

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 361
van **BERT MAERTENS**
datum: 10 december 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2021 - Studie aanleg spitsstroken E403 Roeselare-Brugge

Het verkeer tussen Brugge en Roeselare op de E403 is de voorbije jaren exponentieel toegenomen. Er zijn steeds meer files in beide richtingen, vooral tijdens de ochtendspits. Uit het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 330 van 10 januari 2020 over de aanpak van de verkeerswisselaar in Brugge en de aanleg van een extra rijstrook, bleek dat het verkeer op sommige delen van de E403 tussen 2010 en 2018 met meer dan 25 procent is gestegen. Zowel Voka als UNIZO zijn daarom al een tijdje vragende partij om een derde rijstrook aan te leggen tussen de twee steden. De twee mogelijke oplossingen die daarbij worden gesuggereerd, zijn een extra rijstrook of de pechstrook die gebruikt wordt als rijstrook.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 330 bleek dat er op dat moment nog geen studieopdracht in de markt werd gezet om de verkeerswisselaar aan te pakken. De afweging tussen een derde rijstrook of een spitsstrook was op dat moment ook nog niet gemaakt. Dat zou bekeken worden binnen het geheel van het investeringsprogramma.

Midden november 2020 maakte de minister het ontwerp van het GIP 2021 bekend. Daarin werd GIP003412/01 opgenomen met als onderwerp 'Aanleg spitsstroken E403 Roeselare met knooppunt E40xE0403 / Studie'.

1. Welke verschillende verkeerssituaties en deelprojecten op en langs de E403 worden in deze studie onderzocht?
2. Wat is de huidige stand van zaken wat betreft de studie? Wanneer wordt de studieopdracht effectief in de markt gezet? Welke voorbereidende stappen zijn al gebeurd?
3. Welke fasering en timing zal worden gehanteerd bij de uitvoering van de studie? Welke stappen moeten nog genomen worden vooraleer de feitelijke studie zal starten?
4. Is de optie om te kiezen voor spitsstroken de definitieve optie? Zo ja, welke partners werden betrokken bij het vastleggen van deze optie? Wat waren de argumenten om te kiezen voor deze optie en dus niet te kiezen voor een derde rijstrook?
5. Is er al zicht op het budget dat effectief nodig zal zijn voor de realisatie van het project? Zijn er naast het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) nog andere partners die mee zullen instaan voor de financiering? Zo ja, graag vermelding van de verschillende partners en hun respectieve inbreng.

ANTWOORD

op vraag nr. 361 van 10 december 2020

van **BERT MAERTENS**

1. Intussen werd de capaciteitsverhoging (via spitsstrook of via derde rijstrook) onderzocht in een verkeerveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB). Het besluit van de VVEB is dat een volwaardige derde rijstrook veiliger is dan een spitsstrook. Over kosten-baten worden in deze studie daarentegen geen uitspraken gedaan. Ook de winsten voor een betere doorstroming en minder file worden niet onderzocht in de VVEB. Verder studiewerk (waarbij ook de baten met betrekking tot doorstroming zullen mee onderzocht worden) zal dit moeten uitwijzen en wordt gevoerd met het voorziene budget in 2021. Ook beoogt deze studie de voorbereidingen voor onteigeningen, MER-procedure en vergunningsprocedure.
2. De opdracht voor de studie wordt momenteel uitgewerkt en zal in de loop van 2021 in de markt gezet worden. Ter voorbereiding werden al verschillende onderzoeken gevoerd o.m. door het eigen Verkeerscentrum en de VVEB zoals vermeld in het antwoord op deelvraag 1.
3. Vooraleer de studie kan aanvatten dient de opdracht gefinaliseerd te worden en dient deze in de markt te worden gezet. De opdracht kan opgedeeld worden in volgende fasen: MKBA, MER-procedure, ontwerp voorkeursalternatief, innames. Een gedetailleerde timing kan nog niet gegeven worden.
4. Deze keuze werd nog niet gemaakt.
5. Bijkomend onderzoek is nodig om een voorkeursalternatief en bijhorende raming te bepalen. Om die reden is het ook nog niet mogelijk om nu al uitspraken te doen over mogelijke medefinanciering.