



Vlaams
Parlement

ingediend op **737** (2015-2016) – Nr. 1
15 april 2016 (2015-2016)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Renaat Landuyt en Dirk de Kort

over het voortgangsrapport
van de Vlaamse Regering
over de prioritaire pps-infrastructuurprojecten
uit de regeringsverklaring
van de Vlaamse Regering

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

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

Plaatsvervangers:

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

INHOUD

1. Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal AWW	4
1.1. A11 Brugge	4
1.2. Omvorming N8 Veurne-Ieper	5
1.3. R4-West/Oost	5
1.4. N60 Ronse	6
1.5. Ring rond Brussel (R0)	6
1.6. Noord-Zuidverbinding Limburg	7
2. Uiteenzetting door Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart	7
2.1. Project Stadsvaart Brugge	7
2.2. Verhogen bruggen Albertkanaal	8
3. Bespreking	10
3.1. Vragen en opmerkingen van leden	10
3.2. Antwoorden van de minister en de sprekers	13
3.3. Aanvullende vragen en antwoorden	16
Gebruikte afkortingen	17
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be .	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 17 maart 2016 van gedachten over het voortgangsrapport van de Vlaamse Regering over de prioritaire pps-infrastructuurprojecten uit de regeringsverklaring van de Vlaamse Regering.

De stand van zaken met betrekking tot de prioritaire projecten werd toegelicht door Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer en door Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart. Aan de bespreking die daarop volgde, nam ook Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn deel.

De commissie wilde geïnformeerd worden over de voortgang van de grote infrastructuurwerken zoals opgesomd in de regeringsverklaring van de Vlaamse Regering¹. Daarin is volgende lijst opgenomen van prioritaire pps-infrastructuurprojecten:

- Oosterweel, R11 bis en A102;
- optimalisatie ring rond Brussel;
- omleidingsweg NZ Limburg;
- omvorming van de N8 Veurne-Ieper;
- ombouw van de R4-Oost en R4-West tot primaire wegen;
- N60 Ronse op het gekozen tracé;
- Steenbruggebrug;
- Dampoortsluis;
- verhogen van vijftien bruggen boven het Albertkanaal.

Over het project Oosterweel, R11bis en A102 wordt halfjaarlijks apart gerapporteerd door de Vlaamse Regering in het kader van de voortgangsrapportages over het Masterplan 2020².

Van de overige acht projecten heeft de regering fiches laten opstellen die als bijlage te raadplegen zijn op de [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparl.be) van dit document op www.vlaamsparl.be.

Ook de presentatie van beide sprekers is opgenomen op die [dossierpagina](http://dossierpagina.vlaamsparl.be).

1. Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal AWW

1.1. A11 Brugge

Tom Roelants heeft het voorafgaand over het A11-project dat momenteel in uitvoering is in Brugge. De commissie is trouwens uitgenodigd voor een bezoek aan die werf, meer bepaald op donderdag 21 april 2016.

De A11 is de verbinding tussen de autosnelweg E34 van Antwerpen naar Knokke, over Zelzate. Ter hoogte van Westkapelle wordt de snelweg afgetakt voor een verbinding met de N31 Brugge-Zeebrugge. Zo zal de haven van Zeebrugge verbonden worden met het Vlaamse hoofdwegennet. Een van de strategische doelstellingen van AWW is namelijk het waarborgen en versterken van de bereikbaarheid van de economische poorten en knooppunten.

Het investeringsbedrag van 580 miljoen euro heeft niet alleen betrekking op de aanleg van de autosnelweg. Het omvat ook een aantal investeringen in het onderliggende wegennet, onder meer fietsinfrastructuur en maatregelen voor de

¹ Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering (*Parl.St.* VI.Parl. 2014, nr. 31/1, p. 55).

² Verslagen van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-2015, nr. 63/1 e.v.).

zachte weggebruiker. De werken zijn ongeveer twee jaar geleden aangevat en zouden in september 2017 voltooid worden. De werken zitten nog altijd op schema. Meer informatie kan men vinden op de website www.a11verbindt.be.

1.2. Omvorming N8 Veurne-Ieper

De administrateur-generaal situeert de AWV-projecten op voornoemde lijst binnen de missing links en overige ontbrekende schakels in het Vlaamse wegnnet. Hij toont daarbij een kaart (zie bijlage 7, pagina 3, van zijn presentatie).

Het project van de N8 Veurne-Ieper focust vooral op een verbeterde doorstroming en een verbeterde verkeersleefbaarheid voor de aangelanden. Er zijn problemen in het toeristisch seizoen, wanneer de N8 ook gebruikt wordt voor het verkeer van en naar de kust. De vermenging van lokaal landbouwverkeer met vrachtverkeer en personenverkeer vormt eveneens een probleem. Het is de bedoeling het bestaande tracé aan te passen waar mogelijk en om nieuwe infrastructuur aan te leggen waar nodig.

In het verleden zijn er vijf mogelijke herinrichtingsmodellen onderzocht in het kader van de plan-MER die in 2008 werd goedgekeurd. Op basis daarvan werd er in juni 2013 een GRUP uitgetekend. Het GRUP werd echter gedeeltelijk vernietigd. De omleiding van Woesten werd vernietigd in november 2014 en de omleiding rond Hoogstade in november 2015.

Momenteel wordt de actualisatiestudie van de bestaande plan-MER gestart. De realisatie van de herinrichting van de N8 wordt voorbereid tussen de E40 (Jabbeke-Veurne) en het kruispunt Myosotis en tussen dat kruispunt en de omgeving van de Bamspoelstraat in Hoogstade. De aanleg van vrijliggende fietspaden tussen Woesten en Vleteren is in voorbereiding. De herinrichting zal gefaseerd verlopen van noord naar zuid.

De bouwkosten zijn in het verleden al geraamd, maar uit de actualisering van de plan-MER zal er een nieuwe geactualiseerde raming moeten volgen.

1.3. R4-West/Oost

Het project R4-West/Oost staat ook op genoemde lijst. Tom Roelants legt uit wat met het project beoogd wordt. In het voorjaar van 2014 werd de R4-Zuid vervolledigd. Daarmee is de R4 westelijk volledig doorgetrokken van de E34 ter hoogte van Zelzate naar het zuiden van Gent, en zo oostelijk weer tot aan de aansluiting op de E34. De R4 is dus volledig rond.

De R4-West moest de verbinding maken tussen de E34 en de E40 Brussel-Oostende. De R4-Oost moest vooral de ontsluiting mogelijk maken van een aantal grote bedrijven op de rechterkanaaloever. Hij moest ook de grensoverschrijdende regionale verbinding garanderen tussen de Nederlandse autosnelweg E312 en de E34. Ten westen en ten oosten van Gent is de weg echter niet ingericht volgens zijn wegcategorisering en zijn functie.

Daarom werd een ombouw van de R4-Oost en -West in de planning opgenomen. Dat betekent vooral dat de bestaande gelijkgrondse kruispunten worden omgevormd tot ongelijkgrondse kruispunten. Het principe van een primaire weg is namelijk dat er geen gelijkgrondse kruispunten voorkomen.

In juli 2015 werd het RUP Inrichting R4-Oost en -West definitief vastgesteld. In oktober 2013 heeft de Vlaamse Regering dat project geselecteerd als een mogelijk pps-project. Dat betekent dat men het project als dusdanig in de markt

kan zetten, op voorwaarde dat de pps-waardigheid wordt aangetoond. Begin 2015 is er een studiebureau aangesteld. Eind 2015 was er een aanbestedingsprocedure voor het uitwerken van een project-MER.

De optimalisatiestudie die momenteel loopt, moet in 2016 leiden tot een startnota. In 2016 zou de opmaak van het referentieontwerp een doorstart moeten maken. Begin 2017 hoopt de administrateur-generaal te landen met een projectnota. Dan kan men kort daarna de potentiële aannemers zoeken en een onderhandelingsprocedure voeren.

De werken op het terrein kunnen ten vroegste in 2019 van start gaan. Een aantal deelprojecten, waarvan de studie- en aanbestedingsopdrachten al ver gevorderd zijn, kunnen al gestart worden met reguliere kredieten. De totale bouwkost van de R4-Oost en -West wordt momenteel geschat op iets minder dan 170 miljoen euro.

De spreker toont een plattegrond waarop de gelijkgrondse kruispunten en aansluitingen aangeduid zijn die in het kader van de ombouw van de R4 worden vervangen door ongelijkgrondse.

1.4. N60 Ronse

Een derde project op de lijst is de N60 Ronse. Het is de bedoeling om het doorgaande verkeer weg te halen uit het stadscentrum en om het zuiden van Oost-Vlaanderen beter te verbinden met het autosnelwegennet, noordwaarts over de primaire weg N60-E17 en zuidwaarts in de richting van de E429-A8. De omleiding rond Ronse komt ten westen van de stad te liggen.

Het plan-MER werd goedgekeurd in 2013. Het GRUP werd definitief vastgesteld. De Vlaamse Regering heeft het selectieverslag goedgekeurd in 2014, waarbij vier geïnteresseerde consortia geselecteerd werden. Zij kunnen meedingen naar de opdracht op het moment dat het bestek kan worden uitgestuurd. Het project-MER werd conform verklaard in maart 2015.

Momenteel lopen er bij de Raad van State evenwel procedures die de vernietiging vragen van het GRUP en van het plan-MER. De uitspraak van de Raad van State wordt verwacht tegen de zomer. In afwachting daarvan wordt de doorstart van de gunningsprocedure voorbereid. Ook de grondverwervingen lopen door. De bouwkosten worden momenteel geraamd op 155 miljoen euro.

1.5. Ring rond Brussel (R0)

Ook de optimalisatie van de R0, de ring rond Brussel, staat op de lijst. Het project beoogt de herinrichting van de verouderde infrastructuur, het vergroten van de doorstroming, het verhogen van de verkeersveiligheid en een betere bereikbaarheid van de ruimere regio.

Het project is eertijds opgesplitst in drie deelzones: de zone Zaventem, tussen de E19 richting Mechelen en Antwerpen en de E40 richting Leuven en Luik, de zone Vilvoorde tussen de E19 richting Mechelen en Antwerpen en de A12 richting Antwerpen, en de zone Wemmel tussen de A12 richting Antwerpen en de E40 richting Gent en Oostende.

Sedert 2000 zijn er verschillende voorbereidende studies gemaakt. In 2000 is er een verkeersstructuurschets gebeurd voor de zone Zaventem. In 2003 is er een ruimtelijke streefbeeldstudie opgesteld voor de zone Noord, een deel van de zone Vilvoorde en de zone Wemmel. In 2004 is er een beslissing genomen over het START in de luchthavenregio. In 2008 is er een plan-MER gekomen voor de zone

Zaventem. In 2010 was de mobiliteitsstudie klaar. In 2011 en 2012 werden het strategische MER en de MKBA uitgevoerd voor het deel van de ring tussen de E40 Gent-Oostende en de E40 Leuven-Luik. In oktober 2013 heeft de Vlaamse Regering, aansluitend op die studies een beslissing genomen over een voorkeursscenario.

Tom Roelants hoopt binnenkort het finale voorontwerp te kunnen voorstellen. Aansluitend kan men dan de MER-procedure hernemen, een studiebureau aanstellen voor het uitwerken van een uitvoeringsbestek en technische plannen maken. Het is nog altijd de bedoeling om de eerste werken op het terrein aan te vatten in de loop van 2019.

De raming van de bouwkosten zal een van de volgende weken of maanden geactualiseerd worden, als het voorontwerp helemaal klaar is.

1.6. Noord-Zuidverbinding Limburg

Een vijfde project op genoemde lijst is de N74, de Noord-Zuidverbinding in Limburg, die vooral het noordelijke gedeelte van de provincie Limburg moet verbinden met het autosnelwegennet. Het omleidingstracé loopt ten westen van de dorpskernen van de gemeenten Houthalen en Helchteren. De weg moet ingericht worden als een primaire weg, dus zonder gelijkvloerse kruisingen. In het nieuw uitgetekende tracé zullen er twee uitwisselingspunten zijn op die primaire weg. Er komt een conflictvrije aansluiting met de snelweg E314.

Het plan-MER werd reeds in 2008 goedgekeurd. Het GRUP werd definitief vastgesteld in het voorjaar van 2010. Dit GRUP en het plan-MER zijn vernietigd in 2013. Op 27 april 2015 werd het GRUP opnieuw definitief vastgesteld, op basis van het herwerkte plan-MER. In september 2015 zijn er bij de Raad van State procedures ingesteld tegen het nieuwe GRUP en het nieuwe plan-MER. Op 17 december 2015 heeft de Vlaamse Regering het selectieverslag goedgekeurd. Dat betekent dat er een aantal aannemers geselecteerd zijn die een bieding kunnen doen voor dit project als de procedures doorlopen zijn.

In afwachting van een uitspraak van de Raad van State worden de doorstart van de gunningsprocedure en het opstellen van een project-MER voorbereid. In de mate van het mogelijke blijven de grondverwervingen doorlopen. De totale raming van de bouwkost is tot nu toe vastgesteld op 395,66 miljoen euro.

2. Uiteenzetting door Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart

Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart, verduidelijkt dat het BVR van 18 oktober 2013 drie waterwegprojecten noemt waarvoor een realisatie per pps onderzocht wordt. Twee van die projecten situeren zich op het kanaal Gent-Brugge-Oostende, namelijk de bouw van een nieuwe Steenbrugge-brug en een nieuwe Dampoortsluis. Een derde project betreft de herbouw van vijftien wegbruggen over het Albertkanaal.

2.1. Project Stadsvaart Brugge

De eerste twee projecten zijn gevat onder de naam Stadsvaart. Het kanaal Gent-Oostende-Brugge vormt de hinterlandontsluiting voor de havens van Oostende en Brugge. Die vaarverbinding wil men opwaarderen voor schepen van de klasse 5A. Dat is een groter en moderner scheepstype. Dat zijn schepen met een lengte tot 110 meter en een breedte van 11,40 meter. Dat moet de doorvaart vergemakkelijken op het grondgebied van de gemeenten Brugge en Oostkamp. Met dat project wil men ook de bereikbaarheid van de binnenstad verbeteren en een

meerwaarde realiseren op het vlak van stedelijke ontwikkeling, landschap en erfgoed.

De twee projecten situeren zich tussen de Scheepsdalebrug en de Steenbruggebrug op het kanaal Gent-Brugge-Oostende. Het betreft knelpunten voor de binnenvaart en voor het wegverkeer.

De Steenbruggebrug is asymmetrisch gelegen en heeft een heel beperkte doorvaartbreedte. Daardoor is het er heel moeilijk manoeuvreren voor de binnenvaart. Het openen van die brug veroorzaakt een sterke hinder voor de verkeersafwikkeling op de N50 en op de aansluitende wegen.

Binnen het project Stadsvaart wordt onderzocht hoe die brug kan vervangen worden. De alternatieven zijn een hoge vaste brug, een halfhoge beweegbare brug, een lage brug en zelfs een tunnel. Ook een bochtafsnijding in de buurt van de brug wordt mee onderzocht.

De Dampoortsluis, die dateert uit de tweede helft van de 19e eeuw, is sterk verouderd. Door haar beperkte afmetingen vormt ze ook een hindernis voor de scheepvaart. De wegbruggen op de sluis moeten voortdurend geopend worden en dat leidt tot grote hinder voor het wegverkeer.

Het is de bedoeling om de sluis te vergroten. Binnen de studie Doortocht Brugge, een studietraject dat in september 2014 werd gestart, worden er verschillende locaties onderzocht. Momenteel werkt men aan een plan-MER, niet alleen voor de sluis, maar ook voor de aanpassing van het kanaal in Brugge. Op basis daarvan zal de Vlaamse Regering in het voorjaar van 2017 een voorkeursalternatief kiezen dat kan dienen als referentieontwerp voor de eigenlijke DBFM-procedure.

Het vervolgetraject moet ook de nodige aandacht besteden aan de problematiek van het wegverkeer. Het gaat om het bouwen van de nieuwe brug, het realiseren van de aansluitende wegen en het rechtekken en verbreden van het kanaal. De bouwkosten van het project worden geraamd op 50 miljoen euro. De werken moeten in 2019 van start gaan. De uitvoeringstermijn wordt geraamd op 32 maanden. De website www.stadsvaart.be biedt meer informatie over het project.

2.2. Verhogen bruggen Albertkanaal

Een ander project van nv De Scheepvaart betreft het verhogen van vijftien bruggen over het Albertkanaal. Jaarlijks wordt er over het Albertkanaal bijna 40 miljoen ton goederen vervoerd. Dat is het equivalent van ongeveer 6400 geladen vrachtwagens per dag. De recentste prognose van het Planbureau spreekt van een toename van het goederenvervoer met 44 percent tegen 2030. Bovendien is het de bedoeling om het modale aandeel van de binnenvaart te laten toenemen. Het is dan ook nodig het Albertkanaal tijdig voort te ontwikkelen.

Daarom worden alle bruggen over het Albertkanaal verhoogd tot 9,10 meter en de vernauwingen onder de bruggen worden weggewerkt. Zo wil men in de toekomst de vierlagencontainervaart mogelijk maken en op het Albertkanaal extra opportuniteiten creëren voor short sea shipping. Langs het Albertkanaal zijn er bovendien ook verschillende bedrijven die ondeelbare elementen produceren zoals silo's en reactoren. Die sector kan mee profiteren van de grotere doorvaarthoogtes. Het wegnemen van de knelpunten zal de scheepvaart ook vlotter en veiliger maken.

Over het Albertkanaal liggen 62 bruggen. Daarvan zijn er momenteel al 28 gerealiseerd met een vrije doorvaarthoogte van 9,10 meter of meer. 7 projecten zijn in uitvoering. Het is de bedoeling om 15 wegbruggen te realiseren door

middel van pps. De 12 resterende bruggen zullen gefinancierd worden met reguliere kredieten, aangevuld met 40 percent Europese subsidie. Europa erkent de meerwaarde van de binnenvaart en het belang van de opwaardering van het Albertkanaal in dat kader. Het is de bedoeling om alle brugverhogingen af te werken tegen 2020.

De 'fly-over' in Geel, een vrij spectaculaire tuikabelbrug, is gerealiseerd. Momenteel is men bezig met het verbreden van het kanaal ter hoogte van de brug.

Op verschillende plaatsen worden momenteel stalen boogbruggen gebouwd. De voorbije jaren werden er dergelijke bruggen gebouwd in Oelegem-Ranst en in Viersel-Zandhoven. Dat is het generieke type voor het pps-project.

Waar mogelijk zal men de bestaande bruggen opkrikken. Een goed voorbeeld is de brug van de Houtlaan in Wijnegem. De brug werd opgekrikt en de landhoofden zijn verhoogd. Het gaat om een vrij lange stalen brug, met een grote overspanning. De brug kreeg nieuwe landhoofden en de opritten werden heraangelegd. De hinder voor de omgeving kon tot een minimum worden beperkt omdat de werken in de maanden juli en augustus konden worden uitgevoerd.

De twee bruggen van de E34 in Ranst werden beurtelings verhoogd. Het volledige verkeer van de autosnelweg werd telkens op een van de twee bruggen gezet. Behoudens heel korte periodes is het verkeer nooit onderbroken geweest. Dat is te danken aan de goede samenwerking tussen nv De Scheepvaart en AWW. In Antwerpen werden ook de twee bruggen voor het goederenspoor op 9,10 gebracht. De spoorbrug van de hogesnelheidslijn werd gelukkig van meet af aan op 9,10 meter gebouwd.

Er zijn daarnaast projecten die in een bepaalde fase van uitvoering zitten. Het gaat om de brug in Olen-Hoogbuul, de IJzerlaanbrug die door BAM wordt herbouwd in het kader van het project IJzerlaan-IJzerlaanbrug, de brug van Genk die in de zomermaanden van 2016 opgekrikt zal worden, de herbouw van de bruggen van de E314 in Zolder, die eerlang van start zal gaan, en samenhangend daarmee de herbouw van een andere brug in Zolder, de brug van de Aziijn, officieel de brug Deurne-Bal, die eind vorig jaar is aanbesteed en waarvan de uitvoering eind 2016 van start zal gaan en ten slotte de herbouw van de brug van Massenhoven die eerlang zal beginnen. In het project van de IJzerlaan zal de bestaande wegbrug vervangen worden door een fietsers- en voetgangersbrug.

Op 17 juli 2015 heeft de Vlaamse Regering het project voor de herbouw van vijftien wegbruggen definitief erkend als pps-project. Er worden twee afzonderlijke clusters van zeven of acht bruggen in de markt gezet. Beide zullen de DBFM-procedure doorlopen. Voor de eerste cluster heeft de selectie van consortia al plaatsgevonden. De sluiting van de opdracht wordt voltooid in het eerste kwartaal van 2017 en de zeven bruggen gaan in uitvoering in de periode 2017-2019.

Voor de tweede cluster moet de selectie nog worden aangevat. De uitvoering gebeurt in de periode 2018-2020. Het gaat telkens over het generieke brugconcept, namelijk een stalen boogbrug.

De twaalf bruggen die met reguliere middelen en Europese subsidie gefinancierd worden, moeten nog in uitvoering gaan. Ze zullen worden ingeschreven op de investeringsprogramma's van de volgende jaren. De bouwkosten voor die bruggen bedragen 95 miljoen euro. De bouwkosten voor de vijftien bruggen die met pps gerealiseerd worden, zijn geraamd op 103 miljoen euro, gespreid over

een periode van dertig jaar. De maximale beschikbaarheidsvergoeding wordt geraamd op 12,4 miljoen euro.

Bij de uitvoering van de projecten probeert men de hinder voor de scheepvaart zoveel mogelijk te beperken. De bruggen worden geplaatst op een zondag, wanneer er nauwelijks scheepvaart is. In samenwerking met AWW en met de gemeenten wordt er ook geprobeerd om de hinder voor het wegverkeer tot een minimum te beperken. In sommige gevallen betekent dat dat eerst de nieuwe brug wordt gebouwd en dat dan pas de bestaande brug wordt afgebroken. De uitvoeringstermijn wordt mee opgenomen als gunningscriterium.

3. Bespreking

3.1. Vragen en opmerkingen van leden

Stefaan Sintobin staat erg kritisch tegenover het dossier van de N8 Ieper-Veurne dat al veertig jaar aansleept. In 2005 was er een politiek akkoord, in 2013 was er een GRUP en een beslissing van de Vlaamse Regering. In 2014 en 2015 heeft de Raad van State evenwel het grootste deel van het GRUP geschorst. Was het dossier wel correct voorbereid? Waarom werd een groot deel van het dossier geschorst in 2014 en 2015? In dit dossier wordt er, in tegenstelling tot andere hefboomprojecten, geen timing vermeld. Vlaams Belang wil weten wanneer de werken van start zullen gaan en wanneer ze voltooid zullen zijn.

De Steenbruggebrug veroorzaakt een echt verkeersinfarct. Er zijn verschillende mogelijkheden, maar de definitieve keuze is nog niet gemaakt. Wanneer wordt die keuze gemaakt? Door de afsluiting van de Brugse Boeveriepoort is de druk op de Steenbruggebrug momenteel nog groter. Heeft dat gevolgen voor de passage van de schepen?

Voor de ring rond Brussel zitten er enkele zaken in de pipeline. Als projecten zoals Uplace, Eurostadium en Neo worden gerealiseerd, zal dat extra druk leggen op de ring. In hoeverre heeft men in dit hefboomproject rekening gehouden met deze nieuwe feiten?

Lode Ceyssens heeft onlangs een vraag om uitleg gesteld over de Limburgse Noord-Zuidverbinding³. Uit het antwoord heeft hij begrepen dat Via-Invest zich deze keer als bouwheer niet ingeschreven heeft in de lopende procedure. Waarom heeft men bij voorbaat beslist om die piste te laten schieten? Hij is blij dat de grondverwervingen blijven doorlopen tijdens de procedure. Hij vraagt zich wel af of er voldoende budgettaire middelen uitgetrokken zijn.

De werken voor de eerste tijdelijke maatregel zijn van start gegaan. Wanneer zullen ze opgeleverd worden? Wanneer zullen de werken aan het Hamburgerkruispunt van start gaan? De gemeente Houthalen-Helchteren wil, binnen een brownfieldconvenant in Houthalen-Centrum, graag een ongelijkgrondse kruising realiseren voor de zwakke weggebruiker. Dat zou een gigantische winst kunnen opleveren voor de doorstroming en voor de leefbaarheid van het centrum. Hoe ver staat men met dit project?

Op het Albertkanaal worden er een aantal nieuwe bruggen gelegd. Waar mogelijk worden de bestaande bruggen opgekrikt. Heeft men bij de aanleg van de nieuwe bruggen rekening gehouden met de mogelijkheid om die bruggen in de toekomst op te krikken? Wat is de laatste brug die zal aangepakt worden om een

³ Vraag om uitleg over de verdediging van de rechten van de Vlaamse overheid in lopende procedures voor administratieve rechtscolleges van Lode Ceyssens aan minister Ben Weyts (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2015-16, nr. 1000).

doorvaarthoogte van 9,10 meter te bereiken over het hele traject? Zal men de einddatum van 2020 kunnen halen?

Björn Rzoska heeft een aantal vragen over de financiering van de projecten. De fiches beschrijven de voortgang van de prioritaire pps-infrastructuurprojecten. Klopt het dat men beslist heeft om twee van de acht oorspronkelijke pps-projecten te financieren met reguliere middelen? De Vlaamse Regering heeft duidelijk beslist om niet meer over te gaan tot pps als dat niet kan op een ESR-neutrale manier. Ze zou alleen nog tot pps beslissen als het investeringsrisico bij de private partner zit. Voor de N60 Ronse en voor de bruggen over het Albertkanaal werd het advies gevraagd van het INR en dus eigenlijk van Eurostat. Betekent een negatief advies het einde van beide projecten in pps-formule? Kiest men dan opnieuw voor een reguliere financiering? Zijn die middelen ook uitgetrokken? Voor de vier andere pps-projecten spreken de fiches niet over een ex-anteadvies van het INR. Wordt dat advies dan niet gevraagd? De Vlaamse Regering had zich nochtans voorgenomen om in het vervolg ex ante advies te vragen over de pps-projecten alvorens een definitieve beslissing te nemen. Als het advies wordt opgevraagd en het is negatief, dan rijzen dezelfde vragen als bij de twee eerder genoemde projecten.

In een conceptnota van de minister die op 11 maart 2016 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, heeft hij gelezen over de werkvennootschap die een andere financiering en een andere werkwijze impliceert voor dergelijke projecten. Als hij het goed begrepen heeft, zal Via-Invest opgaan in de werkvennootschap. Zullen de resterende pps-projecten mee opgenomen worden in de werkvennootschap?

De conceptnota zegt ook dat pps niet meer het uitgangspunt is voor grote infrastructuurwerken. Dat is begrijpelijk gezien de budgettaire risico's en de problemen die men daarmee al gehad heeft. Duwen de adviezen van het INR en van Eurostat de minister in deze richting? Hij vraagt dat eventuele bijkomende adviezen ter beschikking zouden worden gesteld van het Vlaams Parlement.

Een deel van de opbrengst van de kilometerheffing zou naar de investeringsdotatie voor de werkgemeenschap gaan. De conceptnota spreekt ook van een aantal projecten die in de pijpleiding zitten, bijvoorbeeld het Brabantnet, de ring rond Brussel en de combimobiliteit. De ring rond Brussel is een van de acht fiches die vandaag voorliggen. Als men beslist dat de andere projecten niet langer pps-projecten zijn, dan is de investeringsdotatie van de werkvennootschap misschien onvoldoende.

Marino Keulen stelt vast dat Europa nu verwacht dat alles ESR-neutraal verloopt. De volledige kostprijs moet dus opgenomen worden in de begroting. Tot nog toe was het voldoende om de gebruikersvergoeding op te nemen in de begroting.

Hij vraagt zich af of er voldoende budgettaire ruimte is voor de realisatie van al die projecten. Moet die discussie misschien opnieuw gevoerd worden na het doorlopen van alle juridische procedures? In welke mate is de Vlaamse Regering nog meester van de eigen kalender? Welke lessen hebben de minister en de leidend ambtenaar getrokken uit de investeringsprojecten die de voorbije jaren wel succesvol zijn afgerond?

Hij sluit zich aan bij de vragen van Lode Ceyssens over de Limburgse Noord-Zuidverbinding. Het voltooiën van het laatste stuk Noord-Zuidverbinding zal voor de minister een belangrijk punt zijn, wanneer op het einde van de regeerperiode de balans wordt opgemaakt.

Bert Maertens vindt het goed dat een aantal deelwerken voor de verbetering van de N8 tussen Ieper en Veurne toch al kunnen doorgaan. Het gaat bijvoorbeeld over de omvorming van de N8 op het grondgebied van Veurne en Alveringem en over de aanleg van de vrijliggende fietspaden tussen Woesten en Vleteren. Dat kan een krachtig signaal zijn.

Voor de twee vernietigde planonderdelen blijft het afwachten. Het plan-MER wordt geactualiseerd. Heeft men een zicht op de verdere timing? Als die twee delen niet kunnen gerealiseerd worden, zal het project dan niet te klein worden voor een pps?

Dirk de Kort is blij met de huidige dynamiek voor de bruggen op het Albertkanaal. Met de klassieke aanpak zou de impact voor de binnenvaart veel beperkter gebleven zijn. Hij feliciteert Chris Danckaerts met zijn aanpak en met het realiseren van de Europese financiering.

In de regionale pers is er af en toe wat discussie over het al dan niet afbreken van bruggen en over de bereikbaarheid van de dorpskernen. Wat is de stand van zaken? Zullen bepaalde bruggen in de toekomst definitief verdwijnen? Voor de IJzerlaan is er geopteerd voor de aanleg van een fietsbrug. Is er ook afstemming gebeurd met het openbaar vervoer? Die brug is in het verleden namelijk een belangrijke verbinding geweest voor het openbaar vervoer tussen de stad Antwerpen en de omliggende gemeenten. Hij kan het waarderen dat de bruggen echte kunstwerken zijn.

Hij wil ook nog weten of er al verbetering is inzake de lekken van het Albertkanaal.

Emmily Talpe verkiest de term missing link Ieper-Westkust boven de omschrijving 'omvorming van de N8 Ieper-Veurne'. Men moet namelijk een duidelijk onderscheid maken tussen de aanpassingswerken aan de huidige N8 en de structurele aanpak van de missing link Ieper-Westkust. Indertijd zijn er vijf modellen bestudeerd waarvan er drie voorzagen in een nieuwe verbindingsweg, los van de huidige N8. Ze vraagt dat de minister bij een nieuwe studie alle modellen een eerlijke kans zou geven, dat hij zou werken met recent cijfermateriaal en dat hij alle doelstellingen zou meenemen bij de beoordeling.

De studie van 2008 werkte met verouderde metingen, die soms zelfs dateerden van 2001. Voor de Ieperse deelgemeente Brielen, het meest acute verkeersknelpunt op de N8, baseerde men zich op een manuele verkeersmeting uit 2003. Het dichtstbijzijnde permanente telpunt ligt op 17 kilometer afstand. Zal men zorgen voor metingen op relevante punten op de N8? Ze vindt dat de vorige studie de economische voordelen van de verschillende trajecten voor de Westhoek onvoldoende in kaart heeft gebracht. Dat is nochtans een belangrijk argument voor het aanleggen van de missing links.

Martine Fournier merkt op dat de commissieleden ter voorbereiding van deze vergadering een nota hebben gekregen die verwijst naar het RSV. De nota stelt dat een verbetering van de verkeersleefbaarheid op de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne wenselijk is, eventueel met plaatselijke omleidingen. De presentatie verwijst naar een herinrichting van het bestaande traject waar mogelijk en een aanleg van nieuwe infrastructuur waar nodig. Het RSV, dat dateert van 1997, kiest voor een rechtstreekse verbinding op secundair niveau tussen Ieper en Veurne, tussen de N38 en de N8. Dat zou de verkeersleefbaarheid van de verschillende kernen sterk verbeteren. Zal die bypass meegenomen worden in de studie, of stapt men af van dat plan?

De voorbereidende nota zegt dat men op korte termijn een nieuw GRUP zal vaststellen. Zij denkt dat het niet mogelijk is om op korte termijn een GRUP vast te stellen. Ze zegt dat er sinds de eerste vernietiging door de Raad van State in november 2014 nog geen enkel overleg geweest is. Ook in het meerjareninvesteringsprogramma staat er niets ingeschreven voor het stuk waarop de vernietiging van toepassing is. Daaruit maakt ze op dat er voor dat stuk geen enkele stap zal gezet worden in deze regeerperiode. Daarom wil ze enige verduidelijking over het RSV, over de timing en over het budget.

Karin Brouwers vindt dat het centrum van het land de grootste problemen kent, en meer bepaald de ring rond Brussel. De administrateur-generaal heeft zijn stand van zaken laten beginnen in 2000. Als alles goed gaat, zullen de werken echter pas in 2019 kunnen starten. Dat is niet alleen een probleem van middelen, maar ook van vergunningen en van draagvlak. In dat verband betreurt ze dat het voorontwerp, dat voor maart 2016 werd aangekondigd, nog altijd niet klaar is.

Op 11 maart 2016 heeft de Vlaamse Regering de conceptnota besproken over het nieuwe systeem van de werkvennootschappen of de projectvennootschappen. Zo wil men een doorstart geven aan de projecten die vroeger thuis hoorden binnen Via-Invest of Lijn-Invest. Daarbij wil men focussen op de ring rond Brussel en op het Brabantnet. Voor elke projectvennootschap moet er ook een businessplan en een personeelskader worden uitgewerkt. Van de minister wil ze graag vernemen wat de voordelen zijn van een projectvennootschap. Zal dit geen vertragend effect hebben, onder meer voor de projecten in Vlaams-Brabant?

Lies Jans, commissievoorzitter, benadrukt dat het dossier van de Limburgse Noord-Zuidverbinding al ongeveer veertig jaar oud is. De minister heeft toegelicht welke stappen er in het dossier nog moeten worden gezet. Hij heeft ook verduidelijkt dat hij voortgaat met de dingen die hij nu al kan doen, ondanks de gerechtelijke procedures. Ze leest in de fiches dat de nodige middelen uitgetrokken worden voor de onteigeningen. Ze vraagt zich wel af of er in de toekomst nog bijkomende middelen moeten worden uitgetrokken. Ze hecht veel belang aan de tijdelijke maatregelen. Men werkt verder aan de rotonde Hamburger Hill, maar blijkbaar moeten er nog heel wat gesprekken worden gevoerd, bijvoorbeeld een participatietraject met de omwonenden. Is de timing voor de rotonde en voor de bijkomende afslagstrook strikt opgesteld?

Ze is blij dat de bruggen over het Albertkanaal gerealiseerd zouden zijn tegen 2020. Zullen er de volgende jaren geen problemen opduiken die nu al ingeschat kunnen worden? Zal een financiering met pps-projecten mogelijk zijn? Zijn de middelen voor de twaalf bruggen die met reguliere middelen moeten worden gerealiseerd, vrijgemaakt in het meerjareninvesteringsplan van nv De Scheepvaart?

3.2. Antwoorden van de minister en de sprekers

Minister Weyts merkt op dat men voor de N8 doorwerkt aan de elementen waarvoor er een draagvlak is. De dossiers worden ook vlot getrokken. Voor 2017 en 2018 worden er middelen uitgetrokken voor doorstroming, verkeersveiligheid en ruimte voor fietsers tussen de E40 en het kruispunt Myosotis en tussen dat kruispunt en de Bampoelstraat in Alveringem. Er wordt gewerkt aan de vrijliggende fietspaden op het stuk van de N8 tussen Woesten tot Vleteren. De middelen voor de onteigeningen werden uitgetrokken. De vermelde plan-MER wordt eerstdaags aanbesteed. Daarin worden de modellen meegenomen.

Voor de ring moeten er allerhande procedures doorlopen worden. Het voorontwerp zal binnenkort worden voorgesteld. Het is vooral de bedoeling om het doorgaande verkeer te scheiden van het lokale verkeer. Hij hecht veel belang aan

het draagvlak. Daarom streeft hij naar een goede voorbereiding. Hij schat de situatie positief in. Het plan heeft maximaal rekening gehouden met nieuwe projecten zoals Uplace, in het kader van beslist beleid. Bij de uitvoering en de fasering van de werken zal men ook rekening moeten houden met de projecten die op dat ogenblik beslist zijn.

De dossiers van het Albertkanaal en van de N60 werden in oktober gelijktijdig door het INR aangemeld bij Eurostat. Er is geen termijn van orde voor het antwoord van Eurostat. Daarom overlegt hij met de minister van Begroting of het de bedoeling kan zijn om te blijven wachten op een antwoord. De gemakkelijkste oplossing is om te werken met reguliere middelen, met alle consequenties van dien voor de begroting.

Het antwoord van Eurostat is ook decisief voor de vier andere projecten. De vraag is eigenlijk altijd welke mate van overheidsparticipatie men toelaat. Hoe groter de eigen inleg is, hoe kleiner de interestvoet.

De gerealiseerde projecten van VIA-Invest en van LIJN-Invest worden overgedragen naar de PMV en De Lijn. De projecten die al in een verdere fase zitten, worden overgedragen naar de werkvennootschap. De werkvennootschap moet er vooral voor zorgen dat expertise, krachten en kennis maximaal gebundeld kunnen worden en dat men kan focussen op een bepaald territorium. Hij wil in de eerste plaats focussen op de Vlaamse rand, met de Brusselse ring, de lijnen van Brabantnet en de fiets-o-strades.

De financiering is afhankelijk van de gekozen alternatieven. Als men nog niet weet wat men uiteindelijk wil realiseren, dan kan men moeilijk budgetteren.

Hij verwacht geen problemen met de financiering van de onteigeningen voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding. Hij heeft aan AWW gezegd dat het zich niet mag laten afschrikken door de juridische procedures. Het is belangrijk om al te realiseren wat realiseerbaar is. Dat heeft ook gevolgen voor de andere projecten.

Tom Roelants antwoordt dat de actualisatiestudie voor de N8 binnenkort in de markt zal worden gezet. In het kader van die studie zal er, in overleg met de dienst MER, onderzocht worden welke verkeersgegevens en welke omgevingsfactoren opnieuw moeten worden gecheckt. Het is onduidelijk of die dienst tevreden zal zijn met een beperkte actualisatie, dan wel of hij vraagt om bepaalde zaken verder te bestuderen. Er zal geen nieuwe plan-MER worden opgemaakt: het bestaande plan-MER zal worden geactualiseerd. In de actualisatiestudie zullen de vijf bestaande modellen, ook de omleidingen van Woesten en Hoogstade, opnieuw bekeken worden in het licht van de geactualiseerde gegevens. De Vlaamse Regering zal opnieuw een voorkeurstracé moeten bepalen dat door Ruimte Vlaanderen verder verankerd moet worden in een GRUP. De timing zal gedeeltelijk afhangen van de verwachtingen van de dienst MER.

Inzake de Noord-Zuidverbinding in Limburg is het niet de eerste procedure voor de Raad van State die nu loopt. Bij een vorige procedure is Via-Invest inderdaad tussengekomen, maar de Raad van State heeft dat verworpen. Vermits Ruimte Vlaanderen de procedure voert in naam van de Vlaamse overheid, is de tussenkomst van Via-Invest trouwens niet relevant. Daarom heeft Via-Invest besloten om deze keer niet tussen te komen. De kennis van Via-Invest over het huidige plan-MER en over de huidige documenten wordt natuurlijk doorgegeven aan de advocaat die de Vlaamse overheid verdedigt via Ruimte Vlaanderen.

Er zijn tijdelijke maatregelen. De eerste is de afslagstrook die momenteel in uitvoering is. Over anderhalve maand kan men het einde van de werken verwachten. Oorspronkelijk was het de bedoeling om die maatregel uit te voeren

in de zomer van 2015. De tweede is de tijdelijke rotonde. Daarvoor werd er een uitgebreider participatietraject opgestart. Het is de bedoeling om daarmee zo snel mogelijk vooruitgang te boeken zodat de uitvoering van start kan gaan. De afslagstrook moet vooral met de betrokken gemeenten besproken worden. Er loopt nog een studie. Voor elk van de drie tijdelijke maatregelen proberen we zo snel mogelijk een oplossing te realiseren op het terrein.

Chris Danckaerts bevestigt dat het de bedoeling blijft om alle bruggen over het Albertkanaal te verhogen tegen 2020. Dat hangt samen met de financiering. Voor de bruggen die zullen worden gerealiseerd met reguliere middelen, heeft Europa veertig percent cofinanciering toegekend. Op Vlaams niveau is dat een prioritair investeringsproject. De raad van bestuur van nv De Scheepvaart heeft gesteld dat het een strategisch project is waarop de investeringsprogramma's ook in de toekomst moeten inzetten. Om op de cofinanciering aanspraak te kunnen maken, verwacht de Europese Commissie dat de projecten het traject volgen dat in de subsidieaanvraag is opgenomen.

Hij kan momenteel nog niet zeggen welke brug als laatste zal worden gerealiseerd. Dat zal ook afhangen van de inschrijver die weerhouden wordt voor het pps-project. Deze moet bij de uitvoering van de werken de hinder zoveel mogelijk beperken en zal in zijn offerte hiertoe een volgorde van uitvoering van de bruggen opnemen. De laatste brug is bepalend voor het rendement van het project.

De bruggen die momenteel gebouwd worden, zijn opnieuw opvijzelbaar. Deze stalen bruggen worden momenteel gelegd op een vrije hoogte van 9,10 meter. Dat is de maximumnorm voor de Europese binnenvaartwegen. Er zijn dan ook alleszins momenteel geen plannen om de bruggen nog hoger op te vijzelen. Hoe hoger men de bruggen maakt, hoe groter ook de impact wordt op de omgeving en op de aansluitende wegenis.

Het is de ambitie om mooie bruggen te bouwen. Samen met een aantal specialisten heeft nv De Scheepvaart gekozen voor een generiek type dat mooi en slank oogt. Esthetisch gaat er ook aandacht naar de ruimtelijke inpassing van de bruggen en naar verlichtingsaspecten.

Voor elk van de brugprojecten wordt er een overlegtraject opgezet met de lokale besturen. Voor bepaalde projecten was er discussie over de vraag of de brug herbouwd zou worden. Dat was bijvoorbeeld het geval voor de brug Oelegem 2. Uiteindelijk werd beslist om de brug te herbouwen. Via overleg met lokale besturen en partners zoals AWV probeert men te zorgen voor een voldoende groot draagvlak voor de verschillende brugprojecten.

Binnen het Masterplan 2020 is er een mobiliteitsstudie gebeurd en is er nagedacht over de functies van de verschillende bruggen. Op basis daarvan is er beslist om van de IJzerlaanbrug een fiets- en voetgangersbrug te maken. Voor de andere bruggen die zullen herbouwd worden, namelijk de brug aan het sportpaleis en de Brug van den Azijn, zal men de nodige aandacht besteden aan een vlotte passage van het openbaar vervoer.

Hij is bereid om te antwoorden op de vraag over het lekken van het Albertkanaal, al staat dat vandaag niet op de agenda. In de omgeving van Grobbendonk en Viersel is er inderdaad al enkele jaren een probleem van wateroverlast door doorsijpeling vanuit het Albertkanaal. Nv De Scheepvaart heeft in dat gebied pompputten laten installeren die zorgen voor een permanente bemaling. In de omgeving zijn er ook peilbuizen geplaatst voor het opvolgen van de waterstanden. Hij stelt dat deze problematiek momenteel volledig onder controle is. Er is geen wateroverlast meer in de omgeving.

Op dit ogenblik loopt de project-MER voor de Steenbruggebrug. Daarna zullen verdere stappen worden gezet. Het voorkeursalternatief zou in het voorjaar van 2017 geselecteerd worden.

3.3. Aanvullende vragen en antwoorden

Lode Ceyssens heeft Tom Roelants horen spreken over de afslagstrook van een industrieterrein, als derde tijdelijke maatregel rond de Noord-Zuidverbinding in Limburg. Zijn vraag betrof echter de brownfieldconvenant die de gemeente Houthalen-Helchteren wil afsluiten voor Houthalen-Centrum. Binnen dat kader zou men een ongelijkgrondse kruising willen voorzien voor de zwakke weggebruikers. Dat zou een gigantische winst betekenen voor de doorstroming.

Tom Roelants zegt dat hij dat verkeerd begrepen heeft. Over de situatie in Houthalen-Helchteren moet hij zich bevragen. Hij zal die informatie doorspelen aan de commissie.

Jan Peumans betreurt dat Chris Danckaerts de prachtige bruggen van Riemst niet heeft getoond. Hij wil ook weten welke impact een te hoge waterstand heeft op de doorvaarhoogte.

Chris Danckaerts antwoordt dat het waterpeil in het Albertkanaal binnen beperkte marges van 10 tot 15 cm varieert. De doorvaarhoogte van 9,10 meter houdt rekening met een veiligheidsmarge voor de scheepvaart.

Karin Brouwers wil nog weten hoe het zit met de geplande fietsbrug over de ring in Diegem. Minister *Ben Weyts* antwoordt dat hij daarvoor 9 miljoen euro heeft uitgetrokken van de FFEU-middelen.

Lies JANS,
voorzitter

Renaat LANDUYT
Dirk DE KORT,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BAM	Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel
BVR	besluit van de Vlaamse Regering
DBFM	Design Build Finance Maintain
ESR	Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investerings- uitgaven
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
INR	Instituut voor de Nationale Rekeningen
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
nv	naamloze vennootschap
PMV	ParticipatieMaatschappij Vlaanderen
pps	publiek-private samenwerking
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	ruimtelijk uitvoeringsplan
START	Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio