

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2005-2006

14 maart 2006

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Freddy Van Gaever, Filip Dewinter, Felix Strackx, Jan Penris  
en Johan Deckmyn en mevrouw Katleen Martens –**

**betreffende het omvormen van de vrije busbanen tot VHB-banen**

## TOELICHTING

## DAMES EN HEREN,

Elke dag rijden we onszelf meer en meer vast in het verkeer. De files worden alsmaar langer, ze beginnen vroeger en houden langer aan. Het is nog slechts een kwestie van tijd vooraleer de ochtend- en de avondspits in elkaar zullen overgaan. De economische kostprijs van deze files neemt dan ook steeds toe en loopt voor Vlaanderen in de honderden miljoenen euro.

Wil het verkeer in Vlaanderen niet over enkele jaren volledig dichtslibben, dan zullen er dringend een aantal maatregelen moeten worden getroffen op allerlei vlakken, gaande van onder andere de verbetering van de infrastructuur en het aanleggen van een aantal ‘missing links’, over de uitbouw van een aantal alternatieve vervoersmodi en het stimuleren van telewerken tot de uitbouw en de verbetering van het openbaarvervoersnetwerk. De mobiliteit bekijken op Vlaams niveau betekent dus niet enkel kijken naar De Lijn, maar naar het totale, fijne en complex samenspel van personenwagens en openbaar vervoer, wegen en knooppunten, behoeften en realiteiten allerhande.

De strategie die de Vlaamse overheid momenteel hanteert is beperkt, utopisch en eenzijdig. Alles wordt ingezet op het openbaar vervoer, dat men dan bovendien nog vooral wil promoten door het ‘ontmoedigen’ van het autoverkeer. De overheid gaat er blijkbaar vanuit dat wanneer de files maar lang genoeg worden, de automobilisten deze zo beu zullen worden dat ze vanzelf wel zullen overstappen naar de trein of de bus. Om deze strategie te doen slagen is het uiteraard belangrijk dat het verschil in reistijd tussen het openbaar vervoer en het individueel vervoer zo groot mogelijk is. Het is niet bepaald motiveerend om over te stappen naar de bus, wanneer die bus evengoed in de file staat aan te schuiven. Dus wordt op drukke, filegevoelige wegen, een rijstrook opgeofferd om de bussen een vrije doorgang te bieden. Dat daardoor de files voor de automobilisten nog langer worden, is in deze context mooi meegenomen, want het snelheidsverschil tussen de verkeersmodi wordt er alleen maar groter door. Soms krijgt men de indruk dat dit zelfs de hoofdbedoeling is.

Op verschillende plaatsen werden de ‘vrije busbanen’ onverantwoord en onoordeelkundig aangelegd. In de spits mag de bus dan wel sneller ter plaatse zijn, door de capaciteitshalvering voor het autoverkeer treden nu op vele plaatsen ook overdag files op waar er voorheen geen waren, worden sluiptwegen gebruikt en extra kilometers gereden, terwijl de busbaan zelf er het grootste gedeelte van de tijd verlaten bij ligt. Deze monopolisering van de openbare weg door één

vervoermiddel is bijzonder inefficiënt en totaal onverantwoord.

De Vlaamse overheid wil in de toekomst ook andere vormen van collectief vervoer toelaten op de vrije busbanen en geeft als voorbeelden: taxi’s, leerlingenvervoer en werknemersvervoer. Wanneer taxi’s beschouwd worden als collectief vervoer (wat niet klopt, het is louter het huren van een auto met chauffeur), dan geldt dat zeker voor voertuigen met een hoge bezettingsgraad (VHB): auto’s met drie, vier, vijf tot zelfs zeven personen aan boord.

Momenteel zit in de meeste auto’s meestal enkel de bestuurder. De gemiddelde bezettingsgraad per auto in België bedroeg in 1985 nog 1,54 maar blijft sedert 2000 stabiel op 1,40 (cijfers FOD Mobiliteit en Vervoer). De verhoging van de bezettingsgraad van personenwagens zou dus een aanzienlijke stap vooruit zijn in de strijd tegen de verkeerscongestie. Wat is trouwens het verschil tussen een belbus met 4 reizigers aan boord of een personenwagen met evenveel passagiers? Is het soms de verborgen agenda van bepaalde politieke partijen om het privébezit van een vervoermiddel tegen te gaan?

De indieners van dit voorstel stellen dus voor de vrije busbanen – op plaatsen waar ze verantwoord en oordeelkundig zijn aangelegd – om te vormen tot VHB-banen. Dit betekent dat ze gebruikt mogen worden door alle voertuigen met minimaal drie personen aan boord. Op die manier wordt de openbare weg opnieuw efficiënt gebruikt en worden automobilisten aangemoedigd om samen te reizen, waardoor het aantal auto’s op de weg vermindert. Het is dus een dubbele winsituatie, om nog maar te zwijgen van de milieuwinst.

Om misbruiken tegen te gaan moet de VHB-baan waar mogelijk fysiek gescheiden worden van de andere rijstroken, uiteraard op een veilige manier. Verder moet het handhavingsbeleid gevoerd worden op dezelfde wijze waarop dat momenteel gebeurt, met bijvoorbeeld de gordeldraagplicht en het verbod op niet-handenvrij telefoneren.

Freddy VAN GAEVER

Filip DEWINTER

Felix STRACKX

Jan PENRIS

Johan DECKMYN

Katleen MARTENS

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat:

- 1° vlotter verkeer en een grotere mobiliteit wenselijk is zowel vanuit economisch als vanuit ecologisch standpunt;
- 2° mobiliteit een fijn en complex samenspel is tussen openbaar vervoer en privévervoer;
- 3° het fileprobleem in Vlaanderen onbeheersbaar dreigt te worden indien er niet snel wordt ingegrepen;
- 4° de bevoegdheden inzake mobiliteit jammer genoeg nog steeds gedeeltelijk in federale handen zijn;
- 5° het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen een complex probleem is dat op verschillende vlakken tegelijk aangepakt moet worden;
- 6° de uitbouw van een kwaliteitsvol openbaar vervoer in het algemeen en van De Lijn in het bijzonder, daar slechts één element van is;
- 7° op verschillende plaatsen vrije busbanen werden en worden aangelegd, en niet altijd op een even oordeelkundige wijze;
- 8° de Vlaamse Regering van plan is dit aantal vrije busbanen nog sterk uit te breiden;
- 9° door het exclusief voorbehouden van deze busbanen voor De Lijn, die voor het grootste gedeelte van de tijd niet benut worden, het wegennet verdunt en de files nog toenemen;
- 10° een dergelijke situatie enorme kosten voor het milieu en enorme (tijds)verliezen voor de economie tot gevolg heeft;
- 11° het opvoeren van de bezettingsgraad van personenwagens het fileprobleem zal doen verminderen en dus moet worden aangemoedigd;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° enkel busbanen aan te leggen op die plaatsen waar werkelijk een mobiliteitswinst te verwachten is;

2° de vrije busbanen om te vormen tot VHB-banen, zodat ze toegankelijk worden voor alle voertuigen met ten minste drie inzittenden;

3° stappen te ondernemen voor de overheveling van alle bevoegdheden inzake mobiliteit naar Vlaanderen, zodat een Vlaams totaalbeleid mogelijk wordt.

Freddy VAN GAEVER

Filip DEWINTER

Felix STRACKX

Jan PENRIS

Johan DECKMYN

Katleen MARTENS

---