



Vlaams
Parlement

stuk **719** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 20 oktober 2010 (2010-2011)

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

TOELICHTING

Vlaanderen staat voor enorme mobiliteitsuitdagingen, zowel op het vlak van congestie als verkeersveiligheid. Met het plan Vlaanderen in Actie (ViA), waarbij tegen 2020 Vlaanderen één van de beste Europese regio's moet zijn op het gebied van verkeersveiligheid en waarbij het aantal afgelegde kilometers per persoon in het woon-werkverkeer per auto drastisch lager moet zijn, meet Vlaanderen zichzelf ambitieuze doelstellingen toe. Om die mobiliteitsuitdagingen waar te maken is er behoefte aan een totale visie om een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek te bieden, die zich in bepaalde gebieden van Vlaanderen manifesteert. Voor de Antwerpse verkeersknoop ontwikkelde de Vlaamse overheid het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Het Masterplan is een slimme totaalaanpak die een verbeterde mobiliteit beoogt voor iedereen. Dit voorstel van resolutie spitst zich toe op het grootste verkeersknooppunt van het land: Brussel, de Vlaamse Rand en bij uitbreiding grote stukken van Vlaams-Brabant.

Brussel en zijn Vlaamse Rand zijn de economische motor van ons land en produceren 33% van onze welvaart. Maar onze nationale metropool is ook de 'filehoofdstad van Europa'. De cijfers spreken boekdelen. Dagelijks pendelen zo'n 360.000 mensen naar de hoofdstad. 223.000 onder hen doen dat met de wagen. Het aangroeiende verkeer over de weg heeft geleid tot een overbezetting van het wegennet, zeker tijdens de spitsuren. Dat uit zich in lange files en in sluipverkeer op en rond de ring van Brussel. De maatschappelijke kosten van al dat fileleed zijn gigantisch groot. Van het directe economische verlies van 437,5 miljoen euro door files in 2007 werd er 207,6 miljoen euro gerealiseerd in de Brusselse socio-economische regio. Dat is het economische equivalent van 4500 gemiddelde Belgische jobs. Het stilstaan in de Brusselse regio vertegenwoordigt dus bijna de helft van alle verliezen door files in België. De files vormen ook een aanslag op onze gezondheid, ons welzijn en onze veiligheid. Een gemiddelde personenwagen stoot in de file 20% meer CO₂, 25% meer fijn stof, en 50% meer NOx (stikstof) uit. Een vrachtwagen stoot in de file 30% meer CO₂, 100% meer fijn stof en 100% meer NOx uit. Van alle Europeanen hebben de Belgische bedienden, met 37 minuten per traject, de meeste tijd nodig om naar kantoor te gaan. Het Europese gemiddelde bedraagt slechts 30 minuten. Vier op tien werknemers stoort zich aan files en komt gestresseerd aan op het werk. Van de mensen die elke dag meer dan een uur in hun auto of het openbaar vervoer doorbrengen gaf zelfs 44 procent aan na te denken over een nieuwe job. Files leiden door hun kenmerkend instabiele proces van verkeersafwisseling en weefbewegingen tot een grotere kans op ongevallen met onnoemelijk menselijk leed tot gevolg. Een kwart van de ongelukken gebeurt in de uren van de ochtend- of avondspits.

Het openbaar vervoer vormt een goed alternatief voor de wagen, maar is – net zoals de wegeninfrastructuur – voor verbeteringen vatbaar. Zo werken de vier vervoermaatschappijen in de regio Brussel en Vlaams-Brabant teveel naast elkaar en zijn de verbindingen onvoldoende aangepast aan de hedendaagse behoeften. Het dichtslibbende wegennet op en rond de ring en de lacunes in de voorzieningen van het openbaar vervoer nopen ons tot het voeren van een andere mobiliteitspolitiek. Een politiek die ervoor zorgt dat de verschillende plannen en projecten van diverse vervoersmodi om het mobiliteitsprobleem in de regio in al zijn aspecten aan te pakken, niet worden uitgesteld. Het leidt geen twijfel dat een optimalisering van de ring daarin een belangrijke rol speelt. Van de 25 punten met de meeste congestie in het Vlaamse Gewest waren er in 2002 liefst negentien in Vlaams-Brabant gelegen. Daarvan lagen er twaalf op de R0. Tijdens de hoorzittingen in het kader van het voorstel van resolutie betreffende de verbreding van de ring rond Brussel (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 159/2*) in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken in het voorjaar van 2010 werd duidelijk dat de congestieproblematiek op en rond de ring

niet zal worden opgelost met enkel het uitvoeren van aanpassingswerken aan een aantal kritieke punten van de ring. In de analyse van de resultaten van de ‘Doorrekeningen van de mobiliteitsstudie’ met het oog op het plan-MER (MER: milieueffectrapportage) R0-vak Zaventem werd die opvatting bevestigd. Het basialternatief, namelijk het alternatief waarbij het doorgaande verkeer en het lokale verkeer op de R0 Noord worden gescheiden aan de hand van parallelle wegen, voldoet – op voorwaarde van combinatie met andere maatregelen zoals beter openbaar vervoer – aan de doelstelling van een verbetering van de doorstromingsfunctie op de R0 Noord. De oplossing voor de mobiliteitsknoop moet aldus gevonden worden in een en-en-verhaal: een intergewestelijke multimodale aanpak met aandacht voor openbaar vervoer, wegeninfrastructuur, de zachte weggebruiker en andere vervoersstimuli.

De infrastructuurwerken aan de ring vormen slechts één aspect van de geïntegreerde aanpak aan de mobiliteitsproblematiek. De mobiliteitsstudie voorafgaandelijk aan de plan-MER R0-vak Zaventem laat geen twijfel mogelijk en stelt dat geen enkel onderzocht alternatief op zichzelf volstaat. Het openbaar vervoer moet in dit verhaal een nog belangrijker rol spelen. Het moet namelijk optimaal kunnen inspelen op de concrete behoeften van het woon-werkverkeer. De combinatie van verschillende vervoermiddelen moet beter en meer gestimuleerd worden. Het kan niet de bedoeling zijn de pendelaar die gebruikmaakt van het openbaar vervoer, te bestraffen met lange wachttijden en diverse overstapmomenten. De huidige grote, overkoepelende en mobiliteitsbevorderende initiatieven zoals het Diabolo-project en het Gewestelijk Expresnet (GEN) verdienen krediet maar moeten versneld en uitgebreid worden. Het GEN mag bovendien niet verwateren tot een louter stedelijk systeem en moet absoluut de beoogde spreiding realiseren. Er dreigt een bottleneck te ontstaan in de Noord-Zuidverbinding. Met 1200 treinen over zes sporen en een verwachte stijging van 50% capaciteit na de realisatie van het GEN moeten nieuwe meerjarige investeringsprogramma's een antwoord kunnen bieden op de dreigende treinfile. Bovendien moet er ook aandacht geschonken worden aan de stations in de hinterlandgemeenten van Halle-Vilvoorde. Die moeten functioneren als volwaardige stopplaatsen met de nodige trein-, tram-, metro- en busaansluitingen. Investeren in de huidige maar ook in nieuwe en snelle tangentiële tram- of snelbusverbindingen vormt een absolute prioriteit. De toekomstvisie 2020 van de openbare vervoermaatschappij De Lijn toont overigens ook aan dat die radiale verbindingen rond de ring en de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem het meeste potentieel hebben. De ‘modal shift’, waarbij betere en vlottere aansluitingen centraal staan, heeft pas kans van slagen, wanneer er voldoende overstap-parkings langs de knooppunten van het openbaar vervoer (trein-, tram-, busstations) en de bedrijventerreinen in de Rand worden gevestigd. Een multimodale aanpak behelst ook het aanmoedigen van alternatieve vervoersmodi zoals de uitbouw van een zacht GEN, waarbij fietsverbindingen kunnen aansluiten op het fietsnetwerk van Vlaams-Brabant en functionele fietssnelwegen de verbinding over de ring heen maken.

‘Interregionaal overleg’ is natuurlijk het codewoord in het discours van deze totale en multimodale aanpak. Het mobiliteitsvraagstuk en het fileleed stoppen uiteraard niet aan de gewestgrenzen. In februari 2010 liet Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken en Mobiliteit, in een antwoord op een schriftelijke vraag nr. 519 van 25 februari 2010 van Vlaams volksvertegenwoordiger Irina De Knop weten dat er in deze optiek zes interregionale werkgroepen zijn gevormd. Het coördinerend comité, samengesteld uit de leidend ambtenaren van de gewestelijke administraties, de openbaarvervoeroperatoren en de respectieve kabinetten, zal op regelmatige basis, met een minimum van minstens tweemaal per jaar, het ministerieel comité op de hoogte brengen van zijn werkzaamheden. Die output zal worden bekrachtigd door de beide ministers. Met het oog op het nemen van de beleidsbeslissingen door de Vlaamse Regering, en de daaraan gekoppelde middelen, is zo’n formalisering noodzakelijk. Het ontwarren van de mobiliteitsknoop kan echter maar

lukken als de regering een groot en becijferd masterplan voor de regio Brussel en de Rand ontwikkelt. Dat masterplan moet concrete doelstellingen formuleren, zoals bijvoorbeeld de beperking van de woon-werkverplaatsingen in tijd en het reduceren van het aantal aansluitingen. Op die manier creëren we een duidelijk kader waarin de werkgroepen kunnen opereren. De samenspraak tussen beide regio's moet zich bovenal focussen op het uitwerken van een gezamenlijke mobiliteitsstrategie voor de hele regio.

Ten slotte vormt, naast het overleg tussen de regio's, het financiële deel van deze multimodale mobiliteitsaanpak, de kritische succesfactor. Hoewel dat een logisch gevolg is, willen de indieners van dit voorstel van resolutie daar de nodige aandacht op vestigen. Een duidelijk financieel kader zou immers duidelijk de contouren scheppen voor de betrokken actoren. De voorbije negen jaar werd er slechts 21% van de budgetten voor wegeninfrastructuur in Vlaams-Brabant geïnvesteerd, terwijl de helft van het Belgische fileleed zich daar voordoet. Vlaams-Brabant heeft tevens het hoogste aantal buslijnen met capaciteitsproblemen, bijna dubbel zoveel als de tweede provincie in de rangschikking. De eerste toegangspoort van Vlaanderen, zijnde de maritieme toegang (havens), ontvangt jaarlijks zo'n kleine 400 miljoen euro structurele middelen. Voor de tweede grootste toegangspoort, namelijk Brussels Airport, zijn er niet dergelijke structurele middelen uitgetrokken en moet er, zoals bij de aanleg van de Diabolo-spoorontsluiting en de noordelijke wegontsluiting, telkens opnieuw een heel proces doorlopen worden. De allocatie van de middelen voor infrastructuurwerken ter verbetering van de mobiliteit, zowel op het vlak van wegen als op het vlak van openbaar vervoer in Vlaams-Brabant en Brussel, moet herbekeken worden. Zelfs in tijden van economische crisis en besparingen moet de Vlaamse Regering investeren in projecten en vervoerswijzen die ook op langere termijn hun effect behouden op de nijpende verkeersproblematiek.

De provincieraad van Vlaams-Brabant heeft daarom op 1 juni 2010 een motie goedgekeurd waarin de Vlaamse Regering wordt opgeroepen om de nodige middelen uit te trekken voor de realisatie van het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Mobiliteit kost geld, maar geen mobiliteit kost meer geld. Bovendien staan er niet alleen grote economische belangen op het spel, maar ook de gezondheid, het welzijn en de veiligheid van vele duizenden mensen zijn in het gedrang. De bevolking voelt door al die facetten het mobiliteitsprobleem ook zeer scherp aan.

Irina DE KNOP

Sven GATZ

Patricia CEYSENS

Gwenny DE VROE

Ann BRUSSEEL

Herman SCHUEREMANS

Marino KEULEN

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de motie van 1 juni 2010 van de provincieraad van Vlaams-Brabant, waarin de Vlaamse Regering wordt opgeroepen om de nodige middelen uit te trekken voor de realisatie van het projectplan dat De Lijn Vlaams-Brabant voor die provincie heeft uitgewerkt ter realisatie van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn;
 - 2° het rapport ‘Mobiliteitsvisie De Lijn 2020’;
 - 3° de toespraak ‘Mobiliteit in Vlaams-Brabant: stilstaan of sterven’ voor de provincieraad van Vlaams-Brabant, door Lodewijk De Witte, provinciegouverneur, op 7 oktober 2008;
 - 4° de hoorzittingen in het kader van de bespreking van het voorstel van resolutie van de heer Sven Gatz, de dames Irina De Knop, Gwenny De Vroe en Ann Brussee en de heren Marino Keulen en Sas van Rouveroy betreffende de verbreding van de ring rond Brussel (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 159/2);
 - 5° de resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 395/2);
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° een totale, multimodale en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsprobleem in Brussel, de Vlaamse Rand en bij uitbreiding Vlaams-Brabant te ontwikkelen;
 - 2° een masterplan met concrete beleidsdoelstellingen op te stellen om de mobiliteitsproblematiek in de Vlaamse Rand en bij uitbreiding in Vlaams-Brabant aan te pakken, in overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
 - 3° in naleving van de resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten (*Parl. St. Vl. Parl.* 2009-10, nr. 395/2), 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, met als doel de doorlooptijd van de uitvoering van de projecten te versnellen en het maatschappelijk draagvlak ervoor te vergroten;
 - 4° communicatie en structureel overleg te plannen met de lokale besturen uit de luchthavenregio en de Vlaamse Rand, de provincie, de regionale sociaal-economische overlegcomités (RESOC’s), de openbaarvervoeroperatoren en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest;
 - 5° een budget voor infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant uit te trekken met het oog op het masterplan (zie 2°), dat in een juiste verhouding staat tot het aandeel van de provincie Vlaams-Brabant in het Vlaamse fileleed;
 - 6° de nodige middelen uit te trekken en zo snel mogelijk te starten met de ontwikkeling van de prioritaire openbaarvervoerbindingen in de Rand zoals aangegeven in het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, volgens de prioriteiten aangegeven door de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA);
 - 7° de effecten van de piekbelastingen van het doorgaande sluipverkeer op het lokale wegennet in Vlaams-Brabant te onderzoeken;
 - 8° 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 met het oog op de mobiliteitsproblematiek van de Rand en Brussel;
 - 9° overleg te plegen met de vertegenwoordigers van de NMBS-Groep en de overige regionale vervoermaatschappijen met het oog op een maximale integratie van de dienstregelingen en tarieven;

10° aan te dringen op extra aansluitingen en/of stopplaatsen van het Gewestelijk Expresnet in de Rand en Vlaams-Brabant om tegemoet te komen aan de mobiliteitsuitdagingen in die regio.

Irina DE KNOP

Sven GATZ

Patricia CEYSENS

Gwenny DE VROE

Ann BRUSSEEL

Herman SCHUEREMANS

Marino KEULEN