



Vlaams
Parlement

vergadering **C101**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 februari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verzadiging van de E403 Brugge-Roeselare en het voorstel om een derde rijstrook aan te leggen – 600 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het personenvervoer over water – 646 (2018-2019)	6
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontbrekende portieken boven de spitsstroken op de E313 – 651 (2018-2019)	9

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verzadiging van de E403 Brugge-Roeselare en het voorstel om een derde rijstrook aan te leggen – 600 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, collega's, minister, midden januari kaartte ondernemersorganisatie het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) West-Vlaanderen het probleem aan van verzadiging op de E403 tussen Brugge en Roeselare. Ook de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) West-Vlaanderen komt daar geregeld op terug. Concreet vraagt men een oplossing voor de files die de laatste jaren toenemen op dit traject. De voorstellen gaan van gebruik van de pechstrook als spitsstrook tot het aanleggen van een derde rijstrook. Uiteraard ziet men het liefst een derde rijstrook gerealiseerd worden, aangezien de E403 de belangrijkste toegangsweg is geworden in West-Vlaanderen en het openbaar vervoer er niet zo perfect is geregeld.

Het toegenomen verkeer op die as is ook een teken van de groeiende economie in West-Vlaanderen. Volgens Voka zijn investeringen nodig om die positie als sterk ondernemende regio te bewaren. Daarom pleit Voka voor het aanleggen van een derde rijstrook van Roeselare tot Brugge, in beide richtingen.

In een reactie daarop bevestigt uw Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat de autosnelweg inderdaad stilaan verzadigd is. "Het was vroeger een rustige snelweg, maar de laatste jaren is het verkeer daar exponentieel toegenomen. Zodra een vrachtwagen of tragere wagen een inhaalmanoeuvre inzet, stropt het verkeer op de twee rijstroken." Zo stelt het AWV.

Het AWV zou naar verluidt al tellingen hebben uitgevoerd om de evolutie van het toegenomen verkeer en de daarbij gepaard gaande ongevallen in kaart te brengen. Het Vlaams Verkeerscentrum zou vorig jaar ook een studie hebben uitgevoerd naar de mogelijkheden van een derde rijstrook. Ook werd bekeken hoe de pechstrook als spitsstrook zou kunnen functioneren.

Nogmaals, zowel Voka, UNIZO als alle andere sociale partners dringen aan op maatregelen, want iedere ochtend kun je in de buurt van Brugge de files gewoon zien groeien tot aan Ruddervoorde, voor hen die de streek kennen.

In elk geval is er voor geen van beide scenario's geld ingeschreven in de meerjarenplanning, zo zegt het AWV, noch voor een derde rijstrook, noch voor het installeren van een spitstrook. "Maar dat er iets moet gebeuren, staat vast", zo zegt uw Agentschap Wegen en Verkeer.

Minister, zijn er tellingen van de voorbije jaren beschikbaar van de files en de ongevallen op de E403 tussen Brugge en Roeselare?

Bestaat er een studie van het Vlaams Verkeerscentrum en is die beschikbaar?

Hoe staan u en de regering tegenover de idee om een bijkomende strook aan te leggen?

Hoe staat men tegenover het voorstel, in het bijzonder ook van UNIZO, om van de pechstrook een spitsstrook te maken?

Hoe zit het met uw meerjarenplanning? Kunt u dit er nog tussenschuiven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega Landuyt, zoals u zelf aangeeft, heeft het AWV via het Vlaams Verkeerscentrum een studie laten uitvoeren. Die studie gaat vrij ruim: het gaat niet enkel over de wegcapaciteit op het tracé dat u aanduidt, maar het gaat van de E403, dus de N31 van Roeselare, tot aan de connectie met de A11. Desgewenst kan ik die studie aan de commissie bezorgen.

Op het hoofdwegennet is er in dubbele tellussen voorzien op alle complexen en wisselaars. De gegevens van die lussen komen altijd in realtime binnen in het Vlaams Verkeerscentrum. De lussen registreren het aantal voertuigen en kunnen ook nagaan welke de lengteklassen zijn. Ze kunnen een onderscheid maken tussen een gewone persoonswagen en een vrachtwagen. Ook de snelheid wordt geregistreerd.

Die studie bevestigt dat er een aantal capaciteitsproblemen zijn. De studie werd niet daarom uitgevoerd, maar wel om te zien vanwaar de verkeersstromen komen. Maar de studie zegt ook dat oplossingen niet bepaald voor de hand liggen, aangezien er een aantal flessenhalzen zijn.

Het opheffen van de verkeerslichten op de N31 – het knooppunt Brugge en de aansluiting met die A11 – heeft een positief effect gehad op de doorstroming, maar bijkomende maatregelen liggen moeilijk in die zone. Er is namelijk zo goed als geen ruimte om te zorgen voor extra wegcapaciteit. Ook op de E403 zelf zijn die mogelijkheden beperkt. Enerzijds is er die ruimtebeperking, maar anderzijds is er ook het gegeven van de verschillende op- en afritten en het op- en afritten-complex dat moet worden aangepakt, want anders creëer je daar een nieuwe flessenhal.

Op basis van de studie van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt in ieder geval dat het grootste knelpunt op dit tracé het knooppunt van Brugge zelf is, waar de E40 en de E403 samenkomen. Welke oplossing je ook kiest, je zult steeds dát eerst moeten aanpakken en dan, in een cascade, iets anders. Daarom heb ik ook gevraagd om onze energie daarop te concentreren en in eerste instantie dát te bekijken. Eerst moet dus de verkeerswisselaar E40-E403 in Brugge worden geoptimaliseerd en van daaraf kun je dan andere mogelijkheden en opportuniteiten onder ogen nemen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik dank u voor de informatie en in het bijzonder voor de studie, die u aan de commissie zult bezorgen. Als ik het goed heb begrepen, komt het er nu op aan te plannen hoe de verkeerswisseling in Brugge zal worden aangepakt. De bijkomende vraag is of er in dit verband een intentie is of een opdracht is gegeven. Zijn na de studie conclusies uit de vaststellingen getrokken?

In het licht van dergelijke studies wordt de link met het openbaar vervoer gelegd. Een studie is niet nodig om vast te stellen dat het tijdens de spitsmomenten bijzonder druk is in de richting van Roeselare en in de richting van Brugge, vooral aan de verkeerswisseling. Kan dat woon-werkverkeer op een of andere manier in kaart worden gebracht? Kan het openbaar vervoer in beide richtingen al dan niet worden aangepast?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in de rand van deze vraag om uitleg wil ik toch nog even melden dat ik het nog altijd raar vind welke vragen om uitleg ontvankelijk of onontvankelijk worden verklaard. Er is, met alle respect voor de

vraag om uitleg, gevraagd naar tellingen. Die vraag om uitleg is ontvankelijk verklaard. De vraag om uitleg over de grensovergangen naar Frankrijk die ik heb ingediend, is echter onontvankelijk verklaard. U kunt hier niets aan doen, maar ik wil dit nog eens luidop zeggen.

Mijnheer Landuyt, ik onderschrijf zeker uw vraag om uitleg. We horen dagelijks radioberichten over opstoppen van Ruddervoorde of Lichtervelde tot in Brugge. Dit is dus zeker een problematiek die moet worden aangepakt. Ik heb er bedenkingen bij of een derde rijstrook of spitsstroken zouden helpen. Zoals net is aangehaald, zit de grootste bottleneck bij de aansluiting van de E40 op de E403. Dat knooppunt zal eerst moeten worden aangepakt vooraleer eventueel een derde rijstrook kan worden aangelegd.

Hopelijk kan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) binnenkort toch wat budget vrijmaken. De noden zijn groot en er zijn in West-Vlaanderen nog andere prioriteiten die we graag aangepakt zouden zien. Als er meer geld naar West-Vlaanderen zou komen, zouden enkele Vlaamse volksvertegenwoordigers ongetwijfeld heel tevreden zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, er gaat veel geld voor de mobiliteit naar West-Vlaanderen. Het is een record deze legislatuur. Ik deel de bezorgdheid om de problematiek. Dit is op een aantal jaren zeer sterk gegroeid. Vroeger kon iemand probleemloos zonder files tot in het centrum van Brugge rijden. Dat moeten we vandaag niet meer proberen. De files verschuiven, maar ik ben het ermee eens dat we eerst naar de bron moeten kijken. Dat is dan die verkeerswisselaar tussen de E403 en de E40.

Ik zou een pleidooi willen houden om tijdens die tellingen ook eens na te gaan of er een mogelijkheid is om bestemmingspatronen te zien. Waar komt welke auto vandaan en waar gaat welke auto naartoe? Gaat het effectief om die verkeerswisselaar naar de E40? Ik vermoed eigenlijk dat heel veel mensen naar het centrum van Brugge en verder rijden. Dat is mijn buikgevoel – en ik heb nogal wat buik, dus ik zit er meestal niet echt naast.

Het lijkt me interessant dit te zien, want het is frappant dat er personen alleen in hun wagen in de file staan, maar dat parallel met de R403 een zeer performante spoorlijn ligt. De treinen stoppen in Roeselare, Torhout en Brugge. Mensen kunnen zo snel in het centrum van Brugge geraken. Die bestemming kan interessant zijn om het openbaar vervoer te stimuleren.

De voorzitter: Mijnheer Maertens, u hebt het dan over combimobiliteit.

Mevrouw Fournier, de commissiesecretaris zal uw bekommernissen omtrent de ontvankelijkheid aan de commissievoorzitter overmaken. Mijnheer Landuyt, ik ga ervan uit dat u de commissievoorzitter te gepasten tijde uitgebreid zult bedanken voor het ontvankelijk verklaren van uw vraag om uitleg.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, ik denk dat u nu gebruik kunt maken van uw bevoegdheid om die vraag om uitleg ontvankelijk te verklaren.

De voorzitter: Mijnheer Landuyt, bedoelt u de vraag om uitleg van mevrouw Fournier? Die vraag om uitleg is al onontvankelijk verklaard.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, ik ondersteun dat volledig. Aangezien ze de vraag nu heeft gesteld, zou ik daar nu op antwoorden dat het in orde is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb het AWV gevraagd intern na te gaan hoe we dat complex in Brugge zouden kunnen aanpakken. We doen altijd zo. Eerst bekijken we het intern en vervolgens zetten we een echte studieopdracht in de markt. Normaal gezien zal die ruimere studieopdracht volgend jaar volgen.

Ik zal de studie ter beschikking stellen. Ik weet niet in welke mate floating car data zijn gebruikt. Dat is wel nodig om te zien hoe de verkeersstromen zich tot elkaar verhouden en evolueren.

Ik herhaal nog eens de conclusie dat we eerst dat complex moeten aanpakken. Daar gaan we nu aan beginnen. Het zal wat voeten in de aarde hebben, want we zitten daar volgens mij met enige beperkingen op het terrein in Brugge. Het startschot is alleszins gegeven.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik dank u voor de concrete stappen, maar mijn vraag is of in die studies op een of andere manier rekening kan worden gehouden met het woon-werkverkeer en bijgevolg ook met het openbaar vervoer. We kunnen zien dat er op de spitsmomenten veel woon-werkverkeer is. Indien we dat op een andere manier kunnen oplossen, is dat nooit verkeerd. Wat is de oplossing voor die link tussen het agentschap, dat met wegen bezig is, en De Lijn, die met bussen bezig is?

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het personenvervoer over water – 646 (2018-2019)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, de files zijn op vijf jaar tijd met maar liefst 54 procent gegroeid. Aangezien er op korte termijn nog geen beterschap zal komen, moeten we zeker en vast inzetten op alternatieven en op minderhindermaatregelen.

Een van de mogelijkheden is het personenvervoer over water. DeWaterbus in Antwerpen is een succesverhaal, maar er is nog potentieel om dit verder uit te breiden. Gisteren was er een verdere uitbreiding, want dan werd er gevaren vanaf het Havenhuis tot aan de sluis van Wijnegem. Tijdens de begrotingsbesprekingen heb ik u hierover vragen gesteld, minister. Ik vond het positief dat u zei dat er in de toekomst er jaarlijks 1,6 miljoen euro gereserveerd wordt voor DeWaterbus.

Er komen heel wat werken aan, denk bijvoorbeeld aan de werken aan de tram-tunnel tussen Linker- en Rechteroever. Hier rijden maar liefst vier belangrijke tramlijnen door, namelijk de lijnen 3, 5, 9 en 15. De mensen die hier dagelijks de tram nemen, zullen nog over de Schelde moeten geraken, ook al is de tram geen optie meer. Ook hier zullen dus maatregelen nodig zijn. In 2019 starten ook de renovatiewerken aan de Sint-Annatunnel, de voetgangerstunnel. Die werken zullen vijf jaar duren en zullen zeker een impact hebben. U zei hierbij dat er permanent technische bijstand zal zijn. Maar is dit wel voldoende? De veerboot of een uitbreiding van DeWaterbus kunnen hier soelaas bieden, maar er is momenteel geen ruimte aan middelen of personeel. U zei dat u dit alleen zou inzetten als de andere maatregelen ontoereikend zijn.

Minister, hoe bereidt u zich voor op de gigantische werken die er in Antwerpen aankomen? Welke specifieke maatregelen neemt u? Hoeveel mensen maken dagelijks gebruik van de tramlijnen 3, 5, 9 en 15 die onder Schelde gaan? Welk alternatief wilt u deze mensen bieden als de tramwerken van start gaan? Wat is de timing van de tramwerken op dit traject?

Ontwikkelt u een businessmodel om het personenvervoer over water te stimuleren in Vlaanderen in het algemeen en in Antwerpen specifiek? Zo ja, is dit in samenwerking met de Vlaamse Waterweg? Wat is hier de stand van zaken? Kunt u dit concreet toelichten? Zo niet, kunt u motiveren waarom niet en wat u dan wel van plan bent? Wat zijn de concrete parameters die gebruikt worden om te beslissen of de veerboot over de Schelde al dan niet ingezet kan worden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit is opnieuw eerder een particuliere vraag, maar toegegeven, en zonder een steen te werpen naar de vorige vraagsteller, met een grotere 'ampleur' en een iets grotere mobiliteitsimpact.

U weet dat alle grootschalige wegenwerken gefaseerd verlopen en dat daar telkens milderende maatregelen tegenover staan. Ik verwijs onder andere naar het sterke pakket van Slim naar Antwerpen, de bestaande derdebetalerssystemen van De Lijn, de engagementen van de Antwerpse bedrijfs- en ondernemerswereld en de bereikbaarheidsmanagers van Voka als voorbeelden van flankerende maatregelen.

U verwees naar DeWaterbus die momenteel vaart tussen Hemiksem en Kallo. Die wordt vanaf 18 februari uitgebreid naar het Albertkanaal. Momenteel wordt er voor de werken op de Antwerpse Linkeroever een minderhinderpakket gefinaliseerd, waarbij wordt samengewerkt met alle lokale stakeholders, in de eerste plaats de lokale besturen, maar ook Voka en vanzelfsprekend het Havenbedrijf.

In het Waasland worden corridors uitgebouwd en verbeterd voor zowel collectief en privaat openbaar vervoer als voor de fiets om de verbinding met de haven en de stad te verzekeren. Er zijn overstappunten gepland, bijvoorbeeld aan het station Beveren met de NMBS en de P+R in Melsele en Linkeroever met De Lijn. Vanuit station Beveren zetten we ook in op bus- en fietsroutes voor de verbinding met de Waaslandhaven.

In 2018 gingen er ongeveer 8 miljoen reizigers over de tramlijnen door de metro-tunnel onder de Schelde, in beide richtingen. Dat zijn dus meer dan 20.000 verplaatsingen per dag. De werken in de premetrotunnel zullen pas kunnen starten wanneer de spooronderhoudswerken van De Lijn op Linkeroever achter de rug zijn. Deze bovengrondse onderhoudswerken worden momenteel voorbereid. Er is nog geen definitieve timing bekend. Bij deze werken wordt wel gestreefd naar het behoud van alle tramlijnen en een minimale impact op de huidige dienstverlening. In het beste geval zullen de werken in de tunnel starten in de loop van 2021. Op dat moment zal een minderhinderpakket voorhanden zijn.

Sinds 2017 is men in de regio rond Antwerpen gestart met personenvervoer per boot. Dat is in hoofdzaak een initiatief van het Havenbedrijf van Antwerpen. Wij aan onze kant stellen via De Vlaamse Waterweg steigers ter beschikking van DeWaterbus. Daarnaast werd in samenwerking met het Havenbedrijf de steiger aan Liefkenshoek gebouwd voor DeWaterbus. De overige nieuwe steigers worden gebouwd door het Havenbedrijf zelf. Dat bepaalt ook het aantal vaartuigen en het rittenschema.

Het Havenbedrijf draagt ook alle operationele kosten en alle investeringskosten. Dat gaat over een serieus bedrag, namelijk 25 miljoen euro. Voor de verdere

exploitatie van de routes is er een jaarlijkse operationele kost van meer dan 10 miljoen euro. We zien dat op ons afkomen, want voor de lange termijn zijn er geen middelen voorhanden. Het Havenbedrijf heeft wel gezorgd voor een budgettaire invulling voor de korte termijn, maar niet voor de lange termijn. Ik bekijk met mijn administratie welke rol wij daar kunnen spelen en of we dat misschien kunnen opvatten als deel uitmakend van een ruimere oefening wat betreft totaalvervoer via de waterweg in heel Vlaanderen, dus niet enkel in de Antwerpse regio.

Er zijn ook opportuniteiten op het vlak van de vervoerregio's. Dat zou daar ook deel van kunnen uitmaken, maar dan loop ik vooruit op de besprekingen.

Het veer werd tijdelijk in het leven geroepen als verzachtende maatregel voor de werken aan de voetgangerstunnel en ook als ondersteuning voor DeWaterbus. Het succes van het Sint-Annaveer bewijst de nood aan een permanent alternatief om de Schelde te kruisen. Ook de stad Antwerpen heeft in het bestuursakkoord de ambitie opgenomen om het veer permanent te maken. Ook daar moeten we kijken hoe we een en ander in samenspraak kunnen realiseren. Dat zal ook deel uitmaken van verdere studie en overleg in het kader van de vervoerregio Antwerpen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord. Het is goed dat het personenvervoer over het water verder zal worden onderzocht, niet alleen voor de Antwerpse regio maar voor heel Vlaanderen op een ruimere schaal. Het is ook goed dat het wordt vergeleken met andere vervoersmodi.

Zowel de kosten voor de investeringen als de jaarlijks recurrente kosten zijn gigantisch. Ik had dat ook gelezen naar aanleiding van het voorstel van de ingebruikname van een bijkomende lijn van het Havenhuis naar Wijnegem, waarvan de cijfers bekendgemaakt zijn. Er wordt gesproken van een jaarlijkse operationele kost van 10 miljoen euro nu, waar nog eens 3 miljoen extra bij zou komen. Dat betekent jaarlijks dus 13 miljoen euro. De 1,6 miljoen die momenteel is opgenomen in de Vlaamse begroting, verbleekt ten opzichte van die cijfers.

Voor de bereikbaarheid van onze economische centra, zoals de haven van Antwerpen, waar heel wat mensen werken, moeten we alle mogelijkheden onderzoeken. De gigantische werken gaan ook van start en we moeten bijkomende mogelijkheden in het kader van het woon-werkverkeer onderzoeken. Ik ben blij dat u zegt dat dit verder dient te gebeuren.

In dit verhaal is het initiatief tot hiertoe genomen door het Havenbedrijf. Ik merk dat partners, zoals De Vlaamse Waterweg, zich verder willen engageren in de toekomst. Zal De Lijn op dat vlak ook initiatieven nemen? Of vindt u dat dit verder kan gebeuren door de huidige private exploitant?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil niet vooruitlopen op de discussie, maar ik ben eerder geneigd om negatief te antwoorden op de vraag of De Lijn naast bussen en trams ook bootjes moet besturen. Schoenmaker blijf bij uw leest. Ik kijk uit naar andere mogelijke oplossingen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de ontbrekende portieken boven de spitsstroken op de E313**– 651 (2018-2019)****Voorzitter: de heer Dirk de Kort****De voorzitter:** De heer Ceyssens heeft het woord.**Lode Ceyssens (CD&V):** Voorzitter, minister, voor u gaat zeggen dat dit eerder een regionale vraag is, lijkt mij dit een bredere vraag te zijn. Ik kijk dan ook uit naar uw antwoord.

Op de E313 tussen Beringen en Lummen zijn er spitsstroken aangelegd over een afstand van 3 tot 4 kilometer in beide richtingen, die ervoor moeten zorgen dat de doorstroming tussen het klaverblad en het op- en afrittencomplex 26 verbetert. Die spitsstroken liggen er sinds de zomer van vorig jaar. Het probleem is dat de portieken die moeten aangeven wanneer de spitsstroken gebruikt kunnen worden, ontbreken. Dat heeft een dubbel effect. Enerzijds, als het druk is, gebruiken sommige mensen de spitsstroken niet omdat het niet aangegeven is. Anderzijds, als het rustig is op de weg, rijden er toch mensen op de spitsstroken, waardoor wie op het rechtervak rijdt, een middenrijstrookrijder is, met mogelijk gevaarlijke situaties tot gevolg.

Het is goed dat die investering is gebeurd, maar het is wel jammer dat die al meer dan een half jaar onvoldoende rendeert als gevolg van het feit dat die simpele portiek – ik wil het niet minimaliseren, maar het lijkt mij een kleine investering in vergelijking met de investering die al is gebeurd – ontbreekt.

Minister, hoe komt het dat bij zulke infrastructuur die er volledig ligt, de portieken ontbreken? Hoe zult u dit probleem zo snel mogelijk oplossen? Binnen welke termijn zullen die portieken er zijn zodat het effect zichtbaar wordt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.**Minister Ben Weyts:** Collega Ceyssens, het is een vraag met een regionale, particuliere inslag. Gelukkig is het antwoord van diezelfde orde.

Het is geen veralgemeend probleem, maar een concreet probleem met de aanbestedingsprocedure. U weet dat wij gebruikmaken van verschillende overheidsopdrachten omdat er verschillende specialisaties nodig zijn. Als het gaat over de totale aanpak van zo'n spitsstrook, maken we gebruik van verschillende aannemingen maar ook van verschillende procedures. In sommige gevallen maakt het deel uit van een raamcontract, in andere gevallen niet. Voor de specifieke uitrusting van de spitsstrook, onder andere dynamische borden, camerasystemen en ook de seinbruggen, maken we gebruik van een aantal raamovereenkomsten. Voor de rest wordt er gewoon gebruikgemaakt van de klassieke overheidsopdrachtenregelgeving.

De werken aan de weginfrastructuur zijn uitgevoerd, de bekabeling en netwerkkoppelingen zijn voorzien, de inductieve lussen zijn in het wegdek voorzien, de dynamische borden zijn beschikbaar. Enkel de plaatsing van seinbruggen blijft nog achterwege. Hiervoor is vorig jaar tijdig een procedure in de markt geplaatst, alleen is er een discussie geweest. Er waren slechts twee inschrijvers en hun offertes bevatten verschillende onduidelijkheden. De verliezende inschrijver is een procedure gestart bij de Raad van State. Daardoor is de gunningsbeslissing vorige maand ingetrokken. Hoe lossen we dat op? We denken dat er kan worden gemedieerd zonder opnieuw de markt te bevragen. We kunnen een nieuwe gunningsbeslissing nemen zonder de procedure opnieuw volledig te moeten her-

opstarten. Dit zal eerstdaags gebeuren, waardoor de werken effectief zullen kunnen starten.

Met alle stappen en stapjes die nog moeten worden gezet, ga ik ervan uit dat we kunnen rekenen op een operationaliteit medio dit jaar.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Begrijp ik het goed dat er voor deze portiek een aparte aanbesteding gebeurt? Is dat verstandig? Het lijkt mij dat er in de toekomst nog veel zulke portieken nodig zullen zijn. Zullen we die dan één voor één in de markt zetten? Ik begrijp dat er zelfs maar twee spelers zijn. Is het dan niet veel eenvoudiger dat er met een raamcontract wordt gewerkt zodat er telkens snel kan worden ingespeeld op mobiliteitsvragen? In het kader van een slimme mobiliteit zullen we nog veel van die portieken nodig hebben.

Hier ligt zelfs de volledige infrastructuur: de wegbedding, de bekabeling, het geld. Er is geen vergunningsproblematiek meer, maar intussen liggen die spitsstroken daar, terwijl ze niet maximaal worden gebruikt.

Minister, mijn vraag is heel duidelijk: worden deze portieken echt apart aanbesteed? Zo ja, is het dan niet de moeite waard om eens na te gaan of het met een raamcontract kan zodat er ook op andere plekken in Vlaanderen – vandaar dat ik zei dat mijn vraag geen regionale inslag had – waar men zo'n portiek nodig heeft, het vrij simpel kan worden geplaatst?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ook de seinbruggen maken deel uit van een opdracht in het kader van een raamovereenkomst, bij mijn weten. De werklust is daar niet zo groot, net daarom. Het is niet omdat er maar twee inschrijvers zijn dat er maar twee aanbieders zijn op de markt. Er zijn maar twee geïnteresseerden. De discussie maakte ook deel uit van een discussie in het kader van een raamovereenkomst, effectief voor een ruimer gebied dan enkel deze casus.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor die laatste verduidelijking. Dan is mijn vraag inderdaad toch niet zo regionaal.

Minister Ben Weyts: U kende het antwoord al.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik kende het antwoord niet. Als ik er even met gezond boerenverstand naar kijk, dan is voor zo'n portiek toch geen aparte aanbesteding nodig en lijkt het mij eerder deel uit te maken van een raamcontract. Dan kan het in de toekomst betrekking hebben op meerdere projecten in Vlaanderen.

Laat ons hopen dat het snel kan worden gecorrigeerd. Ik vermoed dat men in de toekomst nog zulke portieken nodig zal hebben op verschillende snelwegen in Vlaanderen.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: ook zo'n raamcontract maakt deel uit van de wetgeving op overheidsopdrachten. Het is zo'n raamcontract dat in de markt is gezet.

Lode Ceyssens (CD&V): Daarmee is het geen regionaal dossier.

Minister Ben Weyts: U hebt gelijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.