



Vlaams
Parlement

stuk **1905** (2012-2013) – Nr. 3
ingediend op 22 mei 2013 (2012-2013)

Voorstel van resolutie

van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers,
de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster
en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers

betreffende doorstroming in het verkeer

Voorstel van resolutie

van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroi,
Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop
en de heer Sven Gatz

betreffende de oprichting van een Groene Golf Team
voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Marleen Van den Eynde
en de heren Marc Van de Vijver en Ward Kennes

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

- 1905** (2012-2013) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Amendement
412 (2009-2010) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2: Verslag over hoorzittingen

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 28 maart en 18 april 2013 het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers betreffende doorstroming in het verkeer (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1905/1).

Het voorstel werd in samenhang behandeld met het voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroi, Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop en de heer Sven Gatz betreffende de oprichting van een Groene Golf Team voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen (*Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 412/1). Dat voorstel van resolutie was in behandeling genomen op 17 juni 2010 maar het is dan niet toegelicht. Er werd toen besloten eerst hoorzittingen te houden. Die hoorzittingen hebben plaatsgevonden op 12 en 26 mei 2011 (*Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 412/2).

1. Toelichting van het voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroi, Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop en de heer Sven Gatz betreffende de oprichting van een Groene Golf Team voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen

Mevrouw *Annick De Ridder* herinnert aan de voorgeschiedenis van haar voorstel. Het Groene Golf Team bestaat al jaren in Nederland, en werkt goed zoals vernomen kon worden op de eerdere hoorzittingen. Het is een team van ingenieurs dat onderzoekt hoe de doorstroming op bepaalde verkeerspunten kan worden verbeterd door aanpassingen te doen met onder meer slimme verkeerslichten. Er is niet enkel milieuwinst, maar ook economische winst.

In het voorstel van resolutie wordt de oprichting van een Groene Golf Team gevraagd. Ook zou tegen het einde van de legislatuur een op drie verkeerslichten op kruispunten langs wegen met een belangrijke verbindingfunctie geanalyseerd en geoptimaliseerd moeten zijn om de doorstroming te verbeteren. Het voorstel van resolutie is al ingediend sinds 2010. Hierdoor is de timing voor het gestelde doel wat krap, maar nog haalbaar.

Achteraf is er een meerderheidsvoorstel over doorstroming in het verkeer gekomen. De meerderheid heeft in dit geval blijkbaar geen gemeenschappelijk initiatief willen nemen met de oppositie¹. Mevrouw De Ridder betreurt dit. Het meerderheidsvoorstel is vaag. Het vraagt de Vlaamse Regering binnen een redelijke termijn een projectmatig actieplan Doorstroming op te stellen. Het bevat geen vooropgestelde doelen van bijvoorbeeld het aantal lichten dat moet zijn aangepast tegen een bepaalde datum.

Mevrouw De Ridder had graag geweten hoe de meerderheid dat plan ziet en hoe ze de uitgangspunten zal realiseren. Ze begrijpt sommige argumenten van de meerderheid zoals het in rekening nemen van de doorstroming van het openbaar vervoer. De tekst is echter te vaag om te kunnen spreken van een gemeenschappelijk standpunt. Daarom houden de indieners hun voorstel aan.

2. Toelichting van het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers betreffende doorstroming in het verkeer

De heer *Dirk de Kort* licht het meerderheidsvoorstel van resolutie toe.

¹ Zoals wel is gebeurd met het voorstel van resolutie van de heren Sas van Rouveroi en Dirk de Kort, mevrouw Lies Jans, de heren Steve D'Hulster en Marino Keulen en de dames Griet Smaers en Annick De Ridder betreffende het plaatsen van calamiteitenschermen met het oog op het beperken van kijkfiles bij zware ongevallen op autosnelwegen (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1970/1-2).

Omdat het Mobiliteitsplan Vlaanderen weldra wordt besproken, is het belangrijk dit voorstel van resolutie nu nog af te handelen. Het Planbureau en andere instellingen geven in hun prognoses aan dat het verkeer nog zal toenemen. De indieners zijn zich bewust van de winst die verbeterde doorstroming oplevert voor mens, milieu en economie. Zij benadrukken het belang van een optimaal functionerende transportinfrastructuur. Zij hebben bij het opstellen van hun voorstel rekening gehouden met de voorbereiding van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen. In de commissie zijn ook al diverse gedachtewisselingen gehouden over onder meer de visietekst 'Personenmobiliteit in Vlaanderen' van Metaforum Leuven van professor Chris Tampère op 18 mei 2011² en op de hoorzittingen van 12 en 26 mei 2011 over de mogelijkheden van het Groene Golf Team in Nederland voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen.

Om die redenen vragen de indieners de Vlaamse Regering binnen een redelijke termijn een projectmatig actieplan Doorstroming op te stellen voor alle verkeer, zowel voor fietsers, openbaar vervoer als privévervoer, na evaluatie van de proefprojecten met slimme verkeerslichten. Zij vragen daarbij ook voor de verkeersassen en -trajecten op het hoofdwegennet een rangschikking van prioriteit op te stellen, naargelang van de congestie, met een lijst van aanpassingswerken om de doorstroming te verbeteren. Conform het Mobiliteitsdecreet blijft het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer en Personenwagen) het uitgangspunt, hoewel variaties daarop mogelijk zijn als de functionaliteit en categorisering van de weg dat vereisen. De verkeersveiligheid mag daarbij niet ten koste gaan van een betere doorstroming. Voor de lijst van aanpassingswerken aan verkeersassen en -trajecten, opgenomen in het actieplan Doorstroming, vragen de indieners ook telkens de kruispunten op te nemen die prioritair moeten worden aangepast. Van de kruispunten, opgenomen per verkeersas en -traject, wordt een rangorde van prioriteit, afhankelijk van de congestie, aangegeven binnen het traject.

Het actieplan Doorstroming zal daarbij uitgaan van het wegwerken van structurele knelpunten in de infrastructuur zodat de voertuigverliesuren dalen. Ook moeten dynamische verkeerssignalisatie en verkeersmanagement verder ontwikkeld worden. Er moet ingezet worden op gerichte verkeerslichtenbeïnvloeding en verkeersdoorstroming. En er moet worden geïnvesteerd in kennisopbouw inzake verkeersmanagement en doorstroming binnen het Agentschap Wegen en Verkeer met maximale aandacht voor innovatieve voorstellen. Dit kan in samenwerking met externe kennisinstellingen. Het actieplan Doorstroming zal bij de categorisering van de wegen aandacht hebben voor de doorstromingsfunctie, zowel op het secundaire net als op het hoofdwegennet. De categorisering van de wegen moet worden geëvalueerd als onderdeel van het in de maak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen en het beleidsplan Ruimte. Voor de doorstroming van het openbaar vervoer vraagt het voorstel van resolutie een gestructureerde aanpak met prioritaire assen per provincie.

De indieners vragen dan ook bij elke herinrichting of nieuwe aanleg van een significant traject en bij aanpassingen van congestiegevoelige kruispunten de doorstroming op de volledige verkeersas te evalueren. Ten slotte vragen de indieners de Vlaamse Regering het actieplan Doorstroming met steden en gemeenten, transportorganisaties, mobiliteitsverenigingen, milieuverenigingen, gps-operatoren enzovoort te overleggen zodat het actieplan door alle betrokkenen wordt gedragen.

De indieners zijn van oordeel dat een goede doorstroming meer is dan alleen maar de werking van de verkeerslichten. Het veronderstelt het nemen van diverse maatregelen. Op basis van de aanwezige kennis, zowel bij de afdeling Wegen als de kennisinstellingen, zijn een beter mobiliteitsbeleid en een betere doorstroming mogelijk.

² Zie de gedachtewisseling over de visietekst 'Personenmobiliteit in Vlaanderen' van Metaforum (KU Leuven). Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Jan Roegiers (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 1200/1).

3. Bespreking van beide voorstellen

Mevrouw *Lies Jans* vindt dat de meerderheidsresolutie een alomvattender voorstel is. Het houdt rekening met alle weggebruikers. Doorstroming geldt niet alleen voor privévervoer, maar ook voor het openbaar vervoer en fietsers. Er zijn al heel wat proefprojecten uitgevoerd, maar nog geen echte actie. Het voorstel vraagt de Vlaamse Regering een actieplan op te stellen. Dat die acties volgens een prioriteit moeten gebeuren, is evident en noodzakelijk. Doorstroming voor alle weggebruikers op dezelfde locatie is niet mogelijk. Afhankelijk van de locatie moeten bepaalde vervoersmodi een betere doorstroming krijgen. Het meerderheidsvoorstel tracht ook volledig te zijn in de opsomming van de maatregelen om doorstroming te bevorderen. De meest gekende is de afstemming van verkeerslichten, maar er zijn ook infrastructurele maatregelen die bepaalde knelpunten kunnen wegwerken. Het hoeven niet noodzakelijk zeer ingrijpende maatregelen te zijn.

De wegcategorisering vormt een belangrijke theoretische basis voor het toepassen van doorstroming. Zij werd een tiental jaren geleden ingevoerd bij de introductie van de structuurplannen. Dat moet nu worden geëvalueerd.

Er moet voldoende draagvlak zijn bij de verschillende stakeholders en er moet worden overlegd met de betrokken actoren. Mevrouw Jans vindt het een goed voorstel van resolutie en zal het dan ook steunen.

De heer *Jan Roegiers* onderstreept dat het voorstel een thema behandelt dat de afgelopen jaren al uitgebreid aan bod is gekomen. Het voorstel is een compromis waarin alle vervoersmodi aan bod komen. Dat is een meerwaarde.

De verdienste van dit voorstel is dat er vanuit het Vlaams Parlement gevraagd wordt een projectmatig actieplan op te stellen. Er kan worden gediscussieerd over de redelijke termijn. Bij de bespreking van de beleidsbrief kan die worden getoetst. Hij twijfelt er niet aan dat doorstroming ook binnen de Vlaamse Regering een prioriteit zal zijn.

De heer *Björn Rzoska* deelt mee dat zijn fractie geen van beide voorstellen steunt. Beide voorstellen erkennen het STOP-principe, maar men gaat alle verkeersmodi op eenzelfde niveau bekijken. Hij wenst het STOP-principe niet op de helling te zetten. Voor de doorstroming is er aan de secundaire wegen en de wegen daaronder nog heel wat werk. Alle verkeersmodi op eenzelfde niveau bekijken, is niet erg realistisch.

Als voor elk van de modi een optimum voor de doorstroming moet worden bereikt, dan komt men volgens de heer *Dirk de Kort* tot een serieus knelpunt. Men wil het STOP-principe blijven respecteren, maar niet ten koste van alles. Als men bijvoorbeeld op de stedelijke invalswegen met een test kan nagaan wat de optimale doorstroming is van personenwagens, fietsers en openbaar vervoer en men komt tot een realistische doorstroming die voor elk een betere oplossing is, waarom zou men daar dan niet mee kunnen instemmen? Dat is het doel van het meerderheidsvoorstel.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* constateert dat men het er unaniem over eens is dat de doorstroming het grote probleem is in het mobiliteitsbeleid. Het Vlaams Belang steunt het voorstel van Open Vld. Het meerderheidsvoorstel is wel ruimer, maar die globalere aanpak mag niet tot het uitstel van een aantal initiatieven leiden. Ze vreest dat er uiteindelijk niets zal worden uitgevoerd. Het voorstel van Open Vld is heel concreet. Ze betreurt het dat dit voorstel geen steun krijgt.

Mevrouw *Annick De Ridder* verduidelijkt dat ze geen probleem heeft met het opnemen van het STOP-principe in het voorstel van de meerderheidsresolutie, maar wel met de vaagheid ervan. Ze vindt het jammer dat het compromis tot een vage tekst heeft geleid.

Haar voorstel had het voordeel van de duidelijkheid. Haar fractie zal zich onthouden. Het is goed dat de geesten gerijpt zijn en dat doorstroming ook voor niet-openbaar vervoer wordt aanvaard. Het meerderheidsvoorstel koppelt doorstroming aan openbaar vervoer en alle andere verkeersmodi. Dat is een stap in de goede richting. De vaagheid is echter verontrustend.

De heer *Jan Roegiers* beklemtoont dat het STOP-principe zeker een bezorgdheid van de indieners was. Het werd uitdrukkelijk in het beschikkende gedeelte als uitgangspunt ingeschreven. Dat is in overeenstemming met het Mobiliteitsdecreet en met het regeerakkoord.

Hij heeft op geen enkel ogenblik gesuggereerd dat het compromis tot vaagheid leidde. In dit voorstel staan uitdrukkelijk actiepunten vermeld waarvan men verwacht dat de minister bij de behandeling van de beleidsbrief erover een stand van zaken zal geven.

4. Amendement op het voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers betreffende doorstroming in het verkeer

Een amendement (amendement nr. 1, *Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1905/2) wordt voorgesteld door de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers. Het strekt ertoe in het laatste streepje, 1°, aan d) toe te voegen wat volgt: “met maximale aandacht voor innovatieve voorstellen. Dit kan ook in samenwerking met externe kennisinstellingen;”.

Het amendement wordt toegelicht door de heer *Dirk de Kort*. De indieners vinden het belangrijk dat het Agentschap Wegen en Verkeer innovatieve voorstellen meeneemt en dat kennisinstellingen betrokken kunnen worden bij innovatieve proefprojecten. Zo kan het agentschap ook ontlast worden bij de uitvoering van bepaalde projecten. Er kan immers ook aan kennisopbouw gedaan worden bij onze universiteiten of zelfs bij automobielenorganisaties. Als die kans zich voordoet, moet men ook daarin kunnen investeren.

Het amendement wordt unaniem aangenomen met 11 stemmen.

5. Stemmingen

Het geamendeerde voorstel van resolutie van de heren Dirk de Kort en Jan Roegiers, de dames Lies Jans en Griet Smaers, de heer Steve D'Hulster en de dames Tine Eerlingen en Karin Brouwers betreffende doorstroming in het verkeer (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1905/1) wordt aangenomen met 10 stemmen bij 1 onthouding.

Het voorstel van resolutie van mevrouw Annick De Ridder, de heren Sas van Rouveroi, Marino Keulen en Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Irina De Knop en de heer Sven Gatz betreffende de oprichting van een Groene Golf Team voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 412/1) wordt verworpen met 7 stemmen tegen 3 bij 1 onthouding.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Marleen VAN DEN EYNDE
Marc VAN DE VIJVER
Ward KENNES,
verslaggevers

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het ontwerp van Mobiliteitsplan van de Vlaamse Regering van 17 oktober 2003;
 - 2° de prognoses inzake de toename van het verkeer op onze infrastructuur, zoals opge-
maakt door het Planbureau en andere wetenschappelijke instellingen;
 - 3° de winst die verbeterde doorstroming oplevert voor mens, milieu en economie;
 - 4° het belang van een optimaal functionerende transportinfrastructuur;
 - 5° de voorbereiding van een nieuw Mobiliteitsplan voor Vlaanderen;
 - 6° de gedachtewisseling over de visietekst ‘Personenmobiliteit in Vlaanderen’ van
Metaforum Leuven (professor Chris Tampère) op 18 mei 2011 en op de hoorzit-
tingen van 12 en 26 mei 2011 over de mogelijkheden van het Groene Golf Team in
Nederland voor een betere verkeersdoorstroming in Vlaanderen;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° binnen een redelijke termijn een projectmatig actieplan Doorstroming op te stellen
voor alle verkeer (fietsers, openbaar vervoer, privévervoer enzovoort) na evaluatie
van de proefprojecten met slimme verkeerslichten. Daarbij ook voor de verkeersas-
sen/trajecten op het hoofdwegennet een rangschikking van prioriteit op te stellen,
naargelang van de congestie, met een lijst van aanpassingswerken om de door-
stroming te verbeteren. Conform het Mobiliteitsdecreet blijft het STOP-principe
(Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) het uitgangspunt, hoewel
variaties daarop mogelijk zijn in relatie tot de functionaliteit en categorisering van
de weg. De verkeersveiligheid mag daarbij geenszins ten koste gaan van een betere
doorstroming. Voor de verkeersassen/trajecten met de lijst van aanpassingswerken,
opgenomen in het actieplan Doorstroming, ook telkens de kruispunten op te nemen
die prioritair moeten worden aangepast. Van de kruispunten, opgenomen per ver-
keersas/traject, wordt een rangorde van prioriteit, afhankelijk van de congestie, aan-
gegeven binnen het traject. Het actieplan Doorstroming zal daarbij:
 - a) structurele knelpunten in de infrastructuur wegwerken zodat de voertuigverlies-
uren dalen;
 - b) dynamische verkeerssignalisatie en verkeersmanagement verder ontwikkelen;
 - c) inzetten op gerichte verkeerslichtenbeïnvloeding en verkeersdoorstroming;
 - d) investeren in kennisopbouw inzake verkeersmanagement en doorstroming bin-
nen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met maximale aandacht voor
innovatieve voorstellen. Dit kan ook in samenwerking met externe kennisinstel-
lingen;
 - e) bij de categorisering van de wegen aandacht hebben voor de doorstromingsfunc-
tie, zowel op het secundaire net als op het hoofdwegennet;
 - f) de categorisering van de wegen evalueren als onderdeel van het in de maak zijnde
Mobiliteitsplan Vlaanderen en het beleidsplan Ruimte;
 - g) betreffende de doorstroming van het openbaar vervoer, een gestructureerde aan-
pak met prioritaire assen per provincie opstellen;
 - 2° bij elke herinrichting of nieuwe aanleg van een significant traject en bij aanpassin-
gen van congestiegevoelige kruispunten de doorstroming op de volledige verkeersas
te evalueren;
 - 3° het actieplan Doorstroming te overleggen met steden en gemeenten, transportorga-
nisaties en mobiliteitsverenigingen, milieuverenigingen, GPS-operatoren enzovoort,
zodat het actieplan door alle betrokkenen gedragen wordt.