



Vlaams
Parlement

stuk **1905** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 5 februari 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

TOELICHTING

De bereikbaarheid verhogen is een centrale doelstelling van het mobiliteitsbeleid. Doorstroming is daarvoor een kernbegrip. Doorstroming beoogt de efficiëntie van het verkeers- en vervoerssysteem te verhogen. Doorstroming en congestie zijn dan elkaars tegenpolen. De reden voor de aanzet tot dit voorstel van resolutie is te vinden in de prognoses van het Planbureau over de toename van het verkeer en de vaststelling dat de meest recente filecijfers van 2010 in Antwerpen met 20 tot 35 procent zijn toegenomen en dat Antwerpen Brussel heeft ingehaald als meest verkeersverzadigd gebied. De filezwaarte in Vlaanderen nam ten opzichte van 2007 met 10 tot 20 procent toe naargelang het deel van de dag (zie de tabellen als bijlage bij het verslag van de commissievergadering van 27 januari 2011 (*Hand. VI.Parl.* 2010-11, nr. 118/1)).

Er zijn heel wat verbeteringen mogelijk om de performantie van het verkeerssysteem te verhogen. Dat voldoende onderkennen zal filevorming en congestie kunnen voorkomen.

Het gehele verkeerssysteem zelf, en de vraag hoe men meer en efficiënter verkeer kan verwerken, is naar de mening van de indieners van dit voorstel van resolutie te weinig systematisch bestudeerd en nagestreefd.

Op 18 mei 2011 vond in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een gedachtewisseling plaats over de visietekst 'Personenmobiliteit in Vlaanderen' van Metaforum Leuven. Professor Chris Tampère stelde dat het verkeerssysteem in België verre van optimaal functioneert. Er worden voor een tiental probleemgebieden verbeterpunten voorgesteld. Doorstroming is in de studie een belangrijk uitgangspunt. In dezelfde studie wordt er ook een lans voor gebroken om optimaal gebruik te maken van het secundaire wegennet, met name van het rasternetwerk dat die wegen vormen in combinatie met het primaire wegennet. Primaire wegen bevatten vaak knelpunten mede door het gegeven dat er te vaak en te snel verkeer wordt afgewend op dat netwerk. Het benutten van het rastervormig netwerk van onze secundaire wegen zou zowel het primaire als het lokale netwerk deels kunnen ontlasten. Nuttig is ook een onbevangen kijk, waarbij er ook over de grenzen wordt gekeken, aldus professor Tampère op de hoorzitting.

Verkeersmanagement is een belangrijke factor om de doorstroming te optimaliseren.

Ook de hoorzittingen van 12 en 20 mei 2011 over het Groene Golf Team in Nederland (naar aanleiding van het voorstel van resolutie met hetzelfde onderwerp (*Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 412/1)) hadden als doel te bekijken hoe het Groene Golf Team in Nederland de doorstroming op verkeerslichtengeregelde kruispunten heeft verbeterd. Mevrouw Eva Van Den Bossche van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) lichtte de aanpak in Vlaanderen toe. Doorstroming kan verbeterd worden door een betere detectie. Netwerken en telematica zijn belangrijk om de informatie door te geven. Ook de methodiek en de software zijn verbeterpunten. Tot nog toe is er een voertuigafhankelijke regeling op kruispuntniveau, en zijn er groene golven op assen. AWV werkt aan een verkeersafhankelijke regeling voor een gebied of netwerk. Het kritieke punt blijft het permanente beheer van het netwerk.

Ook voor fietsers is doorstroming belangrijk. Vele onderwerpen die hierboven zijn opgesomd, gelden mutatis mutandis ook voor fietsers. Ook zij zijn sterk gebaat bij eigen bedingen voor hun fietspaden, bij ongelijkgrondse kruisingen, bij fietsafslagstroken aan kruispunten enzovoort. Herinrichtingen van dorpskernen, fietssnelwegen, snelfietsroutes, trage wegen, een behoorlijke verharding, voldoende fietspadenonderhoud, wegnemen van

oneffenheden op de trajecten enzovoort zijn allemaal cruciaal voor een vlotte doorstroming van het fietsverkeer. Het in dit voorstel van resolutie gevraagde actieplan ‘Doorstroming’ geldt dus integraal voor het fietsverkeer.

Het is belangrijk dat ook bussen en trams zich vlot in het verkeer kunnen verplaatsen, met name voor de reizigers, die op tijd hun bestemming willen bereiken zodat ze ook de aansluiting met een andere bus, tram of trein kunnen halen; voor de buschauffeurs, die het gebrek aan doorstroming aanstippen als een belangrijke bron van stress en die bij congestie regelmatig geconfronteerd worden met agressieve reizigers of medeweggebruikers. Ten slotte zijn ook onze samenleving en economie meer dan ooit gebaat bij een vlot openbaar vervoer als alternatief voor het stroppende verkeer. Een goede doorstroming maakt ook een meer efficiënte inzet van personeel en voertuigen mogelijk, waardoor de exploitatiekosten beter in de hand kunnen worden gehouden en waardoor er meer kan worden geïnvesteerd in dienstverlening en uitbreiding van het aanbod.

In 2005 werd de Task Force Doorstroming opgericht met als opdracht alle doorstromingsknelpunten te inventariseren en oplossingen aan te bieden. Het werken met congestiegraden resulteerde in het objectiveren van de doorstromingsproblematiek, het achterhalen van opportuniteiten tussen de investeringen van De Lijn en AWV en het creëren van een stevig draagvlak tussen beide administraties.

De Task Force Doorstroming stelde een investeringsprogramma op voor doorstromingsprojecten op gewestwegen, op basis van de beschikbare congestiemetingen op bepaalde doorstromingsknelpunten (bijvoorbeeld kruispunten) of specifieke doorstromingstrajecten (bijvoorbeeld traject voor kruispunt of rotonde).

De investeringen die volgden uit de congestiemetingen, hebben geleid tot aanpassingen van de knelpunten, met over het algemeen positieve resultaten.

De veelal gefragmenteerde aanpak op basis van de congestiemetingen heeft echter niet altijd optimale resultaten tot gevolg (het ene kruispunt wordt aangepast, het volgende kruispunt verder op het traject niet enzovoort). Een projectmatige aanpak waarbij wordt uitgegaan van een knelpuntennota van volledige assen over een lange afstand, kan ertoe bijdragen dat de doorstromingsresultaten van de geleverde investeringen geoptimaliseerd worden. Proefprojecten in Vlaanderen en het buitenland tonen aan dat een dergelijke aanpak kan resulteren in meer winst bij eenzelfde investeringsritme.

De Lijn zelf heeft ook een opdracht inzake doorstroming wanneer de oplossing geen verantwoordelijkheid is van de wegbeheerder. De investeringen in traminfrastructuur die de doorstroming bevorderen, zijn daarvan een voorbeeld. Die investeringen zijn ten laste van de investeringssubsidies van De Lijn en krijgen ook prioriteit in het investeringsprogramma van De Lijn. Het budget voor het investeringsprogramma ‘doorstroming’ bedraagt jaarlijks 18 miljoen euro.

Naast de verbetering van de mobiliteit zijn ook de economische en ecologische gevolgen van een verbeterde doorstroming belangrijk. Een verbeterde doorstroming is ook belangrijk bij het opstellen van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, waaraan de Vlaamse Regering momenteel werkt. Het streven naar een verbeterde doorstroming mag evenwel geenszins ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

De systematische evaluatie van het functioneren van het gehele verkeerssysteem en een geïntegreerd actieplan kunnen nog heel wat winst opleveren.

Dit voorstel van resolutie wil daarvoor bijzondere aandacht vragen en een aantal beleidsaanbevelingen formuleren.

Dirk DE KORT
Jan ROEGIERS
Lies JANS
Griet SMAERS
Steve D'HULSTER
Tine EERLINGEN
Karin BROUWERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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 aanpassingswer-
ken, opgenomen in het actieplan ‘Doorstroming’, ook telkens de kruispunten op
te nemen die prioritair moeten worden aangepast. Van de kruispunten, opgenomen
per verkeersas/traject, wordt een rangorde van prioriteit, afhankelijk van de conges-
tie, aangegeven 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);
 - 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, transportorganisaties en mobiliteitsverenigingen, milieuverenigingen, GPS-operatoren enzovoort, zodat het actieplan door alle betrokkenen gedragen wordt.

Dirk DE KORT

Jan ROEGIERS

Lies JANS

Griet SMAERS

Steve D’HULSTER

Tine EERLINGEN

Karin BROUWERS