Vlaams Parlement

stuk **828** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 29 november 2010 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van mevrouw Karin Brouwers, de heer Jan Roegiers,
mevrouw Tine Eerlingen, de heer Tom Dehaene,
mevrouw Else De Wachter en de heren Willy Segers en Eric Van Rompuy

betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel

verzendcode: OPE

TOELICHTING

De noodzaak om een oplossing te vinden voor het complexe mobiliteitsvraagstuk in de ruimere regio van Vlaams-Brabant en Brussel wordt elke dag groter. Reeds in 2002 waren 19 van de 25 meest congestiegevoelige punten in het Vlaamse Gewest gelegen in Vlaams-Brabant en 12 daarvan lagen op de ring rond Brussel (R0).

Door de hoge jobratio trekken immers honderdduizenden pendelaars elke dag naar Brussel, waardoor de toegangswegen rond Brussel het vaste decor vormen voor ellenlange files – veel meer dan in de ons omringende hoofdsteden. Onze nationale metropool is verworden tot de filehoofdstad van Europa. De files hebben niet alleen een enorme economische kostprijs, ze vormen elke dag opnieuw ook een aanslag op het leefmilieu en op ons welzijn.

Het uitgangspunt om die problematiek aan te pakken moet in lijn liggen met het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen en het ViA Pact 2020, namelijk het realiseren van een duurzaam en veilig verkeer voor elke verkeersdeelnemer. Daartoe zullen investeringen nodig zijn in fiets- en voetpaden, in het openbaar vervoer en in het wegennet. Daarnaast kunnen innovatieve systemen ons in staat stellen om ons mobiliteitsgedrag beter te sturen.

Verschillende plannen om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren, zagen de afgelopen jaren het licht: het GEN (Gewestelijk Expresnet), het RegioNet Brabant-Brussel, het START-project (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio), de Mobiliteitsvisie 2020 (met een eigen projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant), het Iris2-plan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk van het Vlaamse Gewest en de Gewestelijke Fietsroutes van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Het Gewestelijk Expresnet zorgt voor snellere en frequentere spoorverbindingen in een straal van ongeveer 30 kilometer rond Brussel en zal de pendelaars naar Brussel een betere dienstverlening geven, met een hogere frequentie en meer zitplaatsen.

Het START-project wil een gestructureerde aanpak uitwerken voor de herontwikkeling van de internationale luchthaven van Zaventem en de brede regio eromheen en behelst onder andere een integraal mobiliteitsverhaal. Zonder de verkeersleefbaarheid in het gedrang te brengen, wil het de economische ontwikkeling aanzwengelen in de luchthavenregio. Daarbij moet de bereikbaarheid van de luchthavenregio verbeterd worden.

Een optimalisering van de ring rond Brussel zal daarin een belangrijke rol spelen. Een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer moet zorgen voor minder weefbewegingen en een betere afwikkeling en moet zodoende de verkeersveiligheid verhogen. Files leiden door hun kenmerkend instabiele verloop van verkeersafwisseling en weefbewegingen immers tot een grotere kans op ongevallen. De verbetering van de doorstroming op de R0 moet leiden tot het verlichten van de druk op het onderliggende wegennet. Om die verlichting te bestendigen zal een geïntegreerde aanpak van sluipverkeer moeten worden gerealiseerd. De indieners van dit voorstel van resolutie willen hierbij ook benadrukken dat een plan voor Vlaams-Brabant en Brussel niet los gezien kan worden van de mobiliteitsproblemen die zich ook op de gewestwegen voordoen.

De mobiliteitsstudie die voorafgaandelijk aan de plan-MER R0 vak Zaventem werd uitgevoerd, toont aan dat de mobiliteitsproblematiek een geïntegreerde en multimodale aanpak behoeft, waarbij infrastructuurwerken aan de ring slechts één aspect vormen.

Want naast een optimalisering van de ring rond Brussel is ook een versterking van het openbaar vervoer noodzakelijk. Vlaams-Brabant heeft nu al het hoogste aantal bussen met capaciteitsproblemen en er dreigt een bottleneck op de noord-zuidverbinding bij de uitvoering van het GEN. Er moet dus een stapsgewijze verhoging van het openbaarvervoersaanbod (zoals opgenomen in het START-project) worden gerealiseerd en extra investeringen in het openbaar vervoer zijn evenzeer noodzakelijk (zoals doorstroming door aanleg van busbanen, trams en/of lightrail op eigen bedding, waar nodig, aansluitend op het Brusselse netwerk, verkeerslichtenbeïnvloeding enzovoort).

Ook de stations in de hinterlandgemeentes en bedrijfsterreinen moeten (verder) ontwikkeld worden tot multimodale mobiliteitsknooppunten met ook ruimte voor parkings. De Mobiliteitsvisie 2020 Vlaams-Brabant–Brussel kan op dat vlak een belangrijke bijdrage leveren. De provincieraad van Vlaams-Brabant keurde op 1 juni 2010 een motie goed waarin aan de Vlaamse Regering werd gevraagd om de nodige middelen uit te trekken voor de realisatie van het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant. 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 die de verbinding over de ring heen maken.

De indieners van deze resolutie willen verder benadrukken dat naast de optimalisering van de ring en het versterken van de andere vervoersmodi, ook de mobiliteitsproblemen op andere gewestwegen in de ruimere regio van Vlaams-Brabant moeten worden aangepakt. Vooral de moeilijke aansluitingspunten op de R0 met onder meer de A12, de E19 en de E40 en ook de optimalisering van de E314 moeten mee bekeken worden.

De autofiscaliteit moet worden bijgesteld in twee richtingen:
1° de creatie van een fiscaal gunstig mobiliteitsbudget, die de keuze voor duurzamere modi en/of een mix van modi stimuleert;
2° fiscale prikkels om zuinigere en milieuvriendelijkere wagens te gebruiken.

Tevens moet het voertuiggebruik beter gereguleerd worden met de kilometerheffing op het vrachtvervoer zoals opgenomen in het regeerakkoord.

De relatie tussen het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt. Binnen het interregionaal ministerieel comité met de Vlaamse en Brusselse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken moeten de plannen dan ook op elkaar worden afgestemd.

Karin BROUWERS

Jan ROEGIERS

Tine EERLINGEN

Tom DEHAENE

Else DE WACHTER

Willy SEGERS

Eric VAN ROMPUY

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

– gelet op:
  1° het Pact 2020 (Vlaanderen in Actie) waarin onder andere het volgende wordt gestipuleerd:
    a) de economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi en via de verschillende transportdragers;
    b) in 2020 heeft Vlaanderen een verkeers- en vervoerssysteem dat tot de performantste van Europa behoort;
    c) tegen 2020 is Vlaanderen één van de beste Europese regio's op het gebied van de verkeersveiligheid;
    d) het aantal afgelegde km in het woon-werkverkeer per persoon per auto wordt drastisch verlaagd tegen 2020;
    e) tegen 2020 zal 40% van het woon-werkverkeer plaatsvinden enerzijds via collectief vervoer, waaronder het openbaar vervoer, en anderzijds te voet of per fiets;
  2° de verschillende hoorzittingen die in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement werden gehouden betreffende de verbreding van de ring rond Brussel;
  3° de motie van de provincieraad van Vlaams-Brabant van 1 juni 2010 waarin aan de Vlaamse Regering wordt gevraagd de nodige middelen uit te trekken voor de realisatie van het projectplan dat De Lijn Vlaams-Brabant voor de provincie heeft uitgewerkt ter realisatie van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn;
  4° de lopende plan-MER 'omvorming van de R0, vak A3/E40-A1/E19' en in het verlengde daarvan de analyse van en de conclusies uit de 'Doorrekeningen mobiliteitsstudie' met het oog op het plan-MER op strategisch niveau waaruit blijkt dat enkel door een geïntegreerde inzet van maatregelen voldoende oplossend vermogen wordt bereikt voor het verkeersprobleem in casu door:
    a) de verhoging van het aanbod door de alternatieve modi per spoor, per bus of per fiets;
    b) de infrastructurele optimalisatie van de R0 met het oog op een hogere veiligheid en een betere doorstroming en de ontlasting van het onderliggende wegennet;
    c) maatregelen die de autoverkeersvraag beperken;
  5° de vragen van de burgemeesters van veertien gemeenten zowel uit de luchthavenregio als uit de Noord-Rand aan de minister-president;
  6° het interministeriële overlegorgaan tussen de Brusselse en Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken;
  7° de complexe en nijpende mobiliteitsproblematiek in Vlaams-Brabant, die niet alleen Vlaams-Brabanders maar alle gebruikers van de infrastructuur treft;

– vraagt de Vlaamse Regering:
  1° het START-project verder te laten evolueren in de richting van een totale, multimodale, innovatieve en intergewestelijke aanpak van het mobiliteitsprobleem voor de regio van Vlaams-Brabant en Brussel;
  2° binnen het interministeriële overleg tussen de Brusselse en Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maximaal te betrekken met het oog op vlotte besluitvormingsprocedures en het oplossen van knelpunten;
  3° communicatie en overleg te plannen met de lokale besturen uit de luchthavenregio en de Vlaamse Rand, de provincie, de regionale sociaal-economische overlegcomités, de openbaarvervoersoperatoren en het brede, maatschappelijke middenveld;

4° concrete beleidsdoelstellingen voorop te stellen en die ook te vertalen in een financieel en budgettair meerjarenplan;

5° meer bepaald wat de beleidsdoelstellingen betreft:

a) het openbaarvervoersaanbod (zoals opgenomen in het START-project) stapsgewijs te verhogen en extra te investeren in het openbaar vervoer, vooral rond de grootste congestiepunten;

b) door de scheiding van het doorgaande en lokale verkeer op de ring rond Brussel een hogere verkeersveiligheid en een betere afwikkeling en doorstroming na te streven;

c) maatregelen te nemen om de ontwikkelingen en de voortgang van procedures te garanderen voor de verbetering van de R0, met inbegrip van de congestiegevoelige stukken van de ring in de Oost-Rand en de West-Rand; vooral de moeilijke aansluitingspunten op de R0 met onder meer de A12, de E19 en de E40 en ook de optimalisering van de E314 moeten mee bekeken worden;

d) binnen haar bevoegdheden de auto- en vrachtwagenfiscaliteit te herzien om het verkeer in duurzame richting te sturen;

e) de effecten van de piekbelastingen van het doorgaande sluipverkeer op het lokale wegennet in de gemeenten van Halle-Vilvoorde en de Leuvense regio te onderzoeken;

f) initiatieven te nemen om voldoende parkeerplaatsen voor fietsen, autodelen en wagens mogelijk te maken langs de knooppunten van openbaar vervoer;

g) de bedrijventerreinen beter te ontsluiten via het openbaar vervoer;

h) aan te dringen op een uitbreiding van het Gewestelijk Expresnet met aandacht voor nieuwe meerjarige investeringsprojecten en daarbij overleg te plegen met de vertegenwoordigers van NMBS-Groep en de overige regionale vervoersmaatschappijen met het oog op een maximale integratie van de dienstregelingen en tarieven;

i) in te zetten op de ontwikkeling van fietssnelwegen en een optimale afstemming van de functionele fietsroutenetwerken van het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ter realisatie van het FietsGEN;

6° meer bepaald wat de budgettaire implicaties betreft, en binnen de beschikbare middelen op de totale Vlaamse begroting:

a) een budget voor infrastructuurwerken in Vlaams-Brabant uit te trekken dat in de juiste verhouding staat tot het aandeel van de provincie Vlaams-Brabant in de Vlaamse mobiliteitsbehoeften;

b) het nodige budget uit te trekken en zo snel mogelijk te starten met de ontwikkeling van prioritaire openbaarvervoersverbindingen in de Rand zoals aangegeven in het projectplan van De Lijn Vlaams-Brabant in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn.

Karin BROUWERS

Jan ROEGIERS

Tine EERLINGEN

Tom DEHAENE

Else DE WACHTER

Willy SEGERS

Eric VAN ROMPUY