

V L A A M S   P A R L E M E N T



Zitting 2007-2008

19 juni 2008

**VOORSTEL VAN RESOLUTIE**

**– van de heren Eloi Glorieux, Eric Van Rompuy, Bob Verstraete, Jos Bex  
en Mark Demesmaeker –**

**betreffende de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de zachte weggebruiker  
tussen de gemeenten uit de Vlaamse Rand en Brussel**

## TOELICHTING

## DAMES EN HEREN,

Dagelijks pendelen 135.000<sup>1</sup> inwoners van uit hun woonplaats in de gemeenten uit de Vlaamse Rand over en weer naar hun werkstek in Brussel. In het beste geval gebeurt dit met het openbaar vervoer (33%) maar veelal vinden deze dagelijkse woon-werkverplaatsingen plaats met de wagen (66%). Minder dan 1% van de verplaatsingen gebeurt met de fiets! De Brusselaars zelf vullen 288.000<sup>2</sup> van de Brusselse arbeidsplaatsen in, waarbij alsnog 56 procent van hen met de auto naar het werk gaat. Daar komt bij dat 40 procent<sup>3</sup> van de files in Brussel te maken hebben met woon-schoolverkeer. In de ochtendfile in de Wetstraat richting centrum zit in het overgrote deel van de wagens bovendien slechts één of hooguit twee passagiers. Dat zorgt voor kostbaar tijdsverlies, werknemers die gestresseerd zijn nog voor ze op kantoor aankomen, overmatig benzine- en diesilverbruik, verkeersonleefbaarheid in de stad, hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot, ongezonde ozonpieken, en gevaarlijke smog- en fijnstofconcentraties.

Het kan ook anders. De gemiddelde afstand van de meeste centra van de gemeenten uit de Vlaamse Rand – zoals Beersel, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek, Asse, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Zaventem, Tervuren, Overijse of Hoeilaart – tot in Brussel-centrum ligt tussen 8 en 16 km. Indien tussen een aantal van deze gemeenten in de Vlaamse Rand en het centrum van de hoofdstad enkele functionele, comfortabele en veilige fietscorridors zouden worden aangelegd, dan kan een belangrijk deel van de woon-werkverplaatsingen gerust met de fiets gebeuren. Deze fietscorridors moeten fietssnelwegen worden, optimaal aangelegd volgens de ‘best practices’, waarbij obstakels en conflictpunten met het autoverkeer worden vermeden. Belangrijk is echter dat men niet enkel bij de aanleg van nieuwe fietspaden hoge normen hanteert, maar ook bepaalde zaken op bestaande fietsassen systematisch en zo snel mogelijk realiseert: overbodige drempels en stootranden weg-

werken, zwerfvuil opruimen, verkeerslichten afstemmen op fietssnelheid en niet (enkel) op auto's, veilige alternatieven voor fietsers bieden bij wegwerkzaamheden, glasscherven van de rijweg niet op het fietspad vegen enzovoort.

Deze fietssnelwegen kunnen dagelijks vele pendelaars uit de Vlaamse Rand naar Brussel brengen, maar ook omgekeerd kunnen ze vele werknemers uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vlot naar de bedrijvzones in de Vlaamse Rand en met name de luchthavenregio brengen, bijvoorbeeld naar Diegem en Sint-Stevens-Woluwe. Tijdens de recente jobbeurs van luchthavengebonden bedrijven blijkt dat heel wat vacatures niet ingevuld geraken, ondanks de vele geïnteresseerden uit de hoofdstad. Naast talenkennis en de onregelmatige werkuren, vormt de bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen een van de redenen waarom werklozen uit Brussel afhaken. Velen van hen hebben geen wagen en als men nachtdienst heeft, is er vaak geen openbaar vervoer.

Het is belangrijk dat naast de aanleg van een gewestelijk expresnet (GEN) van functionele, comfortabele en veilige fietscorridors een flankerend beleid gevoerd wordt om de werkgevers in het Brusselse Gewest en in de bedrijvzones in de Vlaamse Rand er toe aan te zetten om in faciliteiten te voorzien voor hun fietssende werknemers. We denken bijvoorbeeld aan veilige fietsstallingen (in plaats van parkeerplaatsen voor te behouden) en een omkleedkamer en douche, maar ook aan het ter beschikking stellen van bedrijfsfietsen en fietsvergoedingen.

Scholen zijn vaak zelf vragende partij voor een beter fietsbeleid. Vanuit de kleinste GEN-ring verplaatsen zich dagelijks een 30.000<sup>4</sup> leerlingen naar Brusselse scholen. 6% of 1800 scholieren kiezen voor de fiets, 44% of 13.200 voor het openbare vervoer en 49% of 14.700 kiest voor de wagen (40% als passagier, 9% als bestuurder)

De voordelen van een gewestelijk expresnet voor de zachte weggebruiker zijn legio:

<sup>1</sup> ‘Stand van Zaken van de mobiliteit in Brussel’ een uitgave van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van april 2006

<sup>2</sup> De Standaard, 3 april 2008: “Met de auto geraak je overal. Waarom is de auto koning in Brussel?”

<sup>3</sup> De Standaard, 3 april 2008: “Met de auto geraak je overal. Waarom is de auto koning in Brussel?”

<sup>4</sup> ‘Stand van Zaken van de mobiliteit in Brussel’ april 2006, uitgave van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

- werknemers die met de fiets naar het werk komen zijn fitter, minder gestresseerd en hebben een helder hoofd als ze op het werk aankomen;
- zelfs indien slechts 15% van de huidige automobilisten uit de Vlaamse Rand twee tot drie keer per week gebruik zouden maken van deze fietscorridors om naar hun werk in de hoofdstad te pendelen, zal dit een wezenlijk verschil uitmaken inzake filebestrijding. In absolute cijfers zouden er 13.400<sup>5</sup> wagens minder op de baan zijn;
- de gemiddelde snelheid die een automobilist tijdens het spitsuur aanhoudt tijdens een rit tussen een Vlaamse randgemeente en Brussel-centrum bedraagt zo'n 15 tot 35 km/u. In het Brusselse Gewest bedraagt de gemiddelde snelheid 27 km/u, het spreekt voor zich dat die snelheid tijdens de spitsuren een stuk lager ligt. Als het regent, ligt de gemiddelde snelheid nog lager. Met een comfortabele fietssnelweg zal de gemiddelde tijdsduur van het traject niet wezenlijk langer zijn;
- fietsers verbruiken geen benzine of diesel. Burgers kunnen besparen en ons land wordt minder afhankelijk van olie-import door de fiets in plaats van de auto te nemen voor beperkte afstanden;
- recent onderzoek van VITO (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek), UCL (Université Catholique de Louvain) en VUB (Vrije Universiteit Brussel)<sup>6</sup> in opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid, toonde aan dat de concentratie aan schadelijk ultrafijn stof in een auto op de autosnelweg groter is dan van een fietser in de Wetstraat. Fietsers, al dan niet met stofmasker, zijn dus beter af dan automobilisten. In een auto worden de giftige stoffen van de uitlaatgassen van de voorliggers opgezogen. Die concentreren zich in de wagenruimte. Daarnaast is er het feit dat elke automobilist die ervoor kiest om – al was het maar twee keer per week – de wagen in te ruilen voor de fiets, zelf geen schadelijke stoffen uitstoot;
- de leefbaarheid in Brussel zal ongetwijfeld toenemen als er minder auto's in de stad rijden;
- bovendien is er de CO<sub>2</sub>-uitstoot door het autoverkeer. De broeikasgasreductiedoelstelling die de Europese Commissie voorschrijft, maakt dat ons land fors moet investeren in het reduceren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in het verkeer. De aanleg van een gewestelijk expresnet voor de zachte weggebruiker tussen de Vlaamse randgemeenten en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest kan daar een wezenlijke bijdrage toe leveren.

Eloi GLORIEUX

Eric VAN ROMPUY

Bob VERSTRAETE

Jos BEX

Mark DEMESMAEKER

<sup>5</sup> 'Stand van Zaken van de mobiliteit in Brussel' april 2006, uitgave van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest

<sup>6</sup> Cijfers uit Shapes, een lopend project voor Federaal Wetenschapsbeleid (VITO, VUB, UCL): [www.shapes-ssd.be](http://www.shapes-ssd.be)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

studie elk project van openbare werken af te stemmen op de beoogde doelstelling.

Het Vlaams Parlement,

– overwegende dat:

1° vele inwoners uit de Vlaamse randgemeenten dagelijks over en weer pendelen naar hun werk in Brussel;

2° werkzoekenden uit Brussel moeilijkheden ondervinden om vlot op de werkplaatsen te komen in de luchthavenregio;

3° de afstand tussen de centra van de Vlaamse randgemeenten en het centrum van Brussel overbrugbaar is met de fiets, op voorwaarde dat er een netwerk is van functionele, comfortabele en veilige fietscorridors;

– erkent dat een ‘modal shift’ van een deel van het dagelijkse autopendelverkeer tussen de Vlaamse Rand en Brussel-Hoofdstad naar de fiets voordelen biedt op het vlak van arbeidsproductiviteit, filebestrijding, verkeersleefbaarheid in de stad, volksgezondheid, energiebesparing en klimaatbeleid;

– vraagt de Vlaamse Regering:

1° samen met de bevoegde instantie uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gezamenlijk werk te maken van de aanleg van een gewestelijk expresnet voor de zachte weggebruiker, bestaande uit functionele, comfortabele en veilige fietscorridors tussen de Vlaamse randgemeenten en het centrum van Brussel;

2° de constructieve gesprekken daarover met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog tijdens de loop van 2008 te starten, om aan de hand van een gezamenlijk op te stellen streefbeeld-

Eloi GLORIEUX

Eric VAN ROMPUY

Bob VERSTRAETE

Jos BEX

Mark DEMESMAEKER

---