

Optimalisatie van de Ring om Brussel (R0) in de Zone Zaventem

Zolang de werken niet aangevat zijn, bevindt het project zich in de voorbereidingsfase en wordt dit sjabloon gebruikt voor de rapportering.

DOCUMENTINFORMATIE

Jaar waarop de rapportering betrekking heeft	2013
Naam project	Optimalisatie van de Ring om Brussel (R0) in de Zone Zaventem
Innovatieve procedure voorzien (PPS, ...)?	Ja
Projectverantwoordelijke	ir. Tim Lonneux
Rapporterende entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer

DOCUMENTGESCHIEDENIS

Geef alle voorgaande rapporten (zowel jaarrapporten, halfjaarrapporten als tussentijdse rapporten) in chronologische volgorde.
Geef bij de projectsituatie de datum van de in het rapport opgenomen projectinformatie.
Geef de datum van de validatie van het rapport door het management en duid het soort rapport aan in de keuzelijst.

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Soort rapport
31 januari 2013	23 april 2013	Jaarrapport

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Naam	ir. Jelle Vercauteren	Datum	15 juli 2014
	Functie	Dienstkringingenieur Autosnelwegen Vilvoorde		
Auteur onderdeel 'interne controle'	Naam	ir. Anne-Séverine Poupeleer	Datum	4 augustus 2014
	Functie	Afdelingshoofd		
Documentverantwoordelijke	Naam	ir. Tim Lonneux	Datum	3 september 2014
	Functie	Afdelingshoofd		
Validatie door het management	Naam	ir. Tom Roelants	Datum	13 oktober 2014
	Functie	Administrateur-generaal		

1. ALGEMEEN

1.1 Probleemomschrijving

Geef een analyse en een evaluatie van de ernst van het probleem en een inschatting van de gevolgen bij verdere continuïteit van het beleid (m.a.w. als het project niet uitgevoerd wordt).

De optimalisatie van de Ring om Brussel vertrekt vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), het START-project, maar ook vanuit de wens om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren, alsook het onderliggende wegennet te ontlasten.

Tijdens de spitsuren treden dagelijks op de Ring om Brussel belangrijke verkeerscongesties op. Deze **zware structurele files** spreiden zich uit over verschillende kilometers, zowel op de binnen- als buitenring en zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Dit werd opnieuw bevestigd in het rapport 'Verkeersindicatoren Hoofdwegnet Vlaanderen 2012', dat werd opgesteld door het Vlaams Verkeerscentrum.

Uit een analyse van de beschikbare letselongevallen van de laatste 5 jaar op de Ring om Brussel blijkt dat er een groot probleem is op vlak van **verkeersveiligheid** en dit voornamelijk ter hoogte van delen met de meest complexe weefbewegingen. **Deze weefbewegingen ontstaan nu door het vele in- en uitvoegen van verkeer op de ring rond Brussel. Met gemiddeld om de 500 meter een op- of afrit volgen die weefbewegingen elkaar continu op, met veel opstoppen en ongevallen als gevolg. Uit het Verkeersindicatorenrapport van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat er in 2012 bijna 1.000 hinderincidenten waren op de ring. Door het verminderen van de weefbewegingen zal het aantal ongevallen op de ring dalen.**

Het **RSV** stelt dat een afnemende bereikbaarheid (vooral autobereikbaarheid) een probleem is dat rond de stedelijke gebieden steeds groter wordt, waardoor ook de leefbaarheid langs de (gewest)wegen er op achteruit gaat. Een duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling is het antwoord op deze problemen met als voornaamste uitgangspunten: het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, en dit omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling, het garanderen van de beoogde leefbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

In het RSV worden ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen, zoals de Ring om Brussel, vooropgesteld. Belangrijk hierbij is dat de hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerpstandaarden op Europees niveau. Dit betekent dat binnen het invloedsgebied van grootstedelijk gebieden gestreefd wordt naar het scheiden van het stedelijk (lokale) verkeer met doorgaande (internationale en gewestelijk) verkeer, dat een ontwerpsnelheid van hoger dan 100 km/u wordt beoogd en dat de kans op files voor het lange afstandsverkeer verlaagd worden.

De R0 maakt deel uit van het **Trans-European Road Network** (TERN). Op het TERN dient een hoog en uniform afwikkelings-, comfort- en veiligheidsniveau gegarandeerd te zijn.

Op 10 december 2004 keurde de Vlaamse Regering daarnaast het **Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling** (START) in de luchthavenregio goed. Het plan heeft als objectief om nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling te ontwikkelen, alsook de leefkwaliteit en de mobiliteit te verbeteren bij de verdere uitbouw van de luchthaven en de ruimere regio.

Om tegemoet te komen aan de vooropgestelde ontwikkelingsperspectieven van het RSV (scheiden van doorgaand en lokaal verkeer), om de ruime luchthavenregio verder te ontwikkelen én om een antwoord te bieden op de structurele files en de verkeersonveiligheid, moet de Ring om Brussel geoptimaliseerd worden.

De risicobeoordeling omvat de optimalisatie van de Ring om Brussel in de **Zone Zaventem** of het gedeelte van de R0 tussen de verkeerswisselaar R0/E19 (Machelen) en de verkeerswisselaar

1.2 Doelstellingen

Geef de strategische doelstellingen van het project en concretiseer deze " SMART" (d.i. specifiek, meetbaar, afgesproken, realistisch en tijdsgebonden) onder de projectdoelstellingen. Refereer naar het document waar de strategische doelstellingen in zijn opgenomen.

Strategische doelstellingen	Projectdoelstellingen	Referentie strategische doelstellingen
Het doel van de optimalisatie van het Noordelijke deel van de Ring om Brussel (R0) is tegemoet te komen aan de vooropgestelde ontwikkelingsperspectieven van het RSV (scheiden van doorgaand en lokaal verkeer), de ruime luchthavenregio verder te ontwikkelen én een antwoord te bieden op de structurele files en de verkeersonveiligheid, alsook op de belasting van het onderliggende wegennet.	Het doel van het project is de verbeterde doorstroming van het Noordelijk deel van de Ring om Brussel, alsook het verhogen van de verkeersveiligheid door het beperken van het aantal rechtstreeks op- en afritten op de noordelijke Ring, het opvangen van het wevend verkeer op een apart systeem van parallelwegen langs de noordelijke Ring, de scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer en het bekomen van een verbeterd verkeerskundig en ruimtelijk beeld van de R0. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan allerlei onderliggende relaties: ecologische verbindingen, waterrelaties en historisch-landschappelijke relaties en wordt de impact op leef-, woon- en werkomgeving tot het absolute minimum henerkt.	Beslissing Vlaamse Regering d.d. 25 oktober 2013 (VR PV 2013/45 punt 0031)

1.3 Alternatieven

Indien er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) beschikbaar is, refereert men naar dit document. Geef de naam van de expert, de datum van het document en de status van dit document.

MKBA	Expert	Datum document	Status
MKBA	Technum (Dries Goffin)	6 mei 2013	goedgekeurd

Indien er een milieueffectenrapport (MER -plan-MER of project-MER) beschikbaar is, refereert men naar dit document. Geef de naam van de expert, de datum van het document en de status van dit document.

MER	Expert	Datum document	Status
Strategisch MER	Arcadis (Lien Verbeeck / Patrick Pans)	31 januari 2013	goedgekeurd

Indien er een MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, vermeld dan hier de in het MER opgenomen alternatieven. Indien er geen MER (plan-MER of project-MER) beschikbaar is, geef dan een beknopte omschrijving van de onderzochte alternatieven.

Geef bij ieder alternatief de samenhang met de doelstellingen van het project, de geschatte uitvoeringsperiode, het globale budget (incl. BTW, indien deze verschuldigd is) en de specifieke gevolgen van de keuze van het alternatief voor het proces. Vermeld door een eerste inschatting (quick-scan) de belangrijkste risico's verbonden aan het alternatief. Indien men een bepaald alternatief niet verder in overweging neemt, wordt dit vermeld men dit in de laatste kolom, samen met de verantwoording.

Alternatieven	Samenhang met doelstellingen	Geschatte uitvoeringsperiode	Geschat globale budget,incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	Quick - scan van de belangrijkste risico's	Specifieke gevolgen voor het proces	Status en eventuele verantwoording
<u>Scenario 1:</u> Parallelstructuur + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen (variant met ontzien Laarbeekbos)	Verbeterde doorstroming en verhoogde verkeersveiligheid door het beperken van het aantal rechtstreeks op- en afritten op de noordelijke Ring, het opvangen van het wevend verkeer op een apart systeem van parallelwegen langs de noordelijke Ring, de scheiding van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer en het bekomen van een verbeterd verkeerskundig en ruimtelijk beeld van de R0. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan allerlei onderliggende relaties: ecologische verbindingen, waterrelaties en historisch-landschappelijke relaties en wordt de impact op leef-, woon- en werkomgeving tot het absolute minimum beperkt.	4 jaar (enkel aanleg infrastructuur)	€ 456,2 miljoen (lokale variant met ontzien van Laarbeekbos: € 457,4 miljoen euro) (enkel aanleg infrastructuur)	Er zullen vermoedelijk mittigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.	Het voorkeurscenario zal verder worden onderzocht in een planMER / projectMER procedure.	Dit scenario is het voorkeurscenario, zoals vooropgesteld door de Vlaamse Regering. Ook de lokale variant met het ontzien van Laarbeekbos werd weerhouden (niet van toepassing op dit deel van de noordelijke ring om Brussel
<u>Scenario 1a/c:</u> Parallelstructuur + bijkomend viaduct ten noorden/zuiden + fiscale maatregelen + openbaar vervoeren fietsverbindingen		4 jaar (enkel aanleg infrastructuur)	€ 797,4 miljoen (enkel aanleg infrastructuur)	Er zullen vermoedelijk mittigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.		Dit scenario werd niet weerhouden door de Vlaamse regering.
<u>Scenario 2:</u> Parallelstructuur + tunnel E40-E19 + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen		4 jaar (enkel aanleg infrastructuur)	€ 1.796,9 miljoen (enkel aanleg infrastructuur)	Er zullen vermoedelijk mittigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.		Dit scenario werd niet weerhouden door de Vlaamse regering.
<u>Scenario 3a/3b:</u> de dubbeldeksvariant (tunnel / viaduct) + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen		6 jaar / 5 jaar (enkel aanleg infrastructuur)	€ 2.461,1 miljoen / € 1.425,4 miljoen (enkel aanleg infrastructuur)	Er zullen vermoedelijk mittigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.		Dit scenario werd niet weerhouden door de Vlaamse regering.
<u>Scenario 4:</u> tunnel E40-E40 + fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen		6 jaar (enkel aanleg infrastructuur)	€ 3.741,3 miljoen (enkel aanleg infrastructuur)	Er zullen vermoedelijk mittigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.		Dit scenario werd niet weerhouden door de Vlaamse regering.

Scenario 5: fiscale maatregelen + openbaar vervoer en fietsverbindingen, zonder nieuwe wegeninfrastructuur	De fiscale maatregelen, fiets- en openbaarvervoersmaatregelen werden niet begroot in de MKBA, noch naar uitvoeringstermijn noch naar budget. Er werd immers specifiek onderzocht of de infrastructurele maatregelen, die duidelijk belangrijk is voor de verkeersveiligheid, batig zouden zijn	Er zullen vermoedelijk miltigerende maatregelen nodig zijn. Dit zal verder bekeken worden in het planMER / projectMER.	Dit scenario werd niet weerhouden door de Vlaamse regering.
--	--	--	---

1.4 Projectvoorstel

Geef een kernachtige beschrijving van het gekozen alternatief, de motivatie om dit alternatief te kiezen, de randvoorwaarden en eventuele hypothesen verbonden aan dit alternatief.

Gekozen alternatief	Motivatie	Randvoorwaarden	Hypothesen
De Vlaamse regering heeft gekozen voor het scenario 1 met de parallelstructuur en de lokale variant hierop (ontzien van Laarbeekbos).	Het scenario met de parallelstructuur of dus de scheiding van het doorgaand en het lokale verkeer zorgt er voor dat de complexe weefbewegingen en de opeenvolgende knopen, die veel hinderincidenten veroorzaken, verdwijnen of op de lokale structuur gezet worden. Bijkomend merkt men ook in het S-MER op dat het verkeer een vlottere doorstroming heeft en dat het onderliggende wegennet ontlast wordt, wat belangrijk is voor de leefbaarheid van de Vlaamse en Brusselse steden en gemeenten langs de ring om Brussel (R0).	De Vlaamse regering nam ook expliciet op in haar overwegende dat uit de studie blijkt dat er blijvend ingezet dient te worden op openbaar vervoer- en fietsverbindingen, alsook op het onderzoek naar en ontwikkeling van mogelijke fisale maatregelen. Voor elke van deze maatregelen zijn er reeds studies en procedures gestart en engagementen aangegaan. De Vlaamse regering vraagt in haar beslissing om ook het infrastructuurproject verder uit te werken.	

1.5 Concreet gerelateerde projecten

Indien dit infrastructuurproject gerelateerd is aan andere projecten, geef dan de naam van deze projecten, de relatie met deze projecten en de status van deze gerelateerde projecten.

Naam en concrete relatie	Status
Niet van toepassing.	

1.6 Besluitvormingsproces

Geef per deelfase van het project de belangrijkste beslismomenten (van de stuurgroep, de minister, de Vlaamse Regering, de administratie m.b.t. vergunningen e.a.) weer en duid aan wanneer deze beslismomenten voorzien zijn in de planning. Geef hiervoor de initiële planning (m.a.w. de planning opgenomen in de eerste rapportering over het project), de vorige planning (m.a.w. de planning zoals opgenomen in de vorige rapportering) en de herziene planning sinds de vorige rapportering indien de planning werd herzien. Licht toe waarom de planning werd herzien sinds de vorige rapportering (indien van toepassing), geef de 'points of no return' aan (bv aanbesteding) en wat de gevolgen zijn op de planning of de kosten (bv vergoeding aan de aannemer indien het contract niet gerespecteerd wordt) indien deze punten niet gerespecteerd worden / terug in vraag gesteld worden.

Fase	Beslismomenten	Initiële planning		Vorige planning		Herziene planning		Reden herziening planning t.o.v. vorige planning	Point of no return en gevolgen bij het niet respecteren
Initiatiefase	S-MER en MKBA								
	aanvang	maart	2008	maart	2008	maart	2008		
	einde	februari	2013	februari	2013	februari	2013		
	PlanMER							Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
	aanvang	oktober	2013	oktober	2013	september	2014		
	einde	mei	2015	mei	2015	december	2015		
	ProjectMER							Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
	aanvang	juni	2015	juni	2015	oktober	2016		
	einde	november	2016	november	2016	december	2017		
Vergunningsfase	definitieve vaststelling GRUP	februari	2016	februari	2016	juni	2016	Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
	Bouwvergunning	januari	2017	januari	2017	maart	2018	Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
Contracteringsfase	aanvang	februari	2017	februari	2017	juni	2017	Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
	einde	november	2017	november	2017	juni	2018		
Realisatiefase	Onteigeningsprocedure	januari	2017	januari	2017			Beslissing van de Vlaamse Regering viel later dan verwacht.	
	Uitvoering								
	aanvang	januari	2018	januari	2018	augustus	2018		
	einde	januari	2022	januari	2022	augustus	2022		
Exploitatiefase	aanvang								
	einde								

2. RISICOANALYSE

Geef een omschrijving van de belangrijkste geïnventariseerde risico's. Geef per risico de kans op voorkomen, de impact op prijs, tijd, draagvlak en kwaliteit. De grootte van het risico wordt automatisch berekend. Omschrijf de gekozen beheersmaatregelen en de kans op voorkomen, de impact op prijs, tijd, draagvlak en kwaliteit. De grootte van het residuair risico wordt automatisch berekend. Vermeld in de kolom "status BHM" of de beheersmaatregel al dan niet reeds werd uitgevoerd of in uitvoering is.

Risicocategorie	Omschrijving van het risico	Kans op voorkomen	Impact prijs	Impact tijd	Impact draagvlak	Impact kwaliteit	Totale impact	Risico-grootte	Grootte risico	Beheersmaatregel (BHM)	Kans op voorkomen (rekening houdende met BHM)	Impact prijs (rekening houdende met BHM)	Impact tijd (rekening houdende met BHM)	Impact draagvlak (rekening houdende met BHM)	Impact kwaliteit (rekening houdende met BHM)	Impact (rekening houdende met BHM)	Risico-grootte	Grootte residuair risico	Status BHM
Juridisch / wettelijk	De Raad van State schorst het GRUP, na het opstarten van een procedure door een bezwaarhebbende partij.	4	1	5	3	2	11	44	groot	- De projectleider van AWV kijkt toe op een correcte en voldoende gedetailleerde uitvoering van het PlanMER. - Er wordt afgestemd met Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten (AGP) bij de opmaak van het GRUP. - De projectleider van AWV doet een beroep op juridische begeleiding bij het doorlopen van de verschillende procedures. De taak van deze juridische experts bestaat erin om de documenten te screenen op procedurefouten. - Er wordt een draagvlak gecreëerd voor het project d.m.v. klankbordgroepen, stuurgroepen, managementcomités en interregionaal overleg.	2	1	5	2	1	9	18	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	De Raad van Vergunningsbetwistingen schorst de bouwvergunning, na het opstarten van een procedure door een bezwaarhebbende partij.	4	1	5	2	2	10	40	groot	- De projectleider van AWV kijkt toe op een correcte en voldoende gedetailleerde uitvoering van het PlanMER. - Er wordt afgestemd met Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten (AGP) bij de opmaak van het GRUP. - De projectleider van AWV doet een beroep op juridische begeleiding bij het doorlopen van de verschillende procedures. De taak van deze juridische experts bestaat erin om de documenten te screenen op procedurefouten. - Er wordt een draagvlak gecreëerd voor het project d.m.v. klankbordgroepen, stuurgroepen, managementcomités en interregionaal overleg.	2	1	5	1	1	8	16	middelmatig	nog niet uitgevoerd
Organisatorisch	Het projectteam kan niet ingevuld worden.	2	2	5	1	4	12	24	middelmatig	- Er worden bijkomende aanwervingen en personeelskredieten voorzien.	1	2	4	1	2	9	9	middelmatig	in uitvoering
	Het projectmanagement wordt niet of onvoldoende georganiseerd.	2	3	4	2	4	13	26	middelmatig	- Er wordt een projectteam ingezet dat beschikt over voldoende middelen (personeel, tijd en externe ondersteuning).	1	2	2	2	2	8	8	middelmatig	in uitvoering

	De vooropgestelde planning is niet realistisch.	4	4	5	4	1	14	56	groot	- Een realistische en meer gedetailleerde planning (met opname van de verschillende mijlpalen) wordt opgemaakt met inbouw van reserves door de projectleider van AWV.	2	3	4	2	1	10	20	middelmatig	in uitvoering
	Het PlanMER loopt vertraging op.	4	1	4	2	4	11	44	groot	- Er worden duidelijk afspraken gemaakt met het studie bureau dat het PlanMER opstelt. - De projectleider van AWV heeft regelmatig overleg met de dienst MER over de voortgang van het milieueffectenrapport. - Indien nodig worden bilaterale overlegmomenten ingelast bij de beoordeling van de disciplines.	3	1	3	1	2	7	21	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	Het ProjectMER loopt vertraging op.	3	1	4	2	4	11	33	middelmatig	- Er worden duidelijk afspraken gemaakt met het studie bureau dat het ProjectMER opstelt. - De projectleider van AWV heeft regelmatig overleg met de dienst MER over de voortgang van het milieueffectenrapport. - Indien nodig worden bilaterale overlegmomenten ingelast bij de beoordeling van de disciplines.	2	1	3	2	2	8	16	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	Het opstellen van het voorontwerp en het proces voor het aanpassen van het GRUP loopt vertraging op.	3	1	4	2	4	11	33	middelmatig	- Er worden duidelijk afspraken gemaakt met het studie bureau dat het voorontwerp maakt. - De projectleider van AWV heeft regelmatig overleg met Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten (AGP) over de voortgang van het GRUP.	2	1	3	2	2	8	16	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	Het opstellen van het ontwerp en het indienen van de bouwvergunning loopt vertraging op.	3	1	4	2	4	11	33	middelmatig	- Er worden duidelijk afspraken gemaakt met het studie bureau dat het ontwerp maakt. - De projectleider van AWV heeft regelmatig overleg met Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten (AGP) over de voortgang van de vergunningsaanvraag.	2	1	3	2	2	8	16	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	De onteigeningsprocedure loopt vertraging op	4	1	4	3	0	8	32	middelmatig	- AWV voert voorbereidend werk uit bij afronding van PlanMER, met ondersteuning van het aankoopcomité, waardoor de effecten op de doorlooptijd van de innemingen en de algemene planning naderhand kunnen beperkt worden. - AWV voert besprekingen en maakt raming op voor de onteigeningen	3	1	3	2	0	6	18	middelmatig	nog niet uitgevoerd
Technisch																			
Ruimtelijk																			

Financieel	Het project raakt niet gefinancierd.	4	5	4	0	3	12	48	groot	- Er wordt tijdig gezocht naar de de nodige kredieten voor het project. - Alternatieve financieringsvormen worden onderzocht. - Op 18 oktober 2013 werd door de Vlaamse Regering beslist om het project van de optimalisatie van het noordelijke deel van de ring om Brussel verder als PPS-project op te nemen.	3	4	2	0	0	6	18	middelmatig	nog niet uitgevoerd
	Kredieten voor onteigening worden niet tijdig vastgelegd. De onteigeningsprocedure loopt vertraging op.	4	5	3	1	1	10	40	groot	- Er wordt tijdig gezocht naar de de nodige kredieten voor de onteigeningen en de budgetten worden tijdig begroot in het meerjarenprogramma van AWV. - bemiddelaar grote infrastructuurwerken is ingeschakeld voor een vlot verloop van de onteigeningen te realiseren	3	2	3	1	0	6	18	middelmatig	nog niet uitgevoerd
Maatschappelijk / communicatief	In het kader van het openbaar onderzoek in het kader vande aanpassing aan het GRUP of de bouwvergunning, worden er heel wat bezwaren geuit tegen het project. Het project heeft onvoldoende draagvlak.	3	1	2	5	0	8	24	middelmatig	- De projectleider van AWV waakt erover dat er een doorgedreven communicatie wordt gevoerd naar verschillende stakeholders toe (bewoners, actiegroepen, belangenorganisaties, ...) en dat hun opmerkingen en suggesties ter harte worden genomen.	2	1	2	3	0	6	12	middelmatig	nog niet uitgevoerd
Bestuurlijk	De Vlaamse Regering neemt geen beslissing over een voorkeurtracé.	2	1	5	4	2	12	24	middelmatig	De noodzaak voor het nemen van een beslissing en het aanduiden van een voorkeurstracé wordt benadrukt.	1	1	4	3	1	9	9	middelmatig	uitgevoerd

Algemeen Residuair risico	aanvaardbaar
---------------------------	--------------

Opmerkingen

De grootste residuele risico's zijn te situeren bij de planning van het project en de financiering van het project. Mits een goede opvolging van de procedures en een **verdere** studie naar de mogelijke financieringsmechanismen zijn deze risico's te beheersen.

Verantwoordelijkheden inzake beheer en onderhoud

Geef aan wie verantwoordelijk zal zijn voor de verschillende onderdelen van het beheer en het onderhoud van het afgewerkte project.

--

3. FINANCIHEEL

3.1 Financiële onderbouwing van het projectvoorstel en budgettaire inpassing

Geef per kostentype de raming weer, op jaarbasis uitgesplitst. Indien er kosten opgenomen worden in de rij 'overige' wordt het type van deze kosten toegelicht in de kader 'opmerkingen' onder de tabel (bv. kosten flankerende maatregelen). Het totaal aan vastleggingen van de voorbije jaren wordt in de kolom 'totaal aan vastleggingen vóór ...' ingevuld. Geef voor het huidige begrotingsjaar het bedrag ingeschreven in de huidige begroting en het reeds vastgelegde bedrag. Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar aan dat de laatste raming werd gemaakt en, indien de raming gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming'. Voor projecten zonder alternatieve financiering wordt in de kolom 'reden van de recentste herziening van de raming' 'niet van toepassing' vermeld in de rijen 'beschikbaarheidsvergoeding' en 'vraagvergoeding'. Geef in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt. De kolommen 'totaal laatste raming', 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' en de rijen 'totaal studiekosten', 'totaal realisatiekosten' en 'totaal' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel. Voor al de projecten, ook voor projecten met medefinanciering, subsidies of alternatieve financiering, wordt in deze tabel enkel het aandeel van het Vlaams Gewest opgenomen. De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd).

Aard van de kosten		Totaal aan vastleggingen vóór 2013	Bedrag ingeschreven in de begroting van 2013	Vastlegging in 2013	Laatste raming noodzakelijk budget in 2014	Laatste raming noodzakelijk budget in 2015	Laatste raming noodzakelijk budget in 2016	Laatste raming noodzakelijk budget vanaf 2017	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	
														Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Studiekosten															
	MKBA	74.597							74.597	2012	74.596,50	0		74.596,50	0
	Strategisch MER				435.397				435.397	2013	400.000,00	35.397	Gedetailleerde raming beschikbaar	400.000,00	35.397
	Plan MER - Zone Zaventem				300.000				300.000	2012	300.000,00	0		300.000,00	0
	Project MER - Zone Zaventem						200.000		200.000	2012	200.000,00	0		200.000,00	0
	Ontwerpopdracht - Zone Zaventem	577.901			747.086				1.324.986	2013	577.900,76	747.086	Kostprijs op basis van raming MKBA	577.900,76	747.086
	Communicatie			200.000			100.000	200.000	500.000	2012	500.000,00	0		500.000,00	0
	Totaal studiekosten	652.497	0	200.000	1.482.482	0	300.000	200.000	2.834.980		1.977.901	857.079		1.977.901	857.079
Onteigeningskosten									0			0			0
Realisatiekosten															
	Realisatiekosten								0			0			0
	Totaal realisatiekosten	0	0	0	0	0	0	0	0			0			0

Exploitatie- en onderhoudskosten gedurende 30 jaar na afwerking project								0			0			0
Beschikbaarheidsvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Vraagvergoeding te betalen door het Vlaams Gewest								0			0			0
Overige								0			0			0
TOTAAL, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	652.497	0	200.000	0	0	300.000	200.000	2.834.980		1.977.901	857.079		1.977.901	857.079

Opmerkingen

De realisatiekosten zijn bepaald in de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse. Een gedetailleerde raming zal opgemaakt worden tijdens de (voor)ontwerpfase.
De onteigeningen zullen bepaald worden op basis van het (voor)ontwerp. Op dat moment kan ook een meer gedetailleerde raming opgemaakt worden.

3.2 Soort aanbestedingsprocedure

Duid de wijze aan waarop de aanbestedingprocedure van de werken zal verlopen.

Aanbestedingsprocedure werken	DBFM-contract
-------------------------------	---------------

3.3 Voor projecten met alternatieve financiering

Omschrijving van de financieringsmethodiek voor projecten met alternatieve financiering

Beschrijf in dit kader de financieringsmethodiek, inclusief de eventuele financiering van de Participatie Maatschappij Vlaanderen, de nominale en de procentuele participaties van de verschillende financiers (indien van toepassing).

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om voor het project van de optimalisatie van de ring om Brussel de nv Via Invest de opdracht te geven om deze, in samenwerking en overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer, voor te bereiden voor realisatie.

Kosten voor de SPV

Geef in de kolom 'totaal laatste raming' de laatst geraamde bouw- en financieringskost van de SPV. In de rij 'andere' kunnen bv de studiekosten worden vermeld. Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar dat de laatste raming werd gemaakt en, indien deze gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging. Geef in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt. De kolommen 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' en de rij 'totaal' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel. De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd). SPV = speciaal project vennootschap

Aard van kosten	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	2012
						Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Bouwkost SPV	148.830.000	2013	150.000.000	-1.170.000	In de MKBA werd een meer gedetailleerde raming gemaakt. Deze sluit nauw aan bij de vorige raming.	150.000.000	-1.170.000
Financieringskost SPV				0			0
Andere				0			0
TOTAAL, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	148.830.000		150.000.000	-1.170.000		150.000.000	-1.170.000

Opmerkingen

Te betalen door derden

Geef in de respectievelijke kolommen van deze tabel het bedrag van de beschikbaarheids- en vraagvergoeding die door derden betaald moet worden (inclusief BTW, indien deze verschuldigd is), een beschrijving waarvoor dit bedrag staat en de derde die dit bedrag zal moeten betalen.

	Bedrag vergoeding, incl. BTW (indien verschuldigd) (€)	Omschrijving van de vergoeding	Te betalen door
Beschikbaarheidsvergoeding			
Vraagvergoeding			

Kapitaalinbreng door het Vlaams Gewest in de SPV voor dit project

Geef de laatst geraamde kapitaalinbreng weer, op jaarbasis uitgesplitst. De som van de reeds betaalde kapitaalinbreng in de voorgaande jaren wordt opgenomen in de kolom 'totaal kapitaalinbreng vóór ...'. Geef in de kolom 'jaar van de recentste raming' het jaar aan dat de laatste laatste raming werd gemaakt en, indien deze raming gewijzigd is t.o.v. de raming opgenomen in de vorige rapportering, de reden van deze wijziging. Vermeld in de kolom 'totaal vorige raming' de raming opgenomen in de vorige rapportering en in de kolom 'totaal initiële raming' de raming opgenomen in de eerste rapportering over het project. Geef tevens het jaar waarin deze initiële raming werd opgemaakt en het procentueel aandeel van het Vlaams Gewest in het kapitaal van de SPV voor dit project. De kolommen 'totaal laatste raming', 'verschil met vorige raming' en 'verschil met initiële raming' worden automatisch ingevuld op basis van de andere gegevens in de tabel. De bedragen in deze tabel zijn geformuleerd in €, inclusief BTW (indien verschuldigd). SPV = speciaal project vennootschap

	Totaal kapitaalinbreng (KI) vóór 2010	KI in 2010	Laatste raming KI in 2011	Laatste raming KI in 2012	Laatste raming KI in 2013	Laatste raming KI vanaf 2014	Totaal laatste raming	Jaar van de recentste raming	Totaal vorige raming	Verschil met vorige raming	Reden van de recentste herziening van de raming	Jaar initiële raming	
												Totaal initiële raming	Verschil met initiële raming
Kapitaalinbreng							0			0			0
Aandeel Vlaams Gewest in het kapitaal van de SPV (in %)													

Opmerkingen

3.4 Conclusies van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Indien er een MKBA in het kader van dit project werd uitgevoerd, geef hier de conclusies uit het rapport van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (maximaal 1 pagina).

Op basis van de gemonetariseerde effecten in de MKBA kan gesteld worden dat de verschillende projectalternatieven een positieve bijdrage aan de maatschappelijke welvaart kunnen leveren (Netto Actuele Waarde > 0 voor alle projectalternatieven). Op basis van het beslissingscriterium NAW en de kwalitatieve aspecten kan weinig onderscheid gemaakt worden tussen de alternatieven, maar wel op basis van het criterium opbrengstratio (OR). Per geïnvesteerde euro is de opbrengst in het alternatief met de parallelstructuur (A1 en A1LLB) veel groter dan deze in de overige alternatieven. Met een veel beperktere investering kan het alternatief met de parallelstructuur (A1 en A1LLB) immers een gelijkaardige NAW genereren dan de overige alternatieven.

De MKBA besluit dat de parallelstructuur (A1) en de parallelstructuur mét ontzien van Laarbeekbos (A1LLB)naar voren komen als demeeest wenselijke alternatieven. Het alternatief met de parallelstructuur scoort op de verschillende criteria beter dan het alternatief met parallelstructuur én bijkomende viaduct (A1ac), terwijl de alternatieven met de tunnel onder de luchthaven (A2) en de tunnel onder Brussel (A4) weliswaar leiden tot een hogere netto-actuele waarde dan het alternatief met de parallelstructuur maar dit tegen een beduidend hogere kostprijs. Binnen de vooropgestelde projectalternatieven is de maatschappelijke bijdrage van de dubbeldekvarianten (A3a en A3b) het laagst.

3.5 Impact op de prioriteitsstelling binnen de begroting, invloed op de begroting van andere beleidsdomeinen en invloed op derden.

Geef aan wat de prioriteitstelling binnen de begroting zal zijn en of dit project een invloed zal hebben op de begroting van andere beleidsdomeinen of op derden.

3.6 Afspraken in verband met eventuele compensaties bij budgetoverschrijdingen

Omschrijf eventuele gemaakte afspraken met betrekking tot compensaties bij budgetoverschrijdingen.

4. PLANNING

4.1 Algemene planning en mijlpalen

Geef per deelfase van het project de vermoedelijke aanvangs- en einddatum aan.

De planning opgenomen in de eerste rapportering over het project wordt opgenomen in de kolom 'initiële planning'. De planning opgenomen in de vorige rapportering wordt opgenomen in de kolom 'vorige planning'.

Geef in de kolom 'laatste herziening planning' de nieuwe planning weer, indien de planning wijzigde sinds de vorige rapportering over het project, en in de kolom 'reden laatste herziening planning' de reden waarom de vorige planning werd herzien.

Voor projecten met alternatieve financiering wordt ook de lijn 'einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)' ingevuld. Indien het een project betreft zonder alternatieve financiering wordt op deze lijn in de laatste kolom 'niet van toepassing' ingevuld.

Fasen		Initiële planning	Vorige planning	Laatste herziening planning	Reden laatste herziening planning
1. Initiatiefase (algemene voorbereiding en studie van het project)					
	Aanvangsdatum	maart 2008	maart 2008	maart 2008	
	Einddatum	november 2016	november 2016	december 2017	
2. Vergunningsfase					Beslissing van de Vlaamse regering viel later dan verwacht.
	Aanvangsdatum	februari 2016	februari 2016	juni 2016	
	Einddatum	januari 2017	januari 2017	maart 2018	
3. Contracteringsfase (aanbesteding)					Beslissing van de Vlaamse regering viel later dan verwacht.
	Aanvangsdatum	februari 2017	februari 2017	juni 2017	
	Einddatum	november 2017	november 2017	juni 2018	
4. Realisatiefase					Beslissing van de Vlaamse regering viel later dan verwacht.
	Aanvangsdatum	januari 2018	januari 2018	augustus 2018	
	Einddatum	januari 2022	januari 2022	augustus 2022	
5. Exploitatiefase					
	Aanvangsdatum				
	Einddatum exploitatiefase (cf. overeenkomst m.b.t. alternatieve financiering)				

4.2 Impact van de vertragingen op andere concreet gerelateerde infrastructuurprojecten

Indien de vertraging van de uitvoering van de werken van dit infrastructuurproject een impact heeft op andere concreet gerelateerde projecten, omschrijf dan per project de impact.

Naam infrastructuurproject	Beschrijving van de impact ten gevolge van de vertraging

4.3 Afgesproken tussentijdse evaluaties

Indien er extra tussentijdse evaluaties (bijvoorbeeld kwartaalrapportages) zijn gevraagd door de Vlaamse minister bevoegd voor de openbare werken, door het Vlaams Parlement of de Vlaamse Regering, wordt in de tabel de datum opgenomen van de in het rapport gegeven projectsituatie, de datum van het gevalideerde rapport en voor wie de rapportering bestemd is.

Projectsituatie	Datum gevalideerd rapport	Rapport bestemd voor

5. ADVIEZEN

5.1 Financieel advies

Voor ieder project dient men verplicht een advies te vragen met betrekking tot de financiële onderbouwing van het projectvoorstel.

Geef de datum van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies is gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

5.2 Juridisch advies met betrekking tot Wetgeving overheidsopdrachten

Geef voor het project het onderwerp en de belangrijkste conclusies van het juridisch advies met betrekking tot de Wetgeving inzake overheidsopdrachten. Geef tevens de datum van het advies en de adviserende expert.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

5.3 Overige adviezen extern aan het project (second opinion)

Indien voor het project, of onderdelen er van, 'second opinions' werden gevraagd aan deskundigen onafhankelijk aan het project en de projectorganisatie, dan worden die in deze tabel vermeld. Geef de datum van het advies, de adviserende expert, het onderwerp waarover advies werd gevraagd en de belangrijkste conclusies van het advies.

Nr	Datum advies	Expert	Onderwerp en conclusies
1			
2			

6. VRAGEN VAN DE LEDEN VAN HET VLAAMS PARLEMENT

Indien er **gedurende het jaar waarover gerapporteerd wordt** specifieke vragen m.b.t. het project zijn gesteld door de leden van het Vlaams Parlement, geef dan hieronder deze informatie weer. Ook vragen gesteld in het jaar daarvoor, die pas beantwoord werden in het jaar waarover gerapporteerd wordt, worden vermeld in de tabel. Voor vragen die in de voorgaande jaren werden beantwoord, wordt verwezen naar voorgaande rapportages. Geef per vraag het nummer van de vraag, aan wie de vraag gericht werd, de naam van de vraagsteller, de datum van de vraag, het onderwerp van de vraag en de status van het antwoord.

Vraagnummer	Vraag gericht aan	Vraagsteller	Datum vraag			Onderwerp vraag	Status antwoord
VUO nr. 355	Hilde Crevits	Irena De Knop	28	oktober	2013	Optimalisatie van de ring om Brussel	antwoord beschikbaar
Schriftelijke vraag nr. 573	Hilde Crevits	Irena De Knop	1	februari	2013	Optimalisatie van de ring om Brussel	antwoord beschikbaar
Interpellatie nr. 28	Hilde Crevits	Hermes Sanctorum	29	oktober	2013	Beslissing Vlaamse Regering	antwoord beschikbaar

7. INTERNE CONTROLE

7.1 Bevindingen met betrekking tot de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses

Op 25 oktober 2013 werd door de Vlaamse Regering een voorkeurscenario aangeduid. Dit voorkeursscenario, meer bepaald het infrastructuurproject met de scheiding van het doorgaand en het lokaal verkeer, zal in het verdere onderzoekstraject onderzocht worden. In een volgende stap wordt een volgende MER-procedure voor de Zone Zaventem opgestart. Op basis van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is er een eerste raming voorhanden.

De risico's situeren zich, in de studiefase, hoofdzakelijk op vlak van planning en financiering voor het project

7.2 Bevindingen met betrekking tot het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing

De maatschappelijke kosten-batenanalyse werd ondertussen opgemaakt. Uit deze kosten-batenanalyse blijkt dat de parallelstructuur en de parallelstructuur mét ontzien van Laarbeekbos naar voren komen als de meest wenselijke alternatieven. Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om voor het project van de optimalisatie van de ring om Brussel de nv Via Invest de opdracht te geven om deze, in samenwerking en overleg met de betrokken agentschappen, voor te bereiden voor realisatie.

7.3 Bevindingen met betrekking tot de toereikendheid van de projectorganisatie

De projectopvolging gebeurt, tijdens de studiefase, vanuit AWV. De MER-rapporten en (voor)ontwerpen worden evenwel uitgevoerd door gespecialiseerde studiebureau's.

7.4 Bevindingen met betrekking tot de volledigheid, actualiteit, begrijpbaarheid en accuraatheid van de informatie

Op basis van al de huidige beschikbare informatie is dit rapport volledig en actueel.

8. CONCLUSIES

Beschrijf hier de stand van zaken voor ieder van de onderstaande rubrieken. Neem hier enkel de belangrijkste algemene conclusies op.

8.1 Risicoanalyse

De risico's situeren zich vooral in vertragingen bij de nog te doorlopen procedures (planMER, projectMER, GRUP, vergunningsaanvragen). Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om het project van de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring om Brussel (R0) op te nemen als PPS-project en het project door Via-Invest nv en het Agentschap Wegen en Verkeer te laten voorbereiden voor realisatie. De nodige financieringsmechanismen worden hiertoe verder gezocht.

8.2 Financieel

De financieringsmethodiek van het project zal nog bepaald worden.

8.3 Planning

De Plan-MER zal in het najaar 2014 worden opgestart voor de Zone Zaventem.