

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



Zitting 2005-2006

15 juni 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**

**VERSLAG**

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie  
uitgebracht door de heer Flor Koninckx**

*Samenstelling van de commissie:*

*Voorzitter:* de heer Marc van den Abeelen.

*Vaste leden:*

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Johan Deckmyn, Pieter Huybrechts, Jan Penris, Freddy Van Gaever;

de heren Carl Decaluwe, Jos De Meyer, Frans Peeters, Johan Sauwens;

de heer Marc Cordeel, mevrouw Annick De Ridder, de heer Marc van den Abeelen;

de heren Flor Koninckx, Bart Martens, Joris Vandenbroucke.

*Plaatsvervangers:*

de dames Katleen Martens, Marleen Van den Eynde, de heren Wim Van Dijck, Christian Verougstraete, Frans Wymeersch;

de heren Ludwig Caluwé, Tom Dehaene, Etienne Schouppe, Jan Verfaillie;

de heren Patrick Lachaert, Hugo Philtjens, Jul Van Aperen;

de heren Gilbert Bossuyt, Jan Roegiers, Robert Voorhamme.

*Toegevoegde leden:*

de heer Eloi Glorieux;

de heer Jan Peumans.

---

*Zie:*

765 (2005-2006)

– Nr. 1: Voorstel van resolutie

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie behandelde op 30 mei 2006, het 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 (*Parl. St. VI. Parl. 2005-06, nr. 765/1*).

### 1. Toelichting door een indiener

De heer *Freddy Van Gaever* licht zijn voorstel van resolutie toe. De acties van minister Van Brempt om steeds meer vrije busbanen te creëren, zijn ondemocratisch, onredelijk en niet zinvol. In het verleden hebben miljoenen eigenaars van personenwagens miljarden belastinggeld betaald om een degelijke wegeninfrastructuur uit te bouwen. Hij stelt vast dat minister Van Brempt op sommige locaties deze infrastructuur voor quasi 50% terugschroeft. De heer Van Gaever vindt dat onredelijk. Ter illustratie verwijst het lid naar de internationale normen die gehanteerd worden om een bezettingsgraad van een weg te berekenen. Men berekent de tijd die een voertuig nodig heeft om viermaal zijn eigen lengte af te leggen. Voor een bus die ongeveer een lengte heeft van 12,5 meter moet dus berekend worden hoelang het duurt vooraleer deze 50 meter afgelegd heeft. Als een bus 60 km per uur rijdt, dan heeft deze bus drie seconden nodig om deze lengte af te leggen.

De heer Van Gaever verklaart dat hijzelf op vele locaties in Vlaanderen getoetst heeft welke frequentie de bussen hebben. Op sommige busbanen zijn er maar enkele bussen per uur; hij heeft de indruk dat er op de bestaande vrije busbanen gemiddeld zes bussen per uur rijden. Dit impliceert dat op een vrije busbaan in Vlaanderen er drie seconden per tijdperiode van tien minuten benut wordt. Dit is een fractie van één percent terwijl op de banen daarnaast de bezettingsgraad de 100% benadert. Hij vindt het derhalve stupide om deze miljardeninfrastructuur op deze wijze te misbruiken. Vandaar dat hij deze initiatieven van minister Van Brempt onredelijk vindt.

Niettemin wil de heer Freddy Van Gaever het openbaar vervoer een zekere prioriteit geven. Hij pleit ervoor om deze vrije busbanen ook open te stellen voor andere vormen van collectief vervoer: personenwagens met een hoge bezettingsgraad. Ter illustratie stelt hij dat op deze busbanen ook een vijftigtal personenwagens met een hoge bezettingsgraad zouden kunnen toegelaten worden. Daardoor zou de bus-

baan voor 12,5% bezet zijn en het voordeel bieden dat er veel meer personen vervoerd worden. Een dergelijke maatregel vindt hij veel meer democratischer. Spreker is gekant tegen het voorstel om eventueel taxi's op deze vrije busbanen toe te laten: dit lijkt hem een asociale maatregel die kapitaalcrachten bevoordeelt.

### 2. Bespreking

Minister *Kathleen Van Brempt* vermeldt dat deze problematiek al naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Van Gaever te berde gebracht werd in deze commissie. In theorie klinkt hetgeen de heer Van Gaever stelt, logisch; alleen is dat – los van hoe men democratie definieert – in de praktijk moeilijk haalbaar.

Zij vindt het een goede zaak dat de indiener gesteld heeft dat openbaar vervoer prioriteit verdient. De minister blijft bij haar overtuiging dat als men meer mensen naar het openbaar vervoer wil doen overstappen, criteria als snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid van cruciaal belang zijn. Zij vindt dat men de ambitie moet hebben om meer bussen met meer passagiers in te zetten op deze vrije busbanen. Dit blijft de doelstelling van het Vlaams mobiliteitsbeleid.

De minister verklaart dat ze niet ongevoelig is voor de vraag om de capaciteit van de vrije busbanen uit te breiden. Taxi's zijn één mogelijke piste. De minister is het oneens met de heer Van Gaever en blijft dit wel een goed initiatief vinden. Zij beschouwt taxigebruk als een onderdeel van het mobiliteitsbeleid, concreet als voor- en natransport bij het gebruik van de tram en de trein. Er moet wel nagedacht worden over het prijzenbeleid van het taxigebruk. De taxi kan een oplossing bieden in het 'mobiliteitsketendenken'. Dat is de belangrijkste reden om taxi's op vrije busbanen toe te laten. Bovendien is een taxi herkenbaar, wat belangrijk is bij de aanwezigheid op vrije busbanen.

Een tweede categorie van voertuigen die zouden kunnen toegelaten worden op deze vrije busbanen, is de andere vorm van collectief vervoer. De minister denkt dan vooral aan bedrijfsvervoer. Terzake verwijst zij ook naar het Pendelplan. Zij pleit ervoor om aan deze vorm van collectief vervoer voorrang te verlenen door deze ook op deze vrije busbanen toe te laten.

De minister besluit dat het voorliggende voorstel van Vlaams Belang in de praktijk op het terrein niet handhaafbaar is. Zij vreest dat als er één personenwagen zich op deze vrije busbaan beweegt, in de

kortst mogelijke tijd vele andere personenwagens zullen volgen. Op lange termijn, als er een uitgewerkt handhavingsbeleid via digitale camera's operationeel is, kan de piste die de heer Van Gaever voorstelt, in overweging genomen worden. Als men vandaag het voorstel van Vlaams Belang zou toepassen, wordt het hele draagvlak van de vrije busbanen ondermijnd.

De heer *Jan Peumans* vindt het zinvol om toch een aantal buitenlandse voorbeelden van hoogwaardige openbaarvervoerbanen te bestuderen. Worden deze uitsluitend benut door het openbaar vervoer of worden ook andere gebruikers toegelaten? Hetzelfde lid zegt dat er langs de E313 per dag zestien bussen op de vrije busbanen rijden.

Mevrouw *Annick De Ridder* sluit zich aan bij de visie van de heer Peumans. Zij kan akkoord gaan met de filosofie van het voorliggende voorstel van resolutie, maar zij pleit ervoor om vooraf een onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid en de handhaving van hetgeen dit voorstel aanbeveelt. Dat laatste onderdeel ontbreekt volkomen in het voorstel van Vlaams Belang.

De heer *Joris Vandenbroucke* onderschrijft de visie die de minister omtrent dit voorstel heeft vertolkt. De minister heeft zeer duidelijk een opening gelaten om bijkomend vervoer met een hoge bezettingsgraad toe te laten op deze vrije busbanen mits het probleem van de handhaving opgelost is. Hij deelt de bekommernissen van de overige sprekers van de meerderheid en besluit dat hij dit voorstel van resolutie niet kan goedkeuren.

De heer *Freddy Van Gaever* repliceert dat hij niet alleen de frequentie maar ook de bezettingsgraad van de bussen op deze vrije busbanen onderzocht heeft. Wat de handhaving betreft, stelt hij dat het aan de overheid is om dit te controleren, zoals de overheid ook toeziet dat snelheidsbeperkingen gehandhaafd worden. Hij verwijst naar Californië waar men op vrije busbanen wagens met twee of meer personen toelaat waar de handhaving geen problemen stelt. Hij is van oordeel dat handhaving geen onoverkomelijke problemen stelt.

De heer *Marc Cordeel* pleit ervoor om in de toekomst collectief vervoer in de vorm van bedrijfsvoertuigen van 8 + 1 personen toe te laten.

De heer *Frans Peeters* sluit zich aan bij deze suggestie en verwijst naar de vele bouwvakkers uit de Limburgse en Antwerpse Kempen die permanent met volle busjes thans in de file staan en zich dagdagelijks in het kader van het woon-werkverkeer verplaatsen en bovendien visueel goed te onderscheiden zijn van personenwagens. Deze suggestie moet zeker aan minister Van Brempt overgemaakt worden zodat ze in haar beleid terdege daarmee zou rekening houden. Hij is van oordeel dat het inderdaad niet verantwoord is dat nu op de E313 dagelijks slechts zestien bussen gebruikmaken van deze vrije busbanen.

De heer *Freddy Van Gaever* benadrukt dat hij verder wil gaan door de capaciteit van deze vrije busbaan drastisch op te drijven. Hij vindt het zinloos dat zoveel middelen geïnvesteerd werden om deze banen zo weinig te benutten.

### 3. Stemming

Het 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 wordt met negen stemmen tegen vijf verworpen.

*De verslaggever,*

Flor KONINCKX

*De voorzitter,*

Marc  
VAN DEN WABEELLEN