen dat er 's nachts geen verkeer is en een chauffeur rustig 120 kilometer per uur kan rijden zonder dat daar extra geluidsoverlast of andere vormen van overlast mee gemoeid zijn.

Een algehele snelheidsverlaging op momenten waarop dat in functie van de capaciteit en de bezetting niet nodig is, zou de chauffeurs trouwens ook zwaar frustreren. Ik denk dat we dit moeten vermijden, want we zouden op die manier een verkeerd signaal geven. Ik denk dat we het er in alle fracties over eens zijn dat we geen discussie moeten starten over een verlaging van 50 tot 30 kilometer per uur in een binnenstad, maar zeker op de ogenblikken waarop hij goed berijdbaar is, moet een snelweg een snelweg blijven.

Een algehele verlaging lijkt ons geen goed idee. Laat ons verder nagaan hoe we dit, rekening houdend met factoren als weer en bezetting, op een dynamische manier kunnen bijsturen, maar we zien liever geen algehele verlaging.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De problematiek van de R4 is natuurlijk casuïstiek. De R4 is een primaire weg met een andere voorgeschiedenis. We hebben daar al veel geïnvesteerd en we zullen daar nog meer investeren. In het najaar starten we met de oost-westverbinding en we proberen de conflictpunten maximaal weg te werken. Dat is ondertussen al een andere weg dan in het begin en we evolueren daar de facto naar een autosnelweg. Het snelheidsregime kan in de nabije toekomst worden bekeken, maar nu gaat het enkel om een verantwoording van het huidige snelheidsregime. Die weg is niet overal conflictvrij en daarnaast is er nog de discussie over de Ringvaart.

Het voorstel om over een snelheidsverlaging in de grootstedelijke zones te spreken, slaat in de realiteit eigenlijk op heel Vlaanderen. Dat is bijna heel Vlaanderen, of iemand zou toch minstens heel snel van de ene in de andere grootstedelijke zone zitten.

Mijn grootste probleem is dat ik maximaal probeer de verleiding te weerstaan van de lokale pleidooien die vanuit een of andere plaats worden gehouden. Ze willen dan een lagere snelheid op een klein stukje van de autosnelweg, en ik heb daar alle begrip voor, maar met de invoering van variabele maximumsnelheden bewijzen we niemand een dienst, zeker de verkeersveiligheid niet. Die snelheden fluctueren dan op een bepaald parcours en als de snelheid van 120 tot 90 kilometer per uur daalt, leidt dit niet enkel tot ergernis, maar heeft dit ook consequenties ten aanzien van de verkeersveiligheid. We moeten altijd maximaal proberen dezelfde snelheid aan te houden.

Dit staat nog los van de discussie over wat dit zou betekenen voor de maximumsnelheid voor vrachtwagens. Moet die maximumsnelheid dan verhoudingsgewijs op dezelfde manier dalen of leggen we dezelfde maximumsnelheid op voor wagens en vrachtwagens?

Ik ga nog altijd uit van het beginsel dat we de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur behouden. In vergelijking zitten we daarmee al wat lager dan in onze buurlanden. Ik krijg immers regelmatig het pleidooi van de andere zijde te horen.

Ik krijg dan de vraag de snelheid tot 130 kilometer per uur te verhogen, zoals in Nederland is gebeurd. Dat heeft consequenties op het vlak van de verkeersveiligheid, want er is vastgesteld dat op de stroken waarop de maximumsnelheid van 120 tot 130 kilometer per uur is verhoogd, meer verkeersdoden zijn gevallen. Daar zijn niet meer ongevallen gebeurd, maar het verschil tussen 120 en 130 kilometer per uur maakt bij een ongeval soms het verschil tussen zwaargewond en dood.

Ik denk dat we op dat vlak beter bij de huidige situatie blijven, ook al is de verleiding soms groot om vanuit een lokale reflex en begrijpelijke bezorgdheden naar een snelheidsverlaging te gaan. Ik denk dat we in functie van de doorstroming en van de verkeersveiligheid beter een maximale uniformiteit nastreven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik had eigenlijk al geconcludeerd dat we de huidige snelheden kunnen behouden. Ik meen dit ook te kunnen afleiden uit het debat dat we hier hebben gevoerd. Rond de steden kunnen we werken met een dynamische snelheidsaansturing met borden en innovatieve technieken. Ik kan me daar volledig in vinden. Ik hoop dat u uw bevoegde instanties in de toekomst nog verdere instructies zult kunnen geven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.