

vergadering **C282 – OPE20**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 juni 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsstudie inzake de E40 en E314	
- 2085 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een volledige evaluatie van het functioneren van de spitsstroken op snelwegen	
- 2098 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de twee nieuwe spitsstroken	
- 2131 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nachtnetten van De Lijn	
- 2158 (2011-2012)	15
Bijlage 1	15
Bijlage 2	15

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsstudie inzake de E40 en E314

- 2085 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een volledige evaluatie van het functioneren van de spitsstroken op snelwegen

- 2098 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de twee nieuwe spitsstroken

- 2131 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, vorige week kondigde u de aanleg aan van twee nieuwe spitsstroken in Vlaanderen. Eén zou er komen op de E19 van Antwerpen-Noord naar Sint-Job-in-'t-Goor en één op de E40-E314 tussen Sterrebeek en Holsbeek. Die laatste was gebaseerd op een haalbaarheidsstudie. Bij de bespreking van de beleidsbrief 2010-2011 gaf u al aan dat er een mobiliteitsstudie werd uitgevoerd met betrekking tot de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid op de snelwegen E40 Brussel-Luik en de E314 Leuven-Lummen. De concrete oplossingsmaatregelen zouden worden geëvalueerd aan de hand van strategische verkeersmodellen, rekening houdend met toekomstige demografische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en projecten in de omgeving van deze wegen.

Die studie is nu klaar, want de aangekondigde spits- en weefstroken op dat tweede traject kwamen erin aan bod en zullen snel worden uitgevoerd. U zult daarover allicht iets meer vertellen. Ik heb de studie ondertussen gelukkig gevonden op een website. Die is nu beschikbaar, dat was nog niet zo op het ogenblik dat ik de vraag indiende. Ik ben er niet helemaal door gegaan, want het is heel veel en heel technisch. Het is zeker zo dat bepaalde zaken ook vragen oproepen.

De spits- en weefstroken zullen worden uitgevoerd in 2013 voor het traject tussen Sterrebeek en Leuven en in 2015 verder door richting Holsbeek. Dat gebeurt in het kader van het gewone structurele onderhoud. Wordt daarbij meteen aan geluidswerende maatregelen gedacht? Ik heb het niet meteen over geluidsschermen. Mocht dat kunnen, des te beter. Maar wordt er in de materiaalkeuze automatisch aan geluidswerende materialen gedacht? U weet dat er voornamelijk in de omgeving van het viaduct ter hoogte van Wilsele grote geluidsproblemen zijn.

Ik ben eens in die studie gaan kijken. Er is nu mogelijk een oplossing vanuit Brussel richting Limburg, maar hoe zit het dan in de omgekeerde richting 's morgens? De studie heeft daar een heel deel aan gewijd. Er zijn verschillende scenario's. Het zou interessant zijn als u de oplossingen eens zou toelichten, minister, onder meer verder in de richting van Rotselaar en Aarschot en vooral ook in de omgekeerde richting van Limburg naar Leuven en Brussel.

Toen ik de conclusies las, was ik toch niet meer zo opgetogen. Ik citeer: "Het voorzien van extra capaciteit op de E314 richting Brussel (zone Aarschot-Heverlee) geeft aanleiding tot, zowel op basis van de huidige verkeersintensiteit, als rekening houdend met een aanzuigeffect, het gedeeltelijk (discontinue strook) of zelfs het volledig (continue rijstrook) oplossen van de knelpunten op de E314 met positieve gevolgen voor het verkeer met bestemming Leuven en omgeving."

Dat is heel positief, maar dan staat er: "Echter omwille van de zwaardere terugslaanende file van de E40 naar de E314 worden in de zone Herent-Heverlee grotere verliezen opgelopen. Op het volledige traject van de E314 tussen Tielt-Winge en de E40 in Heverlee (en bijgevolg voor de pendelaars naar Brussel vanuit Limburg en de regio Diest-Aarschot) betreft het dan

ook een nuloperatie. De winsten zijn hier bijgevolg enkel voor het verkeer met bestemming Leuven (en omgeving). Bijkomend effect is dat er minder verkeer aanwezig zal zijn op het onderliggende wegnnet. De aanleg van een spitsstrook (korte termijn) of een volwaardige 3e rijstrook met pechstrook (lange termijn) is in deze rijrichting dan ook minder voor de hand liggend.”

U begrijpt dat ik als Leuvenaar, uit een stad in volle ontwikkeling, met aantrekkingspolen als Gasthuisberg en Leuven-Noord, redelijk verontrust ben over die passage in de conclusie van die studie.

Er staan nog scenario's in die studie, minister. U hebt er nu enkele uit gehaald om de spits- en weefstroken snel te kunnen uitvoeren, maar wat gebeurt er met al die andere scenario's? Worden die nog verder onderzocht? Worden er MER-procedures (milieueffectenrapportage) opgestart? Of blijft die studie in de kast liggen? Er worden voorstellen naar voren gebracht, die misschien geen effect hebben tot in Brussel, maar toch al de omgeving van Leuven kunnen ontlasten. Wordt er verder werk van gemaakt of is dat momenteel niet aan de orde?

Hoe verhoudt de tactische studie E314-E40 zich tot de studies in verband met de optimalisatie van de ring rond Brussel? Daar hebben we het vorige week al over gehad. En wat zijn de volgende stappen in de procedure? Die vraag spitst zich toe op de spits- en weefstroken. Uit de studie heb ik begrepen dat er niet eens een MER nodig zou zijn. Klopt dat? Daarom kan het wellicht allemaal zo snel gaan. Voor de andere oplossingen zal er verder onderzoek nodig zijn, veronderstel ik. Of er een globale MER of één per deeltraject komt, is een beetje een overbodige vraag, neem ik aan.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, mijn vraag om uitleg is wat algemener dan die van mevrouw Brouwers. Ik wil het niet hebben over een bepaald traject of over een bepaald segment van de weg, maar over de spitsstroken in het algemeen.

Vorige week, bij het bekendmaken van de invoering van de twee nieuwe stroken, kopte een krant 'Wegens succes: twee nieuwe spitsstroken erbij op de E19 en de E40'. Dat was de toon van de communicatie vorige week in de geschreven pers. Het tweede verkeers-indicatorenrapport heeft namelijk aangetoond dat er in 2011 weer een lichte toename van 1,8 procent van het autoverkeer op de autosnelwegen was. De vrees is terecht dat die tendens bij ongewijzigd beleid steeds zal toenemen.

Onderzoek heeft inderdaad aangetoond dat de files sneller opgelost worden door de spitsstrook en ook dat het sluipverkeer op het onderliggend wegnnetwerk zich terug naar de snelwegen verplaatst, wat op zich wel een goede zaak is. Touring is ook enthousiast en bereidt zich voor op de komst van meer spitsstroken in Vlaanderen door de aankoop van kleinere, meer wendbare takelwagens.

In Nederland heeft men al wat ervaring, daar hebben ze een twintigtal spitsstroken.

Ik vraag me af of een capaciteitsverhoging op middellange termijn ook weer niet zal resulteren in het dichtslippen van de autowegen. Automobilititeit wordt immers aangemoedigd door het idee dat men sneller door bottlenecks kan.

Alvorens dit systeem van spitsstroken uit te rollen en te veralgemenen in Vlaanderen, moeten we grondig evalueren op meerdere aspecten, meer dan enkel de snellere doorstroming en de betere automobilititeit.

Minister, bent u van plan om de werking van de spitsstroken beter, breder en grondiger te evalueren door bijvoorbeeld ook de aspecten veiligheid, bereikbaarheid, relatie met openbaar vervoer en geluidshinder mee in overweging te nemen? Ik wil u erop wijzen dat sinds het invoeren van de spitsstrook tussen Ranst en Borgerhout klachten zijn ontstaan in aanpalende woonwijken. Zo ondervindt de Tuinwijk in Borgerhout veel meer geluidshinder dan vroeger.

Minister, indien die evaluatie gebeurt, wanneer, hoe en met welke partners wilt u die dan opzetten?

Hoe wilt u inzetten op het STOP-principe om de evolutie naar steeds meer automobilititeit af te remmen?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, volgens de recente berichten komen er de komende jaren in Vlaanderen twee spitsstroken bij. We weten ondertussen wel waar, dus hoeft ik het niet te herhalen.

In Ranst ligt er nu al een, van de Antwerpse ring tot aan Ranst. Uit de cijfers blijkt inderdaad dat die een succes is. In de avondspits zijn de files er tot 14 procent korter, zo blijkt uit een studie van het Vlaams Verkeerscentrum. Over het traject E17-R1 rijd je bovendien 12 minuten minder en schuif je 30 tot 45 minuten minder lang aan.

Maar het is natuurlijk geen tovermiddel tegen elke file. Zo boekt de spitsstrook op de E313 vooral winst voor het verkeer richting Nederland, maar sinds de invoering is het aantal uren dat je in de wagen verliest tussen Antwerpen-Oost en de Kennedytunnel met 17 procent gestegen. De evaluatie van het Vlaams Verkeerscentrum toont aan dat tussen Antwerpen-Oost en Antwerpen-Noord zelfs 34 procent meer voertuiguren verloren gaan. Volgens het Leuvense studie bureau Transport & Mobility is het van groot belang waar de spitsstrook precies wordt ingebed, anders worden de files gewoon verschoven.

In Nederland, waar spitsstroken al langer werden ingevoerd, blijkt dat Nederlanders niet altijd even vertrouwd zijn met die spitsstroken en dat ze daarom onderbenut blijken. Tijdens de autorijles leer je namelijk dat je niet over een doorlopende streep mag rijden. Daarom blijkt het niet altijd voor iedereen even duidelijk te zijn wanneer je dat nu wel of niet mag gebruiken, vooral ook omdat die spitsstrook maar gedurende enkele uren wordt opengesteld. De Nederlandse overheid startte daarom een hele campagne op rond het gebruik van spitsstroken, via verschillende radio- en tv-spots. Daarnaast worden de spitsstroken ook aangegeven door middel van dynamische verkeersborden.

Minister, wat waren voor u de voornaamste conclusies van de studie om deze twee extra spitsstroken aan te leggen?

Zijn er nog andere verkeersknelpunten in Vlaanderen die mogelijk een gedeeltelijke oplossing kunnen vinden door het invoeren van spitsstroken? Bent u van plan dat nu al te bekijken of wacht u eerst de resultaten van de huidige spitsstroken af?

Bent u op de hoogte van de Nederlandse campagne? Zijn er in Vlaanderen vergelijkbare bevindingen met betrekking tot de spitsstrook? Het is namelijk inderdaad zo dat mensen daar niet altijd gebruik van durven te maken. Overweegt u om daar eventueel een campagne rond op te zetten?

Zullen er ook aanpassingen moeten gebeuren aan de infrastructuur, bijvoorbeeld uitzetstroken aan de viaducten die eventueel kunnen worden vervangen? Hoe ingrijpend zullen die infrastructuurwerken zijn? Hoe zult u de spitsstroken kenbaar maken?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, collega's, het gebruik van de spitsstrook op de E313 is een succes, zowel op economisch als op ecologisch vlak. Minder files betekent minder CO₂-uitstoot en ook minder fijn stof.

Minister, ik wil u dan ook volmondig ondersteunen met uw initiatief om ook op andere locaties spitsstroken aan te leggen. Uiteraard – dat is de logica zelf – moet goed worden onderzocht waar die spitsstroken precies moeten komen.

Ik geef mevrouw Eerlingen gelijk dat het al of niet mogen gebruiken van de spitsstroken, het hoe, het waar en het waarom, niet altijd voor alle mensen even duidelijk is. Daarom, minister, had ik van u willen weten of u al initiatieven hebt genomen om op een duidelijke en eenvoudige manier aan de weggebruiker uit te leggen waar, hoe en wanneer hij de spitsstroken kan en mag gebruiken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik herinner mij dat mijn tweede vraag om uitleg in deze commissie over spitsstroken ging. Ik heb u toen gevraagd in welke mate die ook mogelijk waren op de E40. U antwoordde daar toen positief op. Ik was een van de eersten die voor die snelweg een spitsstrook heeft gevraagd. Ik heb toen ook een onderzoek bij u opgevraagd. Dat was helemaal in het begin van de legislatuur. Vandaag is daar ook positief gevolg aan gegeven, waarvoor mijn dank.

De E40 is een snelweg die heel sterk verzadigt tijdens de spitsmomenten 's morgens en 's avonds. Een spitsstrook kan daar mijns inziens een snelle en niet dure oplossing bieden. Ik zal het vandaag niet hebben over de mobiliteitsstudie die is gebeurd over de E40 en de E314. Vandaag moeten we budgettair bekijken wat snel kan en wat snel rendement kan geven. In dat opzicht is dit een heel goede beslissing.

De collega van Groen sprak over het probleem van geluidswering bij spitsstroken. Op de locatie langs de E40 waar een spitsstrook gepland is, zal er mijns inziens heel weinig hinder zijn, als we kijken naar de afstand tot de huizen.

Ik wil me vandaag vooral concentreren op wat staat te gebeuren langs de E40, omdat dat mijn eigen regio is. De collega's hebben al verwezen naar de voorbeelden in Nederland. Toen ik hier de allereerste keer een vraag stelde over de spitsstroken, was dat ook ingegeven door de voorbeelden uit Nederland. Wat opvalt, is dat de spitsstroken in Nederland wel degelijk werken, daar waar ze goed zijn aangeduid. Er zijn daar verschillende manieren van aanduiden. Sommige spitsstroken worden aangeduid met schermen boven de weg en aanduidingen op de grond, maar helaas zijn er in de helft van de gevallen in Nederland heel weinig aanduidingen voor spitsstroken. Daarom heeft men er nu een campagne gelanceerd.

Ik betwijfel echter of een campagne nut heeft. Als je met de wagen rijdt en er doet zich een situatie voor, heb je vooral baat bij een goede signalisatie. Op zo'n moment herinner je je niet wat je enkele weken voordien in de krant hebt gelezen of op een campagnebord hebt gezien. Het is belangrijk dat er een zeer goede signalisatie komt van de spitsstroken.

Ik heb het traject waar de spitsstrook gepland is, nog eens bekeken. Vandaag zijn er op dat traject weinig borden boven de weg aanwezig – één, als ik mij niet vergis. Overweegt u om op dat traject extra borden te plaatsen? Dat lijkt mij essentieel om die spitsstrook te doen slagen. Die borden kunnen dan ook gebruikt worden om mensen nog beter te informeren over eventuele ongevallen, wegenwerken of andere hinder op de autosnelweg. Wat zijn op dat vlak de plannen voor de E40? Hoe wenst u dat aan te pakken? En wanneer zullen de werken starten?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, begin deze week heb ik u in Brasschaat mogen ontvangen bij de inhuldiging van de Bredabaan. Ik heb u daar ook kunnen bedanken voor het in het vooruitzicht stellen van de realisatie van een spitsstrook, in een regio waar sprake is van veel sluipverkeer. Op die manier kan het verkeer dat bestemd is voor de autosnelwegen en de hoofdwegen, daar ook daadwerkelijk gebruik van maken, terwijl men nu, zodra men hoort dat er files zijn, de autosnelweg tracht te vermijden en zo het onderliggende wegennet belast.

U bent ook langsgegaan bij nv De Scheepvaart, om te pleiten voor de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Het is erg belangrijk voor de regio dat er een bijkomende capaciteit komt op het Albertkanaal voor het vervoer per binnenschip.

De heer Peeters verwees al naar de problematiek van het geluid. Zijn er geen andere maatregelen mogelijk, zoals het verlagen van de snelheid van vrachtwagens? Dat is een algemene maatregel die zou kunnen worden opgelegd, zeker in grote bewoonde gebieden. Als een vrachtwagen meer dan 100 kilometer per uur rijdt, produceert die immers een scherp, fluitend geluid. Er zijn op dat vlak eigenlijk geen verdere geluidsnormen toepasbaar.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, vorige week hebben we hier de discussie gehad over de Brusselse ring. Het milieueffectenrapport, dat nog niet goedgekeurd is, is toen toegelicht. Tom Roelants heeft toen het nodige gedaan om al een tip van de sluier op te lichten rond de tactische studie E40-E314.

Ondertussen is die studie ook online geplaatst. Er staan een aantal documenten online die men kan raadplegen. Het gaat dan over de evaluatie van de spitsstrook E313, de tactische studie E314-E40, en het verkeersindatorenrapport. We hebben de voorbije jaren geïnvesteerd in het aanbrengen van lussen in het volledige snelwegennetwerk in Vlaanderen. We kunnen nu op elk moment van de dag de precieze verkeersvolumes in kaart brengen en bekijken. Aan de hand van dat rapport weten wij perfect hoe de verkeersstromen evolueren op onze Vlaamse wegen. Dit onderzoek is bijzonder interessant omdat men precies kan zien hoeveel voertuigen er het voorbije jaar op onze wegen hebben gereden. Het gaat dan over het aantal auto's, vrachtwagens en lichte bestelwagens. Het gaat niet om een schatting, maar om een precies zicht op het arsenaal voertuigen dat dagelijks over onze hoofdwegen rijdt.

Ik start bij de evaluatie van de spitsstrook E313. In het najaar 2011 is die spitsstrook daar in gebruik genomen. Het is een pechstrook die op weekdagen open is voor het verkeer op de spitsmomenten. In dit geval gaat het om de avondspits. Die strook gaat van de Antwerpse ring richting E313. Men moet die 's ochtends niet openstellen, want dan is daar niet zoveel verkeer. Dat moet 's avonds gebeuren, om het verkeer zo snel mogelijk van de ring te laten wegglijden.

Die strook was tot voor kort open tussen 15 en 20 uur. Sinds de evaluatie is dat van 14 uur tot 20 uur. Wie vaak in die regio komt – en ik ben er de voorbije periode meermaals voorbij gereden –, ziet dat de nieuwe uurregeling perfect staat aangeduid op de dynamische borden. De spitsstrook zelf – dat heeft de heer Reekmans perfect gezegd –, is volledig uitgerust met dynamische signalisatie. Ik vind dat persoonlijk bijzonder duidelijk. Er is veel geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat mensen het zien. Mevrouw Eerlingen, in het onderzoek van Nederland zijn er soorten aanduidingen. Wij hebben voor de spitsstrook E313 gekozen voor een volledige uitrol met extra dynamische borden. Het is de bedoeling dat er geen vergissingen kunnen gebeuren met het oog op de verkeersveiligheid, mijnheer Peeters.

Na een eerste testperiode, vorig jaar in september en oktober, is vanaf november de spitsstrook volledig in gebruik genomen. We hebben geen klachten gekregen van mensen over een slechte zichtbaarheid. Ik kom straks nog terug op een paar minpuntjes waaraan we proberen te remediëren.

Om die spitsstrook voor een eerste keer te evalueren, hebben we een referentieperiode van zes maanden genomen, van november 2011 tot april 2012. We hebben die afgezet ten opzichte van de zes maanden van het jaar zonder spitsstrook. Men moet immers correct kunnen vergelijken.

Het verkeersindatorenrapport dat is voorgesteld, houdt nog geen rekening met die spitsstrook. Het indatorenrapport loopt tot 31 december 2011. Die spitsstrook is pas volledig in gebruik genomen in november. Men kan nog geen significante evolutie zien op een periode van twaalf maanden. De evaluatie van die spitsstrook is dus niet geïntegreerd in het verkeersindatorenrapport. Het is een apart rapport, een aparte vergelijking die is gemaakt.

Wat zijn de vaststellingen? De eerste vaststelling is dat de reistijd op het traject E17-R1 vermindert met 12 minuten. De filelengte is afgenomen met 30 tot 45 minuten tijdens de avondspits, voornamelijk op het traject E17-R1 buitenring. De voertuigverliesuren op de Antwerpse buitenring naar de E313 zijn zoals ingeschat door het verkeerscentrum effectief met 25 procent afgenomen. Ik vind het belangrijk om dat hier te onderstrepen omdat de tactische studie E40 ook prognoses doet. De vraag is echter of die prognoses betrouwbaar zijn. Kunnen we erop rekenen dat die correct zijn? Wat het verkeerscentrum had ingeschat, is ook effectief gehaald, en dat is positief.

Algemeen genomen is de drukte op de E313 ten opzichte van de referentieperiode toegenomen, zowel op de momenten waarop de spitsstrook is opengesteld als daarbuiten. Dat is een vaststelling. We zien dat het voornamelijk gaat over een terugkeer van het verkeer vanuit het onderliggende wegennet naar de hoofdwegen en van het verkeer over korte afstand naar de uitrit Wommelgem. Hierdoor is sluipverkeer teruggedrongen. U zou zich misschien kunnen afvragen hoe men kan weten dat dat sluipverkeer is. We hebben echter lussen ter hoogte van alle op- en afritten. Wij zien dat de oprit verder veel minder wordt gebruikt en dat het verkeer opnieuw de ring en de E313 neemt vanaf het begin. Vroeger nam men via het sluipverkeer de oprit verder. Nu zien we dat het gebruik van de oprit verder is afgenomen en dat het gebruik van de ring van de E313 is toegenomen. We kunnen hier zwart op wit aantonen dat het sluipverkeer wordt teruggedrongen, wat de toename van het verkeer verklaart. Dat is iets wat we allemaal wensen in dergelijke situaties.

Het totale netto-effect op het Antwerpse hoofdwegennet is een daling van de voertuigverliesuren met 14 procent.

Het is juist wat mevrouw Eerlingen zegt, dat we op het traject van de R1 komende uit Nederland in de richting van de Kennedytunnel, vooral in de tweede helft van de avondspits zien dat er een toename is van de reistijd. Ik heb een kaartje nodig gehad om te begrijpen hoe dat kan, want ik vond het een vrij rare situatie. Ik zal proberen om het u uit te leggen. Als u het niet begrijpt, dan kan ik het ook nog eens uitleggen aan de hand van het kaartje, ik heb het bij me. Door een versnelde aanvoer is er een iets slechtere doorstroming van het verkeer op het wegvak Borgerhout-Berchem. Het verkeer dat van boven komt, geraakt sneller op de E313 en daardoor is de algemene doorstroming sneller, maar het verkeer wordt een beetje verderop gestremd. Het gaat niet om het 'afrit-avondverkeer', maar om het verkeer dat niet naar de E313 moet, maar dat de ring gebruikt. Indien u dat wenst, kan ik het op het kaartje tonen.

Mevrouw Eerlingen, u noemde een percentage, maar het is ook belangrijk om te bekijken wat de impact op de reistijd is. Die impact is in het slechtste geval één minuut. Dat is zodanig weinig dat we het helemaal niet significant vinden. Het is inderdaad zo dat er meer volume passeert, maar de impact op de reistijd is bijzonder klein in vergelijking met de totale winst die wordt geboekt op het vlak van de doorstroming.

Voor de eerste evaluatie op de spitsstrook werd uiteraard ook gekeken naar de effecten op het vlak van de verkeersveiligheid, want als er negatieve effecten op zouden zijn, dan heeft het weinig zin. Zowel inzake het aantal ongevallen, de ongevallenernst en de gemiddelde afhandelingsduur, is er geen enkele verschuiving waarneembaar. Het tijdelijk ontbreken van de pechstrook, ook een belangrijk punt, en de licht versmalde rijstroken hebben in die zes maanden geen aanleiding gegeven tot een grotere verkeersonveiligheid. Uiteraard is het onze bedoeling om samen met het Verkeersindicatorenrapport, naar aanleiding van het volgende rapport, die spitsstrook opnieuw volledig te evalueren. We kunnen dat perfect doen en dus zullen we dat ook doen, onder andere om te zien of de effecten van een betere doorstroming duurzaam zijn. Het blijft sowieso een apart hoofdstuk in het Verkeersindicatorenrapport.

Zoals ik al zei, blijkt uit de evaluatie wel dat er een ontlasting is van het onderliggende wegennet en dat er minder sluipverkeer is. Dat komt uiteraard ook het openbaar vervoer ten goede omdat de doorstroming daar verbetert. We zien dus sowieso ook onderliggend een positief effect.

Ik heb al vaak gezegd dat het voor mij echt van belang is om wanneer we ingrepen doen op het hoofdwegennet, we van de gelegenheid gebruik maken om ervoor te zorgen dat het verkeer rijdt waar het thuishoort. Als dat hoofdwegen zijn, dan zijn dat hoofdwegen en niet de onderliggende wegen, want als die vast zitten, raakt niemand er nog door en wordt de verkeersveiligheid slechter.

Na de invoering van de spitsstroken zijn er nog geen nieuwe geluidsmetingen uitgevoerd. Het is absoluut mogelijk dat het gebeurt, we moeten het inplannen. AWW heeft wel een inspanning geleverd, want bij de aanleg van de spitsstrook hebben we meteen ook een structureel onderhoud van alle rijstroken gedaan. Daarin werd aanvankelijk niet voorzien, maar ze waren aan onderhoud toe. Er is een nieuwe laag geluidsvriendelijk asfalt aangelegd. Het is dus een betere wegbedekking dan de wegbedekking die er eerst lag.

Uit de evaluatie van de spitsstrook bleek wel dat mensen op bepaalde momenten misbruik maakten en de spitsstrook gebruikten op momenten dat die niet open was, dus op momenten dat het totaal niet nodig was. Vandaar dat er een extra controle- en communicatiecampagne gepland is. Tijdens de persconferentie heb ik ook bijzondere aandacht besteed aan het volgende. De spitsstrook loopt Antwerpen uitwaarts, maar aan de andere kant is er een busbaan die de stad inwaarts loopt. Sommige automobilisten denken dat de busbaan een spitsstrook is en gebruiken die. Het is totaal zinloos om dat te doen en bovendien verboden. Het is zinloos omdat men dan in de ochtendspits op de ring aankomt en dan daar staat te wachten, en dat heeft een minder goede doorstroom van het openbaar vervoer tot gevolg. Er zijn verscherpte controles gepland. Er komt ook een gezamenlijke campagne tussen De Lijn, het Vlaams Verkeerscentrum en de federale politie. Er zal ook op de bijzonder overrijdbare bedding nog extra signalisatie geplaatst worden om duidelijk te maken dat de automobilisten de busbaan daar niet mogen gebruiken. Ik heb helemaal niet de intentie om van die busbaan een spitsstrook te maken, de busbaan werkt perfect en een spitsstrook op die plaats is totaal zinloos, we moeten daar prioriteit geven aan het openbaar vervoer.

Dan komen we bij de andere studies over de spitsstroken. Op vraag van velen – ik herinner me, mijnheer Reekmans dat u mij daar ook een vraag over hebt gesteld – hebben we vervolgens bekeken waar we nog spitsstroken kunnen aanleggen. Ik heb diverse suggesties van u gekregen en zelf ben ik een grote fan – en ik ben hier niet de enige – van een spitsstrook Brussel uitwaarts in de richting van Aalst, maar dat kan niet, want u weet dat de brugpijlers daar midden op de spitsstrook zouden staan. Het is een beetje moeilijk om die bruggen af te breken, want ze zijn nog in goede conditie. Ik heb dus geen plannen in die richting.

We hebben een aantal nieuwe locaties in Vlaanderen bestudeerd. Er werden ongeveer dertien locaties onderzocht. Het is misschien goed dat u het rapport ook eens leest, dan zult u zien hoe we tot een ‘trechtering’ gekomen zijn van dertien tot zes en uiteindelijk tot twee spitsstroken. Dat wil natuurlijk absoluut niet zeggen dat het laatste zijn in Vlaanderen en dat er nooit nog iets mogelijk zal zijn. Het is de bedoeling om er op termijn verder op te werken, maar nu moeten we bekijken wat budgettair aanpasbaar is en op welke plaatsen we de meeste winst kunnen boeken. Die plaatsen zijn de spitsstroken waar nu voor gekozen werd.

Ik kom tot de tactische studie E40-E314. Ik zal de toelichting van de heer Tom Roelants van vorige week niet herhalen, dat lijkt me niet nodig. Ik zal ook de technische aspecten van de studie niet behandelen, want die zijn voor mij te technisch en iedereen kan ze lezen. Indien u er nog een technische toelichting bij zou wensen, is dat in het najaar perfect mogelijk.

Ik geef toch een aantal lijnen die van belang zijn. De aanleg van de vierde rijstrook op de E40 Brussel-Luik tussen Sterrebeek en de aansluiting met de E314 in Heverlee is in het eerste Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen als een missing link. Omdat die vierde rijstrook uiteraard een impact zal hebben op de E40 zelf, maar ook op alles wat stroomafwaarts gelegen is, namelijk de E314, en aangezien er in Leuven en de omgeving van de snelwegen ook bijkomende ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, was het van belang dat we die verkeerskundige studie van zowel de E40 als de E314 grondig zouden bekijken.

Naar aanleiding van die bijzondere situatie heb ik opdracht gegeven aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken om samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn een verkeerskundige studie uit te voeren van beide snelwegen op tactisch niveau, naar analogie met wat we hebben gedaan met de E313. Dat studiegebied betreft de snelweg E40 tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de gewestgrens met Wallonië en ook de snelweg E314 tussen het knooppunt Lummen en de aansluiting met de E40 in Heverlee. Telkens is er in beide rijrichtingen gekeken, zowel naar de ochtendfiles op de E314 richting Leuven als op de E40 richting Brussel. Men is ook gaan kijken naar de avondfiles op de E314 richting Lummen en de E40 richting Luik. Collega's, De Lijn was volwaardig partner in dat onderzoek. Dat onderzoek is samen gebeurd tussen de wegbeheerder en de openbaarvervoerbeheerder.

Die tactische studie bestaat uit een aantal onderdelen. Er is eerst en vooral een knelpuntenanalyse gemaakt op het vlak van verkeersdoorstroming. Er zijn een aantal maatregelen gedefinieerd om aan de knelpunten te verhelpen. Er is naar de toekomst gekeken: hoe zou de situatie er in de toekomst kunnen uitzien? Men heeft een inschatting gemaakt van de mate waarin oplossingsgerichte maatregelen effectief zouden kunnen bijdragen tot het verminderen of het oplossen van knelpunten.

Die knelpuntenanalyse had tot doel om aan de hand van een aantal objectieve waarnemingen, zoals verkeerstellingen, snelheidsmetingen en camerabeelden, de verkeerssituatie op de beide snelwegen te gaan beschrijven en te kwantificeren en de doorstromingsproblematiek te ontleden om wat inzicht te krijgen in de precieze oorzaken die aan de basis liggen van al die structurele congestie.

Uit de knelpuntenanalyse blijkt, zoals u in de studie kunt terugvinden, dat in beide rijrichtingen de congestie op de E40 en op de E314 een zeer sterke wisselwerking vertoont. Ze zijn dus met elkaar verweven. Als we dan in detail gaan kijken op het vlak van doorstroming, dan zien we dat die structurele congestie op de E314, maar vooral ook op de E40, wel complex is en dat we niet zomaar kunnen zeggen waar een knelpunt zit. Als we cijfermatig gaan kijken, dan zien we dat er een tiental probleemzones zijn die gevormd worden door een aantal bottlenecks. Elk op zich zijn dat onafhankelijke knelpunten, maar ze beïnvloeden elkaar wel. In feite kun je het met een oneliner samenvatten: er is zeker op tien punten oververzadiging. Zo loopt alles vast.

Ook al lag de focus op de snelwegen, er is toch een vrij grondige analyse gebeurd over wat het effect is van die congestie op de sluiptwegen. We komen weer op hetzelfde probleem: als het verkeer vastzit, dan zoekt het elders zijn weg en dat is ook weer slecht voor het onderliggende verkeer.

De studie heeft vervolgens gekeken wat het effect is van een aantal oplossingen. Men heeft daartoe de befaamde verkeersmodellen van het Verkeerscentrum gebruikt. Men heeft gekeken naar effecten op korte termijn, maar vervolgens heeft men ook een Horizon 2020 genomen, waarbij men rekening heeft gehouden met het maximale scenario. Als je alles zou uitvoeren wat ooit nog zou kunnen worden gepland in de regio, hoe kunnen we dan toch de verkeersdruk in toom houden zonder dat er al zekerheid is dat alles uitgevoerd zal worden? Er is dus een kortetermijnscenario, waarbij alles blijft zoals het is, en een scenario dat opbouwt.

Ik neem even de conclusies met jullie door. Op lange termijn zal het duidelijk zijn dat we geen 'one shot' kunnen doen, maar dat er een combinatie van maatregelen nodig is. Wegcapaciteit kan een oplossing zijn, maar zeker openbaar vervoer kan een grote steen bijdragen. Uit de modelprognoses blijkt dat de mobiliteit zal toenemen. Dat is zeer sterk gelijkend op de prognoses voor de Brusselse ring. Je moet dus proberen om daar op een goede manier mee om te gaan. Fiscale maatregelen kunnen ook een oplossing zijn. We moeten dus proberen om op alle vlakken in te zetten. U weet dat het de bedoeling is om deze legislatuur een proefproject kilometerheffing personenvervoer in te voeren, juist in die regio omdat het een van de meest congestiegevoelige regio's is. Ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is geïnteresseerd om daaraan mee te werken.

In de rijrichting naar Brussel is de optimalisatie van de ring prioritair. Vandaar dat we vorige week de tactische studie hebben meegenomen, omdat het ene in het verlengde van het andere ligt. Het heeft weinig zin om op de E40 of de E314 in te grijpen op de staart van de file als dat niet mee wordt bekeken in de reorganisatie van de ring. Het is ook de reden waarom het onmogelijk is om een spitsstrook te maken richting Antwerpen in de ochtendspits omdat je daar vastgeraakt op de ring. Je moet daar dus geen extra investeringen doen. Extra wegcapaciteit zou misschien een impact hebben op de fileafstand, maar in tijd zou dat geen enkel effect opleveren.

Richting Leuven hebben we een totaal andere situatie. Daar kan een extra wegcapaciteit op korte termijn wel soelaas bieden door een spitsstrook te realiseren. Die cijfers zijn vrij indrukwekkend. Mevrouw Brouwers, ik weet niet of u ze allemaal hebt bekeken, maar ze zijn echt wel spectaculair, zelfs in die mate dat ik heb gevraagd om het toch nog eens opnieuw te bekijken. We zien een positief effect op de R0. Als het verkeer 's avonds vlugger weggeraakt, is het logisch dat er goede effecten zijn, vooral op de binnenring ter hoogte van Sint-Stevens-Woluwe, dat is de zone Zaventem. Een gewenst neveneffect is uiteraard ook dat het onderliggende wegennet hierdoor wordt ontlast.

Uit de tactische studie bleek dat het toch wel interessant is om die spitsstrook van Brussel weg te bekijken. We hebben dat verder gedaan in de haalbaarheidsstudie spitsstroken. Het zijn dus twee onderzoeken: de haalbaarheidsstudie spitsstroken en de tactische studie, waarbij de resultaten van de tactische studie worden meegenomen in het onderzoek spitsstroken. In de haalbaarheidsstudie zijn dertien trajecten onderzocht en is er gekeken wat er allemaal kan. Ik heb Groot-Bijgaarden en Aalst al vermeld. De twee trajecten komen er ook in voor.

In de simulaties zien we dat voor het traject E40-E314 richting Lummen door het aanleggen van een spitsstrook tussen Sterrebeek en Heverlee, een weefstrook van Leuven tot Wilsele en een spitsstrook tussen Wilsele en Holsbeek het aantal voertuigverliesuren tijdens de avondspits met 4500 kan dalen. Dat zou 90 procent van het totaal zijn.

Een spitsstrook kent u ondertussen, die mag u gebruiken tijdens de spits. Een weefstrook wordt gebruikt voor het verkeer dat moet weven. Er zijn zones waar je een oprit hebt, waar het verkeer allemaal op de snelweg moet en een beetje verder er weer af. De pechstrook kan worden gebruikt om te weven. Die weefstrook komt er van Leuven tot Wilsele omdat er heel veel op- en afritten zijn. Omdat er zo veel verkeer moet weven, kun je daar onmogelijk een echte spitsstrook maken. Het is de bedoeling dat de verschillende op- en afritten worden verbonden, dat de pechstrook als het ware de verbindingszone vormt, waardoor je die als een weefzone kunt gebruiken. We hebben in Vlaanderen al een aantal van die zones. Ik denk dat er ook één is langs de Brusselse ring. Dat werkt vrij goed. Het nadeel is nu dat het verkeer allemaal de snelweg op moet. Als je de pechstrook kunt gebruiken, houdt de snelweg wat extra capaciteit. Dat moet uiteraard nog worden uitgewerkt. Het betekent dat er een enorme winst kan zijn.

Met voertuigverliesuren wordt bepaald hoeveel tijd je verliest als gevolg van vertraagd verkeer of file. We nemen een snelheid die lager is dan 90 procent van de toegelaten snelheid. Een voertuigverliesuur is spectaculair in ons onderzoek. Het is nagenoeg stilstaand verkeer dat wordt opgelost. Zowel de lengte als de duur van de files wordt in rekening gebracht.

De spitsstrook op de E314 gaat van Wilsele tot Holsbeek/Rotselaar. Een eventuele verlenging van de spitsstrook, bijvoorbeeld tot Aarschot, wordt niet echt gepland. Richting Brussel worden maar enkele beperkte maatregelen voorgesteld in de tactische studie. Dat is juist. Mevrouw Brouwers, de bottleneck situeert zich op de ring en zolang dat niet is opgelost, heeft het geen zin om daar grote investeringen te doen. Daardoor bent u ontgoocheld, natuurlijk, maar het is de realiteit.

Naar analogie met de spitsstrook op de E313 moet er geen MER worden opgemaakt voor een spitsstrook of weefstrook. Dat betekent dat je het op kortere termijn kunt doen. Nu zal AWV

in de komende weken starten met het opmeten van de volledige zone, mijnheer Reekmans. In de volgende maanden wordt dan het bestek afgewerkt voor de uitvoering van het structureel onderhoud.

U herinnert zich waarschijnlijk dat we in die zone al op één stukje structureel onderhoud hebben gedaan. Toen hebt u gevraagd hoe het kwam dat er meer plaats was. Dat was natuurlijk omdat we dachten dat we daarvan wellicht een spitsstrook konden maken. Ook zijn alle voorzieningen al in de grond aangebracht voor dynamische signalisatie. Mijnheer Huybrechts, u wees daarnet op de communicatie. Als we een spitsstrook maken, is het uiteraard de bedoeling dat er ook dynamische borden komen. Als we het doen, moeten we het op een veilige en goede manier doen.

We willen gefaseerd werken. De aanbesteding van de werken op de E40 en de E314 tussen Heverlee en Wilsele staat gepland voor begin 2013, als alles goed gaat. Het kan ook binnen de budgetten. De werken zelf zouden we willen uitvoeren in de zomer van 2013, omdat het dan iets minder druk is op die as. Begin 2014 zouden we dan kunnen openen. Het gedeelte tussen Wilsele en Holsbeek zou daaropvolgend kunnen worden aanbesteed. We proberen die werken telkens mee uit te voeren met structureel onderhoud, want anders zit je twee keer met werken en dat kan niet de bedoeling zijn.

De volgende stap volgens de tactische studie is een vierde rijstrook op de E40. Het is nu van belang dat we proberen die spitsstrook, die het meeste soelaas kan bieden, uit te voeren. Het kan op een verkeersveilige manier. Ik zou voorstellen dat we met de discussie over een extra volwaardige rijstrook even wachten tot de spitsstrook is geïnstalleerd. U moet echt nog eens naar het onderzoek kijken. De effecten zouden heel positief moeten zijn op de doorstroming. Als je daarvoor geen extra ruimte moet aansnijden, als het dus kan binnen de bestaande ruimte, is het globaal toch een goede manier van werken.

Voor het traject langs de E19 van Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in-'t-Goor voorspellen de simulaties dat een spitsstrook kan zorgen voor een vermindering van 600 voertuigverliesuren of 40 procent van het totaal aan voertuigverliesuren voor deze locatie. De werken zouden we kunnen uitvoeren tegen de zomer van 2013 en dan kan die ook begin 2014 openen. Uiteraard moeten hier ook enkele aanpassingen gebeuren op het vlak van infrastructuur. Het is echt wel mijn bedoeling om dynamische portieken te plaatsen waar er spitsstroken zijn. U hebt daarnaar gevraagd: uiteraard moet er dan dynamische signalisatie komen. De pechhaventjes werken goed op de E313. Dat zal er ook moeten komen. En wij willen dus combineren met structureel onderhoud.

Wat de keuzes betreft voor de secundaire wegen, verwijst u naar het STOP-principe. Het is evident dat ik die spitsstroken aanleg om onder andere het verkeer te laten gebruikmaken van de zone waarvoor het geschikt is, zodat we de druk op het onderliggende wegennet wat kunnen verminderen en daar ruimte kunnen geven aan fiets en openbaar vervoer. U kent het onderliggende wegennet daar ook wel. Het is heel zwaar belast, zeker in de regio Leuven.

De Bredabaan zal mee ontlast worden door de spitsstrook langs de E19 Noord. Mijnheer Peeters, er moet natuurlijk nog een stuk Bredabaan worden gerealiseerd. Maar u moet het stuk Bredabaan in Brasschaat eens bekijken. Voor de mensen die geïnteresseerd zijn in het openbaar vervoer: we hebben daar niet alleen mooie vrijliggende fietspaden, maar het openbaar vervoer heeft er ook dynamische doorstroming en kan de lichten dus beïnvloeden. Honderd of tweehonderd meter voor de lichten mengt het verkeer zich opnieuw, waardoor zowel de auto's als het openbaar vervoer een vlotte doorstroming krijgen. Het is het eerste proefproject in Vlaanderen dat we op die manier organiseren. Als dat positief werkt, kan dat wellicht ook op andere plaatsen in Vlaanderen zijn nut bewijzen.

AWV hanteert de prioriteitenlijsten voor de geluidswering. Die lijsten zijn gebaseerd op geluidsmetingen en geluidsbelastingkaarten. Langs de E313 hebben we recent geluidsschermen geplaatst die aansluiten op de bestaande schermen. Na de invoering zijn er

nog geen nieuwe metingen gebeurd. Ik kan daar perfect opdrachten voor geven, maar we hebben al betere asfalt en er is ook een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur. Iemand zei dat de vrachtwagens fluiten wanneer ze sneller rijden. Wel, ze zouden daar niet mogen fluiten omdat ze niet sneller mogen rijden dan 100 kilometer per uur.

Op dit ogenblik loopt er nog een plan-MER voor de E313 tussen de R1 en Ranst. Dat stond ook in de tactische studie. We zullen nagaan of er bijkomende maatregelen nodig zijn.

Wat de andere spitsstroken betreft: doordat wij mee een structureel onderhoud plannen, kunnen we ook zorgen voor aangepaste wegbekleding op die zones. Als dat nodig is, zullen daar metingen gebeuren. Dat moet in de komende weken worden uitgeklaard. Op het eerste zicht zou dat, zeker wat de regio Leuven betreft, vrij goed moeten lukken zonder al te grote investeringen. De E313 wordt in de gaten gehouden. Er kunnen andere metingen gebeuren en het zal ook verder worden geëvalueerd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid en interessant antwoord. De suggestie om de tactische studie eens technisch te laten komen uitleggen in de loop van het najaar, is zeker goed. U hebt al zeer veel uitleg gegeven, maar sommige zaken zijn nog niet aan bod gekomen, zoals het sluipverkeer over de parking in Heverlee. Worden dat soort kleinere maatregelen verder meegenomen? Zal AWV die studie nog verder uitdiepen? Zullen de zaken die onmiddellijk, snel en relatief goedkoop kunnen worden uitgevoerd omdat ze kunnen worden opgenomen in het onderhoud, ooit in een timing worden gezet? Zullen daar nog zaken worden uitgezwierd? Ik neem aan van wel.

Ik begrijp dat u zegt dat het niet veel zin heeft om op de E313 richting Brussel veel te doen omdat er een bottleneck is aan de ring rond Brussel. Dat klopt. Het verkeer richting Brussel vormt natuurlijk de grote massa. Ik pleit, zoals vele collega's, uiteraard voor de optimalisatie van de ring als een prioriteit. Dat belet niet dat men op lange termijn voor de Leuvense regio naar een oplossing kan zoeken. Heel wat Limburgers werken in Leuven en moeten nu heel wat files trotseren die – als ik de studie goed begrijp – misschien niet echt nodig zijn. Dat is zeker nu niet de prioriteit. De heer Reekmans heeft in het begin heel goed verwoord dat u snel een aantal dingen uit die studie probeert op te nemen. Wij kunnen daar alleen maar zeer tevreden over zijn.

Minister, kunnen we op het moment dat die tactische studie wordt toegelicht wat meer uitleg krijgen over die maatregelen voor het openbaar vervoer? Het lijkt mij interessant om de verschillende opties, zoals al dan niet busbanen, tegenover elkaar af te wegen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, ik dank u voor uw antwoord. De insteek van mijn vraag om uitleg ging vooral over het effect op het onderliggende wegennet en op het openbaar vervoer. Ik had uit de literatuur al begrepen dat dat redelijk goed zat. Ik denk dat we daar tevreden over mogen zijn.

Ik wil u vragen of u de problematiek van de snelheid en het geluid op de E313, zoals door de heer de Kort aangehaald, speciaal wilt opvolgen. De E313 gaat in Borgerhout vlak door een drukbevolkt woongebied. Met het opschuiven van het verkeer in de richting van de woningen, is daar misschien toch een bijkomend probleem ontstaan. Mogelijk kan dat worden geremedieerd met bijkomende evaluaties en metingen.

Verder hoop ik dat dat systeem een duurzame toekomst kan hebben. Daartoe moeten we het permanent evalueren. Wat nu goed is, kan binnen een jaar misschien evolueren in negatieve zin. We moeten dat kort opvolgen en evalueren.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord. Ik heb al veel bijgeleerd en zal de studie ook in detail lezen. Ik wil er ook voor pleiten om die studie in het najaar voor te stellen zodat we wat meer uitleg kunnen krijgen bij een aantal details en technische zaken.

Indien het onderliggend wegennet wat meer ademruimte kan krijgen, zou dat toch een heel groot verschil maken, zeker voor de regio Leuven. Ik denk dat alle collega's kunnen beamen dat het daar echt potdicht zit. Tijdens het spitsuur raak je daar bijna nergens meer door. Ook voor het openbaar vervoer zou dat inderdaad een heel verschil maken.

Ik kan beamen dat, zoals mevrouw Brouwers aanhaalde, heel wat mensen gebruik maken van de E313 vanuit Limburg richting Leuven om te gaan werken. De uitbreiding van de site Gasthuisberg zal er in de toekomst toe bijdragen dat er nog meer verkeer richting Leuven zal zijn. Misschien moeten we verder bekijken wat de mogelijkheden zijn om de bereikbaarheid te verbeteren.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, kunt u mij een idee geven van de gemiddelde kostprijs per lopende kilometer om van een pechstrook een volwaardige spitsstrook te maken? Hoeveel heeft de spitsstrook op de E313 gekost? Als er bijvoorbeeld brugpijlers verplaatst dienen te worden, kan ik mij voorstellen dat we meteen over een heel andere orde spreken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Er is hier duidelijk voor gekozen om op een snelle, efficiënte en goedkope manier iets te proberen doen aan een probleem dat er al jaren is, zeker komende vanuit Brussel. Wat de problemen richting Brussel betreft, vooral tijdens de ochtendspits, zullen we inderdaad moeten wachten tot er iets concreets gebeurt op de ring, want andere oplossingen zijn er vandaag niet op het traject zelf. Dat zal niet zo snel gaan en het zal ook iets meer kosten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, de spitsstrook langs de E313 heeft 5 miljoen euro gekost. We hebben de pechstrook daar beter moeten funderen, want die fundering was niet geschikt voor permanent vrachtverkeer. We hebben ook dynamische bebording geplaatst, wat zinvol was voor alle verkeer over de hele zone. We hebben ook het onderhoud gedaan van de hele zone van de E313.

Voor de spitsstrook naar Leuven moeten we, als we alles willen realiseren, rekenen op ruim 40 miljoen euro. Maar als je dat vergelijkt met de aanleg van een extra rijstrook, en dus het innemen van ruimte, is het een zeer zinvolle investering om binnen de bestaande weg capaciteitsverbeteringen aan te brengen die een gunstig effect hebben op de doorstroming. In die 40 miljoen euro zit bovendien ook de renovatie van het wegdek, dus het structurele onderhoud dat sowieso al noodzakelijk was.

Als je spreekt over het verplaatsen of herbouwen van bruggen, is dat inderdaad meteen een factor maal x. De budgetten zijn wat ze zijn. Ik probeer dan ook om van het structurele onderhoud, dat we sowieso moeten doen, en van het dynamisch signalisatieplan, dat sowieso uitgerold wordt in Vlaanderen, gebruik te maken om de capaciteit die er op de pechstroken is en die een positief effect kan hebben op de uittochten 's avonds, aan te pakken.

Mijn mensen zullen die studie heel graag komen voorstellen. Vorige week was het wat koffiedik kijken of we dat naar aanleiding van het debat over de ring zouden doen. We hebben het dan uiteindelijk heel beperkt gedaan, maar het kon heel breder. Als jullie daar in het najaar een toelichting over willen, zeer graag.

In die kleine maatregelen, mevrouw Brouwers, zitten een pak heel interessante zaken, die ook effect hebben op de ring rond Brussel. Ik denk aan een aantal belijningsvoorstellen. AWW is

nu de effecten op de verkeersveiligheid aan het bekijken. Er zijn wel een aantal plaatsen waar een andere belijning nuttig kan zijn voor de doorstroming, maar waar we ons afvragen of er geen risico bestaat dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Een aantal van de suggesties die in de studie staan, mogen dus zeker nog niet als beslist beleid beschouwd worden, omdat we nog zeer goed moeten bekijken wat de effecten ervan zijn op alle fronten. Maar dat wordt uiteraard verder bekeken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nachtnetten van De Lijn - 2158 (2011-2012)

De voorzitter: Collega's, de vraag om uitleg van de heer Roegiers is een omgezette schriftelijke vraag, conform artikel 81.4 van het Reglement van het Vlaams Parlement.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik wil beginnen met een citaat: “Is het zeker dat het nachtnet op lange termijn blijft bestaan? Het is evident dat dat zal moeten worden bekeken. We gaan er nu van uit dat het blijft bestaan. De Lijn heeft ook al gesnoeid in het nachtnet. Ik kan daar niet echt over oordelen, maar De Lijn maakt zich sterk dat het net dat behouden blijft, uit goed bezette lijnen bestaat. Ze zijn niet van plan om die lijnen op korte termijn opnieuw te wijzigen. Mijnheer Roegiers, u gaf een kritiek die mij wel interesseert en waar ik nog geen antwoord op heb gekregen. U hebt daar ook nog een schriftelijke vraag over hangende, waarop ik ook nog geen antwoord heb gekregen.”

Dat hebt u gezegd, minister, twee weken geleden. Toen dacht ik: ach, op 28 juni is het de verjaardag van de minister. Misschien kan ik haar een dienst bewijzen en haar de schriftelijke vraag laten omzetten in een mondelinge vraag. Dan krijgt ze de antwoorden waar ze eigenlijk op zit te wachten. En dus heb ik mijn schriftelijke vraag omgezet in een vraag om uitleg.

Ik laat mijn schriftelijke vraag als [bijlage 1](#) opnemen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik laat mijn antwoord als [bijlage 2](#) opnemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■