



Vlaams
Parlement

ingediend op **275** (2014-2015) – Nr. 1
2 maart 2015 (2014-2015)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Mathias De Clercq en Annick De Ridder

over de missing links

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: mevrouw Lies Jans.

Vaste leden:

de heer Björn Anseeuw, de dames Annick De Ridder, Lies Jans, de heren Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
mevrouw Karin Brouwers, de heren Lode Ceyssens, Dirk de Kort, mevrouw Martine Fournier;
de heren Mathias De Clercq, Marino Keulen;
de heren Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

de heren Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
de dames Caroline Bastiaens, An Christiaens, de heer Jenne De Potter, mevrouw Cindy Franssen;
de heer Bart Somers, mevrouw Emmily Talpe;
de dames Yasmine Kherbache, Ingrid Lieten;
mevrouw Ingrid Pira.

INHOUD

1. Toelichting door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer	4
1.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001	4
1.2. Afgewerkte missing links	4
1.3. Lopende projecten	4
2. Bespreking	7
2.1. Vragen en opmerkingen van de leden	7
2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts en de heer Tom Roelants	11
2.3. Slotbespreking	13
Gebruikte afkortingen	16

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 29 januari 2015 een gedachtewisseling over de missing links, met de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, en de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

De presentatie van de heer Tom Roelants is opgenomen op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer

De heer *Tom Roelants* presenteert de stand van zaken van de aanpak van de ontbrekende schakels in de Vlaamse weginfrastructuur.

1.1. Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001

Het begrip missing links komt uit het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001. Daarin staat: "Om te komen tot een evenwichtig en homogeen netwerk van verbindende wegen op gewestelijk niveau (de hoofdwegen en primaire wegen categorie I) moeten een aantal ontbrekende schakels worden aangelegd of opgewaardeerd, en zijn een aantal capaciteitsuitbreidingen nodig om de gewenste afwikkelingskwaliteit veilig te stellen."¹

Voor hij de 25 projecten uit de lijst van het Mobiliteitsplan een voor een overloopt, presenteert de spreker een overzichtskaart, waarin de weggewerkte missing links lichtgroen zijn aangegeven, die waaraan vandaag gewerkt wordt donkergroen, die in ontwerp of aanbesteding oranjegeel en die in een pril stadium paars (zie bijlage).

1.2. Afgewerkte missing links

Missing links 3, 8, 9, 11, 12, 14 en 18 zijn gerealiseerd. Het gaat respectievelijk om de omvorming van de A12 Antwerpen-Roosendaal tot autosnelweg – al moet er nog wel iets gebeuren voor het aansluitingscomplex met de nieuwe verbinding NX –, de extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem, de verkeerswisselaar in Lummen, de spitsstrook op de E40 Brussel-Leuven – hoewel voor een optimale werking op de E314 richting Lummen nog een aantal werken nodig zijn –, de noordelijke ontsluiting van luchthaven Zaventem in een pps-project met Infrabel, de verbeterde aansluitingen van de A10 Jabbeke-Oostende, en tot slot de R4-Zuid, die eveneens met pps gerealiseerd is. Op de slides die de spreker presenteert, worden voor elk van de acht kostprijs en jaar van ingebruikname vermeld.

1.3. Lopende projecten

1.3.1. Oosterweelverbinding en A102

Daarop bespreekt hij de resterende projecten. Voor de eerste twee, de Oosterweelverbinding en de aanleg van de A102, verwijst hij naar de laatste voortgangsrapportage over Masterplan 2020, die dateert van 27 november 2014².

Zie ook: www.poortoost.be.

¹ Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001, p. 78-80, <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/mobiliteitsplan/4bereikbaarheid.pdf>.

² Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020. Zevende voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr. 63/1-3).

1.3.2. A8

Wat missing link 4 betreft, is het voorontwerp voor de omvorming van de A8 te Halle tot volwaardige autosnelweg afgewerkt. De bouwkosten worden geraamd op ruim 300 miljoen euro. Met de minister wordt de verdere timing afgestemd op de beschikbare middelen.

Op www.wegenenverkeer.be/a8-halle wordt informatie ter beschikking gesteld van het grote publiek.

1.3.3. A11 Havenrandweg-zuid

Missing link 5 verbetert de aansluiting van de Zeebrugse haven op het wegennet door de aanleg van de A11 Havenrandweg-zuid, die de N49 te Knokke en de N31 te Brugge verbindt. De werken aan deze autosnelweg zijn een jaar geleden gestart. Het project moet klaar zijn op het einde van het derde kwartaal van 2017, waarna de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding begint.

Alle informatie is te vinden op www.a11verbindt.be.

1.3.4. N49 Westkapelle-Zelzate

Missing link 6 is de omvorming van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg. De spreker somt op: aansluitingscomplexen, een aantal ongelijkvloerse kruisingen, een bochtverbetering tussen Maldegem en Westkapelle, en de aanleg van ventwegen. Het agentschap is stelselmatig bezig vanaf Zelzate. Ook een of twee gevaarlijke punten zijn in het budget opgenomen, maar aan de bochtverbetering, een aantal ventwegen en het aansluitingscomplex te Kaprijke moet nog op korte termijn gewerkt worden.

Het tempo is afhankelijk van de middelen op de meerjarenbegroting. De bespreking met de minister is aan de gang. Wel staan al enkele ongelijkvloerse kruisingen op het investeringsprogramma van de komende twee jaar.

1.3.5. R0 Brusselse ring en Antwerpse ring

Missing links 7 en 10 betreffen de verbetering van verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid op de Antwerpse en Brusselse ring.

Op die laatste worden doorgaand en lokaal verkeer gescheiden. De vorige regering achtte een pps-constructie in zone Zaventem mogelijk maar nam geen beslissing over zone Noord. Het agentschap bekijkt beide nog steeds samen met de voorbereiding van het MER. Het voorontwerp is bijna klaar en wordt in de komende weken of maanden volledig afgerond.

Intern vond overleg plaats over de procedures en extern zijn er onderhandelingen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het agentschap hoopt de MER-procedure nog te starten. In afwachting werd nog geen timing voor belendende projecten vastgelegd, maar de spreker onderstreept wel de bedoeling het project zo snel mogelijk voort te zetten.

Op de Antwerpse ring gaat het om de aanpassing van de 'spaghettiknoop' Zuid, waarin ook de afwikkeling van het verkeer naar de nieuwe sites Bluegate en Nieuw Zuid wordt opgenomen. Er zijn denksporen om de ingreep te beperken van de eerder geraamde 118 tot 60 miljoen euro. De MER-procedure loopt. Doel is nog dit jaar de conceptontwerpen door te rekenen in het verkeersmodel.

1.3.6. Verbindingsweg E40-luchthaven, met ondertunneling van de N2

Missing link 13, die luchthaven Zaventem en E40 verbindt, is als enige nog niet gestart, omdat de discussie over haalbare en wenselijke oplossingen nog loopt.

1.3.7. N31 Brugge-Zeebrugge

Missing link 15, de omvorming van de N31 Brugge-Zeebrugge tot een volwaardige twee maal twee rijstroken met ventwegen en zonder rechtstreekse aansluitingen, is ofwel afgewerkt ofwel aanbesteed (wat de laatste twee kruispunten betreft) vanaf de E40 in Jabbeke tot aan de nieuwe aansluiting met de A11.

Behalve de op 100 miljoen euro geraamde doortocht in Lissewege, die niet als pps werd behouden, zal de hele ombouw volgens planning eind volgend jaar af zijn.

1.3.8. N44 Aalter-Maldegem

Missing link 16, de N44 Aalter-Maldegem, omvat de verbetering van het aansluitingscomplex in Aalter met de E40. Dat project is opgenomen in het investeringsprogramma 2015 en in de tweede helft van het jaar kan het starten.

Het wegwerken van een aantal rechtstreekse toegangen en gelijkvloerse kruispunten blijft dan nog over. Meer informatie op www.wegenenverkeer.be/n44.

1.3.9. R4-West

Voor missing link 17 moeten R4-Oost en R4-West in een pps-project omgebouwd worden tot primaire wegen, door de herinrichting van kruispunten en de bouw van ongelijkvloerse aansluitingen. De bouwkosten worden geschat op 150 miljoen euro. De studieopdracht met het oog op een DBFM-overeenkomst is gegund.

AWV hoopt de werken te kunnen starten in de loop van 2018. Enkele deelprojecten worden wel al met reguliere kredieten gerealiseerd.

1.3.10. N60 Ronse

Missing link 19 betreft het pps-project op de N60 te Ronse. Het project moet het doorgaand verkeer weghalen uit het stadscentrum en de regio beter ontsluiten. De bouwkosten worden geschat op een kleine 170 miljoen euro.

Het GRUP is definitief vastgesteld; het project-MER zit in de finale fase; de offerte-fase met de geselecteerde aannemers wordt nog dit voorjaar gestart. Het agentschap, dat thans samen met de VLM bezig is met onteigeningen, grondenruil en compensaties, hoopt de werken te starten in het voorjaar van 2017.

Zie www.wegenenverkeer.be/missinglinkN60.

1.3.11. N16 Sint-Niklaas-Willebroek-Mechelen

Voor de missing links 20 en 21 werden al heel wat gelijkvloerse kruispunten en rechtstreekse toegangen weggewerkt op de N16 tussen Sint-Niklaas en Willebroek, alsmede het knelpunt in Temse door de aanleg van een tweede Scheldebrug.

Wel blijven belangrijke en niet evidente ingrepen nodig op het stuk tussen Willebroek en Mechelen.

1.3.12. A12 Boom-Brussel

Voor missing link 22 werd de A12 Boom-Brussel vrijwel volledig omgebouwd tot autoweg, met uitzondering van twee resterende kruispunten: te Meise-Westrode en Londerzeel. Het eerste zit nog in de voorbereidende fase omdat de procedure voor de remediëring van het vernietigde GRUP nog loopt, alsook de afstemming met De Lijn, die een tramlijn langs de A12 wil realiseren.

De timing hangt af van deze procedures en van de inpassing in de financiële meerjarenplanning.

1.3.13. A12 Boom-Antwerpen

Wat missing link 23 betreft, werden de kruispunten op de A12 tussen Boom en Antwerpen zo veilig mogelijk gemaakt voor het verkeer. De ombouw tot een volwaardige autoweg kan alleen door een volledige herinrichting, die meer dan 100 miljoen euro kost.

Die ombouw is nog niet opgenomen in de planning, die immers voorrang geeft aan de uitvoering van het Masterplan 2020. Gelijktijdige uitvoering lijkt de spreker niet haalbaar.

1.3.14. N71 Geel-Mol-Lommel

Voor de aanpassing van kruispunten op de N71 Geel-Mol-Lommel gebeurden in het kader van missing link 24 al beperkte ingrepen.

Een grondige aanpak op het terrein is nog niet in het vooruitzicht, maar de studies lopen wel.

1.3.15. N74 Noord-Zuidverbinding Limburg

Tot slot behandelt de spreker missing link 25. Dat pps-project betreft de Noord-Zuidverbinding in Limburg, waarvoor eerstdaags het GRUP definitief wordt vastgesteld. De selectieprocedure voor een aannemer loopt al. De verdere selectie wil AWW parallel met de afwerking van het project-MER laten plaatsvinden. De procedure eindigt dan in een BAFO-fase.

Het agentschap hoopt binnen een termijn van twee tot drie jaar stilaan aan de uitvoering te kunnen beginnen.

2. Bespreking

2.1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer *Mathias De Clercq* vraagt of de lijst vastligt dan wel kan veranderen in het licht van nieuwe ontwikkelingen. Zelf kent hij alvast andere punten die aandacht verdienen als missing link. Ook de aansluiting in Merelbeke op de R4-Zuid – die op zich wel een parel is – blijft een gevoelig punt. Sommige verbeteringen die de minister als antwoord op een vraag aankondigde, zijn positief maar gaan niet ver genoeg³. Volgens het lid was een tweede aansluiting verkieslijker geweest.

Hij vraagt in het algemeen aandacht voor het zuiden van Gent en in het bijzonder voor de concentratie van kenniswerkers in het wetenschapspark Ardoyen en

³ Schriftelijke vragen nr. 48 van 24 september 2014, en nr. 391 van 9 december 2014, van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

het bedrijvenpark Eiland Zwijnaarde. In dat verband peilt hij ook naar de stand van zaken in de volgens AWV technisch mogelijke uitbreiding van de E40 tussen Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem tot twee maal vier rijstroken.

Dat R4-Oost en West op de lijst staan is positief, maar zij zijn wel afhankelijk van de manier waarop de overslagactiviteiten in de havens van het Waasland, Zeebrugge en Vlissingen zich ontwikkelen. Nu al rijdt een derde van de voertuigen in de ochtendspits op de R4 tussen Wommelgem en Evergem naar de Waaslandhaven.

Een fundamenteel gemis in de lijst is de Siferverbinding, waarover nochtans alle partijen het eens zijn – anders dan in Antwerpen. Zij is belangrijk voor de haven en om zwaar verkeer uit de woonwijken in het noorden te halen. Overweegt de minister een haalbaarheidsstudie? Wat is de stand van zaken?

Wel positief is het antwoord van minister Weyts op schriftelijke vragen over de Verapaz- of Handelsdokbrug⁴. Kan hij ook bevestigen dat in 2016 de werken aan de versleten Meulestedebrug beginnen? Voorts dringt het lid aan op investeringen in tunnels onder de Heuvel- en Dampoort. Wat die laatste betreft, rekent hij op de bemiddeling van de minister tussen AWV en De Lijn.

Het is goed dat na 40 jaar de werken aan de N60 in Ronse eindelijk in het vooruitzicht zijn en dat werk wordt gemaakt van de N44, waarvan het lid de precieze timing wenst te kennen.

De heer *Björn Rzoska* vraagt waarom AWV voor de begroting over 2015 slechts een planning voor 2015 bezorgde in plaats van een indicatieve planning voor drie jaar zoals vroeger. Ook in zijn toelichting bleef de administrateur-generaal onduidelijk met zijn verwijzing naar de afhankelijkheid van beschikbare middelen. Zelfs de laatste planning van de vorige minister ging verder in de tijd dan wat nu voorligt. Nochtans is die informatie essentieel voor de inschatting. Van heel wat flessenhalzen op de website van AWV is geen spoor terug te vinden in de planning voor 2015. Wanneer krijgt de commissie de planning voor de komende drie jaar? Klopt de oude nog? Of moet het lid over alle missing links aparte schriftelijke vragen stellen?

Volgens de heer *Ludo Van Campenhout* volstaan beter onderhoud en efficiënter gebruik van de bestaande wegen niet om de toenemende verkeersdruk op te vangen. Op strategische locaties moet hun capaciteit vergroot worden met kleinschalige maatregelen of moeten er grote, structurele aanpassingen of uitbreidingen komen aan het wegennet. Daarbij moet slim gekozen worden voor doeltreffende projecten tegen aanvaardbare kostprijzen. Aangezien de lijst de begrotingsmarges overschrijdt, is prioritering van belang.

Mobiliteit moet ook omvattend en preventief benaderd worden. Als men verkeersstromen wil sturen, moeten naast Mobiliteit ook domeinen als Ruimtelijke Ordening en Fiscaliteit dezelfde doelstellingen nastreven. In dat verband bepleit de N-VA-fractie vraaggestuurde aanbodcreatie bij het openbaar vervoer, stimulering en ontrading van modi, doordachte ruimtelijke ordening, en de uitbouw van alternatieven over spoor en water. Missing links vormen slechts een deel van de oplossing, besluit hij.

Dat het merendeel van de 25 geselecteerde missing links op de as Antwerpen-Brussel ligt, hoeft niet te verwonderen. Hoewel die as het meest congestiegevoelig is, hinken de realisaties net daar achterop, al begrijpt het lid wel dat de voorbe-

⁴ Schriftelijke vraag nr. 68 van 15 september 2014, van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

reiding altijd veel tijd vergt. Precies daarom moet gewaakt over een zorgvuldige aanpak van het voortraject.

Om een en ander te versnellen met pps werd Via-Invest opgericht. Hoe beoordelen de minister en de administrateur-generaal zijn werking? Moet de aanpak bijgesteld worden? Ook van de decreten complexe investeringsprojecten en omgevingsvergunning wordt versnelling verwacht.

Volgens welke parameters wordt bepaald welke projecten prioritair worden aangepakt? In hoeverre wordt een MKBA-benadering toegepast? In hoeverre zal de nieuwe mobiliteitsvisie van minister Weyts, met focus op woon-werkverkeer en doorstroming rond de grote steden, invloed hebben op de voortgang? Zijn alle projecten nog even relevant? Is het nuttig om nieuwe toe te voegen, al dan niet vervangend?

Zijn fractie onderstreept dat voor Antwerpen en zijn regio de realisatie van de Oosterweelverbinding cruciaal blijft. Collega De Ridder zal minister Turtelboom volgende week ondervragen over de financiering en haar effect op vorm en timing⁵. Werd over de beperking van de investering in de 'spaghettiknoop' met de stedelijke overheid en andere actoren overlegd? Timing, kostprijs, financieringswijze en inhoud van het project A12 richting Boom blijven minder duidelijk. Het stellen van prioriteiten is aan de orde, oordeelt het lid, net als voor de NX. Met het oog op de transparantie suggereert hij bij de volgende rapportage per project fiches op te stellen met kostprijs, reikwijdte, voortgang en vermoedelijke realisatietermijn.

De heer *Lode Ceyssens* wil bij gedachtewisselingen graag de documenten ruim vooraf krijgen en niet slechts een paar uur van tevoren. Voorts stelt hij vast dat in weinig projecten dit jaar nog de eerste spade in de grond wordt gestoken, al begrijpt hij dat ze niet klein zijn en de procedures niet eenvoudig. Ze zijn gericht op de toekomst maar dan moet men financieel wel verder dan één jaar kunnen kijken. Hij dringt aan op snelle duidelijkheid over de komende drie jaar, wat hij een absoluut minimum noemt.

De minister verwees in zijn antwoord op een vraag over de tekorten in het budget voor de noord-zuidverbinding naar het FFEU⁶, maar dat beschikt volgens minister Turtelboom slechts over 45 miljoen euro. Daardoor blijft er alleen al voor de onteigeningen een gat van 26 miljoen euro, zelfs als men ervan uitgaat dat alle Limburgse middelen daarvoor naar die verbinding gaan. Waar gaat dat bedrag vandaan komen?

Hij betreurt dat de – door hem gewaardeerde – spitsstrook op de E40 bij de gerealiseerde projecten is opgenomen. Het vervolg op de E314 ontbreekt immers nog. Wat is de stand van zaken? Hij vraagt die eveneens over de verbreding van de E313.

Mevrouw *Emmily Talpe* stelt verbaasd vast dat de Westhoek een witte vlek is op de projectenkaart. Met name de verbinding Ieper-Westkust ontbreekt. Het dossier sleept al decennia aan. Het doortrekken van de A19 is de meest logische ontsluiting maar wordt stelselmatig geboycot. Waarom wordt dat niet erkend als missing link, terwijl het regeerakkoord de aanpassing van de N8 toch een prioritair infrastructuurproject noemt?

De heer *Jan Peumans* herinnert eraan dat nu al door de regering om het half jaar gerapporteerd wordt over de missing links. Zelf zou hij graag weten wat de prioriteit der prioriteiten is. Hoe objectificeert men dat? Missing link 8 werd gereali-

⁵ Hand. VI.Parl. 2014-15, C109, p. 31-41.

⁶ Hand. VI.Parl. 2014-15, C67, p. 3-11.

seerd, niet omdat die extra rijstrook een prioriteit was, maar omdat de toenmalige minister Gilbert Bossuyt van Menen was. De overheid moet duidelijk weten waar ze haar beperkte middelen inzet.

Voorts bepleit hij dat de informatie over de projecten op één plaats zou bijeengebracht worden, want nu moet men nu vijf, zes verschillende websites raadplegen. Waarom maakt men trouwens niet een gemakkelijk consulteerbare fiche voor elk AWWV-project? Dat zou de minister heel wat vragen besparen. Verkeer en Waterstaat in Nederland doet dat voorbeeldig.

Hoeveel beschikbaarheidsvergoedingen zullen de komende jaren betaald moeten worden? Die vooruitzichten zijn door ESR2010 ook belangrijk voor de begroting. Hij zou graag willen weten wat de beschikbare middelen zijn waarnaar de administrateur-generaal verwijst.

Ook dringt de heer Peumans aan op de afwerking van de N49, waarover het eerste koninklijk besluit al in de jaren 50 verscheen, zeker nu ook de Havenrandweg-Zuid erop wordt afgesloten. Hij sluit zich aan bij de vragen van de heer Ceyssens over de E313, die een extra rijstrook kan krijgen binnen de bestaande bedding, en over de onteigeningskosten voor de noord-zuidverbinding. Tot slot hoopt hij dat op de A12 Boom-Brussel de levensgevaarlijke kruisingen snel verdwijnen.

De heer *Marino Keulen* merkt op dat de rapportage een beeld geeft van de stand van zaken maar niet van de dynamiek. Het proces vordert traag, wat versterkt wordt door de koppeling van dossiers zoals dat van de E313 aan Oosterweel. Is het ideale hier niet de vijand van het goede?

Wat de noord-zuidverbinding betreft, wil hij weten wanneer AWWV begint aan Houthalen-Helchteren. Hoeveel staat het precies met de onteigeningen? Ook hij acht de spitsstrook op de E314 noodzakelijk, vooral te Leuven, waar de weg mede door lokaal verkeer wordt gebruikt, en vanaf Lummen, waar het zwaar verkeer richting Ruhrgebied en Oost-Limburgs industriebekken erbij komt. In dat verband informeert het lid of het doortrekken van de strook tot aan de Nederlandse grens, zoals in het SALK wordt geopperd, in een volgende fase zit.

Mevrouw *Martine Fournier* sluit zich aan bij mevrouw Talpe. Zij merkt op dat de N8 Veurne-Ieper ter sprake kwam in een actuele vraag in de plenaire vergadering⁷ en dat zij toen aan de commissievoorzitter vroeg deze kwestie diepgaander te bespreken in deze commissie. Zij roept op om niet te vergeten te investeren in West-Vlaanderen. Bepaalde, eerder beloofde projecten sneuvelden al. Zolang er geen meerjarenplanning is, zullen er schriftelijke vragen blijven komen, voorspelt ze.

De heer *Björn Anseeuw* had zelf ook een verlanglijst meegebracht als hij had geweten dat het vandaag niet alleen over de 25 missing links zou gaan. Hij legt uit dat het ontbreken van de N8 op die lijst niet betekent dat de Vlaamse Regering zich niet zou engageren om daar werk van te maken. Hij verwijst naar het antwoord van minister-president Bourgeois op zijn actuele vraag. Er is een integrale oplossing nodig en daarvoor moet eerst de uitspraak in de tweede procedure afgewacht worden.

Mevrouw *Karin Brouwers* wijst erop dat de minister in een mail liet weten dat hij deze keer alleen voor 2015 cijfers wilde geven omdat hij de verdere planning wil objectiveren. Zij dringt erop aan dat de criteria snel en in samenspraak met het parlement naar voren worden gebracht. De lokale besturen weten immers wat in de vorige planning tot 2016 stond.

⁷ *Hand. VI.Parl. 2014-15, plenaire vergadering 18, p. 13-17.*

De genoemde verlenging van de spitsstrook op de E314 is een goed idee, maar zij wijst er wel dat zij buiten het bereik van de oorspronkelijke planning valt. Kan men de voorliggende lijst zomaar aanpassen? Zelf suggereert ze om in dat geval het Vuntcomplex ter hoogte van Wilssele en Kessel-Lo mee te nemen in die verlenging. In Leuven-Noord wordt immers ook al meer dan 20 jaar gediscussieerd over een grote ontsluiting met parkeerterrein. Zij dringt erop aan om ook het dossier van de A8-tunnel in Halle niet te laten liggen maar te bekijken wat de komende jaren mogelijk is.

Kan de heer Roelants bevestigen dat de discussies over missing link 13 nog steeds voortduren? Zij dacht dat dit project in het kader van de studies over de Brusselse ring definitief was afgevoerd. Hoe worden de werken aan de R0 gefinancierd? Wil men met Via-Invest werken? Is er al een beslissing over pps?

Tot slot stelt zij voor om in de gesuggereerde projectfiches naast de prioriteit ook telkens de verkeersveiligheid en de doorstromingsmogelijkheden voor het openbaar vervoer op te nemen.

Ook de heer *Dirk de Kort* wenst duidelijkheid over de criteria voor de samenstelling van de lijst waarover werd gerapporteerd, en die voor de opname van toekomstige projecten. Ontbreekt de ontsluiting die nodig is voor de ontwikkelingen op Antwerpen Linkeroever omdat zij worden opgevolgd door de afdeling Maritieme Toegang? Wat is de stand van zaken in de uitvoering van de streefbeeldstudie A12 Boom-Antwerpen, meer bepaald de aanpak van kruispunten met tunnels en rotondes, zoals dat met de N177? Of wordt dit opgevolgd in het kader van de gevaarlijke punten? Tot slot wenst ook hij verduidelijking over de indicatieve planning en over de vroegere criteria.

2.2. Antwoorden van minister Ben Weyts en de heer Tom Roelants

Minister *Ben Weyts*, die sinds zijn aantreden al 620 schriftelijke vragen kreeg, waarvan 80% betreffende Mobiliteit en Openbare Werken, heeft de heer Roelants zelf al gevraagd om voortaan te werken met projectfiches op de website van AWV.

Hij wijst erop dat de planning in de investeringsprogramma's indicatief is. Hij herhaalt de boodschap die hij gaf bij het investeringsprogramma voor 2015: namelijk dat hij ernaar streeft vanaf 2016 investeringsprogramma's op te stellen op basis van objectieve criteria. De investeringen in het ontwerpprogramma 2015 zijn voorbereid en klaar voor aanbesteding, maar er kan nog gewijzigd worden door bijgestuurde ramingen of de opname van projecten waarvoor het budget in 2014 niet meer vastgelegd raakte. Het definitieve programma wordt in februari vastgelegd.

Wat de noord-zuidverbinding betreft, wijst hij erop dat de uitgaven voor de onteigeningen eenmalig zijn en dat de bulk ervan gespreid is over de tijd. In 2014 zorgde hij alvast wel voor 45 miljoen euro bovenop de reguliere middelen.

De heer *Tom Roelants* legt uit dat de besproken lijst uit het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen komt. Hij wijst erop dat AWV niet alleen aan de 25 missing links maar ook aan heel wat andere projecten werkt, waaronder heel grote zoals Noord-Zuid Kempen en de R11 in het kader van Masterplan 2020. De lijst vormt het huidige werkkader maar het spreekt vanzelf dat AWV ook andere dossiers opneemt als wordt gezegd dat een nood moet weggewerkt worden. Omgekeerd wordt de verbinding luchthaven-E40 vandaag niet meer als nodig gezien en trekken studies de zin ervan sterk in twijfel. Zij is echter niet officieel van de lijst geschrapt.

Wat voorwaarden en criteria betreft, kwamen die van de eerste lijst uit het ontwerp van Mobiliteitsplan. Vandaag beginnen projecten met een mobiliteitsstudie, in de

loop waarvan prioriteiten blijken. Hij beseft wel dat het starten van een onderzoek op zich verwachtingen oproept.

AWV heeft zich ertoe verbonden om knelpunten op de R4-Zuid te evalueren. Als daaruit een aanpassing nodig blijkt, neemt het die op. Het Eiland is hem bekend. Een vierde weefstrook op de E40, die de vorige oprit met de afrit aan Flanders Expo verbindt, wordt bestudeerd. De budgettaire inpasbaarheid van andere projecten in het Gentse moet als geheel bekeken worden. In overleg met de minister maakt het agentschap een objectieve keuze tussen de massa vragen en wensen. Het complex in Aalter staat in het ontwerpprogramma. Na definitieve goedkeuring kan de aanbestedingsprocedure beginnen. Hij hoopt dat de werken nog dit jaar kunnen starten.

Voor de missing links die met pps worden uitgevoerd, werkt het agentschap samen met Via-Invest. Voordeel is dat AWV daarmee de financiële en juridische expertise van PMV binnenhaalt, voor zowel DBM- als DBFM-projecten. Het opstellen van standaardcontracten, die ook door andere instanties dan AWV kunnen gebruikt worden, heeft de leercurve sterk verkort.

De 'spaghettiknoop' wordt in samenspraak met alle betrokkenen uitgewerkt, verzekert hij. De goedkopere uitvoering is een idee, nog geen vaststaand feit, maar hij vindt wel dat die opportuniteit moet onderzocht worden. De mobiliteitsstudie loopt nog.

Het bedrag van 80 miljoen euro voor de onteigeningen in Limburg, betreft de kosten die vandaag budgettair nog niet afgedekt zijn. Zij zijn berekend door van de raming af te trekken wat vorig jaar al is vastgelegd, en dat is ruim 15 miljoen euro), evenals wat reeds in de voorbije jaren is verworven. Het klopt dat bovenop de reguliere middelen 45 miljoen euro uit het FFEU ter beschikking wordt gesteld. Niet alle kosten worden in 2015 gerealiseerd. Voor de N60 hoopt het agentschap op een start eind 2017, begin 2018. Ook in Limburg heeft AWV, zelfs als alle procedures lopen zoals ze zouden moeten lopen, nog twee tot drie jaar voor de realisatie van de onteigeningen. De huidige middelen volstaan zeker voor wat het eerstkomende jaar praktisch haalbaar is, concludeert hij.

De verdere ingrepen op E314 die nodig zijn voor de optimalisering van de spitsstrook op de E40, wenst hij te combineren met het structurele onderscheid van de andere rijstroken. Het investeringsbudget daarvoor is een van de vele wensen die moeten ingepast worden in de meerjarenbegroting. Op de E313 vindt het Verkeerscentrum het logisch om eerst Antwerpen-Ranst van drie naar vier volwaardige rijstroken te brengen, daarna Ranst-Lummen van twee naar drie en eventueel Antwerpen-Ranst van vier naar vijf. Het agentschap treedt die visie bij. Voor de eerste zone loopt de plan-MER-procedure, waarover wordt gerapporteerd in het kader van het Masterplan 2020.

Voor elke groot project wordt inderdaad een aparte website ontwikkeld omdat onderzoek leert dat mensen het snelst aan informatie komen door de naam in te voeren en niet eerst naar de AWV-website te gaan. Dat neemt niet weg dat alles tegelijk ook op de eigen website van AWV ontsloten wordt. Er is dus wel degelijk eveneens een uniek loket.

De eerste inschatting van de kostprijs van de eerste zes pps-projecten beliep 660 miljoen euro per jaar. Het was de vuistregel dat men 1/10 daarvan nodig heeft voor beschikbaarheidsvergoedingen. Van de 66 miljoen euro die AWV op zijn begroting kreeg, betaalt het vandaag in totaal 32 miljoen euro voor de in gebruik genomen pps-infrastructuur. Dat het bedrag op de huidige begroting nog iets hoger ligt, is te wijten aan de opname van Brabo 1 en 2. De andere helft wordt in afspraak met de Vlaamse Regering ingezet voor lopende projecten. De timing

van de projecten geeft aan dat het bedrag ooit zal moeten aangepast worden, maar zeker zolang de A11 niet in gebruik is genomen, is dat voorlopig niet nodig.

Wat de financiering van de R0 betreft, verwijst hij naar zijn toelichting (p.5). Hij vult nog aan dat eenmaal het voorontwerp af is en de procedures uitgetekend zijn, wordt bekeken of het project wel of niet in twee zones wordt opgesplitst. Dat is nu nog niet duidelijk, mede omdat langs het traject ook andere ontwikkelingen bezig zijn, die meegenomen moeten worden.

De pps-waardigheid van het A12-project is niet grondig onderzocht, omdat onmiddellijk de hoeveelheid projecten in het Antwerpse naar boven kwam. AWV wil eerst het Masterplan 2020 uitvoeren. Het streefbeeld blijft een ideaal om naartoe te werken, maar heeft door zijn schaal een enorme impact op budget en hinder.

AWV onderschrijft het streven van de minister naar duidelijke en objectieve criteria. Het agentschap hanteert echter nu al een objectieve behoefteanalyse als intern afwegingskader bij het opstellen van zijn programma's voor structureel onderhoud, gevaarlijke punten, doortochten en fietspaden. De investeringsmiddelen die het van de Vlaamse Regering krijgt worden over de provincies verdeeld volgens die noden.

Zo wordt een deel van het budget besteed volgens de staat van de wegen, waarover ook in de commissie regelmatig wordt gerapporteerd, en een ander deel volgens de stand van zaken in de uitbouw van een fietsnetwerk. Een provincie met grotere noden op dit vlak, krijgt een groter deel. De verdeling die daaruit resulteert, wordt vervolgens aan de minister voorgelegd. Cijfers en rapporten vormen de basis voor die verdeling, niet intuïtie of voorkeuren, onderstreept hij. Ook het onderhoudsprogramma wordt objectief verdeeld volgens het aantal kilometers wegen dat een provinciale afdeling te beheren heeft. De minister heeft het in zijn voornemen dan ook vooral over eenmalige projecten zoals de missing links, denkt de spreker, en niet over de reeds objectieve reguliere werking.

2.3. Slotbespreking

De heer *Ludo Van Campenhout* blijft de ideeën om het budget van de 'spaghettiknoop' te halveren, intrigerend vinden. Hij hoopt dat AWV rekening houdt met de stedenbouwkundige impact voor wat één aaneengesloten woongebied moet worden.

De heer *Lode Ceyssens* vraagt waarom gewacht wordt op objectiviteit als die er al is.

De heer *Marino Keulen* merkt op dat Nederland tot en met 2028 niet minder dan 25 miljard euro inzet voor de aanleg van nieuwe wegen en fundamentele ingrepen. AWV beschikt over 335 miljoen euro per jaar voor wegenwerken inclusief structureel onderhoud, Nederland over 3,5 miljard euro. Pps maakt dat verschil niet goed, zelfs als men rekening houdt met de schaalverhouding. De jongste jaren werd de congestie rond grote en middelgrote steden in Nederland bestreden met de aanleg van ringwegen of een tunnel zoals in Maastricht. Wanneer de voorbereiding van een project rond is, wordt het ook uitgevoerd. Hier werden in 1987 al communiqués geschreven over de noord-zuidverbinding in Limburg. Hij erkent wel dat het niet aan AWV maar aan de politici is om te zorgen voor een draagvlak.

De heer *Jan Peumans* deed reeds in 1996 in de provincieraad van Limburg het voorstel van een soortgelijke tunnel in Houthalen-Helchteren, maar een aantal voorstanders veranderde daarop van richting, herinnert hij zich. Hij is dan ook heel gelukkig dat de A2 in Maastricht opnieuw tot voorbeeld wordt gesteld.

Hij blijft wel onbevredigd wat de N49 betreft, hoewel die via de ring van Gent de E17 zou kunnen ontlasten.

Hij voorspelt ook dat de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen zal toenemen als de Havenrandweg klaar is. Datzelfde geld kan men dan niet meer gebruiken voor andere investeringen. Als de zes pps-projecten zijn uitgevoerd, loopt het bedrag op tot 1,2 miljard euro. Tot hoever kan men daarmee gaan? Ook het Rekenhof wijst erop dat die aanpak de eindafrekening duurder maakt, wetende dat de betaling dertig jaar doorgaat.

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft intussen opgemerkt dat de A8 al in de rapportage zit en vindt dat zeer goed. Ook zij vraagt waarom de meerjarenplanning ontbreekt als men alleen voor de missing links nog objectieve criteria nodig heeft maar die voor de rest al heeft.

De heer *Tom Roelants* legt uit dat er voor de reguliere zaken een afwegingskader is en dat het gesprek met de minister gaat over de inpassing van grote projecten, waarvan de financiering met reguliere middelen niet uitgesloten wordt. In het geval van Aalter zou meteen een kleine helft van het Oost-Vlaamse budget daar naartoe gaan. Dat overleg is nog niet afgelopen en daarom werd voorlopig alleen voor 2015 de planning gepresenteerd.

Minister *Ben Weyts* ontkent niet dat vroeger al objectieve criteria werden gehanteerd. De basiscriteria voor de verdeling liggen voor ongeveer 30% vast: 15% evenredigheid, 7,5% lengte wegennet, 3,75% oppervlakte en 3,75% verkeersintensiteit, en voor 70% beleidsafhankelijk. Het is de bedoeling de middelen in te zetten voor wat in regeerakkoord en beleidsnota staat.

Voor de heer *Björn Rzoska* is dit de crux. De projecten die begonnen zijn, kan men niet stopzetten en dus blijft er informatie ontbreken. Hij wil gerust discussiëren over meer objectivering, zonder afbreuk te doen aan het beheer dat er al was. Hij hoopt dat de resterende onduidelijkheid wordt opgeklaard.

Hij steunt collega Peumans wat de beschikbaarheidsvergoedingen betreft. Hetzelfde probleem doet zich trouwens voor in andere domeinen. Die aanpak is zorgwekkend, niet alleen omdat Europa vraagt om projecten opnieuw binnen de begroting op te nemen – terwijl het net de bedoeling was uitgaven buiten de begroting vooruit te schuiven –, maar ook omdat de vergoedingen toekomstige budgetruimte gedeeltelijk of zelfs geheel zullen consumeren. Hij treedt de waarschuwing van het Rekenhof bij en vraagt het parlement waakzaam te zijn. Vlaanderen is vrijwel de enige lidstaat die ooit probeerde zijn pps-verbintenissen als schuld buiten de begroting te houden. De tijd van naïviteit is voorbij.

De heer *Dirk de Kort* heeft begrepen dat de pps-waardigheid van het A12-project niet ten gronde werd onderzocht omdat er al te veel projecten zijn in het Antwerpse en dus niet op grond van noodzaak, leefbaarheid of andere overwegingen. Net daarom is het nu opgenomen in het regeerakkoord. Op de Boomsesteenweg zijn immers al te veel dodelijke ongevallen gebeurd.

Hij treedt het voorstel bij om verder van gedachten te wisselen over de financiering van de missing links. Het is hem bijvoorbeeld niet duidelijk waarom men voor sommige voor Via-Invest koos en voor andere niet, in de Liefkenshoektunnel voor tolheffing maar in Zeebrugge niet. Het lid pleit voor de bespreking van de toekomstige financiering van grote infrastructuurwerken in een gemeenschappelijke commissie met Financiën. Hij vernoemt de slimme kilometerheffing voor

personenwagens en voorspelt dat, eens zij bestaat voor vrachtwagens, de sector zal vragen om meer te investeren in de wegen die zij gebruiken.

Lies JANS,
voorzitter

Mathias DE CLERCQ
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAFO	best and final offer
DBFM	Design Build Finance Maintain
DBM	Design Build Maintain
ESR2010	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen 2010
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	publiek-private samenwerking
SALK	Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat
VLM	Vlaamse Landmaatschappij