

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



Zitting 2005-2006

13 juli 2006

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**– van de heren Frans Peeters, Jos De Meyer, Jan Peumans, Joris Vandenbroucke,
Jul Van Aperen en Bart Martens –**

betreffende het optimaal gebruik van de vrije busbaan langs gewestwegen

TOELICHTING

Doorstroming heeft de laatste jaren bijzondere beleidsaandacht gekregen, als middel om de prestatie van het wegennetwerk, waarvan de capaciteit beperkt is, te verhogen. Een van de middelen daartoe is de vrije busbaan.

Er zijn drie types busbanen. De rechten van de weggebruikers stemmen met die types overeen en zijn momenteel als volgt vastgelegd:

– Vrije busbaan

De vrije busbaan wordt aangeduid met het bord C3 (verboden toegang in beide richtingen voor iedere bestuurder) en een onderbord (bijvoorbeeld: uitgezonderd bus).

De vrije busbaan is een gewone rijstrook. Dat type busbaan wordt meestal gebruikt voor langere afstanden, bijvoorbeeld op autowegen en autosnelwegen.

Er geldt een totaalverbod in alle omstandigheden voor andere weggebruikers.

– Busstrook

De busstrook wordt aangeduid met het bord F17.

De rijstrook is afgebakend met brede onderbroken strepen en het woord 'BUS' is erin aangebracht. Ze is gereserveerd voor bussen, voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen, prioritaire voertuigen en taxi's, voertuigen bestemd voor het woon-werkverkeer (wanneer het aangeduid is) en fietsers (wanneer het aangeduid is).

De andere voertuigen mogen er enkel in rijden om van richting te veranderen.

– Bijzonder overrijdbare bedding

De bijzonder overrijdbare bedding wordt aangeduid met het bord F18 en een of meer brede witte doorlopende strepen of een dambordmarkering.

Ze is gereserveerd voor bussen, eventueel taxi's (wanneer het aangeduid is), prioritaire voertuigen, eventueel fietsers (wanneer het aangeduid is) en eventueel voertuigen, bestemd voor woon-werkverkeer (wanneer het aangeduid is).

De andere voertuigen mogen een bedding alleen dwars oversteken op een kruispunt of om een aanpalend eigendom te verlaten of te bereiken. Zij mogen er enkel gebruik van maken om rond een hindernis op de rijbaan te rijden.

Er worden vragen gesteld bij de huidige toewijzing van de gebruiksrechten op de busbanen. De vraag is meer bepaald of er op (onder meer) piekmomenten niet méér gebruikers op de gereserveerde rijstrook toegelaten kunnen of moeten worden, omdat het erop lijkt dat de capaciteit onvoldoende wordt benut. Er wordt dan gedacht aan andere vormen van collectief (bus- en/of autocar)vervoer, de gegroepeerde verplaatsingen van werknemers in de 8+1-combi's, taxi's enzovoort.

Op die manier wordt de vrije busbaan een rijstrook voor collectief transport (of de operatoren publiek of privaat zijn doet er in wezen niet toe).

Er zijn al experimenten uitgevoerd en daaruit bleek dat ook een aantal randvoorwaarden vervuld moeten zijn.

Een goede verkeersbegeleiding is essentieel (bijvoorbeeld: ring Antwerpen, vak Antwerpen Oost – Ranst, vak Rumst – Antwerpen Zuid enzovoort). Op een aantal plaatsen is de pechstrook immers ingenomen door de vrije baan, en als pechstrook vervangen door 'noodhavens'. Die rijstrook moet snel opnieuw vrijgemaakt kunnen worden bij calamiteiten. Hoe drukker het verkeer op die strook, hoe moeilijker dat wordt. Vandaar het belang van een moderne, efficiënte verkeersbegeleiding.

Daarnaast is het noodzakelijk de overtreders stipt te volgen. Een gestructureerde handhaving is onontbeerlijk.

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Jan PEUMANS

Joris VANDENBROUCKE

Jul VAN APEREN

Bart MARTENS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:

- 1° het belang van een vlotte en veilige bereikbaarheid;
- 2° de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen;
- 3° de aanzienlijke inspanningen van de Vlaamse Regering om het wegennet te verbeteren;
- 4° het belang van multimodaal vervoer;

– vraagt de Vlaamse Regering:

- 1° de efficiëntie en het comfort van alle vormen van gemeenschappelijk vervoer verder te verhogen door gepaste maatregelen te nemen, inclusief het garanderen van een vlotte doorstroming van trams en bussen;
- 2° ruimte te maken voor vrije busbanen op het wegennet, bij voorkeur met behoud van het aantal rijstroken (zonder capaciteitsverlies) voor andere weggebruikers;
- 3° specifiek te bepalen dat dringend liggend ziekenvervoer, autocars, georganiseerd vervoer met voertuigen voor ten minste acht personen (chauffeur niet inbegrepen) en taxi's, gebruik mogen maken van de vrije busbaan op het wegennet;
- 4° er bij de federale overheid op aan te dringen om overeenstemmende bewegwijzeringen en aanpassingen van de wegcode voor te stellen;
- 5° de randvoorwaarden daartoe te vervullen, onder meer een dynamische verkeersbegeleiding, en strikte handhaving;
- 6° in belangrijke mate rekening te houden met de categorisering van wegen zoals die is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

- 7° initiatieven te nemen om het overleg tussen de gemeenten en De Lijn te vergemakkelijken, en om het doortrekken van de vrije busbanen op gemeentewegen te bespoedigen, via het instrument van de mobiliteitsconvenant.

Frans PEETERS

Jos DE MEYER

Jan PEUMANS

Joris VANDENBROUCKE

Jul VAN APEREN

Bart MARTENS
