

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



Zitting 2007-2008

7 december 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van mevrouw Annick De Ridder en de heren Carl Decaluwe, Flor Koninckx,
Jan Peumans, Marc van den Abeelen en Joris Vandenbroucke –**

betreffende de aanleg van spitsstroken op autosnelwegen

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het verkeer op de Vlaamse snelwegen staat steeds vaker en langer stil. De doorstroming moet dus verbeteren, ook ten behoeve van het milieu. Als per kilometer asfalt meer auto's kunnen rijden, neemt het aantal files en de daarbij horende extra emissie van schadelijke stoffen af. Het Vlaams Parlement wil daarom het snelwegennet beter benutten. Dat kan onder meer door de aanleg van zogenaamde spitsstroken.

Een spitsstrook is een extra rijstrook die opengaat op drukke momenten, zoals tijdens de spitsuren. Een spitsstrook kan zowel aan de linkerkant als aan de rechterkant van de weg liggen. Indien de pechstrook als extra rijstrook wordt gebruikt, ligt hij aan de rechterkant van de weg. Dat soort spitsstroken heeft gewoonlijk om de duizend meter een pechhaven. Bij andere spitsstroken wordt een deel van de middenberm als tijdelijke extra rijstrook gebruikt. Dan ligt de spitsstrook links van de weg. De openstelling van de spitsstroken is sterk tijd- en situatiegebonden.

Een spitsstrook is te herkennen aan de speciale borden. Die geven aan waar een spitsstrook begint en eindigt. Is de spitsstrook open, dan branden er groene pijlen boven de weg. Als een spitsstrook aan de linkerkant van de weg gesloten is, dan staat er een rood kruis boven. Spitsstroken aan de rechterkant van de weg worden bij normale verkeersdichtheid gewoon weer in gebruik genomen als pechstrook. Wanneer de spitsstrook in gebruik is, wordt de maximumsnelheid verlaagd met het oog op een betere doorstroming en een verlaging van het risico op ongevallen. Door dynamisch verkeersmanagement kan de spitsstrook onmiddellijk afgesloten worden bij calamiteiten, voor een vlotte interventie van de hulp- en politiediensten.

Het aanleggen van spitsstroken zorgt dus voor een optimale benutting van het asfalt en past ook in het kader van dynamisch verkeersmanagement (DVM), zoals dat wordt toegepast door het Verkeerscentrum Vlaanderen, bijvoorbeeld op de R1 in Antwerpen en de E40 in Gent. Door middel van 'real time'-informatie met videomonitoring tracht men met behulp van dynamische signalisatieportalen de verkeersafwikkeling te verbeteren. Het optimale gebruik van spitsstroken vergt dergelijke dynamische verkeersafwikkelingsystemen.

De Nederlandse regering heeft via de Spoedwet wegverbreding 380 miljoen euro vrijgemaakt om meer dan 150 kilometer spitsstroken aan te leggen. Daarnaast werd 80 miljoen euro geïnvesteerd in flankerende maatregelen zoals een aangepast incidentmanagement. Op basis van ervaringen met proefprojecten verwacht men dat de filedruk op knelpunten met spitsstroken met 30% zal dalen in twee jaar tijd.

Het Vlaams Parlement vraagt met deze resolutie aan de Vlaamse Regering om te onderzoeken in welke mate de aanleg van spitsstroken kan bijdragen tot een optimalisering van de capaciteit van de autosnelwegen.

Annick DE RIDDER
Carl DECALUWE
Flor KONINCKX
Jan PEUMANS
Marc VAN DEN ABELEN
Joris VANDENBROUCKE

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° het feit dat de doorstroming op de Vlaamse autosnelwegen moet verbeteren;
- 2° het feit dat spitsstroken daaraan een positieve bijdrage kunnen leveren door een optimale benutting van de bestaande weginfrastructuur;
- 3° de optimistische verwachtingen met betrekking tot het effect van spitsstroken in Nederland;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° onderzoek te starten naar de aanleg van spitsstroken op autosnelwegen om de capaciteit op het hoofdwegennet te optimaliseren;
- 2° het gebruik van de spitsstroken te koppelen aan dynamisch verkeersmanagement.

Annick DE RIDDER

Carl DECALUWE

Flor KONINCKX

Jan PEUMANS

Marc VAN DEN ABEELEN

Joris VANDENBROUCKE
