



Het infrastructuurbeleid:
Het beleidsproces in
Vlaanderen met focus op
wegeninfrastructuur



Sterk door overleg



MORA Mobiliteitsraad van Vlaanderen

Inhoud

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Inleiding | 3 |
| 2. | Het beleidsproces | 4 |
| 2.1. | Algemene situering | 4 |
| 3. | Het beleidsproces in de praktijk..... | 7 |
| 3.1. | Schema van het infrastructuurbeleid in Vlaanderen..... | 7 |
| 3.2. | Strategische plannen als algemeen kader voor het infrastructuurbeleid | 9 |
| 3.3. | Beleidslijnen en beleidskeuzes van de Vlaamse regering..... | 11 |
| 3.4. | Beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering door de administratie..... | 13 |
| 3.5. | De mer-procedure in het besluitvormingsproces..... | 24 |
| 3.6. | Convenantgebonden infrastructuurprojecten | 37 |
| 3.7. | Monitoring (effectenmeting) en controle | 39 |
| 4. | Doorloopcyclus van grote infrastructuurprojecten | 43 |
| 4.1. | De Complexiteit van het planproces | 43 |
| 4.2. | Vertragende factoren | 44 |
| 4.3. | Schema doorlooptijd voor grote infrastructuurprojecten..... | 45 |
| 5. | Financiering van infrastructuur | 49 |
| 6. | Conclusie | 52 |
| 6.1. | Geen formele integratie van welvaartseconomische afwegingen in het beleidsproces voor wegeninfrastructuurprojecten | 52 |
| 6.2. | Het beleidsproces is niet transparant | 53 |
| 6.3. | Twee missing links effectief uitgevoerd | 55 |
| 6.4. | Lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten | 57 |
| 6.5. | Monitoring | 59 |
| 7. | Bijlage 1: Missing links wegeninfrastructuur | 60 |
| 7.1. | Welke missing links..... | 60 |
| 7.2. | De missing links : een stand van zaken..... | 62 |

1. Inleiding

Het succes van een doelgericht en accuraat mobiliteitsbeleid hangt mee af van een slagvaardige en efficiënte besluitvorming.

Vlaanderen is een belangrijke logistieke regio en wil dat ook blijven, maar onze infrastructuur, met in de eerste plaats de wegeninfrastructuur, botst stilaan tegen fysieke en maatschappelijke grenzen aan. Ondanks het uitgebreide transportnet is congestie op de weg een acuut probleem. Hoewel in het mobiliteitsbeleid meer en meer de focus wordt gelegd op gebruik en beheer van het bestaand wegennet in plaats van de verdere uitbouw ervan, opteert de Vlaamse regering ook voor de selectieve uitbouw van de infrastructuur met bijzondere aandacht voor de bottlenecks en missing links. Het regeerakkoord van de Vlaamse regering 2004 voorziet prioritair inspanningen op het vlak van congestiebestrijding en het bevorderen van de logistieke functie van en binnen Vlaanderen.

Voor de realisatie van deze doelstelling worden maatregelen voorzien voor een betere infrastructuur en een beter gebruik van deze infrastructuur. Het regeerakkoord geeft hiervoor de belangrijkste krijtlijnen aan. Voor het wegvervoer is dit in de eerste plaats de invulling van de infrastructurele missing links.

Niettegenstaande het belang van de realisatie van infrastructurele missing links is niet altijd duidelijk hoe deze gedefinieerd en vastgelegd worden, hoe het beleidsproces verloopt, hoe de behoeften worden bepaald, hoe de prioriteiten worden vastgelegd, wie instaat voor wat, hoe projecten en beleid worden opgevolgd en gemonitord, wat de stand van zaken en de vooruitzichten van realisatie zijn, enz ...

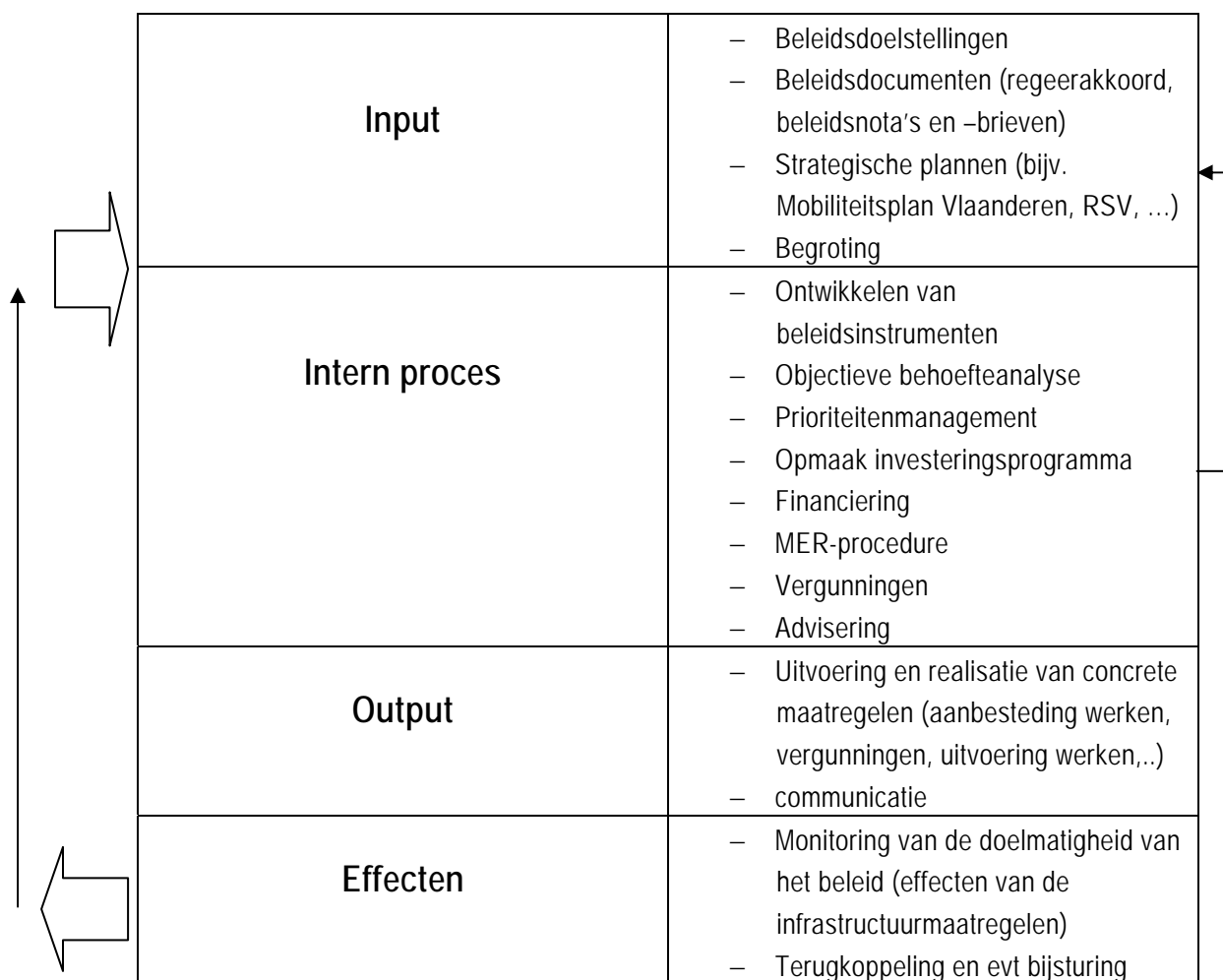
Deze bijdrage brengt in kaart hoe de besluitvorming voor wegeninfrastructuur tot stand komt en welk proces wordt doorlopen om te komen van een vastgestelde behoefte tot de effectieve realisatie en de monitoring van infrastructuurprojecten. Ook wordt een stand van zaken gegeven van de missing links. Het gaat hierbij om een stand van zaken tot begin 2009.

Vooralsnog werd o.m. omwille van het tijdsbestek uitsluitend gefocust op het beleidsproces ten aanzien van de wegeninfrastructuur. Dit sluit niet uit dat in de toekomst ook het beleidsproces ten aanzien van infrastructuurinvesteringen voor de andere modi onder de loep wordt genomen.

2. Het beleidsproces

2.1. Algemene situering

In algemene termen volgt het beleidsproces voor infrastructuurprojecten de volgende cyclus :



Input

De realisatie van een infrastructuurproject wordt voorafgegaan door een plannings- en beslissingsproces, waarbij rekening wordt gehouden met algemene doelstellingen op vlak van mobiliteit, beleidsmatige keuzes of accenten tijdens een legislatuur en prioriteitenlijsten. Dit kan als de inputzijde voor het beslissingsproces worden beschouwd. Voor het infrastructuurbeleid zijn een aantal sturende strategische plannen en documenten richtinggevend :

- de algemene principes van het mobiliteitsplan Vlaanderen en het RSV;
- de beleidsdocumenten die bij het aantreden van een nieuwe regering worden goedgekeurd: regeringsverklaring, regeerakkoord, beleidsnota's en jaarlijkse beleidsbrieven en hieraan gekoppeld de begroting.

Jaarlijks worden de middelen voor het komende jaar vastgelegd. De begroting wordt opgesteld door de verschillende ministers, ondersteund door hun administratie, en tevens ter goedkeuring voorgelegd aan het Vlaamse Parlement. De eerste fase in de begrotingsopmaak wordt door de administratie voorbereid, de tweede fase omvat de politieke afstemming. De begroting is een afspiegeling van de beleidsprioriteiten en accenten van de totale Vlaamse Regering.

Vanuit het intern proces (bijv. de bevoegde administraties) worden ook bijdragen geleverd voor de input fase, bijvoorbeeld voorbereidende opmaak van investeringsprogramma's, input van de administratie voor het regeerakkoord of beleidsnota's, opmaak en onderbouwing van overkoepelende strategische plannen, ..)

Intern proces

Binnen het intern proces, vooral binnen de betreffende administratie(s), worden de ingezette (financiële) middelen en de politiek gestuurde beleidsintenties en beleidslijnen vertaald in concrete maatregelen en acties om de vooropgezette doelstellingen te realiseren. Dit gebeurt onder meer op basis van ondersteunende instrumenten (bijv. behoefteanalyse, prioriteitenmanagement, uitvoering van investeringsprogramma's, ..), richtinggevende strategische plannen en programma's en vastgelegde beleidsprocedures.

Output

In de outputfase worden de concrete maatregelen uitgewerkt op basis van de voorbereidende en uitvoerende werkzaamheden in de interne procesfase en op het terrein gerealiseerd. Concrete maatregelen leiden tot al dan niet gewenste effecten van het beleid.

Effecten

In deze fase moet de vraag worden beantwoord in hoeverre de bestede middelen geleid hebben tot de oplossing van het probleem waarvoor ze zijn ingezet. Hiervoor moet inzicht worden verkregen in de effecten die beleidsmaatregelen, afzonderlijk of in samenhang met elkaar, hebben. Op die manier wordt het sturen op effecten mogelijk. Dit dwingt ertoe om de beleidsmaatregelen systematisch vast te leggen en te monitoren en van meet af aan rekening

te houden met mogelijkheden om de vorderingen van het beleid vast te stellen. Dit om te kunnen bepalen in hoeverre de ingezette maatregelen daaraan hebben bijgedragen en of het beleid al dan niet moet bijgestuurd worden.

Quote :

In een rapport van de Nederlandse Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid "Besluiten over grote projecten"¹ van 1994 is een benchmark opgenomen van de besluitvorming in een aantal Europese landen. Daarin worden o.m. de volgende vaststellingen gedaan: "België kent slechts weinig formele procedures. De realisatie van grote infrastructuurprojecten is in belangrijke mate het resultaat van ad hoc bestuurlijk overleg, ambtelijke afwegingsprocessen en politieke voorkeur. Particuliere burgers worden nauwelijks bij de besluitvorming betrokken en de inspraak- en beroepsmogelijkheden zijn zeer beperkt. Er is bovendien geen sprake van één min of meer geformaliseerde besluitvormingsprocedure en voor zover deze regelgeving er is, verschilt deze per type infrastructuur."

Het infrastructuurbeleid in Vlaanderen is de voorbije decennia vooral een zaak geweest van opeenvolgende plannen en intenties, die al te vaak dode letter zijn gebleven (o.a. het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen van 1990, het project Vlaanderen-Europa 2002 van de Vlaamse regering van 1993, Het Vlaams Infrastructuurplan (VIP) 1994, Het Verkeers- en vervoersplan Vlaanderen II van 1995). Vòòr de uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in 2001 – 2003 en de interferentie ervan met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) ontbrak het in België en Vlaanderen aan een echt beleidskader voor een planmatig infrastructuurbeleid op langere termijn. Van een duidelijk afwegingskader en onderbouwde prioriteitenstelling was geen sprake

Sinds de publicatie van het bovengenoemd Nederlandse rapport in 1994 - en o.m. in uitvoering van het Mobiliteitsplan Vlaanderen van 2001-2003 en het RSV - is er op het vlak van besluitvorming en procesmatige aanpak van het mobiliteits- en infrastructuurbeleid heel wat water door de zee gevloeid en werd werk gemaakt van een meer onderbouwde, meer gestructureerde en planmatiger aanpak.

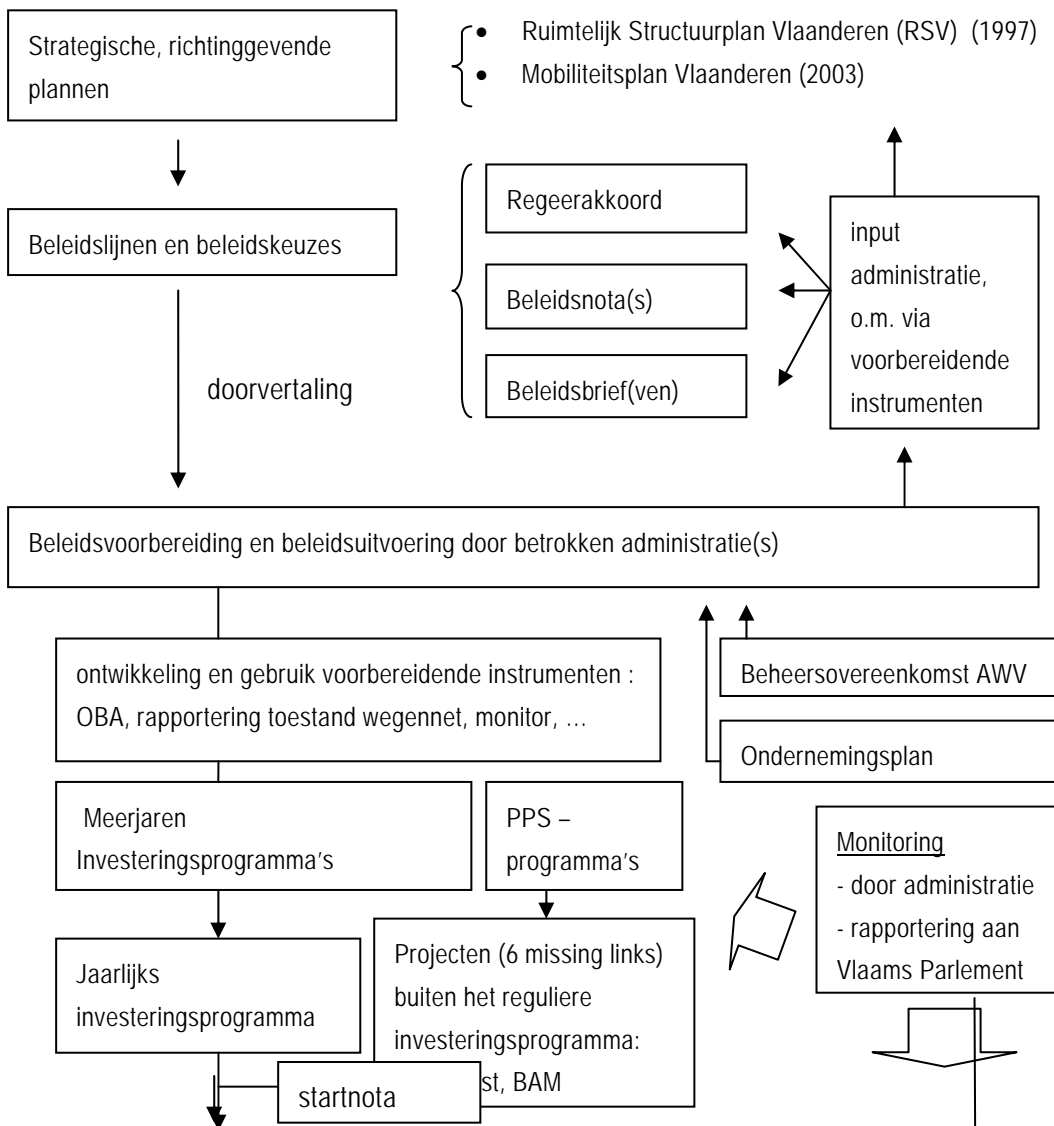
In hoeverre het infrastructuurbeleid in de loop van de jaren effectief geëvolueerd is wordt onderzocht in de hierna volgende hoofdstukken.

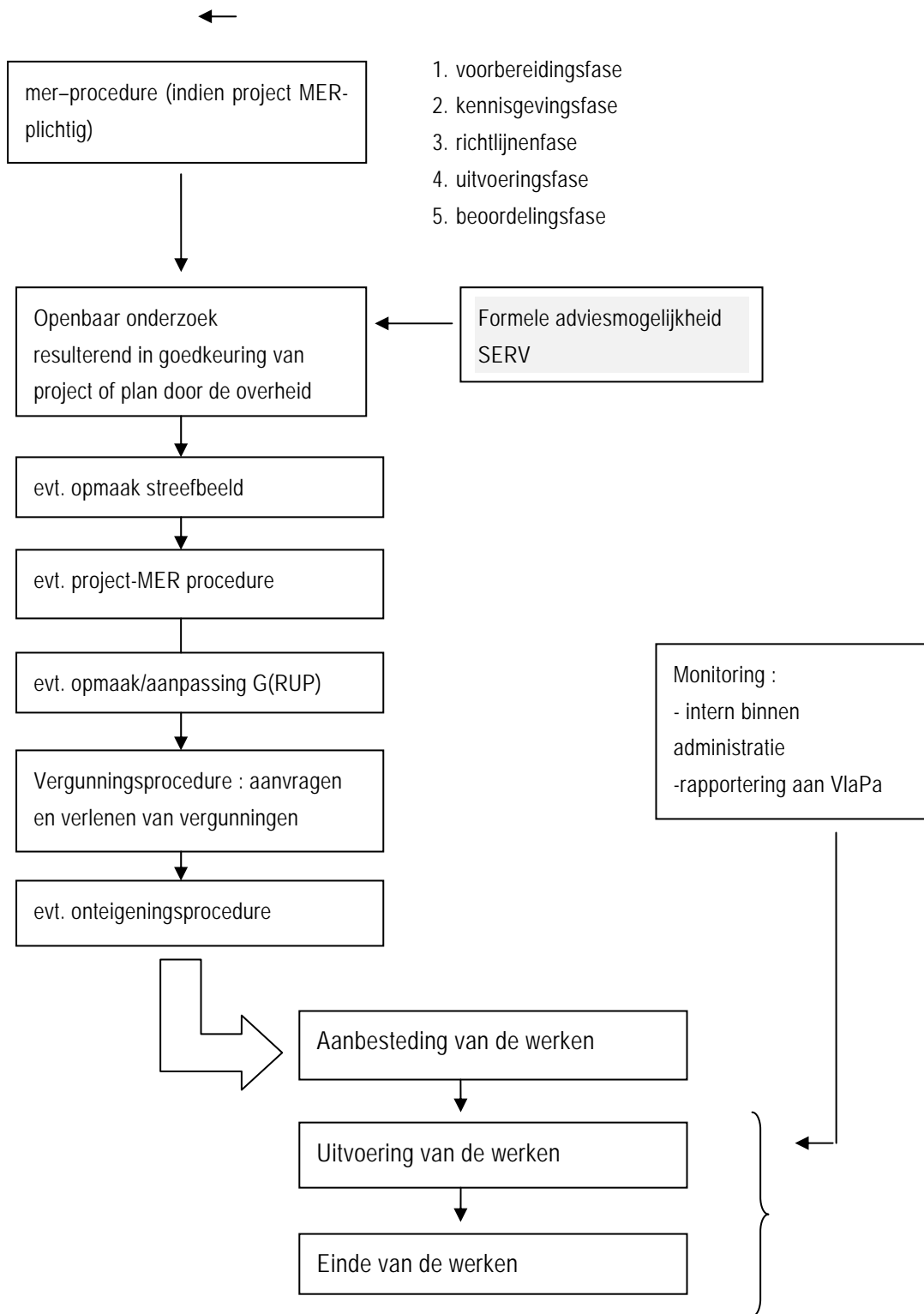
¹ Besluiten over grote projecten. WRR. Den Haag, 1994.

3. Het beleidsproces in de praktijk

In dit hoofdstuk worden de verschillende onderdelen van het beleidsproces voor (vooral grote) weginfrastructuurprojecten in Vlaanderen in kaart gebracht. De complexiteit van de problematiek belet om binnen dit bestek uitvoerig in te gaan op alle onderdelen of facetten die in het beleidsproces één of andere rol spelen. Het overzicht werd daarom beperkt tot de belangrijkste en meest relevante procesfasen. De beleidscyclus wordt eerst vereenvoudigd in schematische vorm weergegeven. Daarna worden de belangrijkste afzonderlijke procesfasen besproken.

3.1. Schema van het infrastructuurbeleid in Vlaanderen





Het opgestelde processchema is als indicatief te beschouwen en omvat zoals gezegd niet alle beleidsmatige acties voor alle categorieën van plannen of projecten. Zo zullen bijvoorbeeld

infrastructuurprojecten die gefinancierd worden via alternatieve financiering (PPS - constructies) in bepaalde procesfasen een aangepaste (lees uitgebreider) procedure moeten volgen.

3.2. Strategische plannen als algemeen kader voor het infrastructuurbeleid

Twee beleidsoverschrijdende en legislatuuroverschrijdende lange termijn strategische plannen vormen de basis, het richtingskader en het werkingskader voor het infrastructuurbeleid in Vlaanderen : Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997, herzien in 2004) :

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is opgemaakt in 1997 en is te beschouwen als een wetenschappelijk onderbouwde visie over hoe we in Vlaanderen met onze schaarse ruimte moeten omgaan om een zo groot mogelijke ruimtelijke kwaliteit te krijgen. Het is sindsdien het kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. In 2003 werd het RSV herzien. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt de ruimtelijke basis vast voor een duurzame mobiliteit, door de bestaande infrastructuur maximaal te benutten en door nieuwe ontwikkelingen in te planten op locaties waar zij zo weinig mogelijk nieuwe verkeersstromen genereren. Het RSV streeft ernaar de verdere ruimtelijke verspreiding van de werkgelegenheid tegen te gaan, door de economische activiteiten te concentreren in economische knooppunten en in poorten. De economische knooppunten zijn de stedelijke gebieden, de strook langs het Albertkanaal en een beperkt aantal gemeenten. De poorten zijn de zeehavens, de internationale logistieke parken, de luchthaven van Zaventem en het HST-station in Antwerpen. Het RSV legt de categorisering van de wegen vast en selecteert binnen het kader van deze categorisering een aantal zogenaamde lijninfrastructuren waarvoor realisatie is aangewezen (indien dit nog niet het geval is). het RSV beveelt aan om de wegenprojecten te faseren waarbij prioriteit wordt gegeven aan de hoofdwegen zodat de voorziene en geselecteerde projecten versneld kunnen worden uitgevoerd.

Het RSV vormde de basis en het toetsingskader voor de uitwerking van het Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001-2003) :

Het Mobiliteitsplan is de concretisering van de principes van het RSV en het Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen. Om tot een duurzame ontwikkeling van de mobiliteit te komen,

worden in het Mobiliteitsplan Vlaanderen vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven. Deze lange termijn doelstellingen hebben betrekking op het vrijwaren van de bereikbaarheid, het garanderen van de toegankelijkheid, het verzekeren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het terugdringen van de schade aan natuur en milieu. Belangrijk thema is de realisatie van strategische missing links voor de verkeers- en vervoersinfrastructuur.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen worden voor de weginfrastructuur 25 missing links opgesomd die als ontbrekende schakels in het wegennet worden beschouwd of als capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwegen- en het primaire wegennet. Voorafgaand aan het mobiliteitsplan Vlaanderen werden meerdere behoefteanalyses opgesteld. Deze resulteerden uiteindelijk in het (ontwerp)mobiliteitsplan en de bijhorende beleidsvoornemens. De beleidsvoornemens werden voorgelegd aan het maatschappelijke middenveld, besproken in het Vlaams Parlement en goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Sinds 2003 gelden de principes uit het mobiliteitsplan en de beleidvoornemens als absolute richtlijnen voor de sturing van het mobiliteitsbeleid op Vlaams niveau.

Andere plannen van belang voor het infrastructuurbeleid

Naast het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn er ook planningsinstrumenten op subregionaal niveau die een infrastructurele impact hebben: het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS), het Gemeentelijk Ruimtelijk Infrastructuurplan en vooral het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vult het RSV verder in. Aan de hand van gemeentelijke structuurplannen kunnen de gemeenten op hun beurt het provinciaal structuurplan verder detailleren. Het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) geeft het kader voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid weer. Het GRS is hiërarchisch ondergeschikt aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS). Toch beschikt de gemeente over een grote beleidsruimte om zelf invulling te geven aan een eigen gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Enkele voorbeelden: de afbakening van de woonkernen, van natuurelementen en open gebieden (beekvalleien, parken- en natuurgebieden,...), de concentraties van economische activiteiten (handel, bedrijventerreinen), de concentraties van andere lokale functies (gemeenschapsvoorzieningen, toeristische en recreatieve gebieden, ...), enz.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan vormt het mobiliteitsbeleid van de gemeente voor de komende 5 à 10 jaar. Het uitvoeren van infrastructuurwerken in de betrokken gemeente, zal aan dit beleidsplan getoetst worden.

3.3. Beleidslijnen en beleidskeuzes van de Vlaamse regering

De Vlaamse regering nam in haar regeerakkoord 2004 - 2009 de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het RSV als het uitgangspunt voor haar mobiliteits- en infrastructuurbeleid.

3.3.1 Beleidslijnen en -keuzes : het regeerakkoord, de beleidsnota's en de beleidsbrieven

Aan het begin van elke nieuwe legislatuur wordt een regeerakkoord opgemaakt. In het jaar van de benoeming van de Vlaamse regering worden het regeerakkoord en de beleidsnota's ingediend. Alle andere jaren van de legislatuur legt de regering een regeringsverklaring (de zogenaamde septemberverklaring) en dient elke minister één of meer beleidsbrieven in het Vlaams Parlement.

Het regeerakkoord

Het regeerakkoord is een geheel van afspraken tussen de parlementaire fracties die samen over een meerderheid in het parlement beschikken, over het beleid dat een nieuwe regering zal voeren. Na haar benoeming legt de nieuwe regering een verklaring af in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement over het regeerakkoord. Daarna stemt het parlement over het regeerakkoord. Het regeerakkoord vormt de algemene beleidsbasis voor de betreffende legislatuur en geeft in algemene termen de beleidsrichtingen aan.

In het regeerakkoord voor de legislatuur 2004 – 2009 neemt de Vlaamse regering voor wat het aspect mobiliteit betreft de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het uitgangspunt voor haar infrastructuur- en mobiliteitsbeleid. Eén van de prioriteiten is het werken aan een betere infrastructuur en een beter gebruik ervan, onder meer via de invulling van de missing links in het infrastructuurnet en via een betere afstemming van het mobiliteitsbeleid op het planologisch en locatiebeleid. De focus ligt van het regeerakkoord ligt duidelijk op infrastructuurinvesteringen (missing links, gevaarlijke punten, betere doorstroming openbaar vervoer, fietspaden).

Op grond van het regeerakkoord worden door de afzonderlijke ministers aan het begin van de legislatuur, voor hun eigen domein beleidsnota's opgemaakt.

De beleidsnota

De beleidsnota's geven de grote krijtlijnen en de accenten aan van de ministers binnen hun bevoegdheden. De beleidsnota is een document waarin een minister aangeeft hoe hij of zij voor zijn of haar bevoegdheden het regeerakkoord zal realiseren in de loop van de legislatuur.

Ondanks hun natuurlijke verbondenheid worden door de politieke verdeling (versnippering) van het beleidsdomein mobiliteit en openbare werken over twee ministers, afzonderlijke beleidsnota's voor de domeinen openbare werken en mobiliteit opgemaakt. Het merendeel van de infrastructurele aspecten is terug te vinden in de beleidsnota Openbare Werken, hoewel ook in de beleidsnota van de Vlaamse minister van Mobiliteit infrastructurele krijtlijnen worden getrokken (o.m. investeren in fietsvoorzieningen, infrastructurele doorstromingsprojecten openbaar vervoer).

De beleidsnota Openbare Werken voor de legislatuur 2004 – 2009 accentueert de realisatie van een rationeel investeringsbeleid, met bijzondere aandacht voor investeringen in economische knooppunten en poorten (in de eerste plaats de Vlaamse zeehavens) en een planmatige aanpak voor minder hinder maatregelen bij de uitvoering van nieuwe infrastructuurprojecten en onderhoudswerken.

De beleidsnota's worden door de betreffende ministers jaarlijks vertaald naar beleidsbrieven.

De beleidsbrief

Beleidsbrieven worden jaarlijks ingediend door iedere minister van de Vlaamse regering voor het domein of de domeinen waarover hij of zij bevoegd is. In de beleidsbrieven worden de krachtlijnen uit de beleidsnota's uitgediept naar concretere projecten en doelstellingen toe. Een beleidsbrief bevat ook een overzicht van de manier waarop de regering het regeerakkoord, de beleidsnota's, en de resoluties en moties van het Vlaams Parlement heeft uitgevoerd alsook van het beleid dat de minister het volgende begrotingsjaar wil voeren. De beleidsbrief bevat een opgave van de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de begroting van het lopende begrotingsjaar. De begroting is in deze de jaarlijkse financiële weerspiegeling van het regeringsbeleid. Fundamenteel is dat de stand van zaken in de beleidsbrief afgestemd is met de gegevens vermeld in het kader van de uitgavenbegroting. Beleidsbrieven worden samen met het ontwerp van decreet houdende de algemene uitgavenbegroting jaarlijks ingediend in het Vlaams Parlement.

De jaarlijkse beleidsbrief van de betrokken minister levert de nodige input voor de administratie. In de beheersovereenkomst(en) en bijhorende (jaarlijkse) ondernemingsplannen tussen de minister en de verzelfstandigde agentschappen wordt de jaarlijkse beleidsbrief als input meegenomen.

3.4. Beleidsvoorbereiding en beleidsuitvoering door de administratie

In het kader van het beleidsproces m.b.t. de weginfrastructuur is vooral het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de belangrijkste speler². Het Agentschap Wegen en Verkeer is een onderdeel van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid en is o.m. bevoegd voor het beheren, onderhouden en optimaliseren van het wegenpatrimonium, het opstellen van evenwichtige en objectieve programma's en het organiseren van het verkeer.

3.4.1 Ontwikkelen en beheren van beleidsvoorbereidende instrumenten

De rol van de administratie in de beleidsprocesketting is meervoudig. Binnen de administratie werden en worden de laatste jaren instrumenten ontwikkeld en/of verfijnd die een planmatige voorbereiding en aanpak moeten ondersteunen. De ontwikkeling van de methodiek van objectieve behoefte analyse (OBA) is hiervan één van de belangrijkste voorbeelden. Via deze instrumenten wordt 'geobjectiveerde' input geleverd voor de visievorming op strategisch niveau (het niveau van de strategische plannen). Zo is de gehanteerde methodiek voor de prioriteitsbepaling bij de 800 gevaarlijke punten en zones, gebaseerd op de methodiek uit de OBA.

Anderzijds staat de administratie in voor de eigenlijke uitvoering van het infrastructuurbeleid op het terrein via de doorvertaling van de beleidsopties in concrete acties.

3.4.1.1 Objectieve Behoeften Analyse (OBA)

Eén van de grootse knelpunten in het infrastructuurbeleid in het verleden was de volstreekte onduidelijkheid over de wijze waarop tot infrastructuurinvesteringen werd beslist en hoe de prioriteiten werden bepaald; welke overwegingen en processen aan de grondslag lagen van infrastructuurprojecten. Het gebrek aan informatie voedde het vermoeden dat van wetenschappelijke en rationele onderbouwing van het infrastructuurbeleid nog maar weinig sprake was.

² De vroegere Administratie Wegen en Verkeer is sinds de reorganisatie van de Vlaamse overheid 'Beter Bestuurlijk Beleid' (april 2006) als intern verzelfstandigd agentschap (IVA) van de Vlaamse overheid aangeduid. In de beginfase heette het IVA Infrastructuur. Sinds november 2007 werd deze naam gewijzigd in Agentschap Wegen en Verkeer, aangezien deze naam de lading beter dekt.

Met het oog op een grotere objectivering van de planning van infrastructuur werd vanaf eind de jaren 90 door de administratie gewerkt aan een methodiek voor objectieve analyse van de behoeften en de prioritering van de gedetecteerde infrastructuurknooppunten. De methodiek werd verfijnd en sinds 2003 is de verbeterde objectieve behoeften analyse of OBA operationeel. Het instrument werd in de loop van de volgende jaren nog verder verfijnd in functie van concrete problemen en ervaringen en nieuw beschikbare gegevens. Zo worden de ongevalgegevens jaarlijks opgevraagd bij het NIS en indien mogelijk (bij tijdige aanlevering en georeferentie van deze gegevens) meegenomen in de nieuwe berekeningen voor de behoefteanalyse. In de loop der tijd werd de lokalisatie van de ongevalgegevens ook beter gedetailleerd (per hectometerpaal van het gewestwegennet gerubriceerd). In 2007 stelde het NIS zijn ongevalgegevens van 2002 beschikbaar.

Hoe werkt de OBA?

De behoefteanalyse van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) probeert op een objectieve manier potentiële locaties voor investeringswerken binnen bepaalde domeinen te rangschikken. De 5 domeinen die behandeld worden zijn instandhouding van het patrimonium, veiligheid, leefbaarheid, multimodale bereikbaarheid en fietspaden. Voor elke categorie worden een aantal objectieve gegevens gemeten op basis van vooraf bepaalde indicatoren. Er wordt op die manier een rangschikking van knooppunten bekomen binnen iedere categorie.

De score voor een bepaald knooppunt in één domein, bijvoorbeeld verkeersveiligheid, kunnen/mogen evenwel niet rechtstreeks vergeleken worden met de scores van andere knooppunttypen. De schaal waaraan het belang van een knooppunt wordt afgelezen verschilt per domein (afhankelijk van het belang dat men wil geven aan bepaalde domeinen). Daarom is een methode uitgewerkt om de scores te transformeren naar een schaal die hetzelfde is voor alle knooppunttypen.

Het principe hierbij is om binnen elk domein de score van de knooppunten te vervangen door hun rangorde, die dan wordt herschaald van 0 tot 100, zodat 0 overeenkomt met de laagste in rangorde en 100 met de hoogste (de zogenaamde K-waarde). Na berekening van de K-waarden worden alle opgenomen knooppunten per hectometer geaggregeerd. D.w.z. dat voor elke 100 m segment van een gewestweg, en voor elk type knooppunt, de hoogste K-waarde wordt geselecteerd.

Doorvertaling naar het beleid

Op basis van de OBA worden in principe de meerjarenprogramma's infrastructuur opgemaakt. Door AWV wordt op basis van de resultaten van de OBA een lijst gemaakt met doortochten, fietspaden, enz. en de daarbij horende scores. Deze gegevens worden overgemaakt aan de

provinciale afdelingen. Op basis van die scores kunnen zij voorstellen formuleren en wordt een programma opgesteld dat wordt voorgelegd aan de minister.

Objectieve behoefteanalyse voor gevaarlijke punten

Eind 2002 werd het project 'wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' aangevat. Dit project voorzag om, gespreid over vijf jaar, 800 gevaarlijke punten en zones aan te pakken.

Om te bepalen welke wegvakken of punten als gevaarlijk worden gecatalogeerd, wordt beroep gedaan op ongevalstatistieken, meer bepaald de gegevens van de drie laatst beschikbare jaren.

Alle gevaarlijke punten met een score van minstens 20 (hoe hoger de score hoe gevaarlijker, een punt wordt als gevaarlijk gecatalogeerd vanaf een score van 15), werden aangepakt via het project 'Wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen'.

Er zijn 800 gevaarlijke punten geselecteerd waarvoor het politiek engagement is genomen om ze weg te werken. Deze lijst werd opgesteld op basis van de hierboven vermelde methodiek. Voor de wegwerking van deze punten werd een budget geraamd en financiering via het FFEU. De gevaarlijke punten lijst werd door de Vlaamse regering goedgekeurd.

Jaarlijks worden de ongevalgegevens opgevraagd en wordt de lijst met gevaarlijke punten bijgewerkt. Er worden echter enkel projecten toegevoegd, geen gevaarlijke punten geschrapt (wel kan het zijn dat een gevaarlijk punt bv. op basis van de volgende ongevalgegevens iets lager scoort dan voorheen – vandaar dat sommige projecten ook met score 16 of 17 in de jaarprogramma's staan). De lijst groeit bijgevolg. Aangezien de tijdelijke vennootschap TV3V die het gevaarlijke puntenprogramma uitvoeren, een contract (en budget) voor 800 punten heeft, werd het laatste jaarprogramma voor 2006 aangevuld totdat effectief 800 punten op de lijst stonden.

In de loop van het project werden, omwille van de steeds verder aangroeiende lijst (de oorspronkelijke lijst is uitgegroeid tot ca. 1100), de projecten met een score > 20 op de programma's gezet. De lijst met gevaarlijke punten houdt rekening met de dynamiek in de ongevalgegevens.

In 2008 waren 292 van de 800 gevaarlijke punten, of 37% effectief uitgevoerd. De oorspronkelijke doelstelling om over 5 jaar alle gevaarlijke punten weg te werken is niet gehaald. De "bijgestelde" doelstelling was om eind 2008 40 tot 45% van de gevaarlijke punten volledig af te werken. Met 37% afgewerkte projecten begin 2008 lijkt deze gehaald. Een stand

van zaken van februari 2009³ leert dat 391 gevaarlijke punten (of 48% van het totaal) zijn weggewerkt. Momenteel wordt onderzocht hoe de verkeersveiligheid evolueerde na heraanleg op 150 van de afgewerkte gevaarlijke punten (Steunpunt MOW spoor Verkeersveiligheid).

Bij het opstellen van de jaarprogramma's van de gevaarlijke punten werd tot 2006 rekening gehouden met de recentst beschikbare ongevallenstatistieken. Vanaf 2006 werd de lijst met 800 gevaarlijke punten bevroren en worden de gevaarlijke punten systematisch weggewerkt, via de daartoe voorziene specifieke FFEU-budgetten.

Mobiliteit en de daarmee gepaard gaande problematiek van de verkeersveiligheid is een dynamisch gegeven, waarbij nieuwe gevaarlijke punten kunnen ontstaan, terwijl de "bevroren" lijst van 800 gevaarlijke punten niet wordt aangevuld. Naast de oorspronkelijke lijst wordt daarom een actuele lijst van gevaarlijke punten opgemaakt. Deze wordt bepaald op basis van de meest recente ongevallengegevens. Gevaarlijke punten die niet op de oorspronkelijke lijst voorkomen, kunnen via het regulier investeringsprogramma aangepakt worden (dus buiten het project van 'wegwerken gevaarlijke punten' met FFEU middelen)

Begin 2009 zouden zo'n 1.100 gevaarlijke punten opgelijst zijn (de oorspronkelijke 800 + de geactualiseerde). De actuele lijst van gevaarlijke punten is evenwel niet raadpleegbaar. De gevaarlijke punten die uit deze lijst worden uitgevoerd kunnen via het regulier investeringsprogramma worden getraceerd. Maar over de procedures, waarom, wanneer en op welke manier deze gevaarlijke punten al dan niet in het regulier investeringsprogramma worden opgenomen is geen duidelijkheid. Dit bemoeilijkt een gedegen evaluatie van het beleid ter zake. Dit kan samensporen met opportuniteiten die zich voordoen in overige projecten van het agentschap (clustering van enkele werkzaamheden), maar kan ook o.w.v. budgettaire redenen doorgeschoven worden naar een volgend investeringsjaar enz.

Bemerkingen OBA

- De resultaten van de objectieve behoefte analyse zijn niet bindend.
- Voor nog niet aanwezige – en dus de aanleg van nieuwe – infrastructuur beschikt men binnen de OBA nog niet over parameters. Andere methodes zoals kosten-batenanalyses of multicriteriaanalyses die in principe ook toelaten om prioriteiten vast te leggen voor nieuwe infrastructuur kunnen hier soelaas bieden. Maar prioriteiten worden ook op basis van andere overwegingen gesteld.

³ Antwoord van de Vlaamse minister van Openbare Werken een schriftelijke vraag vanuit het Vlaams Parlement (vraag nr 92 van 12 november 2008)

In de praktijk werd voor wat de missing links het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen als prioriteitsbasis gehanteerd. De werklust, het beschikbare budget, de verdeling over verschillende provincies/regio's opdat de grotere werkzaamheden in functie van de missing links zich niet allemaal in één regio concentreren enz. spelen hierbij een rol. De bepaling van de prioriteiten van deze missing links wordt in samenspraak met de Minister van Openbare Werken bepaald.

Afhankelijk van het type project zullen verschillende actoren het initiatief nemen en de prioritering aansturen. De toetsing met het beschikbare budget vormt hierbij de volgende fase en de uiteraard beperkende randvoorwaarde.

Infrastructuurprojecten in het kader van het convenantenbeleid zoals bijv. de aanleg van een nieuwe rondweg (indien bv. de doortocht doorheen de dorpskom via een module 2 van het mobiliteitsconvenant wordt aangepakt), of ontsluitingswegen van bedrijventerreinen, zijn 'vraaggericht'.

3.4.1.2 Rapportering over de toestand van het wegennet

De onderhoudstoestand van het wegennet wordt jaarlijks gemeten in het 'Rapport toestand van het wegennet' van de afdeling Wegenbouwkunde van AWW. Hiervoor wordt jaarlijks de toestand van het autosnelwegennet opgemeten en alternerend worden de N-wegen met wegnummer kleiner dan 100 en de N-wegen met wegnummer groter dan 100 opgemeten. Sinds 1991 wordt de achterstand van het structureel onderhoud becijferd en opgevolgd. De metingen zijn van toepassing op de stroefheid, de spoorvorming (bij asfaltwegen) of trapvorming (bij betonwegen) en de langsvlakheid van het wegennet en worden aangevuld met een visuele inspectie i.f.v. de beschadigingsgraad. De resultaten van de metingen worden meegenomen in de verdeelsleutel voor het investeringsbudget.

3.4.1.3 Verkeerstellingen en -modellen

Een ander belangrijk instrument zijn de verkeerstellingen. Jaarlijks maakt de afdeling Verkeerskunde van het Agentschap Wegen en Verkeer een rapport op met de gemiddelde waarden van telgegevens. Permanente telposten registreren op vaste plaatsen, 24 uur op 24 uur, de verkeersintensiteiten. Detectie gebeurt met electromagnetische lussen of met camera's. Daarnaast registreren periodieke telposten het verkeer op geregelde tijdstippen gedurende enkele weken; dit gebeurt met verplaatsbare telapparaten.

Verkeerstellingen dienen ook om verkeersparameters te bepalen, informatie voor statistische doeleinden te verzamelen of on-line informatie te verstrekken voor begeleiding van verkeersstromen.

Ook de multimodale verkeers- en vervoersmodellen hebben een beleidsondersteunende en beleidsvoorbereidende rol. Het zijn computermodellen waarin de structuur en de kenmerken van de lijninfrastructuur op een geautomatiseerde wijze geëvalueerd worden vanuit verkeers- en vervoersoogpunt op het niveau van een gedefinieerd gebied, bijvoorbeeld een provincie. De verkeers- en vervoersmodellen richten zich naar de selectie en de ontwikkelingsperspectieven voor de lijninfrastructuren.

3.4.1.4 MKBA (maatschappelijke kosten-baten-analyse)

De huidige objectieve behoefte analyse (OBA) laat niet toe om infrastructuurprojecten in een bredere maatschappelijk-economische context te evalueren. Grondige analyse gebaseerd op maatschappelijk-economische afwegingen en betrokkenheid van de stakeholders in een vroeg stadium van het beleidsproces kunnen het beleidsproces evenwel versterken en versnellen.

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden alle huidige en toekomstige voor- en nadelen (baten en kosten) die leden van de gemeenschap van een project of beleidsmaatregel ondervinden, tegen elkaar afgewogen door ze in geld uit te drukken. De MKBA is een integraal afwegingsinstrument. Dit betekent dat in principe alle effecten van het project of de beleidsmaatregel die maatschappelijk van belang zijn, geëvalueerd worden. Dus niet enkel de financiële effecten (geldelijke uitgaven en inkomsten), maar ook niet-financiële aspecten zoals milieu, veiligheid, werkgelegenheid, enz. Omdat alle effecten in geld uitgedrukt worden, laat de methode toe om ongelijksoortige effecten met elkaar te vergelijken en bij elkaar op te tellen. In een MKBA wordt een project vanuit het standpunt van de gehele gemeenschap beoordeeld. De MKBA is een economisch beoordelingsinstrument. Dit betekent dat alle effecten in uiteindelijk geldtermen uitgedrukt worden. Deze geldbedragen weerspiegelen de som van de waarden die alle door het project beïnvloede partijen aan het project of de beleidsmaatregel toekennen.

Een MKBA is geen finaal beslisinstrument. Een MKBA levert objectieve informatie om keuzes te ondersteunen en te onderbouwen. De uiteindelijke beslissing blijft echter altijd een bestuurlijke afweging.

In tegenstelling tot Nederland waar de MKBA sinds 1 januari 2008 verplicht is voor alle infrastructuurprojecten opgenomen in het MIRT⁴, is de MKBA voor weginfrastructuurprojecten in Vlaanderen op dit ogenblik een vrijblijvend onderdeel in het beleidsproces.

⁴ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Toch worden in Vlaanderen worden al gedurende enige decennia op vrijwillige basis MKBA's uitgevoerd voor de ex ante evaluatie van grote, openbare infrastructuurprojecten. De MKBA situeert zich doorgaans vooraan in het planningsproces. Ze dient om de economische haalbaarheid van het voorgenomen project te toetsen, en om verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken ten einde het meest voordelige alternatief te selecteren.

De MKBA wordt momenteel toegepast bij grotere infrastructuurprojecten in het kader van de havens en waterwegen. Het Subsidiebesluit aan de havenbedrijven van 14 december 2007 voorziet o.m. in een aantal voorafgaande studies die een subsidiedossier of medefinancieringsdossier bij elke aanvraag moeten onderbouwen. Daaronder de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Er is een denkspoor om deze ook toe te passen op infrastructuurprojecten voor de wegen. Maar tot op heden bestaat er nog geen gestandaardiseerde techniek voor de wegensector.

Eén van de mogelijkheden is de uitwerking van een methodiek op basis van de zogenaamde Multi-Actor Multicriteria-Analyse⁵ of MAMCA, in complementariteit met de MKBA. De MAMCA is een verdere uitbreiding van de multicriteria-analyse-methodiek (MCA) maar waarbij de verschillende stakeholders expliciet en in een vroeg stadium betrokken worden in het beslissingsproces. De MAMCA geeft aan in welke mate verschillende alternatieven al dan niet bijdragen aan de doelstellingen van de diverse stakeholders en aan het algemeen belang.

Kort samengevat bestaat de methodiek uit een zestal stappen⁶. De eerste stap in de MAMCA is de definitie van het probleem en de identificatie van de alternatieven. Als tweede stap volgt een stakeholderanalyse, waarbij de stakeholders ook nieuwe alternatieven kunnen introduceren. In stap vier kennen de stakeholders gewichten toe aan verschillende criteria. In de vierde stap, wordt voor ieder criterium één of meerdere indicatoren opgesteld. Ieder alternatief wordt getoetst volgens zijn prestatie op ieder criterium. In stap vijf wordt een globale evaluatiematrix opgesteld, die de bijdrage van ieder alternatief aan de doelstellingen van de stakeholders weergeeft en deze vervolgens aggregereert. In een volgende stap wordt de rangschikking van de alternatieven weergegeven via toepassing van een MCA-techniek. Zo worden ook de sterktes en zwaktes van de alternatieven geïllustreerd. In de laatste stap volgt dan het opstellen van een implementatiepad, rekening houdend met de sterktes en zwaktes van de voorgestelde alternatieven. Dergelijke methodiek maakt ook afweging tussen infrastructuurprojecten gesitueerd op geografisch verschillende locaties mogelijk.

⁵ Deze methode werd ontwikkeld door Macharis (2004) en Macharis et al. (2008)

⁶ MACHARIS, C.; DE WITTE, A., AND J. AMPE, 2007, "The multi-actor, multi-criteria analysis methodology (MAMCA) for the evaluation of transport projects: theory and practice", *Journal of Advanced Transportation*..

3.4.2 Beleidsuitvoering

3.4.2.1 Plaats van de administratie in de beleidsuitvoering

De doorvertaling en uitvoering van het infrastructuurbeleid voor de wegen naar concrete projecten wordt voor een groot deel (maar niet uitsluitend) gerealiseerd via het verzelfstandigd agentschap AWV. Via een beheersovereenkomst met de Vlaamse regering worden de strategische doelstellingen van het mobiliteitsplan Vlaanderen, de regeringsverklaring en het regeerakkoord 2004-2009 evenals de beleidsnota Openbare Werken overgenomen als referentiekader waarbinnen het agentschap werkzaam is. Hiertoe krijgt het agentschap jaarlijks een budget om de taken uit te voeren, maar moet het agentschap ook rapporteren aan de Vlaamse Regering. De kernopdracht bestaat o.m. uit:

- aanleggen, herinrichten, uitrusten en onderhouden van wegen voor autoverkeer, vrachtvervoer, fiets- en voetgangersvoorzieningen en voorzieningen voor andersvaliden
- beheren en exploiteren van de infrastructuur
- zorgen voor afwikkeling en sturing van het verkeer en het vervoer over de gewestwegen
- ontwerpen, aanleggen, onderhouden, beheren en technisch exploiteren van elektromechanische en telematica-uitrusting
- beheer van het bruggenpatrimonium incl. kunstwerken in gemengd beheer.

De jaarlijkse beleidsbrief van de minister levert input aan het agentschap en zorgt voor inhoudelijke sturing van het agentschap. Deze input wordt doorvertaald naar een jaarlijks ondernemingsplan via 8 sleutelprojecten en bijbehorende indicatoren per project (die een monitoring van het gevoerde beleid mogelijk moeten maken). Deze indicatoren worden samen met het beoogde beleidseffect verder gespecificeerd in het jaarlijks ondernemingsplan. De sleutelprojecten hebben betrekking op capaciteitsuitbreiding van het hoofdwegennet, optimale benutting van het gewestnet, planmatig beheren en onderhouden van het wegennet, veilig inrichten van gewestwegen, minder hinder, uitbouw fietsinfrastructuur, doorstromingsbevorderende maatregelen en het milieuvriendelijk inrichten en beheren van transportinfrastructuur.

Voor het sleutelproject "realiseren van een capaciteitsuitbreiding op het hoofdwegennet" legt de beheersovereenkomst 2008- 2010 vier projecten vast :

- wegwerken van 1/3 de van de missing links zoals vermeld in het Mobiliteitsplan Vlaanderen
- meewerken aan de uitvoering van het START-programma
- realiseren van 6 missing link-projecten via alternatieve financiering (VIA-invest)

- meewerken aan de uitvoering van het Limburgplan

AWV werkte tijdens legislatuur 2004 – 2009 in uitvoering van het regeerakkoord en de beleidsnota en beleidsbrieven van de bevoegde ministers voornamelijk op drie grote lijnen:

- onderhouden en optimaliseren van de bestaande infrastructuur
- wegwerken van 1/3 van de missing links
- wegwerken van de 800 gevaarlijke punten

Daarnaast werken het departement Mobiliteit & Openbare Werken en AWV, samen met gemeenten en De Lijn, aan de hand van convenanten aan bepaalde mobiliteitsaspecten.

Begroting

De beheersovereenkomst 2008-2010 is geënt op de meerjarenbegroting. In het kader van de begrotingscyclus worden periodiek door het Vlaams Parlement de financiële engagements gestemd die moeten doorvertaald worden in het jaarlijks ondernemingsplan.

AWV krijgt voor haar investeringsbeleid via het VIF art 73.11 een duidelijk werkingskader via een goedgekeurd rollend driejarenprogramma (onderbouwd door de OBA) . Het jaarlijks fysisch investeringsprogramma bouwt hierop verder en wordt door de minister goedgekeurd. Onderhoudsprogramma's worden door de leidend ambtenaar van het agentschap goedgekeurd. De jaarprogramma's maken integraal deel uit van het jaarlijks ondernemingsplan.

3.4.2.2 Opmaak meerjaren investeringsprogramma

AWV is bevoegd voor het beheer van de gewestwegen en aanhorigheden. Hiertoe stelt het agentschap jaarlijks een rollend driejarenprogramma op, waarin de noodzakelijke investeringswerken voor de komende drie jaren worden vastgelegd. De opmaak van het driejarenprogramma bouwt telkens verder op het vorige driejarenprogramma en wordt als dusdanig 'rollend'. Bij de opmaak van het driejarenprogramma wordt rekening gehouden met:

- de begrotingsvoorstellen, die richtlijnen en een schatting van het beschikbare budget bevatten.
- het vorige rollende driejarenprogramma (en de realisatie ervan),
- de beleidsnota en beleidsbrief van de bevoegde minister duidt de prioriteiten aan tussen de verschillende thema's, zoals bv. doortochten, fietspaden, enz.
- de objectieve behoefteanalyse van AWV. Deze objectieve behoefteanalyse geeft de prioriteiten binnen 1 beleidsthema.

Het programma van het tweede jaar van het lopend driejaren investeringsprogramma vormt de basis voor het investeringsprogramma van het volgende jaar. Dit nieuwe investeringsprogramma wordt ingepast in het beschikbare budget voor het volgende jaar. Bijkomende voorstellen voor de resterende budgettaire ruimte worden gestructureerd volgens de beleidsaccenten van de bevoegde minister (bv. aandacht voor verkeersveiligheid). De objectieve behoefteanalyse (OBA) duidt tot slot per thema of beleidsaccent de onderbouwde prioriteit en rangschikking aan (indien de minister verkeersveiligheid als thema verkiest, geeft de OBA weer welke doortocht het dringendste moet aangepakt worden).

Er wordt dus vertrokken van een objectieve behoefteninschatting, voorbereid door de administratie (het agentschap). In functie van het beschikbare budget wordt dan de optimale selectie gemaakt, in overleg tussen minister en administratie (agentschap). Dan wordt het investeringsprogramma door de administratie voorbereid en klaargemaakt voor uitvoering. Op basis van nieuwe noodwendigheden kan het huidig investeringsprogramma evenwel steeds bijgestuurd worden. De voorziene bedragen zijn de best mogelijke schattingen die door de administratie werden gemaakt. Wanneer een project aanbestedingsklaar is en in aanbesteding wordt gesteld, kan dit nog veranderen.

De verdeling van het budget over de territoriale afdelingen van het agentschap houdt rekening met een evenredige verdeling van het budget (basisgedeelte), de lengte van de wegvakken en een verdeelsleutel die beleidsprioriteiten weergeeft (fietspaden, structureel onderhoud, ...).

Het voorstel tot nieuw rollend driejarenprogramma voor investeringen wordt overgemaakt aan de minister van Openbare Werken. De minister keurt het fysische programma voor het komende jaar goed. Dit betreft m.a.w. de programmering voor het budget '73.11'.

Bij de opmaak van het jaarprogramma, maakt AWV een inschatting voor welke projecten de formele stappen genomen zijn of in die mate ver gevorderd zijn dat de formele stappen op zeer korte termijn kunnen genomen zijn. De projecten die op het komende (fysische) jaarprogramma van het meerjarenprogramma geplaatst worden, zijn dan ook die projecten waarvan AWV verwacht dat ze kunnen aanbesteed worden in de periode tussen de goedkeuring van het jaarprogramma (gestreefd wordt dat dit in maart van elk jaar officieel goedgekeurd is) en het einde van het jaar in kwestie (bij voorkeur eind november moeten de offertes bij de aanbesteding van de projecten geopend zijn). De verschillende te nemen stappen kunnen project per project zeer verschillend zijn (wel MER, geen MER, PAC, ...).

Het driejaren investeringprogramma wegen (73.11) is een onderdeel van volgende investeringsmogelijkheden voor de gewestwegen:

1. kredieten voor verbetering en modernisering van de wegen :
 - Investerings in de verbetering en modernisering van de wegen: aanleg nieuwe wegen, rotondes, enz. (73.11)
 - Gevaarlijke punten: de middelen voor het wegwerken van de gevaarlijke punten worden nu in eerste instantie uit het FFEU geput, in het kader van het afzonderlijke project gevaarlijke punten (800 gevaarlijke punten en zones). Hiervoor wordt jaarlijks 100 miljoen Euro voorzien.
 - Subsidies aan gemeenten voor fiets- en doortochtenbeleid (langsheen Vlaamse gewestwegen):. Afhankelijk van het type project dat gesubsidieerd wordt, wordt het project opgenomen op het subsidieartikel 63.01, op het meerjarenprogramma (73.11) van AWV, enz..
 - (START-krediet → zie investering in verbetering bereikbaarheid luchthaven – via missing links).
2. Aanpak missing links: 73.11 of overige kanalen
3. Onderhoudskredieten voor de wegen (structureel onderhoud van de wegen wordt op het begrotingsartikel 73.11 voorzien. Normaal onderhoud van de weg en bijhorende telematica wordt respectievelijk op het begrotingsartikel 14.08 en 14.09 voorzien.

Maar niet alle infrastructuurprojecten (missing links) zijn opgenomen in het normale investeringsprogramma. Het gaat hier vooral om missing links die te realiseren via alternatieve financiering en PPS constructies (bijv. BAM, VIA-Invest).

Enkele missing links die (in totaliteit) konden geïntegreerd worden in het driejarenprogramma (waarbij ook nog ruimte bleef voor overige investeringswerken) werden op het reguliere budget voorzien. Maar daarnaast zijn ook andere budgettaire oplossingen gezocht. Zo besloot de Vlaamse Regering in 2005 om een inhaalbeweging op vlak van openbare werken te realiseren en werd VIA-invest opgericht om via PPS-constructies 6 missing links of grote knelpunten aan te pakken. Bijgevolg worden deze via een alternatieve wijze (PPS-constructie) gefinancierd.

Ook werd de BAM-constructie opgericht voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen (o.a. Oosterweelverbinding). Daarnaast besloot de Vlaamse Regering om enkele wegenwerken in het kader van het START-project te integreren.

In enkele uitzonderingen worden de missing links gecombineerd met de aanpak van de gevaarlijke punten. Op de N16 zijn bijv. meerdere gevaarlijke punten gelegen, en kunnen de FFEU-middelen gebundeld worden (met bv. middelen voor Temsebrug) en hierdoor zo efficiënt mogelijk ingezet worden.

In principe zouden alle missing links via het reguliere budget van AWV moeten weggewerkt worden, maar gezien de omvang en kostprijs van deze projecten werd besloten om voor

bepaalde projecten een bijkomende injectie te geven. De budgettaire verdeling van de missing links is bijgevolg geïnspireerd op wat haalbaar is met de eigen kredieten van AWW, mogelijkheden tot bundeling van middelen in één plangebied en/of bijkomende geldinjecties enz.

Grote projecten worden in meerdere fasen uitgevoerd waarbij deze verschillende fasen ook over meerdere driejarenprogramma's kunnen verspreid worden. Zo is het project voor het Klaverblad Lummen over meerdere fasen gespreid. De eerste studiefase was gebudgetteerd op het jaarprogramma van 2001 (de laatste fase in 2008).

3.4.2.3 jaarlijks investeringsprogramma

Nadat een driejarenprogramma werd opgemaakt, wordt er ieder jaar ook een investeringsprogramma gemaakt, op basis van het bedrag voorzien voor de wegen in de goedgekeurde begroting. De minister van Openbare Werken keurt elk jaar het jaarprogramma voor investeringen in onderhoudswerken goed.

Nadat een project opgenomen is op het jaarprogramma kan het uitvoeringsproces in principe (op basis van het goedgekeurd jaarprogramma) effectief worden opgestart. Eens op het jaarprogramma kan de aanbesteding en vastlegging gebeuren en zullen de werken hierop volgen.

3.5. De mer-procedure in het besluitvormingsproces

Wanneer een infrastructuurproject werd vastgelegd in het investeringsprogramma voor de wegen kan de uitvoering ervan beginnen. De meeste grote infrastructuurprojecten zijn MER-plichtig. De volgende stap in het beleidsproces is dan het doorlopen van de mer-procedure.

3.5.1 Definiëring

De mer-procedure beschrijft het geheel van formele en informele stappen bij milieueffectrapportage. Een milieueffectrapport (MER) is een juridisch-administratieve procedure waarbij, voordat een activiteit of ingreep plaatsvindt, de milieugevolgen worden bestudeerd, besproken en geëvalueerd. Verschillende scenario's of alternatieven worden onderzocht. Het MER geeft aan hoe negatieve (milieu-)effecten kunnen worden vermeden, gemilderd, verholpen of gecompenseerd. Via het milieuonderzoek wordt getracht om de voor het milieu mogelijk negatieve effecten in een vroeg stadium van de besluitvorming te kennen zodat ze kunnen worden voorkomen of gemilderd. Op die wijze kan het voorliggend project of plan worden bijgestuurd.

Er zijn twee soorten MER's: een project-MER en een plan-MER.

- Een project-MER wordt opgesteld ter voorbereiding van een vergunningsaanvraag zoals een bouw- of milieuvergunning voor een specifiek project.
- Een plan-MER onderzoekt de effecten van een beleid op plan- of programmaniveau. Het gaat om bepaalde plannen of programma's waarin beleidsvoornemens, beleidsontwikkelingen of grootschalige overheids-, particuliere of gemengde activiteiten worden aangekondigd en die worden opgemaakt en vastgesteld, gewijzigd of herzien op initiatief van het Vlaamse Gewest, de provincies, de intercommunales en/of de gemeenten of van administratieve overheden. In deze milieueffectenstudie worden de impact van de desbetreffende plannen of op het milieu en alternatieve planvoorstellen onderzocht

Een MER is een informatief instrument en geen beslissingsinstrument. Toch hebben de vergunningverlenende overheden of andere besluitvormers zoals de Vlaamse regering voor bepaalde plannen en programma's een motiveringsplicht indien men een andere beslissing neemt dan de suggesties voorgesteld in het MER.

Het milieueffectrapport kan als een belangrijk instrument bij de besluitvorming worden beschouwd. Het is een belangrijk hulpmiddel voor de overheid om te beslissen of een bepaald project of plan zal toegelaten of vergund worden en onder welke voorwaarden. Een goedgekeurde MER vormt de basis voor de beslissing van de bevoegde overheden.

3.5.2 Korte historiek – regelgevend kader

Milieueffectrapportage startte in Vlaanderen als juridisch-administratief proces met de goedkeuring door de Vlaamse regering van de zogenaamde m.e.r.-besluiten op 23 april 1989. De besluiten werden genomen als omzetting van de Europese richtlijn 85/337/EG van 27 juni 1985.

Het decreet van 18 december 2002 tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid verschaft een juridisch kader voor de milieueffectenrapportage en beschrijft de mer-procedure.

De Vlaamse Regering keurde op vrijdag 12 oktober 2007 het besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's goed. Dit besluit geeft uitvoering aan het decreet van 27 april 2007, het zogenaamde plan-MER-decreet.

Deze nieuwe regelgeving voorziet dat overheden die een plan met mogelijke aanzienlijke milieueffecten willen opmaken, eerst de milieueffecten ervan en de eventuele alternatieven in kaart moeten brengen. Door in de planfase reeds rekening te houden met mens en milieu, voorkomt men dat pas in een vergevorderd stadium aan het licht komt dat een specifiek project niet haalbaar is.

Het decreet verplicht administratieve overheden van gewestelijk, provinciaal of lokaal niveau daarom om voor bepaalde plannen een milieu-effectenstudie te laten uitvoeren, vooraleer zij definitief worden goedgekeurd. Zo'n studie onderzoekt de impact van het betreffende plan op onder meer het water, de lucht, de veiligheid en gezondheid van de mens, de biodiversiteit, het geluid, enzovoort. Ook eventuele alternatieven voor het voorgenomen plan of programma worden onderzocht. Een voorbeeld van een dergelijk plan of programma is een ruimtelijk uitvoeringsplan, waarbij aan een bepaald gebied een bestemming wordt gegeven, zoals voor de ontwikkeling van een industriegebied.

Een plan-MER wordt zelf gekenmerkt door een openbaar onderzoek. Bovendien is het (goedgekeurde) plan-MER een van de stukken die mee in openbaar onderzoek gaan bij de verdere procedure.

Het plan-MER gaat samen met het plan in openbaar onderzoek. Op deze manier krijgt de burger een beeld van de mogelijke effecten van het plan op mens en milieu.

3.5.3 Fasen in de plan-mer procedure

De eigenlijke mer-procedure bestaat grosso modo uit vier grote stappen:

1. Kennisgevingsfase

De initiatiefnemer stelt een kennisgevingsdossier op. Dit kan onder de vorm van een zogenaamde startnota. De startnota beschrijft naast de ruimtelijke, verkeerstechnische, juridische en planologische context ook de globale ruimtelijke visie. De startnota tracht vanuit een globaal kader het mobiliteitsaspect en de ruimtelijk-landschappelijke context als één geheel te benaderen. In de startnota wordt de finaliteit van het project toegelicht en wordt in bepaalde gevallen ondersteund door een verkeerskundige studie van het project.

Voorafgaandelijk aan de eigenlijke mer-procedure is in bepaalde gevallen reeds een startnota opgemaakt. Het doel van de startnota is een ondersteuning te bieden voor:

- de concrete uitwerking van de uitbouw van vooropgestelde weginfrastructuur;
- voorontwerpstudie die als input dient voor de verdere MER- en het GRUP-processen.
- verantwoording van de landschappelijke en architecturale inpassing van het project in zijn omgeving.

De initiatiefnemer controleert of het plan moet onderworpen worden aan een milieueffectrapportage. Twintig dagen later moet het kennisgevingsdossier volledig verklaard worden. Deze nota voor publieke consultatie is eigenlijk de eerste procedurele stap in de opmaak van het milieueffectrapport. In deze nota zijn onder meer de voorgenomen activiteit, de aard, de ligging, doelstellingen en verantwoording van het plan beschreven en worden de coördinaten van de initiatiefnemer en namen van de voorgestelde uitvoerders van het milieueffectrapport vermeld. Ook geeft de initiatiefnemer hierin een overzicht van de juridische en beleidsmatige context en beschrijft hij de onderzochte alternatieven, bestaande en beoogde vergunningen en relevante gegevens uit vorige rapportages en goedgekeurde rapporten. Daarnaast beschrijft de initiatiefnemer de specifieke milieuaspecten die onderzocht en beschreven zullen worden in het MER, inclusief de verdere aanpak voor de bepaling en de beoordeling van deze aspecten. Ook worden de reeds gekende moeilijkheden en leemten in de kennis aangegeven. Verder wordt de relatie tussen het RUP en het MER weergegeven.

2. Richtlijnenfase

Vervolgens wordt het dossier ter inzage gelegd bij de betrokken gemeenten. Binnen 10 dagen na de volledigverklaring van de kennisgeving zorgt de Dienst MER voor de bekendmaking en terinzagelegging van de kennisgeving. Hij bezorgt een afschrift van de kennisgeving aan de betrokken gemeentebesturen, de provinciale overheid en de door de Vlaamse regering aangewezen administraties. De gemeenten en de provincie leggen het afschrift van deze kennisgeving binnen de 10 dagen na ontvangst ter inzage. Op deze kennisgeving kunnen burgers en overheden 30 dagen reageren. De dienst MER verwerkt de opmerkingen van burgers, betrokken administraties en overheden en stelt MER-richtlijnen op. Hij doet dit binnen de 70 dagen na de volledigverklaring. De richtlijnen bakenen de inhoud af van de te bespreken en te onderzoeken onderwerpen in het milieueffectrapport. Door inspraakreacties van inwoners kan het onderzoek voor het milieueffectrapport inhoudelijk bijgestuurd worden. De terinzagelegging is evenwel geen openbaar onderzoek waarbij bezwaarschriften kunnen ingediend worden.

3. Uitvoeringsfase

Tijdens de uitvoeringsfase stelt een team van erkende deskundigen het MER op onder leiding van een MER-coördinator. veelal wordt er tussentijds een ontwerp-MER opgesteld dat informeel besproken wordt door de initiatiefnemer, het team van deskundigen, de dienst MER en aangeschreven administraties en openbare besturen. Een definitief MER wordt opgesteld met de mogelijke effecten op bodem, water, fauna en flora, geluid, lucht,... Er kunnen ook alternatieven en milderende maatregelen worden aangereikt voor het plan om de effecten zo gering mogelijk te houden.

4. Beoordelingsfase

Na indiening van het MER bij de Dienst MER controleert deze of het MER beantwoordt aan de inhoudelijke vereisten van de richtlijnen. Daarna keurt de dienst het MER goed of af en stelt ze een goedkeurings- of afkeuringsverslag op. Deze goed- of afkeuring wordt binnen een termijn van 50 dagen betekend aan de initiatiefnemer, de betrokken overheden, administraties, de MER-coördinator en het college van burgemeester en schepenen van de betrokken gemeentebesturen. De goedkeuring is een voorwaarde om de erop volgende eventuele ruimtelijke uitvoeringsplannen te kunnen vaststellen, de project-MER(s) te kunnen opstellen en de nodige vergunningen aan te vragen..

3.5.4 Openbaar onderzoek over het plan-MER en het ontwerp van plan of programma

Na goedkeuring van het plan-MER maakt de initiatiefnemer het ontwerp van plan of programma samen met het goedgekeurde plan-MER, de beslissing van de dienst MER over de reikwijdte en het detailleringsniveau van het plan-MER en de beslissing met de goedkeuring van het plan-MER over aan het college van burgemeester en schepenen van elke gemeente waarop het ontwerp van plan of programma aanzienlijke milieueffecten kan hebben, en dit met het oog op het organiseren van het openbaar onderzoek.

Dt openbaar onderzoek duurt minstens 60 dagen. De opmerkingen van het publiek worden schriftelijk ingediend bij het college van burgemeester en schepenen voor het einde van de termijn van het openbaar onderzoek waarna het plan in kwestie definitief wordt goedgekeurd of vastgesteld.

Tijdens de periode van het openbaar onderzoek vraagt de initiatiefnemer ook advies aan de reeds geraadpleegde instanties en aan de SERV en/of MiNa-raad.

3.5.5 Verder besluitvormingsproces

In veel gevallen moet in het kader van de definitieve aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van weginfrastructuur een project-MER worden opgesteld, dit om de milieueffecten van het gekozen tracé-alternatief in detail te evalueren. Eens het project-MER is opgemaakt en goedgekeurd, kunnen de benodigde vergunningen worden aangevraagd.

In het kader van de vergunningsaanvraag is eveneens een openbaar onderzoek voorzien. Hierbij wordt het goedgekeurde MER samen met de vergunningsaanvraag onderworpen aan het openbaar onderzoek. Gedurende 30 dagen kan iedereen zijn bezwaren of opmerkingen formuleren. De vergunningverlenende overheid moet zich daarna uitspreken over elk van de ingediende bezwaren en opmerkingen. Deze uitspraak moet voldoende gemotiveerd zijn. Uiteindelijk wordt er een beslissing genomen met betrekking tot de vergunningsaanvraag.

3.5.6 Mer-procedure in het besluitvormingsproces – schematisch

Zoals in vorige punten is gebleken is de mer-procedure een complexe en omvangrijke procedure binnen het ruimer kader van het besluitvormingsproces voor 'grote' infrastructuurplannen en -projecten. Het is binnen de scope van dit hoofdstuk dan ook niet mogelijk alle aspecten van de diverse procesfasen uitvoerig en afzonderlijk te bespreken. In onderstaand schema worden alle procesfasen en de timing ervan op een rijtje gezet.

| fase | inhoud | timing |
|--------------|---|--|
| Vorbereiding | Opmaak van het dossier en de kennisgeving door de initiatiefnemer. Controle door de initiatiefnemer van de MER-plicht Eventuele screening door de initiatiefnemer van mogelijke 'aanzienlijke' effecten. Initiatiefnemer bezorgt de dienst MER dan een beschrijving van het plan en de resultaten van de screening | Niet bepaald. |
| | Beslissing over de MER-plicht van het plan door de dienst-MER indien plan of programma | Binnen de 30 dagen na ontvangst van het kennisgevingsdossier |

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| | niet van rechtswege MER-plichtig is. | |
| Kennisgevingsfase | Overmaken van het kennisgevingsdossier door de initiatiefnemer aan de dienst MER | |
| | Dienst-MER onderzoekt de volledigheid van het kennisgevingsdossier en neemt een beslissing over de volledigverklaring | Binnen de 20 dagen |
| Kennisgevingsfase - richtlijnen | Dienst MER organiseert bekendmaking en terinzagelegging van het kennisgevingsdossier ten behoeve van het publiek. | |
| | Dienst MER bezorgt de kennisgeving aan adviesinstanties, gemeente en provincie met het oog op advies | |
| | Dienst MER ontvangt de opmerkingen en adviezen | Binnen de 30 dagen na de beslissing tot volledigverklaring |
| | Dienst MER beslist over richtlijnen inzake de reikwijdte, het detailleringsniveau en de inhoudelijke aanpak van het plan-MER (richtlijnendocument) | Binnen de 70 dagen na de volledigverklaring. Wordt onverwijld ter kennis gebracht van de initiatiefnemer en de geraadpleegde instanties die het dossier voor advies hebben ontvangen en de betrokken gemeente en/of provincie |
| Uitvoeringsfase | Opstellen MER door de initiatiefnemer + MER-coördinator | |
| | De initiatiefnemer maakt het voltooide plan-MER over aan de dienst MER | |
| Beoordelingsfase | Toetsing plan-MER door dienst | |

| | | |
|---|--|--|
| | MER aan beslissing over reikwijdte, detailleringsniveau, aanpak,... | |
| | Goedkeuring of afkeuring plan-MER door de dienst MER | Binnen de 50 dagen na ontvangst |
| | Dienst MER stelt initiatiefnemer adviesinstanties, gemeente en provincie onverwijld in kennis van de beslissing | |
| Openbaar onderzoek | Initiatiefnemer maakt ontwerp van plan of programma + plan-MER over aan betrokken gemeente(n) | |
| | Gemeente organiseert het openbaar onderzoek : publiek kan bemerkingen formuleren | 60 dagen |
| | Initiatiefnemer raadpleegt adviesinstanties + SERV en MinaRaad voor advies | 45 dagen |
| Definitieve vaststelling of goedkeuring van het plan of programma | De initiatiefnemer moet de nodige stappen nemen tot goedkeuring en vaststelling van het plan of programma volgens de geëigende wetgevings-procedures | |
| | De initiatiefnemer maakt het plan publiek bekend | |
| Verderzetting van het besluitvormingsproces | Afhankelijk van de aard van het plan of het programma : | |
| | Integratie plan-MER in (G)RUP. Onderwerping (G)Rup aan openbaar onderzoek | 60 dagen |
| | Definitieve vastlegging (G)RUP door Vlaamse Regering | max. 10 maanden |
| | (Verdere) uitwerking streefbeeldstudie | |
| | Opmaak project-MER Met kennisgevingfase en terinzagelegging door gemeente | Totale duur fase kennisgeving project-MER : 90 dagen |

| | | |
|--|---|--|
| | Geen adviesvraag aan SERV en MinaRaad. | |
| | Aanvraag en verlenen van benodigde vergunningen Goedgekeurde project-MER + vergunningsaanvraag onderworpen aan openbaar onderzoek | Gedurende 30 dagen kan iedereen bezwaren of opmerkingen formuleren |

Het ingekleurde gebied zijn de stappen binnen de eigenlijke mer-procedure

Het hoeft geen betoog dat net omwille van de complexiteit van de procedure, de minimale doorlooptijd zeer aanzienlijk is. Maar het is vooral in de vervolgotrajecten op de eigenlijke mer-procedure dat procesvertragingen zich kunnen manifesteren (bijv. bij het verlenen van vergunningen, het indienen van bezwaarschriften, enz..).

3.5.7 Inspraak in de mer-procedure

In Vlaanderen was tot voor kort helemaal geen afzonderlijke mer-inspraakprocedure voorzien. Met de komst van het decreet van 18/12/2002 is de procedure gewijzigd en is publieke inspraak mogelijk bij de inhoudsafbakening van het onderzoek en dus t.b.v. het opstellen van richtlijnen. Door het kennisgevingsdossier ter inzage te leggen van het publiek op de relevante gemeentehuizen wordt er gepoogd om via de gemaakte opmerkingen van de bevolking te vernemen wat men onderzocht wenst te zien in het MER, dus bijv. welke effecten en welke alternatieven dienen bestudeerd te worden. Deze terinzagelegging heeft niet de bedoeling om bezwaren te uiten via de klassieke bezwaarschriften. Deze horen thuis in de latere besluitvormingsprocedure.

3.5.7.1 Inspraak sociaal-economisch middenveld

Het decreet van 2002 voorzag enkele expliciete – formele – inspraakmomenten voor de SERV (en MinaRaad), zowel in de planfase als in de kennisgevingsfase

Met het Decreet van 27 april 2007 verdwijnen binnen de eigenlijke mer-procedure, evenwel alle expliciete, formele verwijzingen naar SERV (en MinaRaad) op het vlak van inspraak.

De expliciete adviesrol van SERV en Minaraad wordt met dit decreet verschoven van de eigenlijke mer-procedure, naar de fase van het openbaar onderzoek, die buiten de eigenlijke mer-procedure valt en dus later in het proces. Met andere woorden na de voltooiing van het plan-MER.

De Vlaamse Regering bepaalt de nadere regels met betrekking tot het openbaar onderzoek. § 2. van het decreet van 2007 bepaalt dat op het ogenblik dat de initiatiefnemer de documenten in openbaar onderzoek laat brengen, hij deze documenten tevens voor advies aan de SERV en/of MINA-Raad overmaakt. De adviezen moeten binnen de 45 dagen na de aanvraag tot advies worden overgemaakt aan de initiatiefnemer.

3.5.7.2 Mogelijkheden tot onrechtstreekse inspraak

Hoewel niet expliciet aangegeven laat het decreet van 27 april 2007 openingen voor inspraak in de kennisgevingsfase. Art 4.2.8 bepaalt immers dat de administratie, met het oog op advies, een afschrift van de volledig verklaarde kennisgeving kan overmaken aan :

- 1° de provincie en/of gemeente, waarvoor het plan of programma relevant is;
- 2° de instanties waarvan de administratie het advies nuttig acht.

Binnen deze context kan de administratie, afhankelijk van het thema, andere organisaties (waaronder bijv. SERV of VHC of MORA) om advies vragen.

3.5.7.3 De praktijk

In de praktijk fungeert de SERV tot nu toe uitsluitend als postbus. De voor kennisgeving en/of advies toegestuurde documenten (kennisgevingsdossier, plan-MER, GRUP, ...) worden aan de organisaties die zetelen in het dagelijks bestuur van de SERV overgemaakt. Dit geldt evenwel niet voor adviesvragen op strategisch planniveau. Zo heeft de Vlaamse Havencommissie op vraag van de administratie (Departement Mobiliteit en Openbare Werken) advies uitgebracht op planniveau over het Strategisch plan voor de havens van Antwerpen en het Strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge.

3.5.8 Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)

Soms zijn bestemmingswijzigingen nodig voor de realisatie van infrastructuur en hun omgeving. Om het infrastructuurproject juridisch-planologisch vergunbaar te maken, is een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) noodzakelijk.

Een ruimtelijke uitvoeringsplan (RUP) is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de bodembestemming vastlegt. Ruimtelijk uitvoeringsplannen vervangen de eerdere gewestplannen. Het is de bedoeling om voor de percelen die binnen het RUP gelegen zijn, te bepalen wat kan en wat niet. Deze plannen vertrekken steeds vanuit de visie van een ruimtelijk structuurplan. Een RUP wordt opgemaakt ter uitvoering van een ruimtelijk

structuurplan. RUP's worden enkel opgemaakt als het noodzakelijk is om de bestemmingen van het gewestplan te wijzigen, vaak omdat de bestemming achterhaald is. Er bestaan ruimtelijke uitvoeringsplannen op drie bestuurlijke niveaus: op gewestelijk niveau (het GRUP), op provinciaal niveau (het PRUP) en op lokaal of gemeentelijk niveau (het gemRUP).

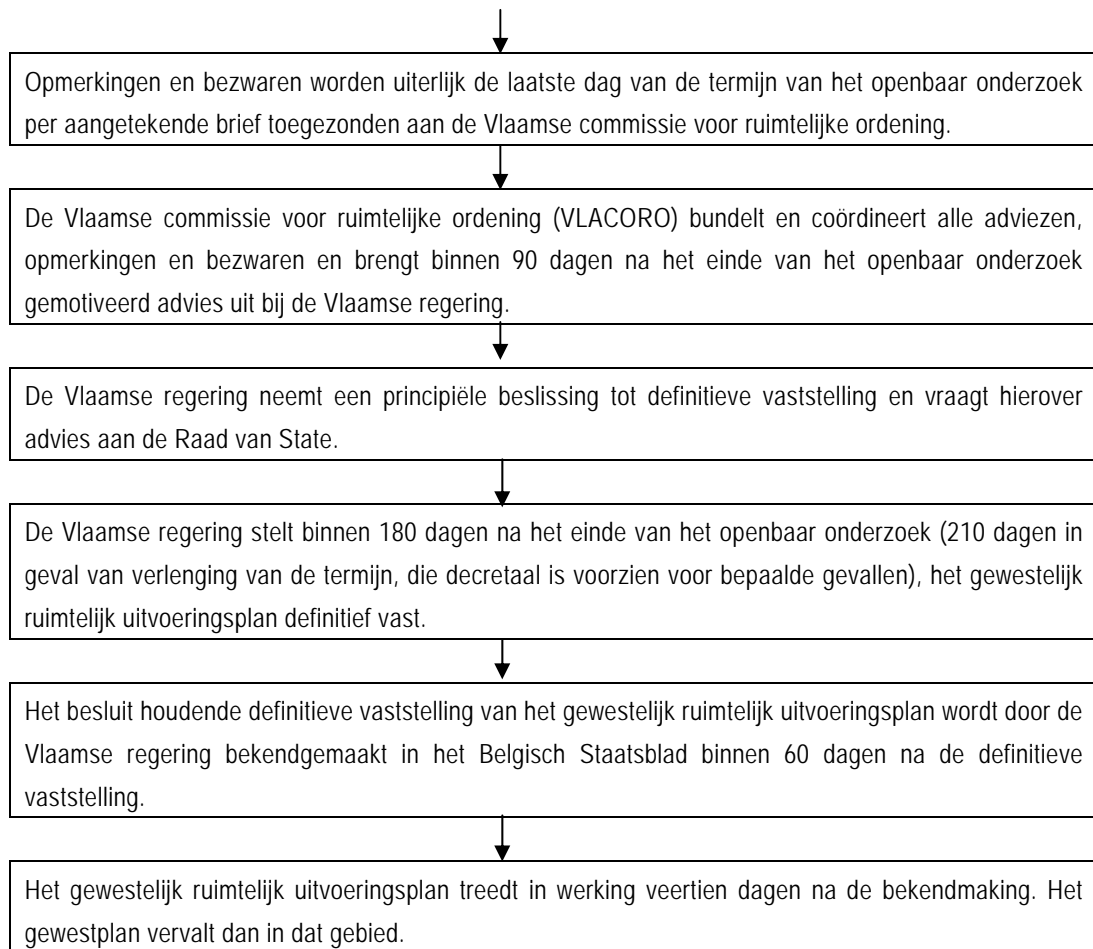
Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichtingen en/of het beheer;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan waarvan het een uitvoering is;
- een opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en opgeheven worden.

De procedure voor de definitieve vaststelling van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) is uitgebreid en bestrijkt een aanzienlijke doorlooptijd.

Procedure en timing GRUP :





Het MER ondersteunt het GRUP.

3.5.9 Initiatieven voor een efficiëntere planning en snellere beleidsprocedures

3.5.9.1 Nieuwe regelgeving ruimtelijke ordening beoogt snellere procedures

Op 5 december 2008 keurde de Vlaamse Regering het wijzigingsdecreet Ruimtelijke Ordening goed. Het decreet ruimtelijke ordening (RO) voert vernieuwingen in op drie belangrijke punten: vergunningen, planologie en handhaving. Die vernieuwingen beogen vooral vereenvoudigde en transparantere procedures en een grotere rechtszekerheid voor burgers en lokale besturen.

Eén van de maatregelen beoogt een versoepeling m.b.t. infrastructuurplannen, waardoor tijdswinst kan worden geboekt en de procedures worden ingekort. Het beleid wordt momenteel vaak geconfronteerd met situaties waarbij belangrijke ruimtelijke projecten niet tijdig gerealiseerd kunnen worden omwille van een onverenigbaarheid tussen een uitvoeringsplan en het al bestaande structuurplan. Het ontwerpdecreet voorziet een geïntegreerde plannings-

en uitvoeringsprocedure, waarbij de aanpassing van het structuurplan en de opmaak van een uitvoeringsplan gelijktijdig worden doorgevoerd.

Een andere vernieuwing biedt aan aangrenzende gemeenten de mogelijkheid één gezamenlijk ruimtelijk structuurplan op te maken.

3.5.9.2 Efficiëntere MER-procedure

Diverse obstakels zorgen vandaag nog voor een aanslepende plan-MER-procedure en daardoor ook voor een uitstel van de afronding van het planproces door middel van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Zonder dat RUP blijft het rechtszeker kader uit, waardoor investeringsprojecten vertraging oplopen en de realisatie ervan niet kan starten.

Eind 2008 kondigde de Vlaamse minister van Openbare Werken een herzieningsoefening aan om op korte termijn tegemoet te komen aan de signalen uit het werkveld met betrekking tot de moeilijkheden inzake plan-MER-processen. Het Vlaams regeerakkoord 2009-2014 stelt een aantal concrete maatregelen voor om de huidige administratieve procedures voor infrastructuurprojecten in te korten of te versoepelen.

In het licht van de ervaringen die opgedaan zijn met de nieuwe plan-MER-wetgeving evalueert de administratie momenteel de MER-processen en onderzoekt waar mogelijke verbeterpunten liggen. Dit verbeterproces is ondertussen aan de gang onder de naam 'MER in beweging'. De ambtenaren van de diensten MER en Begeleiding Gebiedsgerichte Planprocessen (BGP) zijn hierbij actief betrokken. Het verbeterproces stoelt op drie pijlers: de personeelscapaciteit wordt verhoogd, de efficiëntie van de MER-processen wordt verbeterd en de regelgeving wordt verfijnd.

Wat betreft de efficiëntieverhoging wordt momenteel een intensief veranderproces gevoerd binnen de diensten MER en BGP, waarbij een extern consultant inzake veranderingsmanagement gaat zoeken naar verbeterpistes op korte en middellange termijn. Het is de bedoeling om tot kortere en transparantere doorlooptijden in de MER-procedures te komen. Het personeel en de tijd moeten zo goed mogelijk worden verdeeld over de dossiers.

Op regelgevend vlak zijn er een aantal initiatieven om de planlast te verminderen. In het decreet tot wijziging van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening is een amendement aangenomen waardoor voor de realisatie van kleine infrastructuurwerken niet langer een voorafgaand RUP moet worden opgemaakt en dus geen plan-MER-plicht meer bestaat (de Vlaamse Regering moet nog definiëren wat een klein infrastructuurwerk is). Het gaat hier echter alleen om infrastructuurprojecten met een beperkte ruimtelijke impact en met slechts beperkte milieueffecten. Bovendien met deze nieuwe bepaling geen afbreuk worden

gedaan aan de verplichtingen inzake de opmaak van een project-MER in functie van de nodige vergunningen .

In het verzameldecreet van 12 december 2008 werd het begrip 'initiatiefnemer' van een plan-MER gewijzigd in de zin dat zowel een publieke als een private projectontwikkelaar aan de overheid, bevoegd voor de opmaak van het RUP, kan verzoeken om de plan-MER plicht van deze overheid over te nemen. Het is de bedoeling dat deze projectontwikkelaar hierdoor meer vat krijgt op de timing voor de opmaak van het plan-MER .

Momenteel wordt ook gewerkt aan decretale initiatieven tot wijziging van de plan-MER-regelgeving, waarin onder meer voorzien wordt dat plan-MER's voor eerder opgestelde plannen, onder bepaalde strikte voorwaarden, ook kunnen worden gebruikt voor latere plannen. Het oorspronkelijke plan-MER zou kunnen worden herzien of bijgeschaafd, waardoor overlast wordt vermeden.

3.6. Convenantgebonden infrastructuurprojecten

Naast de grotere infrastructuurprojecten zoals de missing links zijn er ook infrastructuurprojecten op iets kleinere schaal maar niet minder belangrijk voor de doorstromings- en capaciteitsproblematiek. Een voorbeeld hiervan zijn de zogenaamde convenantgebonden infrastructuurprojecten. Dergelijke infrastructuurprojecten doorlopen eveneens een geëigende, vrij omvangrijke, procedure.

3.6.1 Kader

Met het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001 heeft de Vlaamse regering het mobiliteitsconvenant bekrachtigd als een beleidsinstrument om een geïntegreerd en duurzaam mobiliteits- en infrastructuurbeleid te bevorderen.

Om het convenantbeleid te operationaliseren werd enerzijds in elke provincie een provinciale auditcommissie (PAC) in het leven geroepen en anderzijds een begeleidende Taskforce opgericht. Per gemeente waarmee een mobiliteitsconvenant is afgesloten wordt telkens ook een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) opgericht die de ontwikkeling van de plannen en de projecten voorbereidt en de uitvoering ervan begeleidt.

Om de inhoudelijke consistentie van de besprekingen binnen de verschillende overlegorganen te bewaken en de coördinatie te organiseren werd binnen de Vlaamse overheid in elke provincie een 'provinciale mobiliteitscoördinator' aangesteld.

3.6.2 Procedure

Het projectproces is op globaal in te delen in volgende fasen:

- Beleidsvoorbereiding: van vraag tot startnota.

Het indicatief meerjarenprogramma vormt in regel de basis voor een startnota. De opmaak van een startnota kan enkel gestart worden wanneer de zekerheid bestaat dat het project binnen redelijke tijd zal gerealiseerd worden. De opmaak van een startnota is het einde van de beleidsvoorbereidingsfase en de eerste stap in de beleidsuitvoeringsfase. Tevens is de startnota op te vatten als het begin van de projectvoorbereiding.

- Beleidsuitvoering en projectvoorbereiding: van startnota tot projectnota.

Nadat de startnota werd opgemaakt in samenwerking met de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC), wordt deze voorgelegd aan de provinciale auditcommissie (PAC) in de zogenaamde start-audit.

De start-audit beoordeelt de startnota op haar oplossinggerichtheid. Uit de meerdere oplossingsconcepten moet in de startnota een duidelijke voorkeurskeuze gemaakt zijn. De start-audit zal een voorgelegde keuze aanvaarden of verwerpen. In het tweede geval zal zij bijkomend onderzoek vragen of een oplossingrichting suggereren die dient onderzocht te worden waarna het project met een aangepaste startnota opnieuw naar de start-audit dient te komen.

Eenmaal de startnota aanvaard is door de audit, wordt de opmaak van het ontwerp gestart. De gemeentelijke begeleidingscommissie begeleidt het ontwerpproces en de opmaak van de project-nota. Voor sommige convenantmodules (bijv. module 5, 11 18) stelt het Vlaams Gewest de startnota en/of de projectnota op.

Na ondertekening door de minister kan dit project dan worden uitgevoerd en komt het in de administratieve uitvoeringsfase.

Naast het ontwerpproces kunnen nog een aantal stappen te doorlopen zijn: MER, RUP, ... alsook onteigeningen. De onteigeningen kunnen pas gestart worden na de goedkeuring van de startnota en als het ontwerp ver genoeg gevorderd is zodat voldoende inzicht verkregen is voor het uitvoeren van deze stappen (het is echter mogelijk dat reeds een MER, RUP, bepaalde onteigeningen, ... zijn gerealiseerd voordat de startnota wordt opgemaakt).

- Projectvoorbereiding: van projectnota tot projectuitvoering.

Pas als die projectnota door de PAC conform verklaard is, kan de convenantmodule ondertekend worden en met de uitvoering worden gestart.

3.7. Monitoring (effectenmeting) en controle

Het meten van de effecten van het uitgevoerde beleid via een systeem van monitoring is een onontbeerlijke schakel in het beleidsproces. Monitoring maakt het mogelijk om een beter inzicht te krijgen in het gevoerde beleid en de relatie tussen de doelstellingen en ingezette middelen. Anderzijds is beleidseffectenmeting noodzakelijk om beleidsprocessen desgewenst op een geobjectiveerde manier te evalueren en desgewenst bij te sturen.

Een goede inschatting vooraf van de beoogde output en effecten van het te voeren beleid en een goede meting ervan achteraf, zijn een essentiële voorwaarde voor de realisatie van een performant infrastructuurbeleid.

Tot voor kort wrong hier het schoentje. Door een gebrek aan toetsing via gedegen monitoringinstrument dat op een systematische wijze de effecten van het beleid in kaart brengt en ze afzet tegen de doelstellingen en de middelen, kon moeilijk gesproken worden van een performant, planmatig en onderbouwd infrastructuurbeleid. Sinds enkele jaren is daar verandering in gekomen.

Zo heeft het Agentschap Wegen en Verkeer intern meerdere sturingsinstrumenten ontwikkeld om de werking van het agentschap op te volgen, zoals de Balanced Score Card (sinds 2002). De strategische sturingsinstrumenten zijn o.a. gebaseerd op de vijf strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen (MPV), maar zoomen ook in op de klantengerichtheid van het agentschap, enz. De interne sturingsinstrumenten stellen AWV in staat om haar strategische doelstellingen -vervat binnen het Mobiliteitsplan Vlaanderen- op te volgen.

Hoe wordt een Balanced Scorecard opgebouwd?

Een Balanced Scorecard bestaat uit een aantal succesfactoren, die gemeten kunnen worden met één of meerdere indicatoren, die elk op hun beurt vastgelegde streefwaarden hebben. De te bereiken doelwaarden worden door de Directieraad besproken en gevalideerd.

Sinds 2006 wordt tevens een jaarlijks **intern beleidseffectenrapport (BER)** opgesteld. Het is het verslag van de resultaten van de indicatoren van de Balanced Scorecard. Het BER volgt

onder andere de doorwerking van de prioriteitenlijst in de (jaar)programma's op, de verbetering van de leefbaarheid bij doortochten en in woongebieden, de schade aan natuur en milieu (bv. ontsnipperingsmaatregelen, verbruik van smeltmiddelen), enz. In het BER worden o.m. verklaringen gegeven waarom bepaalde resultaten niet gehaald werden.

In de beheersovereenkomst 2008 – 2010 tussen de Vlaamse regering en het Agentschap Wegen en Verkeer is het engagement ingeschreven om in samenspraak met het departement Mobiliteit & Openbare Werken de effecten van het door zichzelf uitgevoerde beleid te meten en te evalueren. Over de resultaten van deze beleidsmeting moet het agentschap op geregelde tijdstippen de bevoegde minister informeren. Het rapport van AWV over het ondernemingsplan 2008 (en dus het eerste jaar werken met de beheersovereenkomst) werd in 2009 opgesteld. Deze rapportage geeft informatie met betrekking tot de realisatie van de afspraken tussen de bevoegde minister en AWV over de uitvoering van het beleid. De beheersovereenkomst tussen AWV en de Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken loopt van 2008 tot 2010. De eerste volledige rapportering over de lopende beheersovereenkomst zal in 2010 opgesteld worden, in aanloop naar een nieuwe beheersovereenkomst.

Andere instrumenten van monitoring, rapportage en controle

1.

De onderhoudstoestand van het wegennet wordt jaarlijks gemeten in het '**Rapport toestand van het wegennet**' (afdeling Wegenbouwkunde AWV). Hierin wordt de achterstand van het structureel onderhoud becijferd en opgevolgd sinds 1991. (Deze resultaten worden meegenomen in de verdeelsleutel voor het investeringsbudget tussen de territoriale afdelingen van AWV).

2.

Sinds 2008 wordt de **onderhoudstoestand van de fietspaden** langs gewestwegen in kaart gebracht (rapport toestand van de fietspaden). Deze resultaten van het rapport worden omgezet in concrete acties (op vlak van onderhoud). Deze monitoring zal in de toekomst uitgebreid worden met conformiteitscriteria ten aanzien van de richtlijnen uit het vademecum fietsvoorzieningen.

3.

Specifiek voor de **gevaarlijke punten** en gevaarlijke zones voert het consortium TV3V een verkeersveiligheidsaudit uit (aan de hand van een cheklist). Vooraleer men het heringerichte kruispunt of wegvak openstelt, wordt nog een laatste verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Bovendien worden de ongevalgegevens opgevraagd bij de politiezones, ter controle van het effect van de ingreep.

4.

Ingevolge het decreet van 8 november 2002 houdende controle op grote infrastructuurprojecten moet door de Vlaamse regering aan het Vlaams Parlement een jaarlijkse (vóór 30 april) **rapportage** worden voorgelegd over de **risicomonitoring** van grote infrastructuurprojecten. In afwachting van de volledige invoering van het systeem van risicobeheer kan het Vlaams Parlement in voorbereiding of in uitvoering zijnde grote infrastructuurprojecten aanwijzen, waarover de Vlaamse regering informatie of voortgangsrapporten dient te verstrekken (dit is het geval voor het Masterplan Antwerpen, via periodieke voortgangsrapportage en rapporten van het Rekenhof). Het Vlaams Parlement kan ook grote infrastructuurprojecten aanwijzen om na te gaan dat het gevoerde risicobeheer effectief functioneert. Op 30 november 2007 besliste de Vlaamse regering om een eerste maal te rapporteren aan het Vlaams Parlement in april 2008. De eerste rapportage midden 2008 had betrekking op 7 infrastructuurprojecten⁷, waarvan 1 project voor de weginfrastructuur (N60 – aanleg ring rond Ronse). Deze eerste rapportage vertoonde een aantal hiaten. Niet alle deelrapporten konden dezelfde informatiegraad bereiken (sommige projecten waren niet voldoende ver gevorderd om gedetailleerde informatie aan te reiken). Er werd meegedeeld dat zal worden gewerkt aan een kwaliteitsverbetering van toekomstige rapporteringen.

5.

In november 2007 besliste de Vlaamse regering ook om jaarlijks aan het Vlaams Parlement te **rapporteren over grote infrastructuurprojecten met alternatieve financiering**. In januari 2009 is het derde rapport aan het Vlaams Parlement overgemaakt. Deze rapportering spruit voort uit de Resolutie van het Vlaams Parlement van 30 mei 2007 betreffende de informatieverstrekking over en de controle op projecten met alternatieve financiering. Deze resolutie schrijft voor dat het Parlement zes maandelijks een omstandige toelichting dient te krijgen over alle projecten die in het kader van alternatieve financiering in uitvoering zijn of uitgevoerd zullen worden. In de rapportering wordt informatie gegeven over projecten en programma's uit de verschillende beleidsdomeinen (dus niet alleen projecten vervoersinfrastructuur, de missing links via VIA-linvest). Er werd beslist om over de grote infrastructuurprojecten jaarlijks te rapporteren en over de andere infrastructuurprojecten die niet behoren tot de grote projecten, semesterieel.

6.

In het kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat momenteel wordt voorbereid (zie Mobiliteitsdecreet d.d. april 2009) wordt een monitoringssysteem op punt gesteld, zodat de

⁷ Derde Scheldeverruiming en Zwinproject, het Globaal Geactualiseerd Sigmoplan, Plan kustbeveiliging en haventoeegang Oostende, Kanaalzone Gent-Terneuzen, Waaslandhaven tweede zeesluis, Strategisch Haveninfrastructuurproject Zeebrugge en N60 Ronse

voortgang van de te halen toekomstige doelstellingen + actieplan , opgevolgd kunnen worden.

4. Doorloopcyclus van grote infrastructuurprojecten

4.1. De Complexiteit van het planproces

Ondanks een duidelijke rationalisering van het infrastructuurbeleid en een planmatiger aanpak van het beleidsproces blijft bij velen het aanvoelen bestaan dat de planning van nieuwe weginfrastructuur in Vlaanderen eerder traag verloopt. De planning van weginfrastructuur is zeer complex en verloopt mede daardoor soms erg moeizaam en stroef.

De complexiteit van het planningsproces voor infrastructuurprojecten wordt mee gevoeld door een viertal trends, die een onderlinge samenhang vertonen:

1. Grote belangen die meer op gespannen voet komen te staan

Met de planning van infrastructuur zijn belangen gemoeid die het milieu, de sociaal-economische ontwikkeling, de ruimtelijke inrichting betreffen. De aanleg van weginfrastructuur beïnvloedt deze belangen zowel positief als negatief. De negatieve effecten van weginfrastructuur kunnen als volgt worden gegroepeerd : a) de fysieke aanwezigheid van wegen vergt ruimte, b) de bouw van wegen leidt tot verstoring van het omliggende gebied, c) het gebruik en beheer van wegen beïnvloedt de omgeving.

2. Een toenemende schaarste aan ruimte

Diverse functies concurreren op een beperkte ruimte zoals wonen, werken, recreëren, voorzieningen, landbouw, natuur, water, grondstoffenwinning en verkeer. Al deze functies leggen claims op de beperkte ruimte. Hierbij is er sprake van een tegenstelling tussen bescherming van gevoelige waarden (als natuur en landschap) en ontwikkeling ten behoeve van het benutten van het economisch potentieel – nieuwe woon- en werklocaties en transportinfrastructuur als verbindingselement tussen activiteiten. Om al deze functies met elkaar te verzoenen, is een uitgebreid regelgevend instrumentarium ontwikkeld waarmee in het infrastructuurplanningsproces rekening moet worden gehouden (milieuwetgeving, regelgeving ruimtelijke ordening, normeringen, toenemend aantal noodzakelijke vergunningen, enz..).

3. Een veranderende rolverdeling tussen de overheid en andere partijen

De overheid speelt een belangrijke rol in de planning van infrastructuurprojecten. Tot voor kort was de overheid betrokken bij quasi alle fasen van het planproces: het strategische verkeer-

en vervoerbeleid, de programmering van infrastructuur, de operationele planvorming van wegenprojecten, de uitvoering hiervan en het beheer en onderhoud. Meer en meer is echter sprake van een veranderende rol van de overheid als infrastructuurplannende en beherende actor. Een belangrijke tendens hierbij is een versterkte inschakeling van de markt. Er wordt stilaan meer ingezet op vroege en intensieve betrokkenheid van de markt. Er kan worden vastgesteld dat steeds meer infrastructuurprojecten in Vlaanderen (en ook in de ons omringende landen) via publiek private samenwerking worden gepland. De introductie van private partijen en nieuwe aanbestedingsvormen zoals dbfm (design, build, finance and maintain) leiden ertoe dat de voortgang van projecten meer en meer zal worden bepaald door private partijen en de interactie tussen publieke en private partijen.

4. Een toenemende invloed van (Europese) regelgeving.

De hoeveelheid Europese wet- en regelgeving neemt alsmaar toe; vooral op milieugebied (zo'n tachtig procent van de milieuregelgeving vindt zijn oorsprong bij de Europese Unie). Daarenboven omvat de regelgeving steeds vaker niet alleen strikte normstelling maar ook informatieverplichtingen en vereisten voor plan- en besluitvorming. Gevolg van deze complexe regelgeving is toenemende kans op 'juridische' fouten in het planningsproces. Rechters moeten complexe afwegingen maken en volgen daarbij meestal een strikte procedurele lijn.

4.2. Verdragende factoren

Uit literatuuronderzoek en op basis van de vermelde trends kunnen een aantal verdragende factoren in de planning van infrastructuurprojecten worden opgesteld :

juridische factoren: juridificering (procedurelast), belanghebbenden vertalen weerstand naar juridische procedures,

politiek-bestuurlijke factoren: instabiele 'scopes' (tijd, geld, begrenzing project), politieke en bestuurlijke interventies (snelle toezeggingen, veranderend 'inzicht')

interne overheidsorganisatie: complexe interne besluitvorming (vele betrokkenen, sterk gefaseerd, zeer veel te doorlopen stappen), ontbreken van een goed afgebakende, integrale en brede verkenning bij aanvang.

financiën: instabiele programmering (ramingen sterk verschillend van effectieve kosten), onvoldoende budgettaire ruimte, niet tijdige beschikbaarheid van budgetten

tijd: onrealistische projectplanningen (politiek wenselijke vs. haalbare planning)

inhoudelijk: zware onderzoekslast (aantal alternatieven, effecten, detailniveau), koppeling ruimtelijke besluiten aan milieuwetgeving, spanning tussen lange doorlooptijd en wisselende referenties, data en uitgangspunten (nieuwe inzichten, ontwikkelingen).

Ter illustratie van de complexiteit van het planningsproces voor infrastructuur met een vertragend en remmend effect tot gevolg kan verwezen worden naar de audits van het Rekenhof waaruit blijkt dat de voorbereiding en voortgangsbewaking van infrastructuurprojecten niet zelden aanleiding geeft tot verrekeningen, verwijlinteressen, schadeclaims die een zorgvuldige uitvoering van investeringsprogramma's in de weg staan en vertragen. Lange, aanslepende besluitvormingsprocedures leiden tot kwaliteitsverlies, zowel voor de economie als voor de leefomgeving.

Uiteraard mag de besluitvorming niet alleen een kwestie van snelheid zijn. Ook de kwaliteit van de besluitvorming inzake infrastructuurprojecten speelt een belangrijke rol in een succesvolle realisatie. Aan de kwaliteit van de besluitvorming zijn verschillende dimensies verbonden. Er is de snelheid van het beleidproces, maar er zijn ook de kosten (en eventuele kostenoverschrijdingen), de transparantie, het democratisch gehalte van de besluitvorming, enz.

4.3. Schema doorlooptijd voor grote infrastructuurprojecten

Op basis van literatuuronderzoek en input van de administratie (AWV) kon een stand van zaken worden opgemaakt van de realisatie van de missing links zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Hierdoor wordt een indicatie verkregen van de doorlooptijd van de verschillende projecten.

Het gaat hierbij om indicaties. Diepgaander onderzoek is nodig om de berekeningen en de interpretatie van de doorlooptijd met al zijn nuances en in al zijn variaties gedetailleerd in kaart te brengen. In bijlage zijn de verschillende projectfiches voor de missing links opgenomen.

Ter illustratie de geografische situering van de verschillende missing links zoals geselecteerd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Geografische situering van de missing links

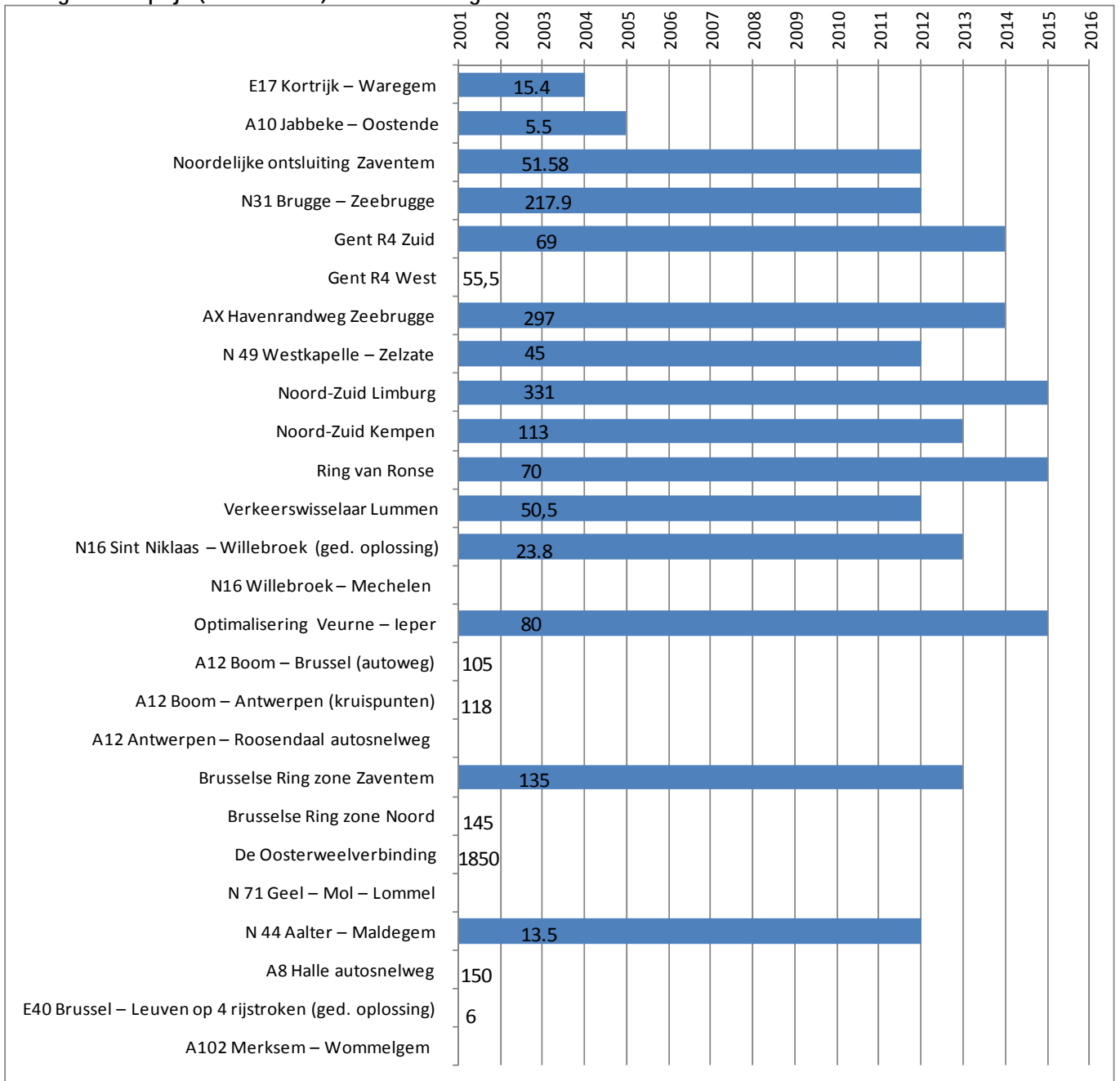


Bron : AWV

Hieronder is een samenvattende overzicht gegeven van de verschillende missing links in functie van de geraamde realisatietiming. De gegevens over de stand van zaken van de missing links werden hiervoor omgezet in een tijdsbalk. Op die manier verkrijgt men een eerste indicatie van de doorlooptijd van de missing link-projecten (gegeven het uitgangspunt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 als eerste ijkpunt wordt genomen).

Voor een aantal projecten kon omwille van diverse redenen geen timing worden gegeven.

Timing en kostprijs (in mln euro) van de Missing links



Bron : AWV – stand van zaken voorjaar 2009

Op basis van dit eerste onderzoek naar de doorlooptijd van de missing links projecten kan worden vastgesteld dat de twee missing links die tot op vandaag volledig zijn gerealiseerd een eerder kortere doorlooptijd hadden. Als startpunt is geopteerd voor de opname van de projecten in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, hoewel sommige projecten of plannen om bepaalde missing links weg te werken, dateren van voor het Mobiliteitsplan. Voor de missing link E17 Kortrijk – Waregem bedroeg de realisatietijd ca. 3 jaar. De verbetering van de aansluiting te Jabbeke werd gerealiseerd in ca. 4 jaar.

De projecten die tot vandaag nog niet effectief zijn gerealiseerd, m.a.w. nog niet effectief gebruiksklaar zijn, kennen evenwel een veel langere doorlooptijd. Indien het Mobiliteitsplan als eerste ijkpunt wordt beschouwd, en gelet op de geraamde timing voor de realisatie van de missing links spreekt men voor de meeste missing link-projecten projecten over minimum 10 jaar.

Uiteraard zijn projecten ter wegwerking van de missing link niet allemaal van een gelijkaardige orde grootte (bv. het aanleggen van een extra rijstrook tegenover het realiseren van een nieuwe verbindingsweg). De ene missing link is dan ook relatief eenvoudiger op te lossen dan de andere.

5. Financiering van infrastructuur

De financiering van infrastructuurprojecten weginfrastructuur gebeurt via verschillende kanalen. Er is enerzijds de reguliere financiering (VIF) ingeschreven op de meerjarenprogramma's AWV en financiering van specifieke programma's via het FFEU (o.m. aanpak gevaarlijke punten). Daarnaast is er sinds 2005 ook de alternatieve financiering van een aantal missing links. Hiervoor werd o.m. de maatschappij VIA-Invest (momenteel voor 6 missing links) en de BAM (voor de uitvoering van het Masterplan Antwerpen) opgericht. Daarnaast zijn er ook de middelen voorzien in het kader van het START-project.

Een aantal investeringswerken van de missing links zijn ingeschreven op het driejarenprogramma, terwijl andere via PPS worden gefinancierd. Welke projecten via de reguliere begroting verlopen en welke niet, wordt door meerdere factoren bepaald.

In principe zouden alle missing links op het reguliere budget van AWV moeten gerealiseerd worden. Maar de missing links zijn dikwijls zeer omvangrijke projecten, die ook een omvangrijk budget vereisen. Het is dus niet mogelijk om met de reguliere werkingsmiddelen van AWV op dit moment alle missing links aan te pakken. Indien alle projecten via het reguliere programma zouden verlopen, zou het wegwerken van de missing links – gelet op de huidige budgetten – nog meer tijd in beslag nemen. Ook zou de aanpak en het afwerken van een project van missing link hierdoor zeer gefragmenteerd over meerdere jaren heen moeten verlopen.

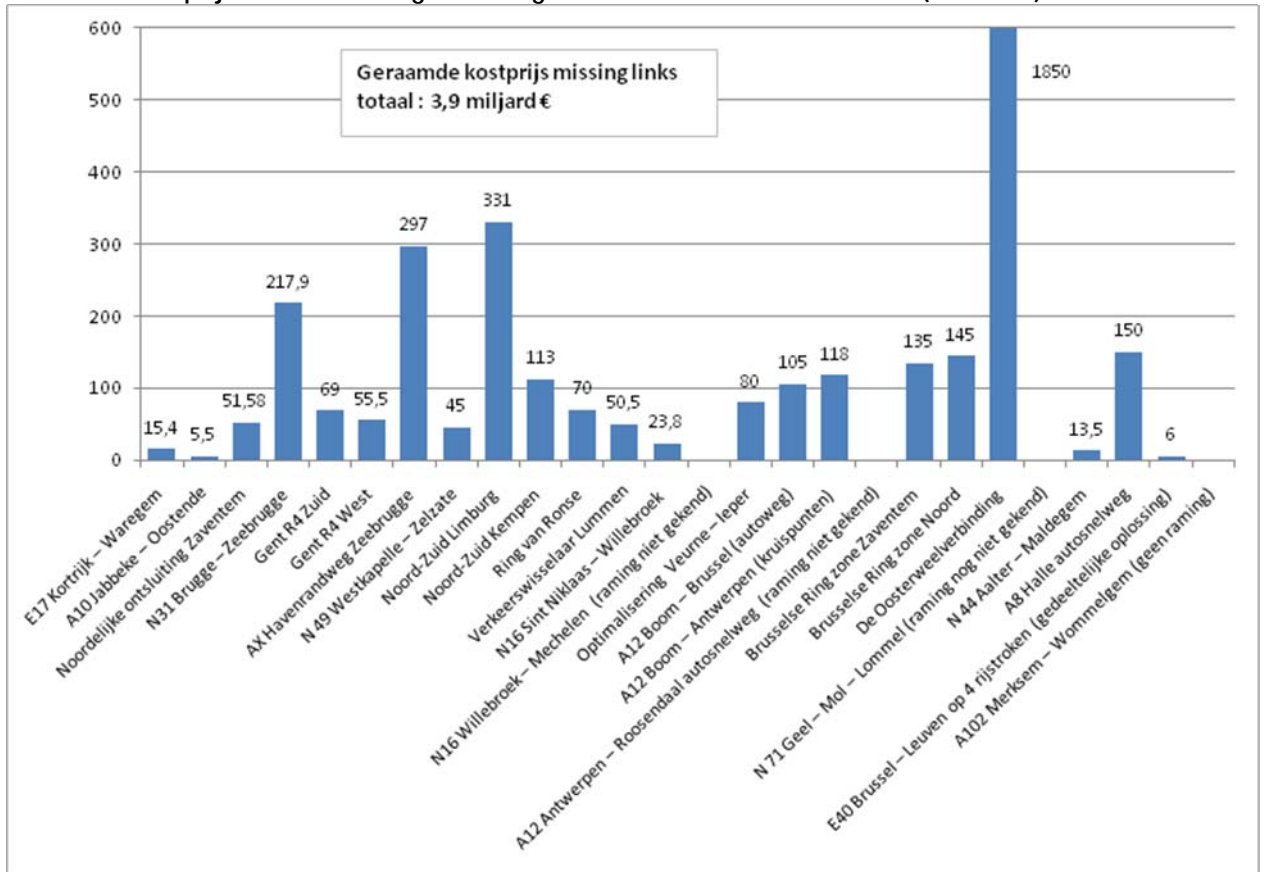
Daarom besloot de Vlaamse Regering in een aantal gevallen om bijkomende financiering te zoeken. Enkele missing links die (in totaliteit) konden geïntegreerd worden in het driejarenprogramma (waarbij ook nog ruimte bleef voor overige investeringswerken) en werden op het reguliere budget voorzien. Maar daarnaast werden ook andere budgettaire oplossingen gezocht. Zo besloot de Vlaamse Regering in 2005 om een inhaalbeweging op vlak van openbare werken te realiseren en werd Via-invest opgericht om via PPS-constructies 6 missing links of grote knelpunten aan te pakken. Het is de intentie om Oosterweelverbinding, in het kader van het Masterplan Antwerpen, eveneens via PPS te financieren.

De Vlaamse Regering besliste ook om enkele wegenwerken in het kader van het START-project te integreren.

In enkele uitzonderingen worden de missing links gecombineerd met de aanpak van de gevaarlijke punten. Bijvoorbeeld op de N16 waar meerdere gevaarlijke punten zijn gelegen (bundeling van FFEU-middelen met bijv. middelen voor Temsebrug).

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de geraamde kostprijs van de missing links (raming begin 2009). Ook hierbij gaat het om indicaties, aangezien de kostprijs o.m. afhankelijk is van externe factoren.

Geraamde kostprijs van de missing links weginfrastructuur in Vlaanderen (mln euro)



Bron : AWW

Totaal geraamde kosten:

3.947,68 mln euro incl. PPS-projecten.

1.166 mln € excl. de 6 PPS-projecten en Oosterweelverbinding

Het totale kostenplaatje voor de realisatie van de missing links kan worden geraamd op 3,9 miljard Euro⁸. Hierin zitten ook de projecten waarvan voorzien is om ze via PPS-formules te financieren.

Indien de 6 VIA-invest projecten (Noordelijke ontsluiting Zaventem, Gent R4 Zuid, A11 Havenrandweg Zeebrugge, Noord-Zuid verbinding Limburg, Noord-Zuid verbinding Kempen,

⁸ Voor een aantal missing links is omwille van diverse redenen geen raming beschikbaar.

Ring Ronse) alsook de Oosterweelverbinding (BAM) buiten beschouwing worden gelaten, bedraagt de totale geraamde kostprijs van de missing links gefinancierd en te financieren via reguliere financiering ca. 1,2 miljard Euro.

6. Conclusie

6.1. Geen formele integratie van welvaartseconomische afwegingen in het beleidsproces voor wegeninfrastructuurprojecten

Met de objectieve behoefte analyse (OBA) beschikt het agentschap over een objectiverend instrument om afwegingen tussen verschillende beleidsdoelstellingen te maken en de prioriteit van infrastructuurprojecten te bepalen op basis van een aantal vooropgestelde criteria. De scope van de OBA omvat echter geen ruimere welvaartseconomische evaluatie van de geplande infrastructuurprojecten en de mogelijkheid om mee op basis van welvaartseconomische overwegingen prioriteiten vast te leggen. Wel is het zo dat de grote infrastructuurprojecten zoals de missing links in belangrijke beleidsdocumenten zoals het MPV en het RSV 1 werden geselecteerd en gevalideerd door de Vlaamse Regering (en het Vlaams Parlement) en hebben hierdoor voor het uitvoerende agentschap Wegen en Verkeer een belangrijke juridische draagkracht én houden bijgevolg een reële opdracht in voor het agentschap.

De uitbreiding van de wegeninfrastructuur is op zich een weinig democratisch proces. De bevolking kan zich enkel uitspreken voor of tegen een weg bij een zogenaamd openbaar onderzoek, dat pas georganiseerd wordt nadat de politieke beslissing is genomen. Een echte discussie of maatschappelijk debat over het nut en de noodzaak van een nieuw infrastructuurproject wordt behoudens enkele uitzonderingen zelden gevoerd. Beter en snellere besluitvorming vraagt om beslissingen die maatschappelijk breed worden gedragen. Een intensieve, vroegtijdige betrokkenheid van alle betrokkenen is hierbij een mogelijkheid. Tegelijkertijd ontstaat zo ruimte voor inperking van de mogelijkheden voor beroep en bezwaar.

Een instrument dat hieraan tegemoet kan komen is de maatschappelijke kosten-baten-analyse of MKBA. Een MKBA berekent het sociaal-economische rendement en dus ook de welvaartseconomische effecten van investeringen op een vergelijkbare manier. Dit laat toe om zowel economische als maatschappelijke effecten van infrastructuurprojecten in ruimte en tijd te berekenen en deze effecten in termen van maatschappelijke kosten en baten beter te evalueren en desgewenst prioriteiten te bepalen. Een samenhang tussen infrastructuur, mobiliteit, economie, milieu en andere regionale effecten wordt op die manier mogelijk en is een concrete toepassing van een geïntegreerd infrastructuurbeleid.

Hoewel de Vlaamse administratie voor een aantal grote infrastructuurprojecten reeds MKBA's liet opmaken, hebben MKBA's voor wegeninfrastructuurprojecten in Vlaanderen vooralsnog

een vrijblijvend karakter. Ze worden dus uitsluitend op vrijwillige basis uitgevoerd voor de ex ante evaluatie.

In het kader van de projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven daarentegen werd de MKBA sinds 2007 verplicht gesteld. Het Subsidiebesluit aan de havenbedrijven van 14 december 2007 voorziet o.m. in een aantal voorafgaande studies die een subsidiedossier of medefinancieringsdossier bij elke aanvraag moeten onderbouwen. Daaronder de Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse of MKBA. Hiervoor is een standaardmethodiek uitgewerkt.

In Nederland geldt voor alle infrastructuurprojecten (dus ook de weginfrastructuurprojecten) die zijn opgesomd in het meerjarenprogramma MIRT sinds 1 januari 2008 een verplichting tot opmaak van een maatschappelijke kosten-baten-analyse.

6.2. Het beleidsproces is niet transparant

Sinds eind de jaren '90 is een positieve kentering in de aanpak van het infrastructuurbeleid ingezet en werd stap voor stap gewerkt aan de ontwikkeling van een instrumentarium dat toelaat het infrastructuurbeleid op een meer planmatige en onderbouwde manier vorm te geven (objectieve behoefteanalyse, integratie van de mer-procedure, monitoring, ...). Maar van een echt transparant en eenduidig beleidsproces kan momenteel nog niet worden gesproken. Er wordt een grote kloof in het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van het infrastructuurbeleid vastgesteld. Van een gestructureerde betrokkenheid van het maatschappelijk middenveld of van een doelgerichte communicatie t.a.v. dit middenveld is immers nauwelijks sprake. De huidige procedures van betrokkenheid van het middenveld in de fase van het openbaar onderzoek leiden niet tot maatschappelijk draagvlak.

Eénduidigheid

De mer-procedure, de RUP-procedure, de vergunnings- en onteigeningprocedures alsook de procedures voor aanbesteding van de eigenlijke werken zijn vrij strak afgelijnd, maar in de voorbereidende fases ontbreekt het dikwijls nog aan duidelijkheid en transparantie.

Zo blijkt er bijvoorbeeld geen formele regeling te bestaan over wanneer infrastructuurprojecten al dan niet een beslissing van de Vlaamse regering behoeven. De minister van Openbare Werken keurt elk jaar een jaarprogramma voor investeringswerken goed, waar ook de investeringsprojecten voor bepaalde missing links in opgenomen zijn. Deze documenten vormen de basis voor het uitvoeren van de projecten door AWW. Welke missing links aangepakt worden, verloopt ook in overleg met de minister.

Voor sommige projecten worden dan formele beslissingen genomen op het niveau van de Vlaamse Regering, voor andere projecten niet. In principe is AWW niet verplicht om een politiek gedragen voorkeursbeslissing te laten treffen. Wel wordt de Vlaamse Regering in een aantal gevallen gevraagd om een voorkeursbeslissing te nemen. Dit is geen wettelijk omschreven procedure, maar deze tussenstap wordt volgens de administratie (op ad hoc basis) genomen omwille van de draagvlakcreatie.

Enkele voorbeelden:

De aanleg van de A11 ging gepaard met een regeringsbeslissing, het wegwerken van de gevaarlijke punten op de N16 of de dimensionering van de N31 niet. Uiteraard kan worden aangevoeld dat het A11- project van een andere orde is. Het betreft een volledig nieuw tracé. Bij de N16 gaat het om lokale puntsgewijze oplossingen die via de goedgekeurde gevaarlijke puntenlijst worden opgelost; bij de N31 handelt het over een verbreding van de weg, die gerealiseerd wordt in het bestaande tracé.

Daar waar de keuze tussen een volledig nieuw tracé of het opwaarderen van een bestaand tracé (N74) moest gemaakt worden, werd bv. wel een voorkeursbeslissing gevraagd.

Bij de R4 west is er dan weer een zeer uitgebreid (planologisch) voorbereidingstraject voorafgegaan, zodat de keuzes in dit voorkeurstraject werden bepaald.

Rapportering als onderdeel van transparantie

De laatste jaren werden mede onder impuls van het Vlaams Parlement initiatieven genomen om over bepaalde aspecten van het infrastructuurbeleid te rapporteren. Aan het Vlaams Parlement wordt periodiek gerapporteerd over een stand van zaken van de infrastructuurprojecten met alternatieve financiering. Ook wordt gerapporteerd aan het Vlaams Parlement inzake risico-inschatting, risicobeheersing en risicomonitoring van grote infrastructuurprojecten en kan het Vlaams Parlement op expliciet verzoek informatie of voortgangsrapportages krijgen over infrastructuurprojecten. Daarnaast kunnen de leden van het Vlaams Parlement uiteraard schriftelijke of mondelinge vragen stellen m.b.t. infrastructuurprojecten (informatieverstrekking op ad hoc basis⁹). Een beperkt aantal rapporten wordt wel publiek gemaakt (via onder meer websites); bijvoorbeeld het jaarlijks rapport over de toestand van het wegnnet en het rapport over de toestand van de fietspaden. Van een structurele, periodieke rapportering en communicatie over de stand van zaken van de infrastructuurprojecten binnen het beleidsproces (het wat, waar, waarom, hoe en wanneer) en van het beleidsproces op zich, is momenteel evenwel sprake, noch t.a.v. het Vlaams

⁹ Via de website van het Vlaams Parlement kunnen de schriftelijke vragen en de antwoorden worden teruggevonden, alsook de verslagen en handelingen van de verschillende commissies en de plenaire vergadering.

Parlement, noch t.a.v. andere fora zoals het maatschappelijk middenveld of het bredere publiek.

Daarenboven betreffen de huidige rapporterings- en evaluatie-instrumenten enerzijds interne communicatie (administratie/agentschap intern, van administratie/agentschap naar minister) en anderzijds een gedeeltelijke communicatie ten aanzien van het Vlaams Parlement.

In Nederland is een verplichting tot periodieke voortgangsrapportering over grote infrastructuurprojecten sinds 2005 in de zogenaamde Tracéwet voorzien (de eerste voortgangsrapportering is voorgesteld in 2006). De Tracéwet die dateert van 1993 bepaalt de regels voor de besluitvorming met betrekking tot de aanleg of wijziging van hoofdwegen, van landelijke railwegen en van hoofdvaarwegen. In de Tracéwet werd vastgelegd dat de minister ieder half jaar een verslag over de voortgang van de projecten (de aanleg of wijziging van een hoofdweg of hoofdvaarweg of de medewerking aan de aanleg of wijziging van een landelijke spoorweg) zendt aan de Staten-Generaal.

Het doel van de voortgangsrapportage is het informeren van de Staten-Generaal over het tijdsaspect van de voortgang van tracéwetprojecten. De rapportage betreft de voortgang van tracéwetprojecten tussen de aanvangsbeslissing en het tracébesluit. Voor projecten waarvan de planning is bijgesteld, wordt ook het effect hiervan op de opleveringsdatum in beeld gebracht. Zo kon uit het meest recente voortgangsrapport onder meer worden geleerd dat de geplande opleverdatum van 21 grote infrastructurele projecten niet wordt gehaald en deze opschuift naar achteren. De vertraging bedraagt in de meeste gevallen een à twee jaar.

6.3. Twee missing links effectief uitgevoerd

De recente lange termijn vooruitzichten voor transport in België van het Federaal Planbureau¹⁰ voorspellen een sterke toename van zowel het personen- als goederenvervoer. Voor het personenvervoer stijgt het totaal aantal reizigerskilometer met 30% tussen 2005 en 2030. In 2030 is de auto nog steeds het dominante vervoermiddel. Bij het goederenvervoer groeit het totaal aantal tonkilometer in België met 60% tussen 2005 en 2030. De hoogste groei wordt verwacht voor de aanvoer en de afvoer. Het wegvervoer blijft de dominante vervoermodus in 2030.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen zijn 25 missing links opgesomd. Later werden 2 missing links toegevoegd. Het was de ambitie van de Vlaamse regering om tijdens de legislatuur 2004-

¹⁰ Federaal Planbureau : Lange termijn vooruitzichten voor transport in België - referentiescenario. Februari 2009.

2009 één derde van de missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen weg te werken. Dit ambitieniveau is niet gehaald, zeker wanneer de realisatie van een missing link wordt gedefinieerd als het effectief in bedrijf zijn van het infrastructuurproject (gebruiksklaar zijn).

Voor ongeveer een derde van de missing links is evenwel vooruitgang geboekt in het realisatieproces. Het is niet evident is om een grootschalig project als een missing link volledig uit te voeren binnen één legislatuur. Temeer omdat aan dergelijke projecten een lang en complex voorbereidingstraject aan voorafgaat. Waarbij vaak ook externe factoren een vertragende werking hebben. Een aantal projecten zijn in volle uitvoering, maar voor een relatief groot aantal andere missing links is de datum van effectieve realisatie onzeker.

Tijdens de legislatuur 1999-2004 is een eerste missing link weggewerkt (m.n. extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem waarvan de werken gerealiseerd zijn in de zomer van 2004). Het project kostte 15,4 miljoen euro.

In de legislatuur 2004 – 2009 is een tweede missing link volledig weggewerkt, namelijk het verbeteren van de aansluitingen op de A10 Brussel – Oostende te Jabbeke (West-Vlaanderen). Het project werd in twee fasen uitgevoerd en kostte in totaal 5,5 miljoen euro.

Momenteel zitten twee missing links in de concrete realisatiefase:

- Het project 'Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem' (Vlaams-Brabant): Dit PPS-project is het eerste van de zes Via-Invest projecten. De kostprijs voor het ontwerp en de bouw van de wegenwerken bedraagt 51,9miljoen euro en 24,40 miljoen euro voor het onderhoud gedurende 30 jaar. De werken gingen effectief van start op 29 oktober 2007 en de infrastructuur zal beschikbaar moeten zijn in het voorjaar van 2012 .
- De verkeerswisselaar in Lummen (Limburg): De eerste fase van de heraanleg van het Klaverblad Lummen werd afgerond in december 2007, met de opening van het op- en afrittencomplex 26bis op de E313. In mei 2008 startten de werken aan de bouw van de vier binnenste bruggen. De resterende werken worden in één keer aanbesteed in 2008. De totale kostprijs voor de volledige herinrichting van de verkeerswisselaar Lummen bedraagt 51,7miljoen euro (inclusief MER en afwerking).

Voor diverse projecten is in deze legislatuur vooruitgang geboekt, maar een aantal projectonderdelen situeren zich nog in de voorbereidingsfase of MER-fase :

- De werken aan de N31 Brugge - Zeebrugge
- R4-Zuid (Gent).

- Omvormen A11 Havenrandweg Zuid naar Zeebrugge.
- N8 Ieper – Veurne
- De N74 noord-zuidverbinding Limburg
- N49 Westkapelle – Zelzate
- N60 Ring om Ronse
- N16 – St-Niklaas – Willebroek
- A12 Boom – Brussel ombouwen tot autoweg
- R0- Brusselse ring – zone Zaventem

6.4. Lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten

In Vlaanderen kiest het Pact Vlaanderen 2020 van de Vlaamse overheid voor innovatieve investeringen, ook ten aanzien van grote projecten. Snelheid is voor dergelijke grote investeringen omwille van sociaal-economische motieven van cruciaal belang. Maar op dit moment nemen de planprocessen die in Vlaanderen moeten doorlopen worden vooraleer de eerste spadesteek wordt gegeven een aanzienlijke tijd in beslag (gemiddeld tussen de 5 a 10 jaar of meer).

Bij grote infrastructuurprojecten gaat het vaak om zeer ingrijpende maatregelen, waar veel actoren in betrokken zijn. Het beleidsproces (het besluitvormingsproces alsook de plan- en uitvoeringsprocessen) inzake infrastructuurprojecten is zeer complex, niet altijd eenduidig en verloopt dan ook vaak heel moeizaam en traag. De complexiteit van de procedures en het grote aantal betrokken partijen maakt het dikwijls moeilijk om exact in te schatten hoeveel tijd het doorlopen van het beleidsproces (met alle daaraan verbonden procedures) zal vergen en wanneer projecten effectief op het terrein zullen gerealiseerd worden.

De timing van de uitvoering van de projecten wordt vooral bepaald door het voorbereidingstraject: MER-studies, ruimtelijke Planning, verkrijgen van vergunningen, onteigeningen, enz.... Vooraleer een vergunning voor een infrastructuurproject afgeleverd kan worden, moet een zware planprocedure doorlopen worden met o.m. een milieueffectenrapport (MER) en een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Dit zijn zaken die vaak erg veel tijd vragen, onafhankelijk van de uitvoeringswijze of dat nu PPS is of klassiek. Maar dikwijls ook door gebrek aan maatschappelijk draagvlak waardoor protesten uitmondten in tijdrovende juridische procedures en hernieuwde zienswijzen.

Door de specifieke Vlaamse context, waar de ruimte en de grond bijzonder intensief wordt gebruikt, gekoppeld aan een grotere aandacht voor de eigen leefkwaliteit neemt de complexiteit toe alsook de kans op een grotere doorlooptijd van de planprocessen. Het is ook

zo dat bij een planningsproces enorm veel instanties worden betrokken en dat een participatieve gebiedsgerichte netwerkbenadering een langere doorlooptijd vraagt.

Daarenboven heeft ten gevolge van de omzetting van de Europese plan-MER-richtlijn de dienst MER een toenemende veelheid aan MER's te behandelen. Eind 2008 kwamen bijv. 60 nieuwe dossiers binnen, waarvan 23 project-MER's, 13 plan-MER's en 24 project-MER-ontheffingen, bovenop de dossiers die al in behandeling waren.

Voorts worden de burgers ook steeds mondiger. Op zich is dit een bijzonder goede zaak, maar het maakt ook dat teksten grondiger moeten worden gescreend om latere juridische geschillen te vermijden.

In Nederland worden al geruime tijd grote inspanningen geleverd om het beleidsproces voor infrastructuurprojecten efficiënter te laten verlopen en drastisch in te korten. Reeds in 2004 analyseerde de zogenaamde Commissie Duivesteyn de gang van zaken bij de voorbereiding en realisering van twee megaprojecten (Betuweroute en HSL-Zuid) en werden aanbevelingen geformuleerd over de totale besluitvorming van initiatief tot opvolging. In 2005 is de Tracéwet gewijzigd. Een van de belangrijkste wijzigingen is het invoeren van een verkorte procedure voor aanpassingen aan bestaande infrastructuur. Verwacht wordt dat deze kortere procedure aanzienlijk sneller doorlopen kan worden dan de oude tracéwetprocedure. Bij veel projecten is in de planning al te zien dat ze een doorlooptijd van twee tot vier jaar hebben, wat aanzienlijk korter is dan projecten in de oude tracéwetprocedure.

Bij de behandeling van de herziening van de Tracéwet ook toegezegd maatregelen te zullen treffen om de interne werkwijze van het departement te verbeteren, met als einddoel het verkorten van de totale proceduretijd. Bij de maatregelen die in dit kader zijn genomen ligt de nadruk ligt op standaardisatie en strakke bewaking en aansturing.

In November 2007 werd de Commissie Versnelling besluitvorming infrastructurele projecten geïnstalleerd (de zogenaamde Commissie Elverding) mety als opdracht een analyse te maken van de oorzaken van vertragingen bij grote infrastructuurprojecten en de mogelijkheden te onderzoeken om de besluitvorming substantieel te versnellen. Op basis van de bevindingen en het advies van deze commissie werd het Actieplan Sneller en Beter uitgewerkt om de doorlooptijd van infrastructuurprojecten drastisch in te korten. Een halvering van het besluitvormingsproces rond infrastructuur is het streven voor 2010.

6.5. Monitoring

Het meten van beleidseffecten aan de hand van objectieve indicatoren is niet alleen essentieel als intern instrument voor de administratie en de overheid. Monitoring heeft ook een communicatieve functie, omdat de resultaten en effecten van het beleid snel zichtbaar kunnen gemaakt worden en op die manier alle belanghebbenden (stakeholders) kunnen uitnodigen tot discussie en bijdragen tot draagvlakcreatie. Daarom zouden evaluatierapporten best ruim worden gecommuniceerd.

Er kunnen diverse belangrijke redenen voor beleidseffectenrapportage of monitoring worden aangehaald :

- Het informeren van de beleidsmakers over de impact of de effecten van hun beleid. Het ondersteunt de beoordeling over de waarde van het beleidsprogramma en is het fundament van nieuwe beleidsbeslissingen.
- Het transparant maken van het beleid en verantwoording afleggen t.o.v. belanghebbenden (bijv. Parlement en MORA)
- Het optimaliseren van de inzet van middelen door te zoeken naar meer efficiëntie en effectiviteit.

Ondanks de vaststelling dat de administratie sinds enkele jaren beschikt over het instrument van de balanced scorecard (bsc) en de beleidsprocessen en de output van het infrastructuurbeleid nauwkeurig kunnen gemonitored worden, blijft deze effectenmeting in de eerste plaats beperkt tot een louter intern werkingsinstrument voor de administratie. Het instrument is geconcipieerd voor intern gebruik en het is derhalve niet de bedoeling om het in te zetten om de transparantie van het infrastructuurbeleid te vergroten en om het maatschappelijk debat en de daaruit voortvloeiende mogelijke draagvlakcreatie op gang te brengen.

Stand van zaken uitvoering missing links (gegevens voorjaar 2009)

7. Bijlage 1: Missing links weginfrastructuur

Bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen in 2001 - 2003 werden voor de wegen 25 grote infrastructurele uitdagingen voor de toekomst geselecteerd. Deze missing links worden als ontbrekende schakels in het wegennet of als capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwegen- en het primaire wegennet beschouwd. Ondertussen is de lijst van missing links uitgebreid met twee projecten: de N19 Noord-Zuid Kempen (Noord-Zuid verbinding Kempen) en de N8 (A19) tussen Veurne en Ieper.

Onderstaande informatie uit de bijlage I werd bekomen op basis van een bevraging van het Agentschap Wegen en Verkeer. De informatie geeft een stand van zaken tijdens het voorjaar 2009 weer.

7.1. Welke missing links

| nr. | omschrijving | status |
|------|--|-----------------|
| 1. | Aanleg van de Oosterweelverbinding | gepland |
| 2. | Aanleg van de A102 (Merksem R1, tot A13 Wommelgem) | gepland |
| 3. | Omvormen van de A12 Antwerpen-Roosendaal tot autosnelweg | gepland |
| 4. | Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg (3.5 km incl. geluidschermen) | gepland |
| 5. | Omvormen van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle-aansluiting N49, Blauwe Toren) | gepland |
| 6. | Omvormen van de N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg | gepland |
| 7. | Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem | gepland |
| 8. | Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem | voltooid |
| 9. | Aanpassen van de verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13) | in uitvoering |
| 10a. | Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Brusselse ring | gepland |
| 10b. | Aanpassen van de verkeerswisselaar op de Antwerpse ring | gepland |
| 11. | E40 Brussel-Leuven op 4 rijstroken brengen | gepland |
| 12. | Aanleggen verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211xN21 | in uitvoering |
| 13. | Aanleggen verbindingsweg E40-luchthaven, met | gepland |

| | | |
|-----|--|---|
| | ondertunneling van de N2 | |
| 14. | A10 Jabbeke-Oostende: aansluitingen verbeteren | voltooid |
| 15. | N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht te Lissewege wegwerken | in uitvoering |
| 16. | N44 Aalter-Maldegem: lokaal erven van woningen en verbeteren aansluiting A10 | gepland |
| 17. | R4-west: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen bouwen, fietsstroken wegwerken | Deels uitgevoerd |
| 18. | R4-zuid: vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke | gepland |
| 19. | N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse | gepland |
| 20. | N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse | in uitvoering (Scheldebrug voltooid) |
| 21. | N16 Willebroek-Mechelen; erven wegwerken, betere aansluiting op N17 | gepland |
| 22. | A12 Boom-Brussel: volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten | gepland |
| 23. | A12 Boom-Antwerpen aanpassen kruispunten | gepland |
| 24. | N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassingen kruispunten | gepland |
| 25. | N74 noord-zuidverbinding Limburg: 2de rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren | gepland |
| 26. | Noordzuidverbinding Geel-Kasterlee N19 | gepland |
| 27. | A19 Veurne - Ieper | gepland |

Bron : Mobiliteitsplan Vlaanderen + AWV

Bij de opmaak van dit rapport (eind 2008 – begin 2009) zijn twee van de 27 missing links effectief en volledig gerealiseerd. Een aantal andere missing links zijn in uitvoering of deels uitgevoerd (bijv. de Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, de verkeerswisselaar in Lummen, de N31 Brugge-Zeebrugge de tweede Scheldebrug te Temse, de R4 West). Het was de bedoeling om tegen 2009 1/3 van het missing links programma uit te voeren.

Naast de missing links uit het Mobiliteitsplan wordt ook werk gemaakt (hetzij op planniveau, hetzij in uitvoering) van een aantal andere grotere en multimodale infrastructuurprojecten. Het Masterplan Antwerpen en het geïntegreerde Diabolo-project zijn hiervan voorbeelden.

Uiteraard worden op het Vlaams wegnnet nog tal van andere infrastructurele ingrepen uitgevoerd, binnen het kader van andere programma's of beleidsinstrumenten. Zo zijn er onder

meer het gevaarlijke puntenprogramma, het doortochtenbeleid, het convenantenbeleid en het onderhoud van de infrastructuur.

7.2. De missing links : een stand van zaken

De stand van zaken van voorbereiding en/of uitvoering van de missing links geeft de situatie weer zoals ze bij de opmaak van het rapport werd vastgesteld. Het gaat om een status questiones tot eind 2008 begin 2009.

7.2.1 Gerealiseerde projecten

Van de in het Mobiliteitsplan Vlaanderen geselecteerde missing links zijn er midden eind 2008 twee effectief en volledig gerealiseerd :

Extra rijstrook op de E 17 kortrijk – Waregem. Voltooid in 2004. Totaalbudget 15,4 mio € (via reguliere begroting)

Om de capaciteit van de E17 te verhogen (vooral voor het economisch verkeer) werd een derde rijstrook vanaf de A17 tot in Waregem in deze rijrichting aangelegd zodat de E17 vanaf de A17 tot in Waregem volledig op drie rijstroken is aangelegd.

Projectomschrijving

De autosnelweg E17 op 2 x 3 rijstroken brengen alsook de definitieve slijtlaag aanbrengen op de rijbaan richting Antwerpen tussen de verkeerswisselaar en het complex E17 te Waregem, en dit op beide rijbanen (beide rijrichtingen).

Bepaalde gedeeltes hadden reeds 2 x 3 rijstroken.

Om dit over het volledige traject te verwezenlijken moest er nog een 3e rijstrook aangelegd worden op volgende trajecten:

- Vak tussen complex E17/E403 (kmp 5,400) en complex Kortrijk-Zuid (kmp 9,100) - richting Gent.
- Vak tussen complex E17/E403 (kmp 5,400) en complex Kortrijk-Zuid (kmp. 9,100) - richting Franse Grens
- Vak tussen complex Kortrijk-Oost (kmp 10,800) en complex E17/Waregem (kmp 24,000) - richting Gent

De aanleg van de derde rijstrook tussen de A17 en Waregem werd in 2 fasen uitgevoerd. De werken zijn gestart in 2003 en eind 2004 voltooid. In dit project werden ook alle bruggen aangepast.

Eindbedrag: € 15.353.739,88

Einde der werken gerealiseerd op 12/05/2004

A10 Jabbeke-Oostende verbetering aansluiting. Voltooid in 2005. Totaalbudget 5,5 mio EUR (via regulier begroting)

In het oorspronkelijke verkeerscomplex A10/E40 (A18) te Jabbeke ontbraken de rechtstreekse verbindingen tussen Oostende en Veurne voor het economisch verkeer. Door het aanleggen van bijkomende verkeersarmen en het bouwen van een nieuwe brug over de A10 werden deze rechtstreekse verbindingen verwezenlijkt. Het project voor het verwezenlijken van deze rechtstreekse verbindingen werd in twee aannemingen uitgevoerd die gestart zijn in 2002 en voltooid in 2005. De projectkosten bedroegen 5,5 miljoen euro

7.2.2 Projecten in voorbereiding en uitvoering

Aanleggen verbindingsweg E 19 – luchthaven Zaventem en verbetering kruispunt N211xN21

Status

START-project via PPS

Projectomschrijving

- Vervolledigen van het bestaande op- en afrittencomplex van de E19 te Machelen.
- Omvorming Luchthavenlaan tot primaire weg I door aanleg van een fly-over over de bestaande weg.
- Bouw van een nieuwe fietsbrug over de E19.
- Afgescheiden dubbelrichtingsfietspad langs de Haachtsesteenweg, dat ter hoogte van het kruispunt via tunnel onder de Luchthavenlaan doorgaat.
- Ombouw van de bestaande carpoolparking en weegbruginstallatie + renovatie van de bestaande brug over de E19

De projectgebieden van het wegenisproject en het Diaboloproject voor de spoorwegen (gedeelte spoortunnel onder de luchthaven tot in middenberm van de E19) vallen samen, waardoor in een vroeg stadium werd beslist om beide projecten gezamenlijk uit te voeren. De MER-studie en het GRUP werden ook samen uitgevoerd.

Financiering

Zowel de werken als de financiering werden in september 2007 gegund. Kostprijs 51,9 mio € voor ontwerp en de bouw + 24,4 mio € voor het onderhoud gedurende 30 jaar. Het is het eerste PPS project in uitvoering voor AWV.

Zowel de werken als de financiering voor beide projecten werden op 28 september 2007 gegund. De kostprijs voor het ontwerp en de bouw van de wegenwerken bedraagt 51,85 miljoen euro (incl. BTW) en 24,40 miljoen euro (incl. BTW) voor het onderhoud gedurende 30 jaar. De werken gingen effectief van start op 29 oktober 2007 en de infrastructuur zal beschikbaar moeten zijn op 25 februari 2012.

N31 Brugge-Zeebrugge : omvormen tot 2x2 of 2x3, doortocht te Lissewege wegwerken

Status

Project in uitvoering (via de reguliere kredieten)

Projectomschrijving

De N31 aanleggen als primaire weg I tussen Brugge en Zeebrugge. Doelstelling is het wegwerken van verkeersonveilige situaties als gevolg van gelijkgrondse kruisingen en het aanpassen van de weg aan zijn selectie als primaire weg I (in het RSV).

Stand van zaken

- Voor het vak Bevrijdingslaan – Chartreuseweg is een streefbeeldstudie opgemaakt. Aansluitend hierop is voor hetzelfde wegvak een project-MER opgemaakt. De studie voor het kruispunt Bevrijdingslaan is aanbesteed; de werken zijn nog niet geprogrammeerd.
- Kruispunt Koningin Astridlaan : de tunnel is in gebruik. De bovengrondse afwerking nadert haar voltooiing
- Kruispunt Witte Molenstraat : de voetgangerstunnel is in gebruik
- Kruispunt Tillegemstraat : hier is een brug voorzien voor voetgangers en fietsers. De werken zijn aanbesteed en betekend aan de aannemer. Aanvang der werken eind 2008
- Kruispunt Chartreuseweg. Hier is een op- en afrijcomplex voorzien richting Brugge-Zuid. Voor dit project is de projectnota goedgekeurd in de PAC. De

uitvoering is afhankelijk van de voortgang van de procedure voor het RUP voor de stedelijke afbakening van het grondgebied Brugge. Voor aanbesteding kruispunt Chartreuse wordt gewacht op goedkeuring RUP voor afbakening stedelijk gebied Brugge.

- Kruispunt Koning Albertlaan. Voorzien van een insleuving van de N31 met bovenop een rotonde. Timing : de opdracht is gegeven voor de opmaak van de startnota en de aanbestedingsplannen. In 2009 worden tunnels aan koning Albertlaan en Legeweg aanbesteed.
- Kruispunten Legeweg en Bevrijdingslaan : er is een studieopdracht aanbesteed voor de opmaak van de uitvoeringsplannen; nog niet opgenomen in het meerjarenprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer.
- Doortocht Lissewege : momenteel is een streefbeeldstudie in opmaak voor de N31 TUSSEN Blauwe Toren, de N34 en de Alfred Ronsestraat (Oostelijke Havenrandweg).). Op 14 oktober 2008 wordt een studiecontract aanbesteed voor het opmaken van een Technische- en ruimtelijke haalbaarheidsstudie voor de ombouw van de N31 in de doortocht Lissewege. Op de begroting 2009 is de heraanbesteding voor de stedenbouwkundige studie van de doortocht Lissewege voorzien.

Financiering

Via reguliere kredieten

Het project wordt geraamd medio 2009 geraamd op ca. 217,9 mln euro.

R4 – Zuid : vervolledigen + verbeteren aansluiting te Merelbeke

Status

Project in voorbereiding (via PPS)

Projectomschrijving

Aan de buitenring R4 ontbreekt nog een wegvak tussen Gent-Zwijnaarde en Merelbeke. In het RSV is het zuidelijk deel van de R4 geselecteerd als primaire weg II. Het ontbreken van het stuk R4-buitenring leidt tot oneigenlijk gebruik van de E17 en E40 door grootstedelijk en plaatselijk verkeer. Ook zijn bestaande bedrijventerreinen enkel bereikbaar via woonstraten.

In 2000 werd een streefbeeld voor het zuidelijk deel van de R4 opgemaakt om deze in te richten als primaire weg II. Het project omvat aanvullende ingrepen om het zuidelijk deel van de R4, met bijbehorende knooppunten, in te richten als primaire weg II.

Volgens de ramingen is de missing link gebruiksklaar midden 2014.

Stand van zaken

- Via een algemene offerteaanvraag werd een studieopdracht uitgeschreven, met de bedoeling aan de opdrachtgever alle nodige documenten ter beschikking te stellen om tot een DBM contract te kunnen komen en om voorafgaandelijk alle nodige vergunningen te kunnen aanvragen. De opdracht omvatte het opmaken van het technisch referentieontwerp voor het gehele project, het opmaken van de project-MER, het veiligheidscoördinatie-ontwerp en het toepassen van risicomanagement.
- Er is een kennisgevingsnota voor de project-MER opgemaakt, op basis daarvan is het openbaar onderzoek gevoerd. Door de dienst-MER zijn richtlijnen opgesteld voor de verdere opmaak van de project-MER. Tegen januari 2009 tracht men de MER-procedure af te ronden.
- De uitwerking van het technisch referentie-ontwerp is volop in uitvoering. De uitgebreide startnota is voorgelegd aan de PAC op 18 februari 2008 en is conform verklaard.
- Eind 2008 zal een vooraankondiging gebeuren en in het tweede trimester van 2009 wordt het PPS-project op de markt gebracht. Het is de bedoeling eind 2010 - begin 2011 met de werken te starten. De vermoedelijke duurtijd van de constructie zelf wordt geschat op 3 jaar.
- De onteigeningsprocedure is opgestart in het voorjaar van 2007. De streefdatum voor de voltooiing van de onteigeningen is voorzien eind 2009.

Voorziene timing : gebruiksklaar midden 2014

Financiering

Dit project is een van de zes Via-Invest projecten, dat via een PPS-constructie zal worden gefinancierd. De bouwkost wordt medio 2009 (april) geraamd op 69 miljoen €.

R4 – West : kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluitingen, ovaal Wippelgem

Status

Project deels uitgevoerd, deels in voorbereiding (via reguliere financiering)

Projectomschrijving

De voorbije jaren is een streefbeeldstudie opgemaakt binnen het project Gentse Kanaalzone. Voor alle knooppunten is een gezamenlijke MER opgemaakt. De nodige bestemmingswijzigingen zijn gebeurd met het gewestelijk RUP voor de afbakening van het zeehavengebied Gent.

Het knooppunt 5 – Ovaal van Wippelgem is voltooid in juni 2007, maar nog niet in gebruik (kostprijs ca. 9,7 miljoen euro). De aansluiting van het bedrijventerrein Nest was voorzien in april 2008 ; van de ontsluitingsweg rond het nieuwe Kluizendok in juni 2008.

De nieuwe doorsteek naar de N458 in Wippelgem is voorzien aan te besteden in 2010 (raming 2 miljoen euro).

Andere knooppunten zijn nog niet opgenomen in het driejarenprogramma. Deze zijn te financieren met reguliere middelen.

Financiering

Via reguliere middelen. De kosten worden medio 2009 geraamd op 55,5 miljoen euro :

| |
|--|
| Omvormen AX/A11 Havenrandweg Zuid naar Zeebrugge (Westkapelle – aansluiting N49) Blauwe Toren |
|--|

Status

Project in voorbereiding (via PPS)

Projectomschrijving

De AX/A11 situeert zich tussen de N31 te Brugge en de N49 te Knokke (Westkapelle) en vormt de zuidelijke begrenzing van de achterhaven van Zeebrugge. Er wordt voorzien in de aanleg van een verbinding tussen de gewestwegen N49 (A11) en N31 via een nieuw aan te leggen hoofdweg. Het project is het resultaat van een streefbeeldstudie, aangevuld met conclusies uit het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge. Die studie resulteerde in verschillende alternatieve oplossingen, uitgewerkt in verschillende principeontwerpen. Deze ontwerpen zijn verder onderzocht in een plan-MER. De AX/A11 is opgenomen in het principeel programma van het RUP voor de zeehaven Brugge-Zeebrugge. De AX/A11 loopt door een vogelrichtlijngebied en dus moeten compensatiemaatregelen worden voorzien. Hiervoor is een overeenkomst in voorbereiding.

Stand van zaken

In 2002 werd een ontwerpstreefbeeld opgesteld voor de A11. De resultaten van deze studie werden aangevuld met conclusies uit het strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, wat leidde tot verschillende mogelijke oplossingen voor de aanleg van de A11. In de loop van 2006 werden deze oplossingen verder onderzocht op hun milieu-effecten. Voor het stuk A11 tussen het tweelingenkanaal en de Hoekemolen (N49) werden vier verschillende tracés onderzocht. Uit deze studies kwam een tracé naar voor dat voordelig was voor de natuur, maar dicht bij Westkapelle lag, het zogenaamde tracé 1. Omdat dit tracé 1 te dicht

bij Westkapelle kwam te liggen, vroeg de minister van Openbare Werken om een bijkomend tracé te bestuderen. Het nieuwe tracé 5 ligt verder van Westkapelle, maar is toch niet nadelig voor natuur en leefmilieu. Omdat ook dit tracé haalbaar bleek, heeft de Minister van Openbare Werken beslist om tracé 5 samen met tracé 1 verder te laten bestuderen.

Op dit ogenblik lopen de verdere studies, die wellicht afgerond zijn in de loop van 2009. De opmaak van het RUP werd principieel goedgekeurd op 5 september 2008. Het openbaar onderzoek liep van 6 oktober 2008 tot 4 december 2008. De bezwaren worden nu gebundeld en overgemaakt aan de Vlaamse Regering. De definitieve goedkeuring van het GRUP is voorzien binnen 180 dagen na het sluiten van het openbaar onderzoek. Parallel met de lopende studies wordt een referentieontwerp opgemaakt en een DBFM- bestek opgestart.

Project-MER werd eind april 2009 goedgekeurd.

Het RUP-zeehaven waarin de intekening van AX/A11 is opgenomen, is eind mei 2009 goedgekeurd.

De opmaak referentieontwerp en DBFM-bestek is gestart. De oproep tot kandidaatsstelling zal in het najaar van 2009 gebeuren. Het lanceren offerteaanvraag is voorzien rond april 2010. Rekening houdend met periode voor indiening van de offertes en onderhandelingsperiode en de te realiseren onteigeningen kan de start der werken voorzien worden voor begin 2012. Gebruiksklaar voorzien eind 2014.

Financiering

Dit project is een van de zes Via-Invest projecten, dat via een PPS-constructie zal worden gefinancierd. Op basis van de grootte van de raming wordt er gekozen voor een DBFM-formule.

De bouwkost werd aanvankelijk geraamd op 115 miljoen € (incl. BTW), maar stijgt naarmate het project meer in detail wordt uitgewerkt. Afhankelijk van de nog te maken keuzes m.b.t. het ontwerp zal de grootte van de raming worden bepaald en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De huidige kostenraming (begin 2009) bedraagt ca. 297 mln euro (exclusief ontwerp en onderhoud).

| |
|---|
| Omvormen N49 Westkapelle - Zelzate |
|---|

Status

Project in voorbereiding (via reguliere kredieten) en uitvoering van de eerste fase door aanleg van parallelwegen wordt aanbesteed op 28 oktober 2008.

Projectomschrijving

De omvorming van de N49 tot een autosnelweg. Door de gelijkgrondse kruisingen werd de huidige situatie als verkeersonveilig beschouwd. De volgende werkzaamheden worden voorzien :

- De aanleg van ventwegen.
- De realisatie van een bochtverbetering met aanleg van nieuwe bruggen over het Leopold- en Schipdonkkanaal.
- Het afschaffen van alle gelijkgrondse kruisingen.
- Het realiseren van ongelijkgrondse kruisingen ter hoogte van Lapscheure en St-Rita.

Op het stuk tussen Antwerpen en Zelzate is het kruispunt te Moerbeke nog niet omgevormd. Zo zal de volledige N49 tussen Antwerpen en Zelzate omgebouwd zijn tot autosnelweg.

Tussen Zelzate en Westkapelle wordt de aanleg van een brug voorzien te Assenede (N448).

In het kader van de gevaarlijke punten worden 2 kruispunten heraangelegd : tunnel onder N49 te Eeklo en complex te Kaprijke. Voor Kaprijke moet een planMER starten, gevolgd door een GRUP samen met de omleidingsweg voor Kaprijke. Het definitieve ontwerp voor Eeklo is in opmaak. (tegen juni 2009 zou het aanbesteed kunnen worden).

Stand van zaken

- Er is een streefbeeldstudie opgemaakt en conform verklaard.
- De MER is goedgekeurd.
- De gelijkgrondse kruispunten ter hoogte van Lapscheure en St-Rita moeten nog verder worden bestudeerd.
- De ontwerpplannen van het complex te Moerbeke zijn klaar en zullen nog in de loop van 2008 worden aanbesteed.
- De onteigeningsplannen voor een eerste fase ventwegen op het grondgebied Damme zijn opgemaakt. De aanleg van deze ventwegen wordt aanbesteed op 28 oktober 2008.
- Op Westvlaams grondgebied wordt in 2009 gestart met de aanleg van ventwegen (+/- 3,5 km).
- Verdere werken - aanleg van brug over het Tweelingenkanaal en de ongelijkgrondse overgangen t.h.v. Lapscheure en Sint-Rita –zijn nog niet geprogrammeerd

Financiering

De projecten worden gefinancierd via de reguliere kredieten. De kostprijs wordt geraamd op 45 miljoen euro.

Een plan is reeds goedgekeurd door de Minister met vastlegging van de nodige kredieten.
Een tweede plan is voor raming naar het Aankoopcomité.

N74 Noord-Zuidverbinding Limburg

Status

Project in voorbereiding (via PPS)

Projectomschrijving

De afwerking van de Noord-Zuid in Limburg omvat aanleg van een primaire I weg tussen de aansluiting van de N74 met de N715 te Hechtel, en de aansluiting met de E314 in Houthalen.

Stand van zaken

De terinzagelegging van de kennisgevingsnota van de plan-MER werd afgesloten begin februari 2008. Nadien werden richtlijnen opgesteld op basis waarvan de plan-MER werd opgemaakt. Deze is goedgekeurd in september 2008. Vervolgens dient een GRUP en een project-MER opgestart te worden. Een deel van de onteigeningen is al lopende in het kader van tijdelijke maatregelen; het overgrote deel dient nog te worden opgestart. Streefdatum van de start van de werken zal afhankelijk zijn van de gekozen variant. De Vlaamse Regering heeft op 03/10/08 principieel gekozen voor het omleidingstracé.

In de tweede helft van 2009 zal een DBFM-dossier op de markt gebracht worden.

De vermoedelijke start van de constructie (na financiële goedkeuring) wordt geschat voor 2011. De looptijd voor de effectieve werken wordt op ca. 2 à 3 jaar geschat.

Gebruiksklaar : midden 2015

Financiering

Dit project is één van de zes Via-Invest projecten. Het project wordt via een PPS-constructie gefinancierd. De bouwkost wordt geschat op 331 miljoen euro, maar zal in detail bekeken worden in functie van het gekozen omleidingstracé.

N60 Ring om Ronse

Status

Project in voorbereiding (via PPS)

Projectomschrijving

Het gaat om een nog te realiseren rondweg ten westen van Ronse. In het RSV is het wegvak van de N60 (Gent-Valenciennes) tussen De Pinte en Ronse geselecteerd als primaire weg I. Dit wegvak is de voorbije jaren stelselmatig uitgebouwd tot een weg met 2x2 rijstroken tussen De Pinte en Nukerke. Het weggedeelte vanaf Nukerke is als primaire weg I nog te realiseren in de vorm van een rondweg ten westen van Ronse. Het gewestplan voorziet hiertoe over een afstand van 5,5 km een reservatiestrook volgens een nieuw tracé, los van de bestaande N 60.

Stand van zaken

Er is reeds een mogelijk tracé voorzien op het gewestplan. Maar er is een plan-MER plicht gezien de nabijheid van SBZ en verplichting tot passende beoordeling. Daarom werd voor dit project in 2008 een planMER-studie opgestart. Het openbaar onderzoek voor de plan-MER loopt tot 10 november 2008. Vervolgens zullen de milieueffecten van het project nader onderzocht worden in de project-MER, die in 2009 gepland is.

Vermoedelijk zal een oproep tot kandidaatstelling voor deelname aan de PPS gelanceerd worden. in het voorjaar van 2010.

De Provinciale RUP dient nog te worden opgestart voor de zuidelijke aansluiting. Onteigeningen zijn noodzakelijk en moeten nog worden opgestart.

Streefdatum voor de start van de werken is voorzien begin 2012.

Financiering

Dit project is een van de zes Via-Invest projecten, zoals opgenomen in de nota van 25 november 2005 en aangepast na de beslissingen van 23 maart 2007. Dit project wordt via een PPS-contract gefinancierd. De bouwkost voor het project wordt geraamd op 70 miljoen euro (incl. BTW).

Noord-Zuid-verbinding Kempen

Status

Project in voorbereiding (via PPS)

Projectomschrijving

De geplande Kempense noord-zuidverbinding bestaat uit twee deelprojecten welke zich op onderstaande locaties situeren:

1. de doortrekking van de N19g tussen Kasterlee (kruispunt met de N123) en Geel (R14)
2. de heraanleg van het op- en afrittencomplex nr. 23 Geel-West, inclusief nieuwe brug over Albertkanaal.

Stand van zaken

De project-MER betreffende het deelproject Geel-West werd goedgekeurd op 14 februari 2008. De project-MER betreffende het deelproject Geel-Kasterlee is afgerond en werd goedgekeurd op 23 juni 2008. De onteigeningen zijn lopende. De oproep tot kandidaatstelling (DBM) werd gelanceerd in augustus 2008 en men verwacht de onderhandelingen met kandidaatconsortia af te ronden tegen eind 2009. Vervolgens kunnen de eigenlijke infrastructuurwerken aangevat worden, na het bekomen van de benodigde vergunningen.

Financiering

Dit project is een van de zes Via-Invest projecten, dat via een PPS-constructie zal worden gefinancierd. De bouwkost wordt geraamd op 113 miljoen euro.

Aanpassen verkeerswisselaar Lummen (A2 – A13)

Status

Project in uitvoering (via de reguliere kredieten)

Projectomschrijving

Oplossing bieden voor de structurele capaciteitsproblemen en veiligheidsproblemen door de in- en uitvoegbewegingen ter hoogte van de verkeerswisselaar E313-E314, via de bouw van een nieuwe verkeerswisselaar. De wisselaar wordt ongelijkvloers en conflictvrij uitgewerkt. Voor de realisatie van de verkeerswisselaar zijn 8 nieuwe bruggen nodig in de wisselaar zelf en 4 bruggen in de nabijheid van de wisselaar te vernieuwen.

Stand van zaken

Voor dit project zijn al vele procedures en studies afgerond. Het project-MER 'A2-A13 (E314-E313): Herinrichting verkeerswisselaar te Lummen + Complex ter ontsluiting van de industrieterreinen van Lummen en Heusden-Zolder' werd door de cel-MER op 17 juli 2006 goedgekeurd.

Het GRUP werd op 10 november 2006 definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering.

In opdracht van de Vlaamse Bouwmeester werd een landschapsstudie opgemaakt. Deze studie werd afgerond in november 2007. De bouwvergunning werd ontvangen op 9 mei 2008.

Voor het project werd ook een bestek voor risicomangement uitgeschreven. Het bestek werd gegund aan Grontmij (d.d. 31 juli 2007).

Het nieuwe op- en afrittencomplex voor het industriegebied Zolder-Lummen werd uitgevoerd in 2007 en werd opengesteld op 14 december 2007.

Verder is de fasering van de werken de volgende:

De eerste fase van de herinrichting van de verkeerswisselaar zelf, werd aanbesteed op 8 november 2007. Op 16 mei 2008 starten de werken aan de eigenlijke turbine, met de bouw van de vier binnenste bruggen. : de twee binnenste bovenbruggen over de E314 en de twee binnenste onderbruggen in de E313, de verlenging van de kokers van de Mangelbeek en een eerste deel van grondwerken.

In tweede fase zijn de grond- en wegeniswerken aan te besteden. De uitvoeringsplannen voor de nieuwe verkeerswisselaar zijn afgewerkt.

Als derde fase zijn de buitenste twee bovenbruggen over de E314 en de buitenste twee onderbruggen in de E313 aan te besteden.

Deze fases zijn gelijklopend uit te voeren in functie van de afwikkeling van het verkeer via tijdelijke wegenis.

Voorname fases worden als één aanneming aanbesteed. Het VTG (voorstel tot gunning) werd overgemaakt op 29 september 2008. (de clustering van deze aanbestedingen zal gefinancierd worden met de reguliere investeringskredieten van AWV).

Aansluitend zijn de vier onderbruggen in de directe nabijheid van de verkeerswisselaar te vernieuwen en de plaatsing van geluidswerende schermen conform het project-MER uit te voeren

Financiering

Dit project wordt gefinancierd met reguliere kredieten.

De eerste fase van de heraanleg van het Klaverblad Lummen werd afgerond in december 2007, met de opening van het op- en afrittencomplex 26bis op de E313. In mei 2008 startten de werken aan de eigenlijke turbine met de bouw van de vier binnenste bruggen. De resterende werken zullen in één keer aanbesteed worden en dit in 2008. De totale kostprijs voor de volledige herinrichting van de verkeerswisselaar Lummen bedraagt 50,5 miljoen €.

| |
|------------------------------------|
| N16 Sint Niklaas-Willebroek |
|------------------------------------|

Status

Project in voorbereiding en uitvoering.

Projectomschrijving

In de PAC van 10 juli 2003 is het streefbeeld voor de N16-centraal (tussen de Scheldebrug en het complex met de A12 te Willebroek) vastgesteld. Het streefbeeld voorziet de inrichting van dit deel van de N16 als primaire weg cat. I, een verbindingsweg op Vlaams niveau. Dit houdt in een 2x2 weg met een ontwerpsnelheid van 90 km/uur met een minimum aan gelijkgrondse aansluitingen en met ontsluiting van bedrijventerreinen via parallelwegen.

Gezien het huidige aanbod van verkeer en de verwachte groei, is voltooiing van het streefbeeld noodzakelijk.

Stand van zaken

1. Scheldebrug.

De werkzaamheden voor de ontdubbeling van de Scheldebrug werden op 14 juni 2006 aanbesteed en zijn inmiddels voltooid (budget = 23,5 miljoen €). De NV Waterwegen en Zeekanaal coördineert het project en financiert het hele project.

Vanaf augustus starten tevens de wegeniswerken op de N16 voor het realiseren van de aansluitingen met de nieuwe Scheldebrug.

- In de eerste fase zullen wegeniswerken te Temse in de zone tussen de brug en de Krijgsbaan (N419) doorgaan langs de kant van de Stationsstraat tot half oktober. In de tweede fase zullen wegeniswerken in dezelfde zone doorgaan op de N16 langs de kant van de spoorweg vanaf half oktober tot eind januari 2009.
- De aanpassingen voor de aansluitingen van de N16 ter hoogte van de Scheldebrug te Bornem zullen in eerste fase langs de kant van Sas starten (begin augustus tot februari 2009). In de tweede fase worden wegeniswerken op de N16 voorzien langs de zijde van de spoorweg, aansluitend op de eerste fase van de wegeniswerken langs de kant 'Sas'. Het einde van de tweede fase wordt voorzien vóór april 2009.

2. In april 2008 is begonnen met de omvorming van het kruispunt Pullaar tot een ongelijkgrondse aansluiting (N16 Puurs industrie). De werken zullen begin 2010 zijn voltooid.

3. Voorts werkte TV3V in opdracht van AWW al meerdere gevaarlijke punten weg op de N16. (zie tabel hieronder).

Financiering

De ontdubbeling van de Scheldebrug met inbegrip van de aansluitende wegeniswerken op de N16 wordt gerealiseerd met reguliere budgetten van de NV Waterwegen en Zeekanaal (budget 23,8 miljoen €).

De gevaarlijke puntenprojecten worden met FFEU-gelden betaald.

Het project ter hoogte van het Kruispunt Pullaar wordt uitgevoerd binnen het project gevaarlijke punten Vlaanderen, gecoördineerd door de projectorganisatie TV3V. Na de voltooiing van dit complex zullen er twee gelijkvloers aansluitingen zijn opgeheven, waardoor de doorstroming en de veiligheid sterk zullen verbeteren.

Tevens zijn meerdere kruispunten heringericht in functie van de verkeersveiligheid.

Optimalisatie verbinding Veurne-Ieper

Status

Project in voorbereiding (via reguliere kredieten)

Projectomschrijving

Eind 2003 werd op vraag van de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken de studie over de verbinding Ieper-Veurne opgestart. Deze studie onderzocht mogelijke oplossingen voor de problemen die zich stellen op de huidige wegverbinding tussen Ieper en Veurne en moest een afweging maken van de mogelijke alternatieven. Na een analyse van vier verschillende modellen werd midden 2005 een voorkeurvariant aangewezen. Deze variant maakte gebruik van de bestaande N369 door Boezinge, een nieuw aan te leggen wegvak tussen de N369 en de N8 vertrekkend ten noorden van Boezinge en aansluitend op de N8 ten noorden van Woesten en voorzag een heraanleg van de bestaande N8 van Woesten tot Veurne. Deze keuze betekende een extra belasting voor de kern van Boezinge. Na overleg binnen de Vlaamse Regering, en om de verkeersleefbaarheid ook in Boezinge te garanderen, werd een nieuw tracé, namelijk model 5, voorgesteld.

Model 5 bestaat uit een nieuwe verbinding vanaf de N38 in Ieper tot op de N8 voorbij Woesten. Deze verbinding volgt de Reningestraat en buigt rond Woesten af naar de N8. De N8 wordt tussen Woesten en Veurne geoptimaliseerd door de aanleg van een derde rijstrook en ventwegen voor lokaal verkeer. Bovendien wordt er ook een nieuwe omleiding voorzien rond Hoogstade.

Stand van zaken

Op 23 maart 2007 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de Minister van Openbare Werken om voor dit vijfde model te kiezen. Deze keuze werd, nadat ook van model 5 alle effecten op mens, milieu en natuur werden bestudeerd, bevestigd door de Vlaamse Regering op 7 november 2008. Met deze beslissing werd opnieuw een stap gezet in dit dossier, die de basis vormt voor het uitwerken van concrete plannen.

Momenteel loopt de voorbereiding voor het opmaken van het nodige Ruimtelijke Uitvoeringsplan (RUP). Onteigeningen worden vermoedelijk in de tweede helft van 2010 opgestart. De plan-MER is goedgekeurd. Er moet nog een project-MER aanbesteed worden. De eigenlijke start van de werken is momenteel voorzien voor de eerste helft van 2011 (onder voorbehoud dat de procedures vlot verlopen).

Financiering

De totale kostprijs wordt geraamd op 80 miljoen euro.

A12 Boom-Brussel : volledig ombouwen tot autoweg

Status

Project in voorbereiding (via START kredieten)

Projectomschrijving

Volledig ombouwen tot autoweg en beperken van het aantal gelijkvloerse kruispunten.

Momenteel is de autosnelweg nog niet volledig omgebouwd tot een volwaardige autosnelweg gezien de aanwezigheid van een lichtengeregeld gelijkvloers kruispunt en tal van rechtstreekse toegangen op de autosnelweg. Het wegwerken van het laatste lichtengeregelde kruispunt op de A12 (Boom – Brussel) t.h.v. de Kerkhofstraat te Londerzeel – Meise is onderdeel van de aanleg van het nieuwe op- en afrittencomplex ter hoogte van Meise-Westrode. Dit complex wordt tevens aangelegd als ontsluitingsinfrastructuur voor de te ontwikkelen bedrijventone Meise-Westrode. Een fietstunnel onder de A12 zal zorgen voor een volledig gescheiden afwikkeling van het fietsverkeer in deze zone.

Dit project maakt eveneens deel uit van het Strategische Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (START) en wordt dan ook gefinancierd met START-kredieten.

Stand van zaken

De MER-procedure is afgerond begin 2007. Op 9 november 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist haar principiële goedkeuring te hechten aan het GRUP.

Het dossier is technisch volledig uitgeklaard en de aanbestedingsdocumenten zijn opgemaakt. Normaliter werd het in 2008 aanbesteed, om begin 2009 te starten met de uitvoering. Maar, gezien de schorsing van het GRUP wordt het momenteel 'on hold' gezet.

Financiering

Via de START kredieten (dossier 'on hold').

De kosten worden geraamd op 105 miljoen euro

A12 Boom-Antwerpen: aanpassen kruispunten

Status

Project in voorbereiding

Projectomschrijving

Een door TV3V bestudeerde variant is een ondertunneling van het kruispunt Cleydaellaan-Kontichse Steenweg en Helstraat-Guido Gezellestraat.

Stand van zaken

De geraamde kosten van alle oplossingen voor gedeeltelijke ondertunneling van dit deel van de A12, lopen uiteen van ongeveer 55 tot 106 miljoen euro. Voor de aanpak van gevaarlijke punten is jaarlijks een bedrag van 100 miljoen euro beschikbaar voor heel Vlaanderen. De financiering van de gedeeltelijke ondertunneling van de A12 uit deze budgetten is dus niet mogelijk.

De prioriteit van het Agentschap Wegen en Verkeer zal op korte termijn uitgaan naar het verbeteren van de onderhoudstoestand van de A12 tussen het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg en het viaduct van Wilrijk, met name de rijbaan richting Antwerpen. In 2009 zal de Afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen hiervoor een bestek lanceren. In dit bestek zullen kleinschalige maatregelen geïntegreerd worden die de veiligheid op de kruispunten bevorderen. Tegelijkertijd zal bekeken worden of er aanpassingen mogelijk zijn aan het kruispunt Bist-Langlaarsteenweg die het makkelijker maken voor het (vracht)verkeer om de hoofdrijbaan te bereiken.

Financiering

Investeringsprogramma AWV. De kosten worden geraamd op 118 miljoen euro.

Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem

Status

Project in voorbereiding (via START kredieten)

Projectomschrijving

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden volgende projecten opgenomen als missing links:

- Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem
- Aanpassen verkeerswisselaars op de Brusselse ring

Beide projecten zijn in het Strategische Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling in de luchthavenregio (START) geïntegreerd in 3 projecten:

- R0 Zone Zaventem (tussen A3/E40 Sint-Stevens-Woluwe en A1/E19 Machelen)
- R0 Noord vak 1 (tussen A12 Strombeek-Bever en A10/E40 Groot-Bijgaarden)
- R0 Noord vak 2 (tussen A1/E19 Machelen en A12 Strombeek-Bever)

Stand van zaken

Momenteel bestaat er voor de R0 Noord vak 1 een project-MER die dateert van 1996. Deze werd de voorbije jaren aangevuld met een passende beoordeling, een watertoets en een actualisatie van het aspect lucht. Gezien de nieuwe plan-MER-regelgeving, zou echter een nieuwe planMER-procedure worden opgestart voor R0 Noord vak 1 en vak 2 samen.

Voor de R0 Zone Zaventem loopt een bijkomende termijn van terinzagelegging van de kennisgevingsnota voor het plan-MER van 8 september 2008 tot en met 6 november 2008.

Verder is voor de R0 Noord vak 1 de GRUP-procedure, die in maart 2004 gestart was, voorlopig stilgelegd. Voor R0 Noord vak 2 is er nog geen aanvang genomen met de GRUP-procedure. Voor de R0 Zone Zaventem werden de eerste voorbereidende besprekingen voor de GRUP-procedure gehouden.

De eerste voorontwerpen voor de R0 Noord vak 1 en de R0 Zone Zaventem zijn opgemaakt. Over een aantal knelpunten dient nog te worden beslist na het doorlopen van de geëigende procedures, vooraleer een definitief ontwerp kan worden opgemaakt. Hierbij is mogelijks voor sommige aspecten overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest noodzakelijk. Hoewel er duidelijk onteigeningen nodig zullen zijn, is er nog geen onteigeningsplan opgemaakt voor de beide wegvakken waarvoor de ontwerpstudie lopende is. De reden hiervoor is dat bepaalde keuzes die nog moeten worden gemaakt, de onteigeningen verregaand kunnen beïnvloeden. De studie voor het tussengelegen wegvak R0 Noord vak 2 dient nog te worden opgestart.

Gezien de procedurele stappen die voor de verschillende wegvakken nog dienen te worden gezet, is het zeer moeilijk in te schatten wanneer de uitvoering van deze projecten zal starten.

In het kader van het DIABOLO-project en de rechtstreekse toegang per spoor vanuit Brussel via de middenberm van de A1/E19, heeft de administratie op 14 november 2007 enkele noodzakelijke aanpassingen aan viaducten in het complex van de R0 met de A1/E19 aanbesteed. Deze werken voorafgaand aan en gelijktijdig met de werken van Infrabel, uitgevoerd vanaf 2008.

Financiering

Deze projecten zouden met START-kredieten moeten worden gefinancierd. De huidige START-kredieten zijn echter ontoereikend voor de realisatie van de geplande projecten.

De projecten Brusselse Ring zone Zaventem en Brusselse Ring zone Noord worden respectievelijk geraamd op 125 en 145 miljoen euro.

De Oosterweelverbinding

Status

Project in voorbereiding in het kader van de uitvoering van het Masterplan Antwerpen (via PPS formule in het kader van de BAM)

Projectomschrijving

In uitvoering van het RSV wordt in 1998 beslist om de Oosterweelverbinding te onderzoeken in een ruimer kader, zodat de inpassing van deze verbinding kan kaderen in een globale aanpak voor het mobiliteitsvraagstuk in de regio Antwerpen. In 1998 werd in een Startnota van het Agentschap Wegen en Verkeer gekozen voor de oplossing van het sluiten van de R1. In mei 2000 resulteert de haalbaarheidsstudie in de keuze van de "7de variant": met een tunnel onder de Schelde vanop Linkeroever naar Rechteroever ter hoogte van het kerkje van Oosterweel.

Dit vertaalde zich in het Masterplan Antwerpen dat door de Vlaamse Regering op 15 december 2000 werd goedgekeurd, inclusief de Oosterweelverbinding. Volgens de oorspronkelijke plannen had de eerste steen voor de Oosterweelverbinding in 2005 gelegd moeten worden

Daarop volgt in 2003 het Plan-MER. De Plan-MER werd in april 2003 opgestart en werd op 30 mei 2005 conform verklaard door de MER-cel van de Vlaamse Overheid. Op basis van dit eindrapport kwam er de keuze van de strategie (Masterplan in totaliteit uitvoeren met 'hogere tol'). .

Op basis van de conclusies van de Plan-MER heeft de Vlaamse Regering op 10 juni 2005 gekozen voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding met tolheffing.

Op 16 september 2005 besliste de Vlaamse regering om de Oosterweelverbinding te realiseren via het 'geoptimaliseerd Middentracé'. De Regering geeft hiermee verder uitvoering aan de vroeger genomen beslissingen en in het bijzonder aan de beslissingen van 10 juni 2005.

Via dit middentracé sluit de Oosterweelverbinding de Ring van Antwerpen in het noorden met een toltunnel onder de Schelde en een nieuwe dubbeldeksbrug, de Lange Wapper. De brug loopt over de Royerssluis en het Straatsburgdok en sluit aan op het viaduct van Merksem. Het grootste infrastructuurproject ooit in België verbindt Linker- met Rechteroever en biedt een perfect alternatief voor het drukke auto- en vrachtwagenverkeer. De Oosterweelverbinding strekt zich uit over een lengte van ongeveer 10 km.

Vooropgestelde timing

Fase 1:

- januari 2009: contractsluiting
- voorjaar 2009 - 2013 : bouw brug-tunnelconstructie
- Geplande indienstelling van de Oosterweelverbinding : 2013
- Onderhoudsperiode van 35 jaar aansluitend op indienstelling

Fase 2:

- Om de hinder te beperken zal de aansluiting E17 met Kennedy-tunnel worden uitgevoerd na het openstellen van de Oosterweelverbinding.

Stand van zaken

De Vlaamse Regering besliste op 16 september 2005 om de Oosterweelverbinding te realiseren via het 'geoptimaliseerde Midden tracé'. Uit alle mogelijke opties werd het 'geoptimaliseerd Midden tracé' weerhouden daar dit tracé volgens de BAM het best alle doelstellingen, zowel economisch, verkeerstechnisch als natuurtechnisch met elkaar verzoent.

Op 16 september 2005 keurde de Vlaamse Regering het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan of GRUP voor de Oosterweelverbinding voorlopig goed. uitvoeringsplan (GRUP). Dit ontwerp-GRUP werd op 16 september 2005 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld, om vanaf 21 oktober tot 19 december 2005 in openbaar onderzoek te gaan. De ingediende bezwaren (627, waarvan een 400-tal gelijkaardige) werden door de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening (VLACORO) grondig bestudeerd en gemotiveerd weerlegd. Op 14 maart 2006 gaf de VLACORO dan ook een positief advies, mits een beperkt aantal technische aanpassingen. Het definitief vastgestelde GRUP werd op 5 mei 2006 principieel goedgekeurd en voor advies aan de Raad van State overgemaakt.

Aansluitend op de plan-MER werd ook de project-MER afgerond en goedgekeurd (in maart 2007). Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan werd definitief door de Vlaamse regering goedgekeurd op 16 juni 2006.

De start van de werken aan de Oosterweel loopt vertraging op. De discussie over het tracé en de mogelijke alternatieven is nog niet uitgeklaard. De Antwerpse vzw Ademloos heeft in 2008 bij de Europese Commissie een klacht ingediend tegen de Belgische staat. De vzw verzet zich tegen de plannen voor de Oosterweelverbinding.

Eind 2008 besliste de Vlaamse regering om een bijkomend onderzoek uit te voeren door het studie bureau ArupUK-SumResearch naar drie mogelijke varianten: een tunnel-brug constructie (het zogenaamde BAM tracé), een volledige ondertunneling en een tracé meer

naar het noorden. De resultaten van dit onderzoek werden in maart 2009 voorgesteld. Hierbij werd onverwacht een nieuw tracé voorgesteld. Op 8 juli 2009 geeft het studie bureau, op basis van zes indicatoren (technische haalbaarheid, mobiliteit, milieu, timing en uitvoerbaarheid, financiële haalbaarheid en mens en leefomgeving) een antwoord op de vraag of zijn eigen alternatief een plaats verdient naast andere voorstellen.

Op 28 maart gaf de Vlaamse Regering evenwel haar goedkeuring voor het indienen van de bouwaanvraag voor de Oosterweelverbinding (Lange Wapper).

Op 5 mei 2009 heeft de BAM de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor de Oosterweelverbinding ingediend. Het dossier omvat gedetailleerde informatie voor het rond maken van de Antwerpse ring in het Noorden, zoals onder meer:

- het aanleggen van wegen, fietspaden, interventiewegen, parkeerplaatsen, pleinen en andere verhardingen;
- het bouwen van de Oosterweeltunnel onder de Schelde;
- het bouwen van het dubbeldeksviaduct over het Straatsburgdok (de zgn. Lange Wapperbrug)
- het bouwen van lokale bruggen en viaducten;
- de inrichting van het Sint-Annabos;
- grondverbeteringswerken, drainagewerken;
- het uitvoeren van reliëfwijzigingen;
- het inrichten en gebruiken van werfzones;
- aanpassing bestaande weginfrastructuur die aansluit op Oosterweelverbinding;
- het bouwen van de stedelijke ringweg op Linkeroever en een gedeelte van de stedelijke ringweg op RO;
- het bouwen van lokale tunnels en viaducten voor lokaal verkeer, fietsers en voetgangers en fauna;
- het bouwen van dienstgebouwen mbt uitbating Oosterweelverbinding;
- het aanleggen van tolpleinen;
- het plaatsen van geluidsschermen;
- het aanleggen van buffer-, ADR- en retentiebekkens.

Het aanvraagdossier wordt door de bevoegde administratie (Afd. Stedenbouwkundig Beleid en Onroerend Erfgoedbeleid) op zijn volledigheid onderzocht. Na dit volledigheidsonderzoek gaat het dossier naar de Stad Antwerpen en de gemeente Zwijndrecht, met verzoek binnen de 5 tot 10 dagen na ontvangst van dit dossier het openbaar onderzoek te laten aanvangen.

Na het sluiten van het openbaar onderzoek krijgt de Stad, volgens de beslissing van de Vlaamse Regering van 28 maart 2009, 120 dagen de tijd om haar advies over te maken aan

de Vlaamse Administratie. In het najaar 2009 neemt de Vlaamse regering een definitieve beslissing.

Eind juni 2009 werden op het Antwerpse stadhuis voldoende handtekeningen overhandigd om een volksraadpleging af te dwingen over de Oosterweelverbinding. De volksraadpleging is in principe gepland op 18 oktober 2009. De deelnemers aan het referendum zouden zich volgens een voorstel van de Antwerpse burgemeester kunnen uitspreken over het tracé waar de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) nu aan werkt (met de Lange Wapperviaduct), een tunnelvariant en de plannen van de actiegroep stRaten-generaal (met een alternatief tunneltracé, die een meer noordelijke route in de haven volgt).

Ondertussen heeft de auditeur bij de Raad van State een negatief advies gegeven over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het tracé van de Antwerpse Oosterweelverbinding met de Lange Wapperbrug, naar aanleiding van een individuele klacht omdat het milieu-effectenrapport niet onpartijdig zou zijn opgemaakt. Als de Raad van State het advies volgt, dreigt volgens de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) opnieuw een jarenlange vertraging.

Financiering

Er werd geopteerd om de investering te financieren in een samenwerkingsverband tussen overheid en privé-bedrijven (PPS). De investeringskosten worden op termijn terugbetaald door een tolheffing. Voor de aanbesteding van het Oosterweelproject gaat de BAM uit van geïntegreerd aanbesteden van zowel het ontwerp, de bouw, de (gedeeltelijke) financiering en het onderhoud. De Vlaamse Regering heeft in haar beslissing van 2 maart 2007 de realisatieprijs van de Oosterweelverbinding geplafonneerd op € 1,850 mia, exclusief B.T.W.

Die kostprijs werd vastgelegd aan de geldende prijzen van januari 2006. Sindsdien zijn de prijzen voor bepaalde materialen echter fors gestegen. Hierdoor zou de kostprijs van de Oosterweelverbinding kunnen oplopen tot 2,54 miljard euro, enkel door rekening te houden met de bouwindex. Dat betekent niet dat de uiteindelijke kostprijs ook effectief zal uitkomen op 2,54 miljard, maar het geeft wel een indicatie van de mogelijke kostprijsherziening.

N71 Geel – Mol – Lommel: aanpassing kruispunten

Status

Project waarvoor nog geen concrete timing is naar voor geschoven en geen budgettaire raming beschikbaar is.

Stand van zaken

De streefbeeldstudie wordt normaal gefinaliseerd en conform verklaard in januari 2009.

| |
|-----------------------------|
| N44 Aalter –Maldegem |
|-----------------------------|

Status

Het project is in voorbereiding.

Projectomschrijving

Verbeteren van de aansluiting op de A10.

Stand van zaken

Project-MER werd conform verklaard in 2005. Na aanpassing project werd de ontheffingsnota goedgekeurd in 2007.

Het GRUP werd voorlopig vastgesteld.

Het streefbeeld voor de volledige N44 is momenteel in opmaak.

Aanvraag stedenbouwkundige vergunning medio 2009.

De vooropgestelde timing voor realisatie van de werken is 2012.

Financiering

Het project wordt geraamd op 13,5 mln Euro.

7.2.3 Niet in voorbereiding (volgens de oorspronkelijke planning)

| |
|---|
| N16 : Willebroek – Mechelen : erven wegwerken , betere aansluiting op de N17 |
|---|

Dit project is niet nog in uitvoering.

Via de aanpak van de gevaarlijke punten werd een voorontwerp van een verbeterde aansluiting van de N16 op de N17 (ter hoogte van Breendonk) uitgewerkt. Het project is mede om budgettaire redenen niet kunnen weerhouden worden in programma van de gevaarlijke punten.

Momenteel is er nog geen consensus rond de in het streefbeeld van de N16 en het streefbeeld van de A12 vooropgestelde knooppuntoplossing A12-N16.

Wél wordt puntsgewijs gewerkt aan de wegwerking van de erfaansluitingen op de N16, tussen Willebroek en Mechelen.

Omvormen van de A12 Antwerpen – Roosendaal tot autosnelweg

Dit wegvak van de A12 heeft vandaag reeds het statuut van autosnelweg. Sommige op- en afritten kennen een nog niet-conforme inrichting. In de eerste helft van 2008 werd een streefbeeldstudie afgerond. Deze doet uitspraak over het al dan niet wenselijk zijn van de realisatie van nieuwe complexen op de A12 Noord.

Aanleg A102 (Merksem R1 tot A13 Wommelgem)

Het reservatiegebied van de A102 behelst de 2^{de} spoorontsluiting voor de haven van Antwerpen en de uitbouw van een parallelweg. Er is een voorontwerp van GRUP opgemaakt voor de 2^{de} fase spoorontsluiting en een beslissing van de Vlaamse regering over het spoortracé. De aanleg van de A102 als parallelweg zelf wordt niet meer opportuun geacht. De keuze gaat hier naar de optimalisatie van de bestaande R1. Door de goedkeuring van het RSV heeft de Vlaamse regering er zich toe verbonden een mogelijke ingebruikname pas ter studie te nemen zodra alle overige mogelijkheden uitputtend zijn uitgesloten. Dit is tot op heden niet het geval, zodat m.b.t. de A102 geen raming kan opgemaakt worden.

E40 Brussel – Leuven op 4 rijstroken brengen

Wordt voorlopig niet prioritair geacht. Er wordt verondersteld dat deze missing link geen oplossing zal bieden zolang het complex E40-E314 en de E314 op het grondgebied van Leuven (voor E40 richting Luik en voor E314 richting Lummen) niet mee wordt bestudeerd. Voorlopig zijn er geen intenties om hierover studies op te starten.