



## NAAR EEN GEÏNTEGREERD INFRASTRUCTUUR- BELEID IN VLAANDEREN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W [www.mobiliteitsraad.be](http://www.mobiliteitsraad.be) - T +32 2 209 01 11 - E [info@mobiliteitsraad.be](mailto:info@mobiliteitsraad.be)

Goedkeuring raad                      21 november 2024

Contactpersoon                      Tim Buyse                      [tbuyse@serv.be](mailto:tbuyse@serv.be)  
   Miguel Vertriest                      [mvertriest@serv.be](mailto:mvertriest@serv.be)

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

B-1000 Brussel

## Naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen

Mevrouw de minister

Infrastructuur vormt de ruggengraat van een efficiënt mobiliteitssysteem: een kwalitatief multimodaal infrastructuurnetwerk draagt bij aan de maatschappelijke en economische welvaart. De MORA stelt, ondanks een merkbare evolutie naar een efficiëntere en meer integrale aanpak van infrastructuurprojecten, toch enkele belangrijke knelpunten vast.

Zo staat de financiering van infrastructuurprojecten, onder meer door de ongunstige budgettaire context, onder druk. Ondanks een absolute toename van de middelen voor infrastructuurbeleid gedurende de afgelopen jaren, vergt de financiering bijzondere aandacht, niet in het minst omwille van de aanzienlijke onderhoudsachterstand op alle infrastructuurnetwerken. Om de historisch gegroeide onderhoudsachterstand weg te werken is dan ook een significante financiële inhaalbeweging noodzakelijk.

Steeds meer infrastructuurprojecten worden bovendien gefinancierd via publiek-private samenwerking (PPS) onder de vorm van DBFM. De MORA waarschuwt in dit advies voor een sterke toename in de verschuldigde beschikbaarheidsvergoedingen tijdens de komende jaren.

Tot slot reikt de raad in dit advies handvaten aan om tot een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen te komen. Doelstelling is een snelle, efficiënte en gedragen realisatie van prioritaire infrastructuurprojecten mogelijk te maken en tegelijkertijd te garanderen dat de bestaande infrastructuur toekomstbestendig is.

Hoogachtend

Tim Buyse  
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj  
voorzitter

# Inhoud

Krachtlijnen	6
Advies	8
1.    Stand van zaken van het infrastructuurbeleid in Vlaanderen	8
1.1    Verschillende langetermijnvisies maar beleidsrichting voor infrastructuur onduidelijk	8
1.2    Veel plannen en rapporteringen voor infrastructuur maar transparantie en efficiëntie kunnen beter	9
1.3    Evolutie naar een efficiëntere en integrale aanpak van infrastructuurprojecten maar nog knelpunten weg te werken	9
1.4    Ondanks toename van de middelen vergt de financiering van de infrastructuur bijzondere aandacht	11
1.5    Onderhoudsachterstand bestaande infrastructuur blijft aanzienlijk	12
2.    Financiering van infrastructuurprojecten	13
2.1    Ongunstige context zet vragen bij budgettaire inpasbaarheid infrastructuurprojecten	13
2.2    Kostprijs en uitvoeringstermijn van infrastructuurprojecten wordt structureel onderschat	14
2.3    PPS-financieringsstrategie leidt potentieel tot risico's	16
2.4    Onderhoudsnoden bestaande infrastructuur vergroten financiële uitdaging	20
2.5    Garandeer de financiële inpasbaarheid van toekomstige mobiliteitsinfrastructuurprojecten	24
3.    Naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid	28
Stap 1: strategische beleidskaders	30
Stap 2: langetermijnvisie infrastructuurbeleid	31
Stap 3: investeringscatalogus	33
Stap 4: investeringsagenda	36
Stap 5: uitvoering infrastructuurprojecten	38
Referentielijst	42
Afkortingenlijst	44
Lijst met figuren en tabellen	45

Bijlage 1 Bestaand beleidsproces infrastructuur	47
Langetermijnplanning van projecten	47
Missing links	47
Vlaamse regeerakkoorden	49
Rapport grote projecten en programma's	51
Complexe projecten	54
Samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren	57
Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)	58
Kortetermijnplanning infrastructuurprojecten	61
Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)	61
Beleids- en Begrotingstoelichting MOW	64
Gevaarlijke punten en wegvakken	64
Vlaamse Veerkracht	65
Subsidieregister	67
Bijlage 2 Toestand Vlaamse infrastructuur	68
Agentschap Wegen & Verkeer	68
Snelwegen	68
Gewestwegen	69
Fietspaden	70
Gevaarlijke punten	70
Tunnels (>250 meter)	71
Bruggen	71
De Lijn	72
Rollend materieel - Vloot	72
Spoorinfrastructuur De Lijn	73
De Vlaamse Waterweg	74
Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	74
Bijlage 3 Grote Vlaamse infrastructuurprojecten	75

# Krachtlijnen

Infrastructuur vormt de ruggengraat van een efficiënt mobiliteitssysteem: een kwalitatief multimodaal infrastructuurnetwerk draagt bij aan de maatschappelijke en economische welvaart. De MORA stelt, ondanks een merkbare evolutie naar een efficiëntere en meer integrale aanpak van infrastructuurprojecten, toch enkele belangrijke knelpunten vast.

## Financiering van infrastructuurprojecten

De financiering van infrastructuurprojecten staat, onder meer door de ongunstige budgettaire context, onder druk. Ondanks een absolute toename van de middelen voor infrastructuurbeleid gedurende de afgelopen jaren, vergt de financiering bijzondere aandacht, niet in het minst omwille van de aanzienlijke onderhoudsachterstand op alle infrastructuurnetwerken. Om de historisch gegroeide **onderhoudsachterstand** weg te werken is een significante financiële inhaalbeweging noodzakelijk.

Steeds meer infrastructuurprojecten worden bovendien gefinancierd via publiek-private samenwerking (PPS) onder de vorm van DBFM. De MORA waarschuwt voor een sterke toename in de verschuldigde **beschikbaarheidsvergoedingen** tijdens de komende jaren.

De raad formuleert aanbevelingen die de financiering van toekomstige mobiliteitsinfrastructuurprojecten moeten verzekeren:

- **Raam infrastructuurprojecten realistisch en consistent.** De Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK) houdt rekening met mogelijke wijzigingen en risico's.
- Grijp proactief in om de toestand van de bestaande assets op punt te houden. Het **assetmanagement** binnen het beleidsdomein MOW zette afgelopen jaren grote stappen vooruit. Dit resulteerde in 2024 in een nulmeting (Asset Wijzer 2023) die richtinggevend is om de onderhoudsachterstand weg te werken.
- Weeg de voor- en nadelen van alle **financieringsmethodes** zorgvuldig af door middel van robuuste vergelijkende analyses. De MORA vraagt het al verplichte artikel 3-verslag beschikbaar te maken voor controle vanuit het Vlaams Parlement.

- Voer een geïntegreerd infrastructuurbeleid gebaseerd op **duidelijke, maatschappelijk onderbouwde en gedragen keuzes**. Om dit mogelijk te maken werkte de MORA een stappenplan uit.

## 5 stappen naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid

De MORA reikt in dit advies handvaten aan om tot een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen te komen. Doelstelling is een snelle, efficiënte en gedragen realisatie van prioritaire infrastructuurprojecten mogelijk te maken en tegelijkertijd te garanderen dat de bestaande infrastructuur toekomstbestendig is.



- **Stap 1.** Het infrastructuurbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen opgenomen in de strategische beleidskaders.
- **Stap 2.** Werk een **langetermijnvisie op infrastructuurbeleid** uit om de doelstellingen uit de strategische beleidskaders rond infrastructuurbeleid te bundelen.
- **Stap 3.** Bundel alle potentiële infrastructuurprojecten met een investeringsbedrag groter dan € 100 mln. in een **investeringscatalogus**. Deze projecten worden gerangschikt op basis van objectieve criteria.
- **Stap 4.** Leg elke legislatuur een **investeringsagenda** vast. De Vlaamse Regering gaat een engagement aan om de projecten in deze investeringsagenda gedurende de legislatuur op te starten en uit te voeren.
- **Stap 5. Voer het project uit.** Voor elk infrastructuurproject wordt een procedure op maat uitgewerkt. Deze procedure is transparant en wordt in goede banen geleid door een projecttrekker die de stakeholders van bij de aanvang betreft.

# Advies

## 1. Stand van zaken van het infrastructuurbeleid in Vlaanderen

De MORA maakte in de afgelopen maanden een uitvoerige stand van zaken op van het infrastructuurbeleid in Vlaanderen. Daarbij werd gefocust op 3 grote thema's: (i) het bestaande beleidsproces rond infrastructuurwerken, (ii) de toestand van de Vlaamse infrastructuur en (iii) de grote Vlaamse infrastructuurprojecten. De bijlagen bij dit rapport geven de neerslag van die inventarisatieoefening.

De analyse laat toe om enkele conclusies te trekken over het Vlaamse infrastructuurbeleid zoals het vandaag bestaat.

1. Er zijn verschillende langetermijnvisies maar de beleidsrichting voor infrastructuur blijft onduidelijk
2. Ondanks verschillende lange- en korte-termijnplanningen en rapporteringen voor infrastructuur, kan de transparantie en efficiëntie beter
3. Er is een evolutie naar een efficiëntere en integrale aanpak van infrastructuurprojecten maar verschillende knelpunten liggen op de weg
4. Ondanks een toename van de middelen vergt de financiering van de infrastructuur bijzondere aandacht
5. Er is een aanzienlijke onderhoudsachterstand op alle infrastructuurnetwerken

Hierna worden bovenstaande elementen verder uitgediept. Op basis van de conclusies formuleert de MORA in de volgende hoofdstukken aanbevelingen voor een sterker Vlaams infrastructuurbeleid. De aanbevelingen focussen daarbij op de financiering en het onderhoud van onze infrastructuur alsook op de aanpak van planning en uitvoering van grote infrastructuurprojecten.

### 1.1 Verschillende langetermijnvisies maar beleidsrichting voor infrastructuur onduidelijk

Het belang van een duidelijke langetermijnvisie op mobiliteit, waarbinnen de planning van infrastructuur kan worden ingepast, staat buiten kijf. In Vlaanderen werden verschillende beleidskaders of visies opgemaakt (Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Mobiliteitsvisie 2040 ...) met linken naar mobiliteit en infrastructuur, doch deze zijn onvoldoende richtinggevend om een doelgericht en eenduidig infrastructuurbeleid op te enten. Tussen de algemeen geformuleerde mobiliteitsdoelstellingen in de beleidskaders en concrete infrastructuurprojecten in het GIP ontbreekt een tussenstap waarin de mobiliteitsdoelstellingen getoetst worden aan het infrastructuurbeleid (zie Stap 2 van Hoofdstuk 3).



Doordat de verschillende beleidskaders naast elkaar bestaan en de afstemming niet altijd duidelijk is, is het niet evident om de infrastructuurprioriteiten op langere termijn te detecteren. Toch worden er prioriteiten bepaald, maar de manier waarop is onduidelijk. Niet zelden lijken infrastructuurprojecten ingegeven te zijn door politieke keuzes en minder op basis van bijdrage aan een beleidsdoelstelling, objectieve behoefteanalyses en afwegingsinstrumenten zoals de MKBA.

## 1.2 Veel plannen en rapporteringen voor infrastructuur maar transparantie en efficiëntie kunnen beter

Zowel voor de langere termijn als voor de korte termijn zijn er diverse plannen, prioriteitenlijsten en rapporteringen voor infrastructuur. Voor de langere termijn zijn er onder meer de in 1997 vastgestelde lijst van missing links, de verschillende regeerakkoorden, de rapportages over grote projecten en programma's, de lijst van de complexe projecten enz. Voor de korte termijn vinden we onder meer infrastructuurprioriteiten terug in de Beleids- en Begrotingstoelichtingen (BBT) Mobiliteit en Openbare Werken, het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), het Vlaams subsidieregister en het relanceplan Vlaamse Veerkracht.

Deze veelheid aan plannen en prioriteitenlijsten bestaan naast elkaar wat verschillende problemen met zich meebrengt. Zo is het vaak niet duidelijk wat het verband is tussen de algemenere doelstellingen zoals vastgelegd in de ruimere beleidskaders en de concretere doelstellingen voor het infrastructuurbeleid. Ook is de informatie in de verschillende documenten vaak niet eenduidig en niet onderling afgestemd (bijv. op het vlak van naamgeving van projecten, financiering, stand van zaken ...). Een bijkomende moeilijkheid is dat er geen duidelijke hiërarchie lijkt te zijn tussen de verschillende documenten.

In het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw werden voor heel wat gewestwegen streefbeeldstudies opgesteld. Deze gaven een langetermijnvisie voor een gewestweg zonder er een concrete timing of budget op te plakken. Een aantal deelprojecten werden uitgevoerd, sommige deelprojecten zitten nog in de studiefase en in aantal gevallen werd de visie uit het streefbeeld niet uitgevoerd.

Door dit amalgaam van plannen en beleidsdocumenten is het ten slotte niet evident om een eenduidig zicht te hebben op de budgettaire context en de financiering van het infrastructuurbeleid en van de individuele projecten. Vaak verschillen (of ontbreken) de gegevens over kostprijs en financiering van de infrastructuurprojecten waardoor de prioritering van projecten op de heling kan komen te staan bij een volgend regeerakkoord.

## 1.3 Evolutie naar een efficiëntere en integrale aanpak van infrastructuurprojecten maar nog knelpunten weg te werken

De realisatie van mobiliteitsinfrastructuur (en dan vooral van grote infrastructuurprojecten) verloopt vaak zeer moeilijk waarbij projecten grote vertraging oplopen, vooropgestelde budgetten worden overschreden en draagvlakcreatie vaak bijzonder lastig is. Een wijziging in de regelgeving kan kostenoverschrijdingen en vertragingen veroorzaken.

Wanneer door een gebrek aan selectiviteit<sup>1</sup> of ondoordachte planning té veel (grote) infrastructuurprojecten tegelijk worden uitgevoerd, zoals vaak het geval is, kan dit echter contraproductief werken voor de efficiëntie en de snelheid van realisatie. Een gebrek aan langetermijnperspectief waardoor de markt zich tijdig kan organiseren, gecombineerd met onvoldoende onderzoeks- en uitvoeringscapaciteit leidt vaak tot vertragingen van de projecten. Tegelijk kan de onzekerheid over de financiering van al de projecten de uitvoering ervan afremmen.

Bijkomende aandachtspunten voor de planning van het infrastructuurbeleid zijn de multimodale aanpak en het stakeholdersoverleg.

- Zo wordt het infrastructuurbeleid en de vastlegging van de infrastructuurprioriteiten nog vaak vanuit een unimodale blik benaderd, waarbij de verschillende infrastructuurbeheerders de eigen investeringsprioriteiten naar voor schuiven. Van een echte netwerkoverschrijdende of multimodale aanpak van infrastructuur is nog niet echt sprake. In het GIP werden vooralsnog de projecten opgelijst per entiteit en ontbreekt het nog aan een modusoverschrijdende aanpak van het infrastructuurbeleid.
- Tenslotte kan worden vastgesteld dat, hoewel het belang van stakeholderbetrokkenheid en -management steeds meer wordt onderkend en er stappen in de goede richting worden gezet, het stakeholdersoverleg nog vaak op ad hoc basis gebeurt.

De afgelopen jaren werden stappen gezet om het infrastructuurbeleid vanuit een meer planmatige en integrale visie te benaderen en de efficiëntie van het beleidsproces voor de realisatie van infrastructuurprojecten te verbeteren. Naast acties vanuit het beleidsdomein Omgeving (bv. de omgevingsvergunning), worden ook binnen het domein Mobiliteit en Openbare werken initiatieven genomen voor een beter infrastructuurbeleid. Sinds 2020 werken de entiteiten binnen het beleidsdomein MOW aan een veranderingstraject op gebied van assetmanagement.

Met het **decreet op de complexe projecten, het GIP** en het **decreet Grote Projecten en Programma's** ontwikkelde de Vlaamse overheid drie instrumenten die een meer planmatige, meer integrale en beter onderbouwde en efficiëntere infrastructuurplanning moeten toelaten.

- De principes van het **decreet complexe projecten** (participatie in een vroeg stadium, trechters van alternatieven, integratie van onderzoeken en vergunningen, transparantie) bieden potentieel voor een efficiëntere aanpak van grote infrastructuurprojecten, maar nog geen van de complexe projecten is gerealiseerd. Daarom kan nog niet worden aangetoond dat de nieuwe methodiek heeft geleid tot een snellere realisatie van projecten. In een evaluatie van het decreet complexe projecten wees de MORA op verschillende knelpunten, zoals onduidelijkheid over nut en noodzaak van projecten, te weinig joint fact

---

<sup>1</sup> Een gebrek aan selectiviteit wordt bijvoorbeeld geïllustreerd door de ondertussen meer dan twintig jaar oude lijst van missing links die nog steeds de lange termijnleidraad is voor investeringen in grote infrastructuurprojecten. Deze lijst van 27 projecten is nooit herzien of aangepast, ook al is de wegcategorisering waarop de lijst gebaseerd is, herzien. Een aanzienlijk deel van de betreffende missing links is bovendien nog niet gerealiseerd.

finding en participatie in de aanvangsfase, de vele procedurestappen, de zeer hoge onderzoekslast, politieke besluiteloosheid, complexe omgevingsregelgeving enz.

- Met de introductie van het **GIP** evolueerde de korte termijn infrastructuurplanning van een sterk verkokerde aanpak naar een overkoepelend overzicht van de geplande infrastructuurinvesteringen voor de verschillende modi. Om te evolueren naar een echt integraal plannings- en evaluatie-instrument, zoals de bedoeling is, zullen evenwel nog stappen moeten worden gezet. Zo lijkt het huidige GIP nog vooral een lijst van projecten vanuit de verschillende infrastructuurbeheerders, is er geen prioritering over de modi heen, is de tijdscope nog te beperkt en worden de betaalkredieten (als indicatie voor effectief beleid) nog niet opgenomen.
- Het **decreet Grote Projecten en Programma's** zorgt voor opvolging en rapportering van infrastructuurprojecten gerealiseerd door PPS. Hoewel het rapport GPP voor de projecten in uitwerking en in uitvoering de afgesproken informatie geeft, legt het (met uitzondering van de lopende beschikbaarheidsvergoedingen) geen relatie naar de meerjarenraming of de toekomstige beleidsruimte.

## 1.4 Ondanks toename van de middelen vergt de financiering van de infrastructuur bijzondere aandacht

De financiering van het infrastructuurbeleid blijft een achilleshiel in Vlaanderen. Het is positief dat de middelen voor investeringen in infrastructuur doorheen de jaren in absolute waarde zijn toegenomen. Ten gevolge van inflatie en prijsstijgingen is de reële toename van de middelen voor investeringen beperkt.

De realisatie van (grote) infrastructuurprojecten vergt aanzienlijke budgettaire middelen. Hoewel er enige groei is van het totale investeringsbudget, mag deze evenwel niet worden overschat. Ook de kostprijs van de projecten neemt duidelijk toe. Die wordt bij de planning van de projecten vaak onderschat. Daardoor komt de betaalbaarheid en de financiering ervan soms in het gedrang. Aangezien de kostprijs van projecten toeneemt en ook het aantal te realiseren projecten toeneemt, zien we met het huidige budget een toenemende kloof ontstaan tussen benodigde en beschikbare financiële middelen voor de realisatie én het onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur.

De financiering van infrastructuurprojecten gebeurt via verschillende kanalen. Naast de reguliere begrotingsmiddelen en de middelen vanuit Europa worden projecten ook in toenemende mate gefinancierd via publiek-private samenwerking (PPS). Ondanks dat keuzes over de financiering van projecten en de concrete toewijzing aan uitvoeringsinstanties, worden geformaliseerd via beslissingen van de Vlaamse Regering, blijft de manier waarop deze keuzes worden bepaald onduidelijk. In hoofdstuk 2 formuleren we als concrete aanbeveling om het zogenaamde artikel 3-verslag voorzien in het decreet Grote Projecten en Programma's publiek te maken en te onderwerpen aan parlementair debat.



## 1.5 Onderhoudsachterstand bestaande infrastructuur blijft aanzienlijk

Een ander knelpunt binnen het infrastructuurbeleid is het onderhoud van de bestaande infrastructuur. Op alle infrastructuurnetwerken, dus zowel op de weg, het water als het spoor, kampt Vlaanderen met een aanzienlijke onderhoudsachterstand.

Deze onderhoudsachterstand heeft een negatieve impact op verschillende vlakken. Vooreerst leidt een slecht onderhouden mobiliteitsinfrastructuur tot een afname van de verkeersveiligheid. Hoe langer gewacht wordt met onderhoud, hoe groter de impact zal zijn op de omgeving tijdens de uiteindelijke uitvoering van de herstellingswerken. Bovendien, hoe langer wordt gewacht met het onderhoud, hoe hoger de kosten zullen oplopen, en hoe hoger de financiële kosten voor onderhoud, hoe groter de impact zal zijn op de beschikbare middelen voor de realisatie van nieuwe infrastructuurprojecten. Een goed assetmanagement is niet alleen een cruciale schakel binnen de operationele en budgettaire planning van infrastructuur, onrechtstreeks speelt het ook een belangrijke rol in een grotere veiligheid voor de gebruikers van de infrastructuur.



## 2. Financiering van infrastructuurprojecten

Infrastructuur vormt de ruggengraat van een efficiënt mobiliteitssysteem. Hoewel het geen doel op zich is, draagt een kwalitatief multimodaal infrastructuurnetwerk bij aan de maatschappelijke en economische welvaart.

De beleidsmiddelen voor investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur nemen in absolute waarde toe. Toch zullen de geplande infrastructuurprojecten en de nood aan onderhoud van de bestaande infrastructuur grote budgettaire uitdagingen met zich meebrengen. In dit hoofdstuk geeft de MORA de knelpunten aan en formuleert hij aanbevelingen om hiermee om te gaan.

### 2.1 Ongunstige context zet vragen bij budgettaire inpasbaarheid infrastructuurprojecten

De budgettaire situatie van België is niet rooskleurig. Europa leidde tegen België een buitensporig tekortprocedure in wegens niet-naleving van de referentiewaarden voor het begrotingstekort. Als gevolg daarvan zal ons land hervormingen en besparingen moeten doorvoeren en corrigerende maatregelen nemen om het buitensporig tekort te verminderen. Landen voor wie deze procedure wordt opgestart, krijgen dan een indicator opgelegd voor het begrenzen van de netto-uitgaven van de overheid. Voor Vlaanderen is dan vooral van belang hoe de vereiste inspanningen over de federale overheid, gewesten en gemeenschappen verdeeld zullen worden.

De Vlaamse Regering streeft naar een **begrotingsevenwicht tegen 2027**, zonder rekening te houden met de bouwkost van de Oosterweelverbinding. Volgens het Rekenhof toont de meerjarenraming 2024-2028 aan dat de volgende Vlaamse Regering geen enkele marge heeft tot 2028 voor nieuw beleid tenzij budgettaire ruimte wordt gecreëerd door nieuwe ontvangsten of besparingen in de uitgaven.<sup>2</sup>

Op basis van de Vlaamse uitgavennorm die tijdens de legislatuur 2019-2024 is uitgewerkt, werd een indicatief traject bepaald naar een begrotingsevenwicht in 2027/2028, dat eveneens weinig ruimte biedt voor nieuwe beleidsmaatregelen.

Deze financiële situatie heeft rechtstreekse impact op de budgettaire mogelijkheden om grote infrastructuurprojecten te realiseren en doet vragen rijzen bij de budgettaire inpasbaarheid van bestaande en nieuwe investeringen.

De mate van inpasbaarheid van infrastructuurprojecten binnen de begroting van de Vlaamse overheid hangt af van de beschikbaarheid van middelen, de definitieve kostprijs van de projecten, alsook de wijze van financiering.

---

<sup>2</sup> Rekenhof (2024 Toekomstverbond, controleverslag bij de vierde financiële voortgangsrapportage).



## 2.2 Kostprijs en uitvoeringstermijn van infrastructuurprojecten wordt structureel onderschat

Hoewel een nauwkeurige raming van de kostprijs van infrastructuurprojecten cruciaal is, blijken die **ramingen vaak een onderschatting van de werkelijke kostprijs**. Uit onderzoek van de VUB (2023)<sup>3</sup> naar 36 verschillende projecten (weg, spoor en binnenvaart) blijkt dat de helft van de infrastructuurwerken in België meer dan 5 % duurder is dan begroot.

Gerelateerd stelde het Rekenhof (2020)<sup>4</sup> vast dat de ramingen en effectieve uitgaven voor het wegwerken van de missing links sterk stegen ten opzichte van de initiële ramingen. Dit was een gevolg van (1) aanpassingen en uitbreidingen van de projectscope en (2) grote onderramingen tijdens de planfase. Opmerkelijk volgens het Rekenhof is dat de stijging van de raming gebeurde na de goedkeuring van het project.



<sup>3</sup> Molinari, Haezendonck, Mabillard (2023) Cost overruns of Belgian transport infrastructure projects: Analyzing variations over three land transport modes and two project phases, *Transport Policy*, 134, 167-179.

<sup>4</sup> Rekenhof (2020) Realisatie van de missing links in de wegeninfrastructuur.

## Redenen voor onderschatting van de kostprijs van infrastructuurprojecten

Cantarelli, Flyvbjerg et al. (2010) onderscheiden verschillende redenen waarom de kostprijs van infrastructuurprojecten structureel onderschat wordt<sup>5</sup>.

Technisch. Fouten in het schatten van kosten ten gevolge van gebrekkige data, slechte rekentech-  
nieken of verkeerde voorspellingen in prijsevoluties. Als dit het geval zou zijn, zouden er even  
veel over- als onderschattingen gebeuren, wat absoluut niet het geval is. Daarnaast zou aangeno-  
men kunnen worden dat dit soort fouten door de toegenomen kennis af zou nemen. Op basis  
van alle data die werden onderzocht, konden de onderzoekers niet besluiten dat recentere pro-  
jecten correcter ingeschat werden.

Socio-economisch, d.i. omwille van eigenbelang en/of maatschappelijk belang. Economisch eigen-  
belang speelt wanneer belanghebbende partijen de kosten opzettelijk onderschatten om zo de  
uitvoering van het project waarschijnlijker te maken. Maatschappelijk belang als oorzaak van on-  
derschatting komt voor wanneer de opdrachtgevende overheid de uitvoeringskosten zo laag mo-  
gelijk probeert te houden door het project opzettelijk goedkoper voor te stellen en zo belasting-  
geld uit te sparen. Deze onderschatting gebeurt met de beste bedoelingen, maar zo kunnen min-  
der levensvatbare projecten de voorkeur krijgen op betere projecten.

Psychologisch. Beleidsmakers worden enthousiast over bepaalde projecten en schatten daarom  
de kosten te laag in. Gezien niet enkel optimisten projecten mogen evalueren zal dit geen door-  
slaggevend factor zijn voor het onderschatten van de kosten van infrastructuurprojecten.

Politiek. Wanneer politici bepaalde projecten gerealiseerd willen zien, zullen ze de feiten te roos-  
kleurig voorstellen. Dat resulteert in een te rooskleurige schatting gebaseerd op een scenario  
waar niets fout loopt: geen vertragingen, een draagvlak voor alle beslissingen en geen gewijzigde  
situatie op gebied van veiligheid of milieu. Men spreekt in dit geval ook van strategische misre-  
presentatie.

Naast de vaststelling dat kostenramingen structureel onderschat worden, zorgden ook heel wat  
externe factoren er de afgelopen jaren voor dat de werkelijke bouwkosten van heel wat infra-  
structuurprojecten sterker stegen dan verwacht, m.n. hoge inflatie, stijgende rente, de energiecri-  
sis, schaarse grondstoffen en de oorlog in Oekraïne. In 2023 stelde het departement MOW een  
prijsstijging van 28 à 29 % vast ten opzichte van 2019. Lantis becijferde een prijsstijging van ruim  
25 % voor de infrastructuurwerken onder hun beheer op dezelfde periode. Dat wil zeggen dat  
met het vastgelegde investeringsbudget een kwart tot zelfs een derde minder kan uitgevoerd  
worden dan gepland.

---

<sup>5</sup> Cantarelli, C., Flyvbjerg, B., Molin, E.J.E., and van Wee, B. (2010) Cost Overruns in Large-Scale Transportation Infrastruc-  
ture Projects: Explanations and Their Theoretical Embeddedness, *European Journal of Transport and Infrastructure  
Research*, 10 (1): 5-18.

## 2.3 PPS-financieringsstrategie leidt potentieel tot risico's

In een context van beperkte budgettaire ruimte en hoge kostprijzen kan publiek-private samenwerking (PPS), een samenwerkingsvorm tussen een overheid en een of meer private ondernemingen, vaak een geschikte financieringsvorm zijn voor de uitvoering van infrastructuurprojecten. Meestal wordt daarbij gebruik gemaakt van een DBFM(O)-contract, waarbij de private partners instaan voor het ontwerp (Design), het bouwen (Build), de financiering (Finance), het onderhoud (Maintain) en eventueel de exploitatie (Operate). De private partner neemt de bijhorende risico's (volgens de afgesproken risicoverdeling) op zich, en ontvangt na oplevering een jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding. Op het einde van het contract wordt (in de regel) het eigendom van de activa overgedragen aan de publieke partner.

### 2.3.1 Steeds meer infrastructuurprojecten gefinancierd via PPS

Sinds 2020 rapporteert het departement Financiën en Begroting met de publicatie Grote Projecten en Programma's over de Vlaamse PPS-projecten. De eerste Vlaamse PPS-projecten startten in de jaren 2010. De looptijd varieert van 25 tot 35 jaar, met uitzondering van het dienstencontract voor de kilometerheffing voor vrachtwagens (looptijd 12 jaar).

Vandaag zitten een 12-tal PPS-projecten met betrekking tot mobiliteit in de operationele fase, werden 2 projecten recent geclosed<sup>6</sup> en werd voor 3 andere projecten beslist om ze via PPS uit te voeren<sup>7</sup>. Het rapport Grote Projecten en Programma's 2023<sup>8</sup> vermeldt daarnaast 24 indicatieve mobiliteitsprojecten die de komende jaren mogelijk opgestart worden.

### 2.3.2 PPS biedt voordelen maar houdt ook risico's in

Niet elk infrastructuurproject komt in aanmerking voor DBFM. In Vlaanderen moet de partij die een groot project of programma initieert nagaan welke financieringsalternatieven er zijn en welke de meest passende uitvoeringsvorm is voor de realisatie ervan, het zogenaamde artikel 3-verslag<sup>9</sup> (naar artikel 3 van het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's).

PPS-financiering heeft een aantal voordelen ten opzichte van een klassieke openbare aanbesteding. Het gaat daarbij om een betere prijs/kwaliteitverhouding die over de hele levenscyclus van een project kan gerealiseerd worden. Bovendien kan door de risicodeling de private partner meer geresponsabiliseerd worden, om het project binnen tijd, binnen budget, en via meer

---

<sup>6</sup> R4WO (contract close op 07/05/2024) en A12 Londerzeel-Zuid (contract close op 24/05/2024)

<sup>7</sup> Noord-Zuid Limburg, geraamd op € 1,4 mld. (beslissing Vlaamse Regering 17/05/2024), OverBruggen, geraamd op € 300 mln. (beslissing Vlaamse Regering 17/05/2024) en R0, geraamd op € 1,2 mld. (beslissing Vlaamse Regering 17/05/2024)

<sup>8</sup> Departement Financiën en Begroting (2023) Rapport Grote Projecten en Programma's 2023.

<sup>9</sup> Departement Financiën en Begroting (2022) Leidraad opmaak verslag artikel 3 van het decreet grote projecten en programma's.



innovatie op te leveren. In een DBFM-contract is het onderhoud van de infrastructuur opgenomen gedurende de looptijd van het contract. Tot slot ligt er voor de overheid meerwaarde in de ESR-neutraliteit: investeringen die ESR-neutraal zijn, hebben geen impact op het begrotingsresultaat en de overheidsschuld van de betrokken overheid, met uitzondering van de in het concrete jaar verschuldigde beschikbaarheidsvergoeding.

De aanname dat werken via PPS leidt tot goedkopere en snellere resultaten gaat echter niet voor alle infrastructuurprojecten op. Een rapport van de Europese Rekenkamer<sup>10,11</sup>, naar aanleiding van een grootschalige Europese audit over PPS, wijst erop dat:

- PPS overheden toelaat zeer grote projecten op te zetten via één procedure, maar er wel een risico bestaat op verminderde mededinging;
  - PPS-projecten aanbesteden veel meer tijd en middelen in beslag neemt dan klassieke projecten. De Rekenkamer stelde vast dat een derde van de geauditeerde projecten een doorlooptijd hadden tussen 5 en 6,5 jaar en dat daarmee samenhangend tijdens de aanbesteding belangrijke vertragingen waren opgelopen;
  - ook in contractfase soms heel belangrijke vertragingen worden vastgesteld, net als tijdens de bouwperiode en toenames van kosten;
  - de risico-allocatie bij PPS in het verleden niet altijd aangepast, coherent en/of effectief was.
- De praktijk leert bijvoorbeeld dat de voorbereidingsfase van een PPS-project meer tijd in beslag neemt en dat de private partner de risico's (in het bijzonder de bouwrisico's en de beschikbaarheidsrisico's) doorrekent in de beschikbaarheidsvergoedingen.

### 2.3.3 Toenemende beschikbaarheidsvergoedingen vragen verhoogde waakzaamheid

Een van de kenmerken van publiek-private samenwerking is dat de investering veelal buiten de begroting van de overheid blijft, maar dat de overheid wel een jaarlijkse vergoeding dient te betalen.

Binnen het decreet grote projecten en programma's is een veiligheidsplafond voor PPS-projecten voorzien. De Vlaamse Regering kan DBFM-projecten alleen initiëren als de uitvoering van het grote project of grote programma niet tot gevolg heeft dat de toekomstige vrije beleidsruimte van de geconsolideerde Vlaamse begroting langdurig op substantiële wijze wordt ingeperkt. Dat is het geval wanneer meer dan 10% van de vereffeningskredieten van de Vlaamse begroting of wanneer 60% van de vereffeningskredieten per programma van een beleidsdomein gedurende minstens vijf opeenvolgende jaren zou worden besteed aan de betaling van

---

<sup>10</sup> ECA (2018) Special Report no 09. Public Private Partnerships in the EU: Widespread shortcomings and limited benefits.

<sup>11</sup> Departement Financiën en Begroting (2023) Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking.

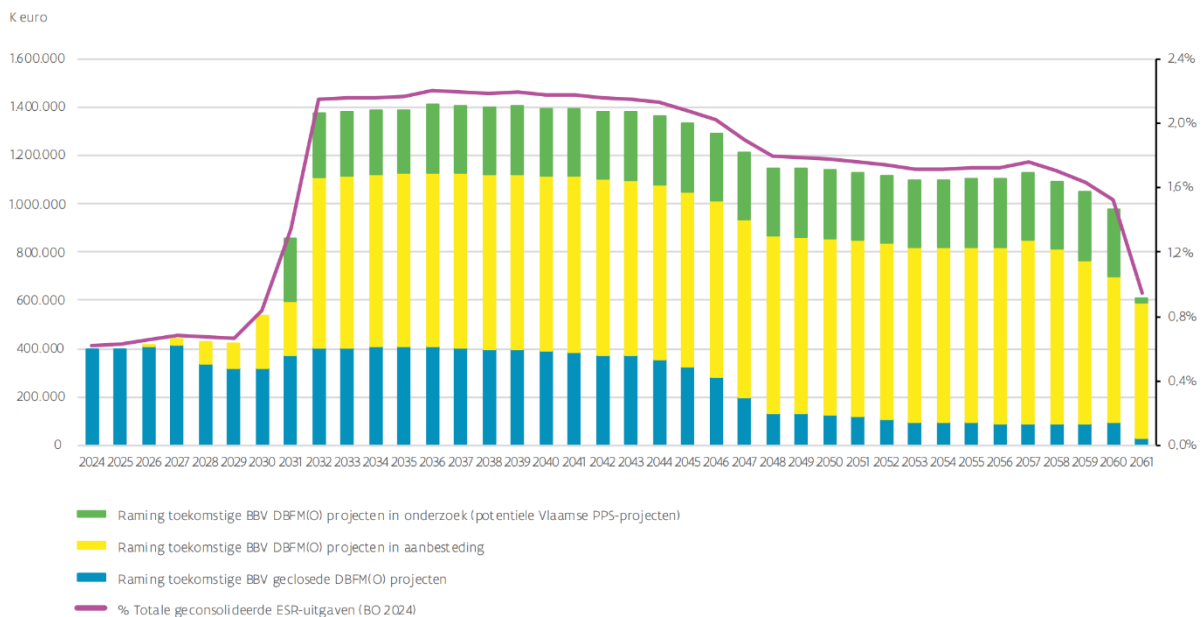
beschikbaarheidsvergoedingen. De SERV wees er in 2019 al op dat de relevantie van deze veiligheidsplafonds beperkt is<sup>12</sup>:

- de beperking tot 60% van de betaalkredieten van een bepaald beleidsprogramma kan in de praktijk omzeild worden door de definitie van het beleidsprogramma te verruimen;
- De beperking tot 10% van de betaalkredieten in de gehele begroting komt in 2024 ongeveer neer op € 6,2 mld. Beschikbaarheidsvergoedingen voor PPS-constructies moeten over een termijn van 20 tot 30 jaar worden betaald, waardoor totale investeringen een bedrag dat 2 à 3 keer groter zou zijn dan het totaal van de huidige Vlaamse begroting. De drempel van 10% heeft weinig praktische betekenis.

In Figuur 1 wordt het veiligheidsplafond geïllustreerd op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid. Luik (a) toont de cijfers uit het rapport Grote Projecten en Programma's van 2024, luik (b) en (c) tonen de cijfers van 2023 en 2022. In géén van de figuren wordt het plafond overschreven indien alle DBFM-projecten die momenteel in aanbesteding of in voorbereiding zijn om uitgewerkt te worden als potentieel Vlaams PPS-project, ook effectief worden gerealiseerd. De totale beschikbaarheidsvergoedingen bedragen momenteel op het hoogtepunt ongeveer 2,2% van de totale Vlaamse begroting. In 2023 lag dit nog onder de 2%.

**Figuur 1 Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid**

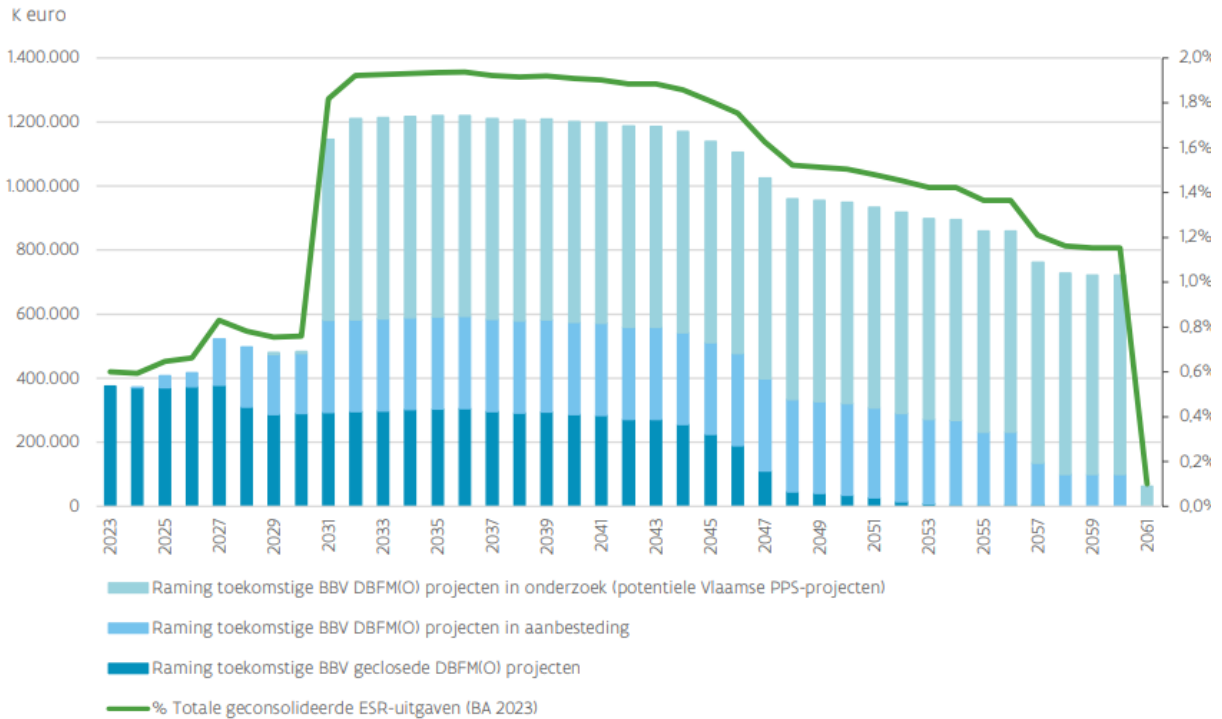
(a) raming 2024



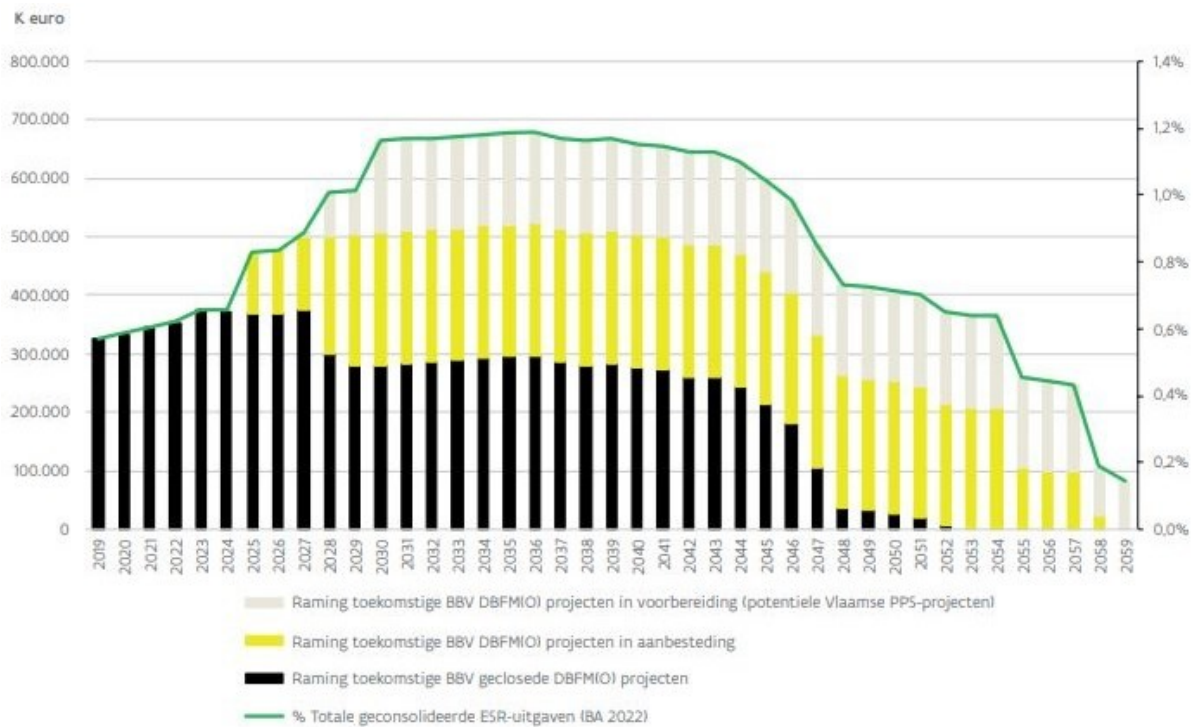
<sup>12</sup> SERV (2019) Advies Kaderdecreet voor grote projecten en programma's.

**Figuur 1 Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid (vervolg)**

(b) raming 2023



(c) raming 2022



Bron: Departement Financiën en Begroting, Rapportage Grote Projecten en Programma's 2024, 2023, 2022.

Hoewel er momenteel dus géén indicatie is dat de veiligheidsplafonds zullen worden overschreden, is waakzaamheid geboden over de hoeveelheid beschikbaarheidsvergoedingen t.o.v. de beschikbare beleidsruimte.

- Zo kan geobserveerd worden dat op twee jaar tijd het maximale bedrag aan toekomstig te betalen beschikbaarheidsvergoedingen verdubbelde tot € 1,4 mld., m.n. omdat stelselmatig nieuwe PPS-projecten worden opgestart, wat de komende jaren zal leiden tot een sterke toename van de beschikbaarheidsvergoedingen.
- De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Weginfrastructuur en beleid' (MH) bedragen op basis van de opgelijste projecten maximaal 39,7 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor hun beleidsprogramma in BO24.
- De MORA stelt ook vast dat de ramingen voor toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor projecten in voorbereiding gebaseerd zijn op ruwe schattingen en de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen mogelijk hoger zullen uitvallen, in overeenstemming met de eerdere vaststelling dat de kostprijs van infrastructuurinvesteringen structureel hoger uitvalt dan geraamd.

Volgens het departement MOW bedragen de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen voor mobiliteitsinfrastructuur € 157,9 mln. in 2024. Deze beschikbaarheidsvergoedingen nemen elk jaar toe en prognoses van het departement MOW schatten dat deze in 2030 € 284,4 mln. zullen bedragen en in 2035 € 940,7 mln.

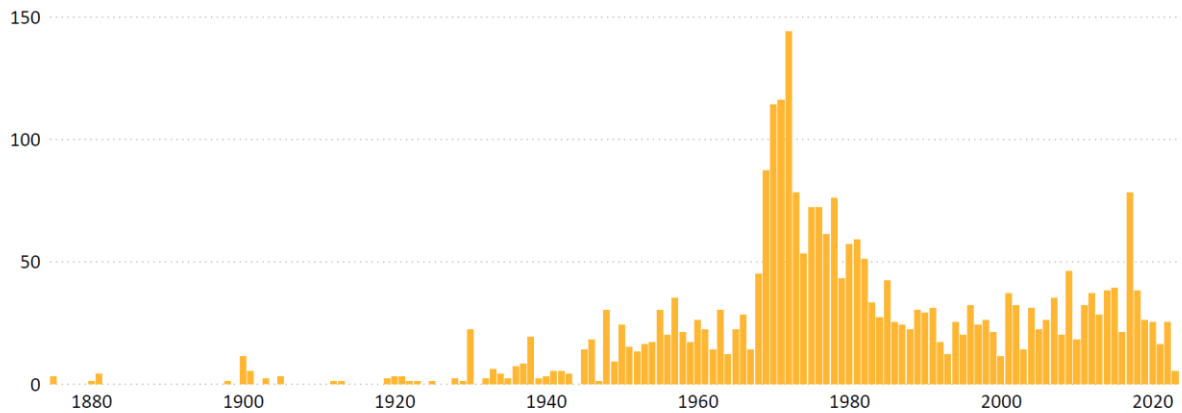
## 2.4 Onderhoudsnoden bestaande infrastructuur vergroten financiële uitdaging

Vlaanderen kampt met een historisch gegroeide achterstand in kwaliteit en onderhoud van zowel het wegennet, het waterwegennet, het fietsnetwerk als het spoorwegennet (het eigenlijke netwerk en de kunstwerken). De verschillende infrastructuurnetwerken voldoen vaak niet meer aan de huidige kwaliteitsnormen die Vlaanderen zichzelf oplegt. Om die achterstand weg te werken is een financiële inhaalbeweging nodig.

### 2.4.1 De onderhoudsachterstand is groot

Heel wat infrastructuur in Vlaanderen werd gebouwd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw (Figuur 2). Veel van de infrastructuurkunstwerken of assets (méér dan 1 op de 5) bereiken momenteel het einde van hun economische levensduur of voldoen niet meer aan de kwaliteitseisen. Dat aandeel steeg van 17% in 2021 naar 23% in 2023. Deze assets kunnen enkel operationeel en veilig blijven mits verhoogde kosten en structurele ingrepen of het terugschroeven van de functionaliteit.

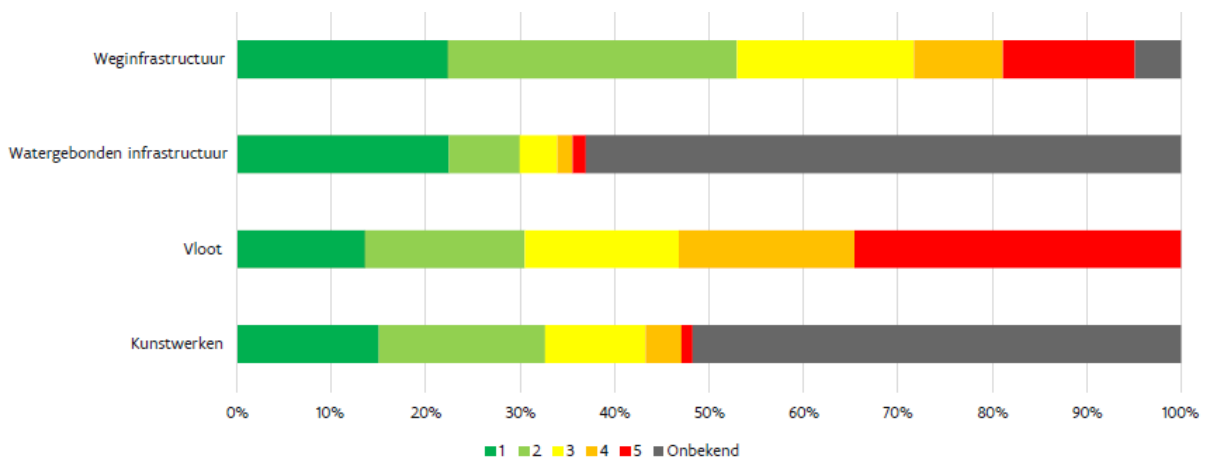
**Figuur 2 Constructiejaar van kunstwerken in Vlaanderen**



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023

Er ontstond een onderhoudsachterstand waardoor heel wat Vlaamse infrastructuur in slechte toestand is en onderhevig is aan ouderdomskwalen, zoals betonschade en corrosie. Figuur 3 toont dat meer dan de helft van de Vlaamse infrastructuur uitgedrukt in patrimoniumwaarde in matige tot zeer slechte staat is, maar ook dat voor heel wat infrastructuur de toestand onbekend is. De ontbrekende gegevens met betrekking tot de toestand van kunstwerken en waterinfrastructuur hebben vooral betrekking op kleine infrastructuurelementen, maar bemoeilijken desalniettemin een correcte en transparante raming van toekomstige onderhoudskosten. In combinatie met een toegenomen gebruik (door de toename van het verkeer) verhoogt ook het risico op grote (verkeers)veiligheidsproblemen.

**Figuur 3 Verdeling volgens toestandsindicator per thema**



Noot: 1: Zeer goed; 2: Goed; 3: Matig; 4: Slecht; 5: Zeer slecht

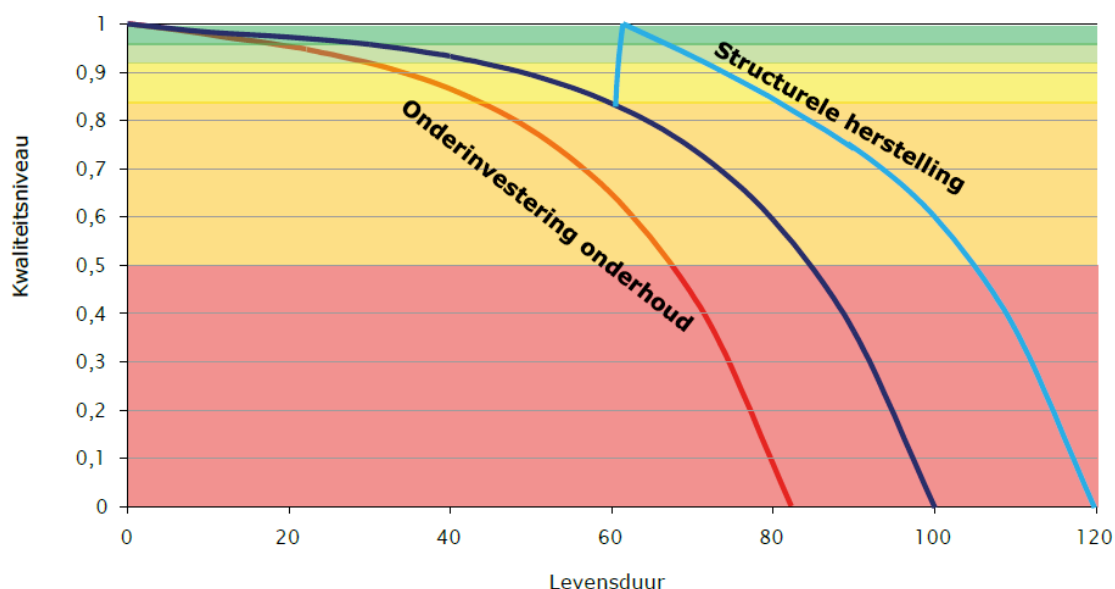
Bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023

## 2.4.2 Onderinvestering in onderhoud is nadelig

De entiteiten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken erkennen dat door een structureel gebrek aan onderhoudsmiddelen, budgetten voor regulier onderhoud moeten worden aangewend voor curatief onderhoud en niet voor preventief onderhoud waarvoor ze bestemd waren<sup>13</sup>. Besparen op regulier onderhoud leidt tot hogere onderhoudsfacturen op lange termijn en versnelt de noodzaak aan structureel onderhoud. Finaal kan het onderinvesteren in infrastructuur leiden tot verminderde betrouwbaarheid en in het ergste geval tot het falen van de infrastructuur, met catastrofale maatschappelijke impact tot gevolg.

Het niet tijdig uitvoeren van regulier onderhoud kan leiden tot een levensduurvermindering van de infrastructuur. Figuur 4 toont de impact van onderinvesteringen in onderhoud die resulteert in een snellere degradatie. Structurele herstellingen kunnen dan weer de levensduur van een asset verlengen.

**Figuur 4** Theoretische verouderingscurve infrastructuur



Bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023

De afgelopen jaren zorgden inflatie en prijsstijgingen (van grondstoffen en aannemersprijzen) voor een meerkost bij het uitvoeren van achterstallige onderhoudswerken. Hierdoor kan uitstel van onderhoud ook resulteren in een bijkomende kost. Door die hogere kosten, de langere duurtijd van de onderhoudswerken, de daarmee gepaard gaande onbeschikbaarheid van infrastructuur en de bijkomende werkdruk voor bouwfirmas legt de toenemende onderhoudsachterstand

<sup>13</sup> Vlaamse Brede Heroverweging (2021) Eindrapport projectgroep MOW – GIP en Asset Management.

van bestaande infrastructuur een budgettaire hypotheek op de realisatie van toekomstige infrastructuurprojecten<sup>14</sup>.

### 2.4.3 Extra middelen voor renovatie, vervanging en onderhoud noodzakelijk

De rapportage over de volledige Vlaamse onderhoudsachterstand werd voor het eerst in 2019 in kaart gebracht met de nota 'Eerst houden, dan bouwen'. Toen werd de budgettaire uitdaging om de onderhoudsachterstand weg te werken nog ingeschat op een eenmalig investeringsbudget van € 8,48 mld. en € 660 mln. euro jaarlijks onderhoudsbudget.

Intussen is er een duidelijke toename van de middelen die nodig zijn om de achterstand weg te werken, mede ten gevolge van de inflatie. Het Departement Mobiliteit en Openbare werken<sup>15</sup> raamt de benodigde middelen om de onderhoudsachterstand van de mobiliteitsinfrastructuur weg te werken op een éénmalig bedrag van **€ 10,66 mld. voor renovatie en vervanging** aangevuld **€ 926 mln. per jaar voor regulier onderhoud** (bedragen excl. BTW).

Deze bedragen staan in schril contrast met het totaal beschikbare budget van € 930 mln. per jaar voor renovaties en vervangingen, en € 306 mln. per jaar voor regulier onderhoud (bedragen 2023, excl. BTW). De huidige budgetten voor vervangingen, renovaties en onderhoud zijn aldus ontoereikend om een groeiende onderhoudsachterstand tegen te gaan en moeten substantieel opgetrokken worden om de opgelopen achterstand weg te werken en te vermijden dat de onderhoudsachterstand verder opbouwt.

Tijdens de voorbije legislatuur kende de Vlaamse overheid € 1,6 mld. aan additionele investeringsmiddelen toe voor de renovatie en vernieuwing van infrastructuur<sup>16</sup>. De opdrachten zijn uitgezet bij de diverse entiteiten van het beleidsdomein, zowel met begrotingsmiddelen als via publiek-private samenwerking (PPS). Tot op heden zijn er reeds tal van projecten gerealiseerd (bijvoorbeeld herstellingen en renovaties van bruggen in een kritieke toestand) en is er ook een pipeline met toekomstige projecten geïdentificeerd.<sup>17</sup>

Toch blijft de budgettaire uitdaging omvangrijk. Simulaties van het departement MOW tonen aan dat significant meer financiële middelen noodzakelijk zijn – zowel voor éénmalige investeringen als voor onderhoud – wil Vlaanderen de onderhoudsachterstand niet verder zien oplopen en het patroon van versnelde veroudering ombuigen. In de Asset Wijzer worden volgende noodzakelijke bedragen vooropgesteld:

---

<sup>14</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021) GIP en Asset Management.

<sup>15</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023.

<sup>16</sup> Concreet gaat het om € 770 mln. voor de renovatie van de bruggen en € 556 mln. voor 3 PPS clusters rond vaste en beweegbare bruggen, sluizen op de Bovenschelde en de Dampoortsluis. Er werd daarnaast € 124 mln. geïnvesteerd in waterbouwkundige constructies en er werd eenmalig voor € 100 mln. extra middelen voorzien voor het regulier onderhoud in 2023 en 2024.

<sup>17</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023.

- De huidige investeringsmiddelen van € 930 mln. per jaar blijven behouden en zijn integraal beschikbaar voor structureel onderhoud, renovatie en vervanging van de assets<sup>18</sup>;
- Gedurende 10 jaar wordt een extra vervangings- en renovatiebudget van € 350 mln. per jaar toegevoegd om de opgelopen achterstand weg te werken;
- Er wordt een extra budget van € 300 mln. jaar voor regulier onderhoud voorzien (scenario met “matig” regulier onderhoud) om versnelde veroudering tegen te gaan en de situatie beter beheersbaar te krijgen;

## 2.5 Garandeer de financiële inpasbaarheid van toekomstige mobiliteitsinfrastructuurprojecten

Voor de MORA maakt bovenstaande analyse duidelijk dat de financierbaarheid van toekomstige mobiliteitsinfrastructuurprojecten onder druk staat. Toenemende beschikbaarheidsvergoedingen voor bestaande en nieuw op te starten PPS-projecten, omvangrijke vereiste middelen om de onderhoudsachterstand weg te werken, de structurele onderschatting van de kostprijs bij de voorbereiding van infrastructuurprojecten en de ongunstige budgettaire context waarin de komende jaren beleid gevoerd zal moeten worden, nopen de nieuwe Vlaamse Regering om grondig na te denken over de budgettaire inpasbaarheid en financiering van haar infrastructuurbeleid.

De MORA formuleert hierna enkele aanbevelingen die daarbij richtinggevend zouden moeten zijn.

### 2.5.1 Raam infrastructuurprojecten realistisch en consistent

De MORA vraagt de kosten van alle infrastructuurprojecten op dezelfde manier in te schatten, waarbij rekening kan gehouden worden met mogelijke wijzigingen en risico's. Op termijn moet dit resulteren in een meer realistische inschatting voor infrastructuurprojecten en het vermijden van onderschattingen.

Bij het vastleggen van nieuwe infrastructuurprojecten moet ook meteen het vereiste onderhoudsbudget meegenomen worden in de meerjarenplanning. Daarbij is het aangewezen dat de prioritering van de onderhoudswerken wetenschappelijk wordt onderbouwd en de kostprijs ervan zo nauwkeurig mogelijk wordt begroot.

Een goede praktijk, die vandaag al gebruikt wordt door De Werkvennootschap, Lantis en voor grote projecten van AWV en het departement MOW, is de **Standardsystematiek voor Kostenramingen (SSK)**. Deze systematiek voor het maken van kostenramingen voor infrastructuurprojecten, al jaren standaardpraktijk in Nederland, verzekert dat ramingen van investerings- én/of levensduurkosten (onderhoudskosten) van projecten op eenduidige wijze gebeurt en rekening

---

<sup>18</sup> “Asset” geldt binnen deze beleidsnota als overkoepelend begrip voor zowel infrastructuur (bv. autosnelwegen, sluisen of kunstwerken) als rollend materieel (bv. bussen of trams) (Bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024))



houdt met mogelijke wijzigingen en risico's. Daardoor zijn ramingen inzichtelijk, beter onderling vergelijkbaar en te volgen in de tijd.

## 2.5.2 Grijp proactief in om de toestand van de bestaande assets op punt te houden

Met de **Asset Wijzer** voor 2023<sup>19</sup> werd voor het eerst een nulmeting opgemaakt voor de toestand van het patrimonium van het beleidsdomein MOW, de onderhoudsachterstand en het inschatten van de benodigde middelen. De komende jaren zal de evolutie ten opzichte van 2023 gerapporteerd worden.

Die nulmeting toont vandaag de urgentie aan en wijst op het belang om de toestand van de infrastructuurprojecten consequent te monitoren. De MORA vraagt om de jaarlijkse rapportering die gestart is in 2024 structureel verder te zetten, als basis voor beleidsbeslissingen te gebruiken en daarnaast ter bespreking voor te leggen aan het Vlaams Parlement.

Vanuit beleidsoogpunt is het namelijk vanzelfsprekend cruciaal om na te gaan in welke zin de kwaliteit van de publieke assets over de tijd evolueert, alsook op welke punten verdere investeringen in de toekomst noodzakelijk zijn.

Monitoring is slechts een eerste stap naar een duurzaam operationele infrastructuur. De MORA beveelt aan om meer in te zetten op preventief onderhoud en het predictief monitoren van infrastructuur. Verkeersassen met een hoge verkeersdruk, een groot aandeel zwaar verkeer en gevoeligere types wegverharding moeten voorrang krijgen bij het uitvoeren van proactief onderhoud gezien ze sterker onderhevig zijn aan slijtage.

Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur of bij vervangingsinvesteringen moet ingezet worden op innovatieve technieken (zoals sensoren) voor de monitoring om de afhankelijkheid van arbeidsintensieve inspecties door wegcontroleurs te verminderen.

In 2023 werd € 540 mln. geïnd aan kilometerheffing voor vrachtwagens op Vlaams grondgebied. Slechts € 100 mln. daarvan werd aangewend voor onderhoud van gewest- en snelwegen. Begin 2024 breidde het wegnetwerk waarop een kilometerheffing van toepassing uit met een aantal wegen in (de omgeving van) economische poorten. De MORA vraagt om de netto-opbrengsten te gebruiken voor investeringen in (onderhoud van) infrastructuur van alle mogelijke (weg)beheerders en voor mobiliteit voor alle vervoersmodi, zowel voor personen- als voor goederenvervoer. De MORA dringt er op aan om voldoende investeringen te voorzien in weginfrastructuur, om de externe kosten veroorzaakt door verkeer en vervoer te beperken en het vervoer verder te vergroenen.

Maak, wanneer een structurele herstelling zich opdringt, de onderbouwde afweging of het asset nog steeds noodzakelijk is of dat de invulling van de functie van het asset op een andere manier

---

<sup>19</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 2023.

kan gebeuren. De mobiliteitsnoden en bestaande technieken kunnen gedurende de levensduur fundamenteel gewijzigd zijn.

Herstellingen en vervangingen moeten rekening houden met alle eisen op het vlak van veiligheid, betrouwbaarheid en duurzaamheid en garanderen dat de assets **toekomstbestendig** zijn.

### 2.5.3 Weeg voor- en nadelen van alle financieringsmethodes zorgvuldig af

Er bestaan verschillende opties om infrastructuur te financieren: klassieke investeringen, PPS, andere financieringsbronnen (heffingen, tolgeld, opbrengst van verkoop van activa) of onrechtstreekse financiering (via een gebruikerstoelage, een huur- of onderhoudssubsidie of een kapitaalbreng).

De keuze voor een financieringsbron moet gebaseerd zijn op robuuste vergelijkende analyses met alternatieve financieringsopties. Zo zou een afweging om al dan niet via PPS te financieren voor elk infrastructuurproject (het zogenaamde artikel 3-verslag) gepubliceerd moeten worden als onderdeel van de verplichte rapportage voor Grote Projecten en Programma's, zodat er controle vanuit het Vlaams Parlement kan gebeuren. Onderstaand kader geeft, op basis van Nederlandse inzichten, een aantal criteria voor infrastructuurprojecten om in aanmerking te komen voor DBFM.

#### Criteria voor een succesvol PPS-project

De Nederlandse publicatie 'Leren van 15 jaar DBFM-projecten bij RWS'<sup>20</sup> verwijst naar criteria voor infrastructuurprojecten om in aanmerking te komen voor DBFM:

1. Het project moet in potentie meerwaarde ten opzichte van ander contractvormen hebben in termen van geld (goedkoper dan via klassieke aanbesteding), tijd (snellere realisatie) en kwaliteit.
2. Het is mogelijk om voorafgaandelijk vast te stellen zijn wat de eisen voor de infrastructuur zijn op lange termijn, gezien de looptijd van 20 tot 30 jaar.
3. Gezien de transactiekosten moeten de projecten een voldoende omvang hebben. RWS legde de ondergrens op € 60 mln. (in 2013).

Belangrijk aandachtspunt is de **budgettaire impact van PPS-projecten**. De toenemende beschikbaarheidsvergoedingen die door de overheid aan de private partner(s) moeten worden betaald wanneer wordt geopteerd voor meer PPS-projecten, hebben een impact op de vrije beleidsruimte, en kunnen op termijn de financiering van reguliere infrastructuur en het onderhoud ervan onder druk zetten.

---

<sup>20</sup> Rijkswaterstaat en Bouwend Nederland (2020) Leren van 15 jaar DBFM-projecten bij RWS: eindrapport.

## 2.5.4 Voer een geïntegreerd infrastructuurbeleid

De beschikbare ruimte in Vlaanderen laat een ondoordachte uitbreiding van mobiliteitsinfrastructuur niet toe. Tegelijk zijn de reguliere budgettaire middelen voor infrastructuur, ondanks het groeipad van de voorbije jaren, te beperkt om alle gewenste infrastructuurprojecten binnen een redelijke termijn te realiseren.

De selectie van de investeringsprojecten en de keuze van de financieringswijze moet gebaseerd zijn op een strategische visie op de overheidsactiva.

De beschikbare middelen moeten dan ook zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Dit vereist duidelijke, maatschappelijk onderbouwde en gedragen keuzes over de verschillende vervoersmodi heen (modusneutraal). Maximale verknoping en afstemming tussen de verschillende infrastructuurnetwerken moeten hierbij de leidraad zijn.

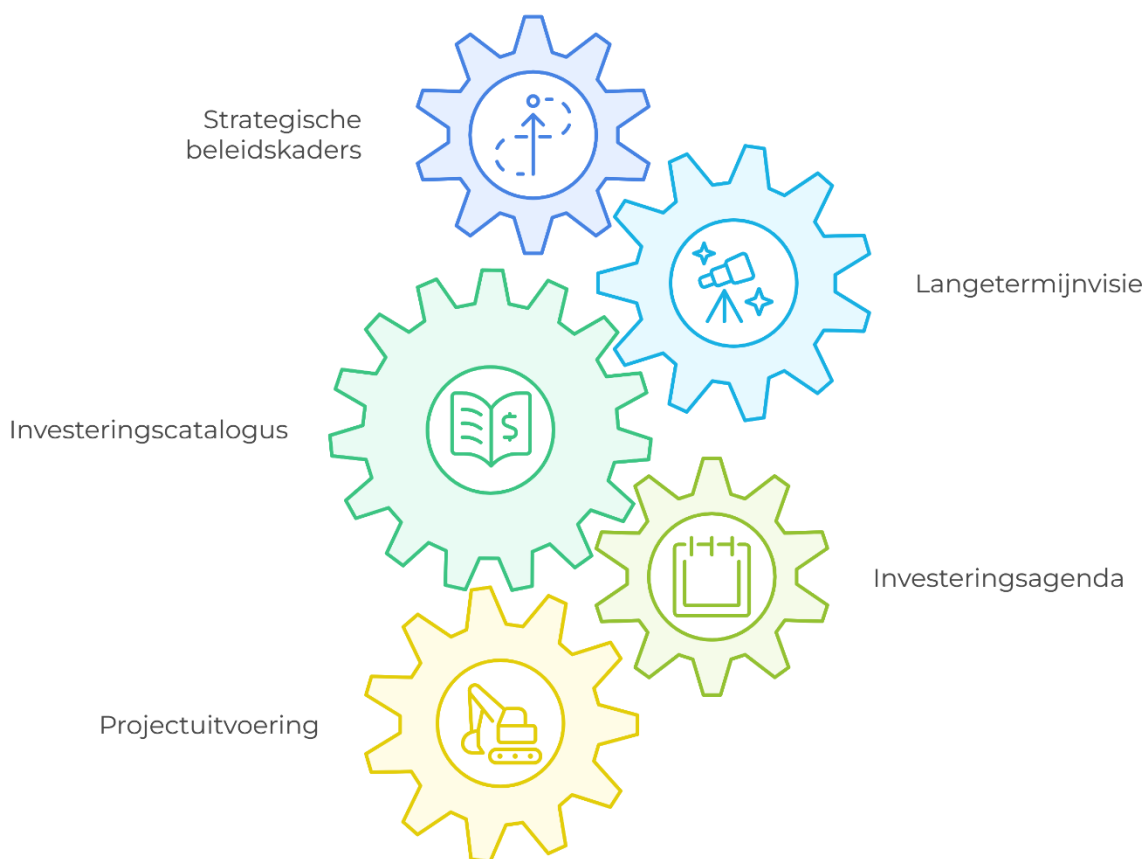
Waar in het verleden het infrastructuurbeleid sterk gefragmenteerd en verkokerd was – en de verschillende infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk projecten van het eigen investeringsprogramma trachtten te realiseren – evolueert het beleid stilaan naar een **meer geïntegreerde aanpak**. Toch kunnen hier nog stappen gezet worden. Hoofdstuk 3 gaat verder in op hoe een dergelijk geïntegreerd infrastructuurbeleid tot stand komt en welke verbeteringen mogelijk zijn om dit beleid te versterken.



### 3. Naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid

De MORA geeft in dit hoofdstuk zijn visie op een performant infrastructuurbeleid. Een infrastructuurbeleid op lange termijn is noodzakelijk om te vermijden dat noodzakelijke infrastructuur niet kan aangelegd worden ten gevolge van budgettaire tekorten of dat bestaande infrastructuur niet optimaal kan ingezet worden omwille van onderhoudsachterstand. Een goede planning resulteert in een snellere, efficiëntere uitvoering van infrastructuurprojecten en zorgt zo voor minder vertragingen en minder kostenoverschrijdingen.

#### 5 stappen naar een geïntegreerd infrastructuurbeleid



Een geïntegreerd infrastructuurbeleid bestaat volgens de MORA uit een aantal stappen, die in dit hoofdstuk uitgewerkt worden. Dit stappenplan bouwt voort op bestaande beleidsprocessen en -programma's in Vlaanderen.

- **Stap 1.** Binnen verschillende beleidsdomeinen bestaan **strategische beleidskaders**. Een infrastructuurbeleid moet bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen opgenomen in die beleidskaders. Het infrastructuurbeleid bouwt verder op deze strategische beleidskaders en wordt herzien wanneer het beleidskader wijzigt. Veranderende strategische beleidskaders zullen een impact hebben op het uit te voeren infrastructuurbeleid. Een voortdurende afstemming tussen de strategische beleidskaders en het planningsproces voor infrastructuurbeleid is dus noodzakelijk.
- **Stap 2.** Werk een **langetermijnvisie op infrastructuurbeleid** uit om de doelstellingen uit de strategische beleidskaders rond infrastructuurbeleid te bundelen.
- **Stap 3.** Maak een lijst van alle potentiële infrastructuurprojecten die volgen uit de infrastructuurvisie. Bundel deze in een **investeringscatalogus** voor alle infrastructuurprojecten met een investeringsbedrag groter dan € 100 mln. De projecten op deze *long list* worden gerangschikt op basis van objectieve criteria.
- **Stap 4.** Selecteer elke legislatuur infrastructuurprojecten uit de investeringscatalogus en leg het noodzakelijke budget ervoor vast in een **investeringsagenda**. De Vlaamse Regering gaat daarbij een engagement aan om de projecten in deze investeringsagenda gedurende de legislatuur op te starten en waar mogelijk volledig uit te voeren.
- **Stap 5. Uitvoering** van het project. Voor elk infrastructuurproject wordt een procedure op maat uitgewerkt. Deze procedure is transparant en wordt in goede banen geleid door een projecttrekker die de stakeholders van bij de aanvang betreft.

## Stap 1: strategische beleidskaders

Infrastructuur is geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke doelstellingen te realiseren. Deze maatschappelijke doelstellingen zijn vastgelegd in strategische beleidskaders. Vlaanderen beschikt vandaag over heel wat strategische beleidskaders, maar die zijn op dit ogenblik niet toereikend als basis voor een geïntegreerd infrastructuurbeleid. 'Mobiliteitsinfrastructuur' komt vandaag aan bod in de volgende strategische beleidskaders:



- de overkoepelende strategische **Visie 2050**<sup>21</sup> waarin 'een vlot en veilig mobiliteitssysteem' een van de zeven transitieprioriteiten is;
- het **Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV)**<sup>22</sup> waarin 'wonen en werken nabij collectieve vervoersknopen en voorzieningen' een van de strategische doelstellingen is en 'een logistiek netwerk' een van de operationele doelstellingen. Het BRV kijkt naar de ruimtelijke ontwikkeling om de mobiliteitsuitdaging beheersbaar te maken, waarbij een goede mobiliteitsafwikkeling en -ontsluiting tegelijkertijd cruciaal is om een hoger ruimtelijk rendement te bereiken (via verweving en verdichting). Het regeerakkoord 2024-2029 wil het BRV deze legislatuur definitief vaststellen en er uitvoering aan geven;
- het **Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) 2021-2030**<sup>23</sup> dat de reductie van broeikasgasemissies in de ESR-sectoren tot -40% tegen 2030 (t.o.v. 2005) ambieert en als doelstelling voor mobiliteit het aantal kilometers over de weg wil stabiliseren voor licht vervoer (0% in 2030 t.o.v. 2015) en met maximum 13% laten groeien voor zwaar vervoer (in 2030 t.o.v. 2015);
- de **Mobiliteitsvisie 2040** die de langetermijnvisie op mobiliteit in Vlaanderen vastlegt. Het regeerakkoord 2024-2029 voorziet een actualisatie van de Mobiliteitsvisie 2040;
- de 15 **Regionale Mobiliteitsplannen (RMP)** waarin de mobiliteitsvisie voor alle vervoermiddelen vastgelegd wordt in de vervoerregio op middellange termijn (2030), met een doorkijk naar 2050. Elk RMP bevat ook concrete acties voor lokale en bovenlokale overheden om de vooropgestelde toekomstvisie te realiseren;
- andere **strategische beleidskaders gericht op specifieke modi of thema's**: Masterplan Fiets, Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen, Visie vrachtwagenparkeren in Vlaanderen, Visie-nota Vlaamse regionale luchthavens 2040, de strategische plannen van de Vlaamse havens en van Brussels Airport ...

---

<sup>21</sup> Vlaamse Regering (2016) Visie 2050, een langetermijnstrategie voor Vlaanderen.

<sup>22</sup> Departement Ruimte Vlaanderen (2017) Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

<sup>23</sup> Vlaamse Regering (2023) Actualisatie Vlaams Energie- en Klimaatplan 2021-2030.



Het is mogelijk dat er een spanningsveld ontstaat tussen de doelstellingen in de verschillende geldende strategische beleidskaders of zelfs binnen een strategisch beleidskader. Een langetermijnvisie op het infrastructuurbeleid vindt een evenwicht tussen deze verschillende doelstellingen en streeft naar een coherent en zichzelf versterkend overheidsbeleid.

De MORA stelt vast dat heterogeniteit van de bestaande strategische beleidskaders het vandaag niet toelaat om een infrastructuurbeleid op lange termijn vorm te geven. Daarom is het noodzakelijk de doelstellingen voor een infrastructuurbeleid te capteren in een langetermijnvisie op infrastructuurbeleid.

## Stap 2: langetermijnvisie infrastructuurbeleid

Een langetermijnvisie op infrastructuur bundelt alle doelstellingen met betrekking tot het infrastructuurbeleid en bouwt voort op de bestaande strategische beleidskaders. Gezien de **lange levensduur van infrastructuur** hebben infrastructuurbeslissingen die vandaag genomen worden een langdurige impact.

Vlaanderen heeft vandaag geen langetermijnvisie op infrastructuurbeleid. Er zijn een aantal doelstellingen geformuleerd op gebied van mobiliteit, maar er is nooit afgetoetst of de geplande infrastructuurprojecten tegemoet komen aan de realisatie van de doelstellingen.

Idealiter is de langetermijnvisie op infrastructuurbeleid beleidsdomeinoverschrijdend en is ze gebaseerd op doelstellingen en noden uit alle beleidsdomeinen, zoals energie- en communicatienetwerken, waterbeheer, ruimtelijke ordening, volksgezondheid, onderwijs ... Op zijn minst moet een afstemming met de verschillende beleidsdomeinen voorzien worden.

### Neem geen concrete projecten op in de langetermijnvisie, maar bepaal doelstellingen

Een langetermijnvisie op infrastructuur vertrekt volgens de MORA vanuit doelstellingen en gewenste uitkomsten, en niet vanuit concrete infrastructuurprojecten. Deze doelstellingen hebben betrekking op verschillende elementen:

- De **gewenste performantie** van de infrastructuur, zoals de impact op de verkeersveiligheid of op de bereikbaarheid van en verbindingen tussen steden en economische knooppunten, bijvoorbeeld uitgedrukt in reistijd of capaciteit;
- De **werking van de overheid** met betrekking tot het infrastructuurbeleid, zoals regelgeving en vergunningenbeleid, samenwerking met stakeholders en de private sector;
- De impact van het infrastructuurbeleid op het **ruimtelijk beleid**;
- ...



De langetermijnvisie houdt rekening met de bestaande infrastructuur, in welke mate die tegemoet komt aan de realisatie van de doelstellingen en welke de bestaande knelpunten zijn. In deze fase wordt nog niet gekeken hoe door een specifiek infrastructuurproject de doelstelling gerealiseerd kan worden.

## Leg de horizon op 50 jaar, maar bepaal tussentijdse doelstellingen op middellange termijn

Gezien de levenscyclus van infrastructuurprojecten is 50 jaar aangewezen als horizon voor een langetermijnvisie. Omdat er op die lange termijn veel onzekerheden zijn, kan gewerkt worden met verschillende scenario's die kunnen aanleiding geven tot tussentijdse doelstellingen of verwachte resultaten op een middellange termijn (10 tot 20 jaar, afhankelijk van het type doelstelling of resultaat) vastgelegd die afgestemd zijn op de doelstellingen opgenomen in de strategische beleidskaders.

Het vastleggen van **tussentijdse doelstellingen** laat toe om tijdig bij te sturen en indien nodig de langetermijnvisie te herzien. Op deze manier blijft de langetermijnvisie veerkrachtig en kan ze aangepast worden op basis van de veranderende strategische beleidskaders.

## Betrek de stakeholders bij de totstandkoming van de visie

De MORA beveelt aan om deze visie, inclusief de tussentijdse doelstellingen, uit te werken na een **breed participatietraject** waar overheden, academici, het bedrijfsleven, werknemersorganisaties, milieu- en mobiliteitsorganisaties en andere stakeholders betrokken zijn. Daarbij moet gestreefd worden naar een maximale samenwerking en afstemming met andere beleidsdomeinen en -niveaus.

De wisselwerking tussen het Vlaamse beleidsniveau en de 15 vervoerregio's is een belangrijk aandachtspunt. Een langetermijnvisie op infrastructuurbeleid is het resultaat van het samenvoegen van bottom-up geformuleerde doelstellingen geformuleerd in de Regionale Mobiliteitsplannen en top down geformuleerde doelstellingen vanuit Vlaanderen. Dit resulteert in de totstandkoming van modale netwerken (vastgelegd in onder meer de wegen- en waterwegencategorisering, het vervoersplan, de fietsnetwerken ...) en een afstemming tussen deze verschillende netwerken.

Door de stakeholders te betrekken bij de visievorming worden conflicterende opvattingen in een vroeg stadium geïdentificeerd en kan de overheid op zoek gaan naar een draagvlak, zonder al in procedurele stappen te vervallen. Het is aan de overheid om op basis van alle insteken tot een coherente en gedragen langetermijnvisie te komen.



## Stap 3: investeringscatalogus

Op basis van de langetermijnvisie op infrastructuurbeleid pleit de MORA om tot één enkele wenslijst te komen, een long list van mogelijke infrastructuurprojecten voor alle vervoersnetwerken. Alle potentiële **infrastructuurprojecten vanaf een bepaald investeringsbedrag (> € 100 mln.)** worden opgenomen in een investeringscatalogus, waarin de potentiële infrastructuurprojecten ingedeeld worden op basis van objectieve criteria. Infrastructuurprojecten met een beperkte investering worden uitgevoerd door middel van de reguliere investeringsbudgetten tenzij de infrastructuurprojecten opgenomen worden als onderdeel van een bredere programmatorische of gebiedsgerichte benadering.



### Inventariseer potentiële infrastructuurprojecten

Vlaanderen heeft vandaag **geen complete investeringscatalogus** van potentiële infrastructuurprojecten. De lijst van missing links (zie bijlage 1) was een eerste aanzet, maar deze lijst bleef beperkt tot projecten gericht op wegverkeer. Daarnaast werden gewenste infrastructuurprojecten opgenomen in de regeerakkoorden en als indicatieve lijst in de rapportering Grote Projecten en Programma's. Een niet-limitatief overzicht van potentiële infrastructuurprojecten die in Vlaanderen geïdentificeerd werden is opgenomen in bijlage 3.

Om **nieuwe potentiële infrastructuurprojecten** te identificeren stelt de MORA voor om te werken aan de hand van een aantal richtvragen:

- Over de **doelstellingen**: op welke wijze komen infrastructuurprojecten tegemoet aan de doelstellingen geformuleerd in de langetermijnvisie op infrastructuurbeleid? Welke doelstellingen zijn prioritair te realiseren?
- Over het **nut** van de infrastructuur: wat is het effect als de overheid niets onderneemt om aan de doelstelling te bereiken? Wat is het effect als de overheid zich beperkt tot minimale, beperkte inspanningen, zoals het uitvoeren van onderhoud aan de infrastructuur? Kan het downgraden van bestaande infrastructuur op een locatie tegemoet komen aan de doelstellingen?
- Over **alternatieven**: welke alternatieven kunnen een oplossing vormen voor het vastgestelde knelpunt?
- Over het inpassen in een **integrale aanpak**: passen de voorgestelde infrastructuurprojecten in de totstandkoming van een netwerk? Kunnen verschillende doelstellingen gecombineerd worden door het bundelen van infrastructuurprojecten?

## Hanteer een geïntegreerde benadering voor gerelateerde of samenhangende projecten

Infrastructuurprojecten kunnen worden gecombineerd in een programmatorische of gebiedsgerichte aanpak.

Bij een **programmatorische aanpak** worden een aantal infrastructuurprojecten aan elkaar gekoppeld in functie van de te bereiken doelstelling. De verhoging van de bruggen over een kanaal heeft pas een effect wanneer alle bruggen over het kanaal verhoogd zijn.

Een **gebiedsgerichte aanpak** waarbij tegelijk de weginfrastructuur, de fietsinfrastructuur en het openbaarvervoeraanbod onder handen genomen wordt zal een grotere impact hebben op de doelstellingen dan de voorziene maatregelen onafhankelijk van elkaar uit te voeren. Het aanleggen van een Park and Ride parking moet geflankeerd worden door maatregelen als het opwaarderen van het openbaar vervoer en aanpassingen aan het wegennet dat het gebruik van de Park and Ride incentiveert, zowel door pull als push maatregelen.

Een programmatorische en gebiedsgerichte aanpak, zoals toegepast in het Toekomstverbond en bij de optimalisatie van de R0, heeft zijn nut al bewezen.

## Maak een prioriteitsclassificatie van potentiële grote infrastructuurprojecten door middel van een methodiek op basis van objectieve criteria

Op basis van **objectieve criteria** zoals de mate waarin het project de vooropgestelde doelstellingen realiseert, de kostprijs over de volledige levensduur, de dringendheid, de economische en sociale baten, de technische en ruimtelijke haalbaarheid van het infrastructuurproject ... wordt een initiële categorisering van de potentiële infrastructuurprojecten gebundeld in de investeringscatalogus. Deze categorisering resulteert in een indeling van alle potentiële infrastructuurprojecten op basis van hun prioriteit.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering een **methodiek** te ontwikkelen om tot een prioriteitsclassificatie van potentiële infrastructuurprojecten te komen. De raad erkent dat het niet evident om een dergelijke classificatie voor verschillende types infrastructuur over een langere termijn (met voor elk type infrastructuur een andere levensduur) op te stellen. Het is vooral van belang dat de gehanteerde criteria transparant zijn en correct worden toegepast.

Door het standaardiseren van deze methodiek voor alle grote infrastructuurprojecten is het toepassen van de methodiek kosten- en tijdefficiënt. Daarenboven kunnen heel wat van de verzamelde gegevens toegepast worden in de uitvoering van een projectgebonden MKBA (zie stap 5).

Deze classificatie geeft in grote lijnen weer welke de wenselijke volgorde is waarin infrastructuurprojecten kunnen uitgevoerd worden. Infrastructuurprojecten die duidelijk niet realiseerbaar zijn, omdat ze onvoldoende bijdragen aan het realiseren van de doelstellingen, financieel onhaalbaar zijn of duidelijk inferieur zijn aan een alternatief, zullen onderaan de investeringscatalogus belanden.

De beslissing welke infrastructuurprojecten uitgevoerd worden is een politieke beslissing en gebeurt door het opnemen van het infrastructuurproject in de investeringsagenda (stap 4).

### Toets de investeringscatalogus formeel af met alle stakeholders

Het **geformaliseerd betrekken van stakeholders** is een belangrijk element in de totstandkoming van de investeringscatalogus om te vermijden dat infrastructuurprojecten met weinig maatschappelijk draagvlak hoog scoren en zo op termijn leiden tot suboptimale investeringsbeslissingen<sup>24</sup>.

De stakeholders spreken zich in dit stadium uit over de gehanteerde criteria, de gevolgde methodologie voor de indeling van de investeringscatalogus en wijzen op eventuele tekortkomingen in het toepassen van de criteria en methodologie.

### Voorzie een regelmatige actualisering van de investeringscatalogus

Wanneer de tussentijdse doelstellingen van de langetermijnvisie infrastructuurbeleid geëvalueerd worden, moet de investeringscatalogus geactualiseerd worden zodat er indien nodig projecten kunnen worden toegevoegd, geschrapt of anders ingedeeld op basis van veranderende doelstellingen, nieuwe technologische inzichten ...



---

<sup>24</sup> OECD (2015) Towards a Framework for the Governance of Infrastructure.

## Stap 4: investeringsagenda

Een investeringsagenda is een lijst van prioritaire infrastructuurinvesteringen waarvan de uitvoering, of op zijn minst de start van de uitvoering, gebeurt tijdens de legislatuur. Het opnemen van projecten in de investeringsagenda is een **politieke beslissing** gebaseerd op de prioritering van potentiële projecten in de investeringscatalogus.



**Leg een investeringsagenda vast bij het begin van elke legislatuur en voorzie de nodige financiële middelen.**

De investeringsagenda wordt vastgelegd bij het begin van de legislatuur, in het regeerakkoord en verder verfijnd in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

De Vlaamse Regering verbindt zich ertoe om gedurende de legislatuur **voldoende financiële middelen** vrij te maken voor de uitvoering van de investeringsagenda. De investeringsagenda legt de financieringsmiddelen en -vormen om deze projecten daadwerkelijk te realiseren vast en bevat ook een duidelijke timing voor de uitvoering, zowel voor het voorbereidend traject als voor de bouwwerken.<sup>25</sup> De investeringsagenda moet een resultaatsverbintenis zijn.

**Weeg zorgvuldig af welke infrastructuurprojecten opgenomen worden in de investeringsagenda**

Een breed gedragen politieke beslissing vastgelegd in het regeerakkoord bewijst het politieke draagvlak voor de uitvoering van de investeringsagenda. Het vormt voor alle betrokkenen een stabiele fundering om het infrastructuurproject verder uit te werken.

De keuze om een infrastructuurproject op te nemen in de investeringsagenda is een politieke beslissing en wordt idealiter gebaseerd op een aantal factoren:

- Het infrastructuurproject **scoort goed in de categorisering van de investeringscatalogus**. Afwijken van de volgorde in de investeringscatalogus kan wanneer voldoende kan beargumenteerd worden dat de operationalisering of financiering gedurende de legislatuur niet mogelijk is.
- De operationalisering van het project is in die mate gevorderd dat de **start van de uitvoering op het terrein gedurende de legislatuur** voldoende zeker wordt geacht. Dit houdt in dat er duidelijkheid is met betrekking tot het te doorlopen proces, de financiering(svorm), de betrokkenheid van de stakeholders en de projecttrekker (zie stap 5).

---

<sup>25</sup> Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) MORA-Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029, <https://www.serv.be/node/15934>



- De Vlaamse Regering kan zich engageren om **voldoende financiële middelen** te voorzien om de infrastructuurprojecten van de investeringsagenda gedurende de legislatuur uit te voeren.

## Duid het departement MOW aan als regisseur van de investeringsagenda

De uitvoering van de investeringsagenda ligt in handen van een regisseur die het totaalpakket van investeringen en maatregelen overziet. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken speelt deze rol in Vlaanderen. Het departement beschikt over de expertise om evenwichtige afwegingen op gebied van timing en projectuitvoering te maken en is ook het best geschikt om **modusneutrale beslissingen en gebalanceerde afwegingen tussen transportmodi** te maken. De regisseur brengt alle investeringen in een geconsolideerd en geïntegreerd geheel dat past binnen de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering samen.

Daarnaast moet deze regisseur ook instaan voor het vormgeven en bewaken van de verschillende processen rond infrastructuurprojecten. Duidelijke processen beschermen de uitvoering van infrastructuurprojecten tegen fluctuaties, zowel in de markt als in de politiek.

Het regeerakkoord 2024-2029 voorziet om vanaf 2025 grote projecten (naast vervangingsinvesteringen en structureel onderhoud, investeringen op vlak van verkeersveiligheid en uitvoering van projecten uit de regionale mobiliteitsplannen) in te kantelen in het GIP. De MORA vraagt dat het GIP verder uitgebouwd wordt als de referentie voor alle infrastructuurinvesteringen in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en verder zal worden ontwikkeld tot een accuraat planningsinstrument dat het mogelijk maakt infrastructuurinvesteringen over de modi heen gericht en efficiënter te plannen en beter af te stemmen op beleidsdoelstellingen en -prioriteiten.



## Stap 5: uitvoering infrastructuurprojecten

Elk infrastructuurproject is uniek. Voor elk groot infrastructuurproject wordt vandaag een procedure uitgewerkt op maat van het project.

Om een vlotte uitvoering van infrastructuurprojecten mogelijk te houden is volgens de MORA een gedifferentieerde aanpak per project aangewezen. De raad formuleert een aantal voorwaarden waaraan elke projectprocedure dient te voldoen.

### Zorg voor een transparant en modulair proces op maat van elk project



Gezien het unieke karakter van elk infrastructuurproject is het onmogelijk om voor elk project dezelfde procedure te volgen. Een flexibele processtructuur op maat van het project verdient de voorkeur op voorwaarde dat de procedure transparant is voor de stakeholders.

De MORA vraagt de Vlaamse Regering een **procesaanpak voor infrastructuurprojecten** te ontwikkelen met vijf fases: (i) de verkenningsfase, (ii) de onderzoeksfase, (iii) de uitwerkings- of ontwerpfasen, (iv) de uitvoeringsfase, en (v) de evaluatiefase.

Deze aanpak is gebaseerd op de aanpak voorzien in het decreet complexe projecten<sup>26</sup>. De routeplanner complexe projecten onderscheidt vier fases in het proces (verkenningsfase, onderzoeksfase, uitwerkingsfase en uitvoeringsfase – zie Figuur 5 in bijlage 1).

Binnen het decreet basisbereikbaarheid werd een projectmethodologie vastgelegd<sup>27</sup> voor projecten met investeringskosten van minstens € 500.000. Deze methodologie voorziet een onderzoeksfase, een ontwerpfasen en een evaluatiefase.

De raad pleit voor een flexibele toepassing van deze processtructuur. Dit wil zeggen dat de mate van uitwerking van elk van bovenstaande fasen afhankelijk zal zijn van het type infrastructuur, de omvang en complexiteit van het infrastructuurproject.

### Duid voor elk infrastructuurproject een projecttrekker aan

De projecttrekker is verantwoordelijk voor de realisatie van het project. Het aanduiden van een **uniek aanspreekpunt** voor een infrastructuurproject zorgt voor duidelijkheid zowel bij alle

---

<sup>26</sup> Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Advies Naar een betere en snellere realisatie van complexe infrastructuurprojecten. <https://www.serv.be/node/15640>

<sup>27</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid

actoren: overheden, stakeholders en (in het geval van alternatieve financiering) investeerders. De rol en de bevoegdheden van de projecttrekker moet bij het begin van het traject voldoende duidelijk zijn en blijven gedurende het hele traject.

Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 bestendigde de integrale en gecoördineerde werkwijze van De Werkvennootschap en Lantis voor complexe investeringsprojecten<sup>28</sup>. Deze manier van werken wierp zijn vruchten af in het verleden en zorgde voor aantoonbare vooruitgang van verschillende infrastructuurprojecten.

De taken van de projecttrekker kunnen heel omvangrijk zijn. In eerste instantie bewaakt de projecttrekker het correcte verloop van het proces. Het is belangrijk te beseffen dat elk groot infrastructuurproject uniek is en dat de taken voor de projecttrekker en de vereiste vaardigheden bijgevolg ook uniek zijn.

De projecttrekker krijgt een mandaat voor het afsluiten van samenwerkingsverbanden en contracten. Het is de projecttrekker die instaat voor een transparante terugkoppeling hierover, bijvoorbeeld door middel van voortgangsrapportages.

De projecttrekker staat in voor de communicatie naar alle stakeholders. Dat houdt in dat op regelmatige tijdstippen gecommuniceerd wordt en dat de stakeholders bij de verschillende fases in het project geconsulteerd worden. Daarnaast is er ook kennisdeling, bijvoorbeeld over de studies die trekker uitvoerde of heeft laten uitvoeren. Het grote voordeel van een projecttrekker is dat die snel en wendbaar een project in goede banen kan leiden.

## Betrek de stakeholders vanaf de aanvang tot aan het eind van het proces

De MORA stelt vast dat een vroegtijdige en ruime inzet op inspraak en participatie de slaagkansen van infrastructuurprojecten sterk verbetert.

**Stakeholdermanagement** begint bij het in kaart brengen van alle relevante stakeholders (stakeholdermapping). De stakeholders hebben een contactpersoon waarmee zij communiceren over het project, de stakeholdermanager. De stakeholdermanager staat in voor het organiseren van informele en formele inspraakmomenten. De planning (frequentie en finaliteit) van deze momenten wordt transparant gecommuniceerd naar de stakeholders.

De MORA beveelt aan om vroeg in het proces, tijdens de verkenningsfase, aan **joint fact finding** te doen. De resultaten uit deze vorm van participatie moeten ten volle gebruikt worden voor de motivering van beslissingen en keuzes. Wanneer de verschillende stakeholders van bij de aanvang van het project onvoldoende geïnformeerd worden over elkaars standpunten en bekommernissen beperkt dit de kans op co-creatie en breed gedragen oplossingen in de volgende fasen van het project.

---

<sup>28</sup> Departement Kanselarij & Bestuur (2019) Regeerakkoord 2019-2024.

Joint fact finding is een methode van feitenonderzoek waarbij meerdere partijen dit samen uitvoeren. Joint fact finding wordt gebruikt om conflicten over feiten en onderzoek te voorkomen. Het doel is om te komen tot gedeelde en geaccepteerde kennis zodat betere beleidskeuzes gemaakt kunnen worden. Een goed joint fact finding proces zorgt ervoor dat alle stakeholders dezelfde taal spreken omdat ze over dezelfde kennis beschikken<sup>29</sup>.

## Voer een MKBA uit voor elk groot infrastructuurproject

De MKBA is de standaard methodologie die onder meer gebruikt wordt voor het **beoordelen van infrastructuurprojecten** in Vlaanderen. Het is ook internationaal de meest frequent toegepaste methode en er bestaat bijgevolg een breed scala aan goede praktijken. De MORA vraagt dat het instrument MKBA consequent wordt toegepast.

## Rapporteer periodiek over de voortgang van projecten

Voor grote infrastructuurprojecten, zoals het Toekomstverbond en Werken aan de Ring, wordt al een **voortgangsrapportage** georganiseerd in het Vlaams parlement. Er is ook een rapportage voorzien voor belangrijke programma's, zoals Vlaamse Veerkracht of Grote Projecten en Programma's. Het ontbreekt echter aan een allesomvattende opvolging van de realisatie van infrastructuurprojecten.

De MORA ziet in het **GIP** het aangewezen werkinstrument om naast de prioritering en de toewijzing van de investeringsmiddelen ook de effectieve realisaties op het terrein te kunnen opvolgen en evalueren binnen een ruimere tijdshorizon en op die manier een accurate en onderbouwde beoordeling van het investeringsbeleid mogelijk te maken. Binnen dit proces is het volgens de MORA een goede eerste stap om naast de vastleggingskredieten ook de betaal- of vereffeningskredieten mee te nemen in het GIP.

## Bouw een minder hinder aanpak uit

Grote infrastructuurprojecten, zoals Werken aan de Ring of het Toekomstverbond, hebben een **grote impact op de mobiliteit** in de regio. Daarom dringt de MORA erop aan om zo snel mogelijk werk te maken van grondige en goed afgestemde minderhinderplannen, in samenwerking met de vervoerregio's. Minderhinderplannen kunnen ook een belangrijke hefboom zijn voor een modal shift op langere termijn. Zorg ervoor dat minderhinderplannen zich niet enkel beperken tot doorstromingsmaatregelen en omleidingen maar ook inzetten op het actief aanbieden van alternatieve en duurzame mobiliteitsoplossingen tijdens en na de werken.

Naast infrastructuurprojecten voor mobiliteit zijn heel wat andere investeringen nodig in de distributienetten voor gas en elektriciteit, glasvezelnetwerken, rioleringen, drinkwaterleidingen ... De MORA vraagt, net als de SERV, een beleidsdomeinoverschrijdende infrastructuurcel of -

---

<sup>29</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020) Handreiking Joint Fact Finding.



coördinator om de governance rond de planning en uitvoering van infrastructuurinvesteringen te verbeteren.<sup>30</sup>

## Evalueer het gelopen proces voor alle grote infrastructuurprojecten

De MORA vraagt dat alle grote (> € 100 mln.) infrastructuurprojecten grondig geëvalueerd worden. De raad vraagt om in overleg met alle entiteiten binnen het departement MOW te komen tot een uniform kader voor het uitvoeren van **ex-postevaluaties** van infrastructuurprojecten. Het GIP moet volgens de MORA een rol spelen als evaluatie-instrument voor infrastructuurinvesteringen.

Het is gezien de kostprijs van infrastructuurprojecten vanzelfsprekend dat er veel aandacht besteed wordt aan ex-anteanalyses om een zorgvuldige beslissing te nemen. Toch is het zinvol om, nadat een infrastructuurproject is afgerond en in gebruik is genomen, een evaluatie te maken van het proces en van de effecten van de investering<sup>31</sup>.

Infrastructuurprojecten in Vlaanderen worden niet vaak geëvalueerd. Als er al een evaluatie uitgevoerd wordt, is die vaak gedeeltelijk. Een evaluatie of een (infrastructuur)project heeft bijgedragen aan de te realiseren doelstellingen gebeurt zelden.

De oplevering van het infrastructuurproject gaat gepaard met een **levenscyclusanalyse** op welke basis monitoring en periodiek en structureel onderhoud gedurende de levenscyclus van de infrastructuur worden ingepland.



---

<sup>30</sup> SERV (2024) SERV-prioriteitennota voor de regeerperiode 2024-2029 'Samen klaarstaan voor morgen en overmorgen'.

<sup>31</sup> Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2029) Na het knippen van het lint Het ex post evalueren van infrastructuur.

# Referentielijst

Cantarelli, C. C., Flyvbjerg, B., Molin, E.J.E., en van Wee, B. (2010) Cost Overruns in Large-Scale Transportation Infra-structure Projects: Explanations and Their Theoretical Embeddedness, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 10 (1): 5-18.

De Lijn (2023) Openbaredienstencontract tussen De Lijn en de Vlaamse Regering 2023-2027

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021) GIP en Asset Management.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2024) Asset Wijzer 20230

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2009) Na het knippen van het lint Het ex post evalueren van infrastructuur.

Machiels, T. (2023) Real options for real urban projects: uncertainty and adaptive planning in complex spatial projects

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020) Handreiking Joint Fact Finding.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2022) Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2019) Advies regeerakkoord 2019-2024.

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Advies naar een betere en snellere realisatie complexe infrastructuurprojecten.

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) MORA-Memorandum Vlaams Mobiliteitsbeleid 2024-2029.

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Advies wijziging decreet complexe projecten.

Molinari L., Haezendonck E. en V. Mabillard (2023) Cost overruns of Belgian transport infrastructure projects: Analyzing variations over three land transport modes and two project phases, *Transport Policy*, 134, p. 167-179.

OECD (2015) Towards a Framework for the Governance of Infrastructure.

Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2023) De uitvoering aan zet.

Rekenhof (2020) Realisatie van de missing links in de wegeninfrastructuur.

Rekenhof (2024) Toekomstverbond, controleverslag bij de vierde financiële voortgangsrapportage.

Rijkswaterstaat en Bouwend Nederland (2020) Leren van 15 jaar DBFM-projecten bij RWS: eindrapport.

SERV (2019) Advies Kaderdecreet voor grote projecten en programma's.

SERV (2023) Advies over de begroting 2024.

SERV (2024) SERV-prioriteitennota voor de regeerperiode 2024-2029 'Samen klaarstaan voor morgen en overmorgen'.

Steunpunt Bestuurlijke Vernieuwing (2018) Plannen over grenzen: De selectie en prioritering van infrastructuurprojecten.

Vlaamse Confederatie Bouw en Vlaamse Overheid (2019) Charter samenwerking bij PPS.

Vlaamse Overheid (2022) Leidraad opmaak verslag artikel 3 van het decreet grote projecten en programma's, Departement Financiën en Begroting.

Vlaamse Overheid (2023) Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking, Departement Financiën en Begroting.

Vlaamse Overheid (2019) Regeerakkoord 2019-2024, Departement Kanselarij & Bestuur.

Vlaamse Overheid (2024) Regeerakkoord 2024-2029, Departement Kanselarij & Bestuur.

Vlaamse Regering (2023) Fietsen, natuurlijk! Een vooruitstrevende fietsambitie voor Vlaanderen.

# Afkortingenlijst

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBC	Beleids- en Beheerscyclus
BBT	Beleids- en Begrotingstoelichting
BFF	Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk
BO	Begrotingsopmaak of initiële begroting
CEF	Connecting Europe Facility
CROW	Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur in Nederland
DAB	Dienst met Afzonderlijk Beheer
DBFM	Design – Build – Finance – Maintain, vorm van PPS (soms DBFM(O), waarbij O voor Operate staat)
DWV	De Werkvennootschap
ESR	Europees stelsel van nationale en regionale rekeningen
ETS	Emissions Trading System
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma
GPP	Grote Projecten en Programma's
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
ITS	Intelligent Transport System
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatief Samenwerken
LCA	Life Cycle Assessment
LCM	Life Cycle Management
MCB	Management Comité van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
MDK	Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
MER	MilieuEffectenRapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke kosten-batenanalyse
ML	Missing link
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MPV	Mobiliteitsplan Vlaanderen
NPHV	Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht
ODC	Openbaredienstencontract
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

PFAS	Poly- en perfluoralkylstoffen
PPS	Publiek-Private Samenwerking
Rli	Raad voor leefmilieu en infrastructuur (Nederland)
RIS	River Information Services
RUP	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RRF	Recovery and Resilience Facility
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RVVB	Raad voor Vergunningsbetwistingen
RWS	Rijkswaterstaat (NL)
SALV	Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen
SOE	State Owned Enterprises
SSK	Standaardsystematiek voor Kostenramingen
TEN-T	Trans-Europees Transportnetwerk
VAK	Vastleggingskredieten
VEK	Vereffeningskredieten
VEKP	Vlaams Energie- en Klimaatplan
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
VV	Vlaamse Veerkracht
VVSG	Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten
VWI	Vademecum Weginfrastructuur

## Lijst met figuren en tabellen

### Figuren

Figuur 1	Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid .....	18
Figuur 2	Constructiejaar van kunstwerken in Vlaanderen.....	21
Figuur 3	Verdeling volgens toestandsindicator per thema.....	21
Figuur 4	Theoretische verouderingscurve infrastructuur .....	22
Figuur 5	Procedureverloop complexe projecten.....	55
Figuur 6	Evolutie GIP (in k€) .....	63

Figuur 7	Toestand autosnelwegen (in %) .....	68
Figuur 9	Toestand gewestwegen (globale beoordeling 'onvoldoende' op gewestwegen per provincie, in %).....	69
Figuur 10	Staat van de fietspaden op gewestwegen in Vlaanderen (in %) .....	70
Figuur 11	Life cycle van de busvloot .....	72
Figuur 12	Life cycle sporen.....	73

## Tabellen

Tabel 1	Overzicht missing links .....	48
Tabel 2	Grote projecten op Vlaams niveau in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024.....	50
Tabel 3	Infrastructuurprojecten in het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 .....	51
Tabel 4	Opgestarte en indicatieve mobiliteitsprojecten in GPP2024.....	54
Tabel 5	Stand van zaken complexe projecten (Bron: Departement Omgeving + projectwebsites).....	56
Tabel 6	De 11 Vlaamse spoorprioriteiten (incl. wijzigingen december 2023).....	58
Tabel 7	Vlaamse projecten in CEF2021 .....	59
Tabel 8	Vlaamse projecten in CEF2022 .....	60
Tabel 9	Belgische projecten in CEF2023 .....	60
Tabel 10	Ontwerp GIP 2024.....	63
Tabel 11	Mobiliteitsprojecten in Vlaamse Veerkracht.....	66
Tabel 12	Grote Vlaamse infrastructuurprojecten .....	75



# Bijlage 1

## Bestaand beleidsproces infrastructuur

Deze bijlage omschrijft de bestaande vormen van planning en rapportage van mobiliteitsinfrastructuurprojecten.

### Langetermijnplanning van projecten

Een aantal beleidsdocumenten en -plannen geven een overzicht van gewenste of geplande infrastructuurprojecten op lange termijn (5 of meer jaar).

We bespreken hierna naast de Vlaamse beleidsplannen (Missing links, de Vlaamse Regeerakkoorden, de Grote Projecten en Programma's en de Complexe Projecten) ook het samenwerkingsakkoord voor de financiering van strategische spoorweginfrastructuren en het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T).

#### Missing links

De missing links zijn 25+2 infrastructuurprojecten verwijzend naar ontbrekende schakels in het Vlaamse wegennet.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997 (RSV1997) en het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 (MPV2001) bepaalden al noodzakelijke infrastructurele missing links. Meer dan 20 jaar na datum zijn een aantal van deze projecten effectief gerealiseerd, maar een groot aantal infrastructuurdossiers moet nog worden afgewerkt.

Minder dan de helft van de missing links in het wegennet is volledig klaar. Een aantal projecten zijn in uitvoering; andere zijn in voorbereiding of bevinden zich nog in de planningsfase.

#### Lijst infrastructuurprojecten 'missing links'

De initiële lijst missing links bestond uit 25 infrastructuurprojecten. In 2005 besliste de Vlaamse Regering 6 missing links via publiek-private samenwerking (zgn. PPS) uit te voeren<sup>32</sup>. Tegelijk

---

<sup>32</sup> De zes missing links waarvoor in 2005 beslist is ze via PPS uit te voeren: Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (ML12), noord-zuidverbinding te Helchteren/Houthalen (ML25), omvormen van de AX havenrandweg zuid naar Zeebrugge (ML5), vervullen van de zuidelijke tak van de R4 te Merelbeke (ML18), het deelproject Temsebrug van ML20 N16 Willebroek-Sint-Niklaas en ML 26, de Kempense noord-zuidverbinding.

werd beslist dat ook andere missing links of grote werken via PPS konden gefinancierd worden. Sinds deze beslissing werd de lijst missing links uitgebreid met 2 bijkomende projecten (ML 26 en ML 27).

**Tabel 1 Overzicht missing links**

### Missing links

- ML 1 - Aanleg Oosterweelverbinding
- ML 2 - Aanleg A102 (Merksem R1 tot A13 Wommelgem)
- ML 3 - Omvormen A12 Antwerpen Roosendaal tot autosnelweg
- ML 4 - Omvormen van de A8 te Halle tot autosnelweg
- ML 5 - Omvorming van de AX havenrandweg zuid naar Zeebrugge
- ML 6 - Omvormen N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg
- ML 7 - Extra rijstrook op de Brusselse ring tussen Wemmel en Kraainem
- ML 8 - Extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem
- ML 9 - Aanpassen verkeerswisselaar te Lummen (A2-A13)
- ML 10 - Aanpassen verkeerswisselaars op Brusselse en Antwerpse Ring
  - ML 10a - Aanpassen verkeerswisselaar op Brusselse Ring (geïntegreerd in ML 7)
  - ML 10b - Aanpassen verkeerswisselaar op Antwerpse Ring (geïntegreerd in ML 1)
- ML 11 - E40 Brussel - Leuven op vier rijstoken brengen
- ML 12 - Aanleg verbindingsweg E19-luchthaven en verbetering van kruispunt N211 x N21
- ML 13 - Aanleg verbindingsweg E40-luchthaven met ondertunneling van de N2
- ML 15 - N31 Brugge - Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x2, doortocht te Lissewege wegwerken
- ML 16 - N44 Aalter - Maldegem: lokaal erven van woningen en verbetering aansluiting A10
- ML 17 - R4-west Gent: kruispunten herinrichten, ongelijkvloerse aansluiting bouwen, fietsstroken wegwerken
- ML 18 - R4-zuid Gent: vervolledigen en verbeteren aansluiting Merelbeke
- ML 19 - N60: fietspad verbeteren, enkele erven wegwerken, kruispunten herinrichten, ring om Ronse
- ML 20 - N16 Sint-Niklaas-Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunten te Temse
- ML 21 - N16 Willebroek-Mechelen: erven wegwerken, betere aansluiting op N17
- ML 22 - A12 Boom-Brussel: volledig ombouwen tot autoweg: beperken van het aantal (gelijkvloerse) kruispunten
- ML 23 - A12 Boom-Antwerpen: aanpassen kruispunten
- ML 24 - N71 Geel-Mol-Lommel: aanpassingen kruispunten
- ML 25 - N74 noord-zuidverbinding Limburg: tweede rijstrook op sommige plaatsen, doortocht Houthalen-Helchteren
- ML 26 - N19g: noord-zuidverbinding Kempen
- ML 27 - N8 Veurne - Ieper

## De lijst 'missing links' bleef een eenmalige oefening

De bedoeling van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 was om 'missing links' bij hoofd- en primaire wegen van categorie I (categorieën van de toen geldende wegcategorisering zoals vastgelegd in het RSV1997) op te lossen.

Sinds het opstellen van de lijst van missing links is er geen vergelijkbare oefening met dezelfde draagwijdte uitgevoerd. De afgelopen jaren zijn er op Vlaams niveau diverse visiekaders ontwikkeld die ook de prioriteiten voor infrastructuurinvesteringen vastlegden. Geen enkele opsomming van infrastructuurprojecten is van dezelfde grootteorde als de lijst van missing links. Het is opvallend dat de lijst 'missing links' een statische lijst bleef, terwijl afgelopen jaren de benadering van gevaarlijke punten van een statische lijst geëvolueerd is naar een dynamische lijst.

## Vlaamse regeerakkoorden

In het regeerakkoord zet de Vlaamse Regering de krijtlijnen uit voor de komende legislatuur. Vaak vermeldt het regeerakkoord ook beknopt de voornemens met betrekking tot de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en het investeringsbeleid dat deze doelstellingen moet realiseren.

### Vlaams regeerakkoord 2019-2024 zet in op een hoog investeringsritme

De Vlaamse Regering streefde in het regeerakkoord 2019-2024<sup>33</sup> naar een ambitieuze modal shift. De doelstelling was om het aandeel duurzame modi voor heel Vlaanderen te laten toemen tot minstens 40%. Voor de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent bedroeg het streefcijfer voor duurzame modi minstens 50%. Tegelijk legde de Vlaamse Regering de nadruk op bijkomende investeringen in weginfrastructuur.

Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 stelde eveneens dat bijkomende inspanningen voor het investeringsbeleid noodzakelijk zijn.

Bijkomende middelen voor het beleidsdomein MOW kunnen enkel aangewend worden voor investeringen in nieuwe infrastructuur of voor het stapsgewijs wegwerken van de historische achterstand binnen het structureel onderhoud van de infrastructuur. Het regeerakkoord gaf prioriteit aan investeringen in fietsinfrastructuur, in het openbaar vervoer, in de doorstroming op het hoofdwegennet en in missing links.

Het regeerakkoord 2019-2024 beperkte zich tot een aantal grote projecten die met Vlaamse middelen gerealiseerd zullen worden. Deze projecten hebben betrekking op verschillende modi: weg, spoor, binnenvaart en openbaar vervoer. Een aantal van de projecten zijn expliciet multimodaal: de uitvoering van het Toekomstverbond en het programma 'Werken aan de Ring'.

---

<sup>33</sup> Departement Kanselarij & Bestuur, Vlaamse Regering 2019-2024 Regeerakkoord, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/31741>

- Gezien ruim de helft van alle verloren file-uren zich situeren op slechts twee grote ring-structuren (R1 en R0), gaf de Vlaamse Regering prioriteit aan die projecten. In de bestuursperiode 2014-2019 zijn de vastgelopen investeringsdossiers voor de Ring rond Antwerpen en de Ring rond Brussel vlot getrokken. De projecten voor de R1 en R0 werden verder uitgevoerd in de legislatuur 2019-2024.
- Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, werd verder zoals afgesproken volledig (Oosterweel, Haventracé, overkappingen, modal shift ...) uitgevoerd en bleef een belangrijk speerpunt van de Vlaamse regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken.

**Tabel 2 Grote projecten op Vlaams niveau in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024**

<b>Grote projecten op Vlaams niveau</b>
R0 (inclusief programma 'Werken aan de ring')
R1 (uitvoering Toekomstverbond)
<b>Grote projecten waarvoor ruimtelijk planningsproces of procedure complexe projecten loopt</b>
Nieuwe sluis Zeebrugge
Extra containercapaciteit Antwerpen (ECA)
Toekomstverbond (A102, Tweede Tijsmanstunnel, Haventracé, Nx)
KR8 (Kortrijk)
Opwaardering Kanaal Bossuit-Kortrijk (Seine-Schelde)
Nx Zeebrugge
Noord-Zuid Limburg
N60 (Ronse)
Viaduct E17 Gentbrugge (onderhoud en verbetering) (+studie)
<b>Grote projecten (andere)</b>
A8 (Halle)
Ombouw A12 tot autosnelweg
Tramlijn 7 (Gent)
Ombouw N49 tot autosnelweg
R4 Oost-West (PPS + quickwins)
Spartacus - lijn 1
Spartacus - lijn 2
Verhogen bruggen Albertkanaal
Verbinding Ieper-Veurne
Nieuwe Steenbruggebrug + studie Dampoortsluis
<b>11 Vlaamse spoorprioriteiten (cf. infra)</b>

## **Vlaams regeerakkoord 2024-2029 wil keuzes maken aan de hand van een vraaggericht mobiliteits- en investeringsbeleid**

De Vlaamse Regering streeft in het regeerakkoord 2024-2029 naar een goed werkend mobiliteitsstelsel. Dit gebeurt door het op peil houden van de bestaande infrastructuur door meer middelen te voorzien voor structureel onderhoud en vervangingsinvesteringen.

**Tabel 3 Infrastructuurprojecten in het Vlaams regeerakkoord 2024-2029**

### Projecten op Vlaams niveau

#### Watergebonden projecten

Extra containercapaciteit Antwerpen (ECA), inclusief engagementen Ommelandverbond

Nieuwe sluis Zeebrugge

Seine-Scheldeverbinding, inclusief kanaal Roeselare-Leie

#### Wegenprojecten

Optimalisatie Ring Brussel (R0)

Toekomstverbond, inclusief R1

#### Keuzes op basis van de regionale mobiliteitsplannen

Noord-Zuid Limburg

Gentspoort (tramlijn 7 en ondertunneling Heuvelpoort en Dampoort)

De Oostelijke Tangent (Sint-Niklaas)

Mechelen-Noord

Derde rijstrook op de E403

Heraanleg A8 (Halle)

## Rapport grote projecten en programma's

Sinds 2020 publiceert de Vlaamse Regering jaarlijks het 'Rapport Grote Projecten en Programma's'<sup>34</sup>. De rapportering werd vastgelegd in het decreet houdende een kader voor Grote Projecten en Programma's van 22 maart 2019 en zorgt voor transparantie, onder meer richting Vlaams Parlement.

De jaarlijkse rapportering heeft als doel een inkijk te geven in de belangrijkste lopende grote investeringsprojecten en programma's van de Vlaamse Overheid die gefinancierd worden door middel van alternatieve financiering. De coördinatie en stroomlijning van dit rapport wordt verzorgd door het Departement Financiën en Begroting. De gegevens opgenomen in dit rapport worden aangeleverd door de administraties betrokken bij de respectievelijke projecten.

In het rapport worden niet enkel mobiliteitsprojecten opgenomen, maar onder andere ook de bouw van schoolinfrastructuur.

Grote Projecten en Programma's worden in het decreet gedefinieerd als volgt:

- Een **groot project** is een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot project heeft een investeringswaarde van ten

---

<sup>34</sup> Departement Financiën & Begroting, Grote projecten en programma's: rapporten en zelfevaluatie – Publicatie 2020-2023, <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/>

minste € 100 mln. als het om werken gaat, en € 20 mln. als het om leveringen of diensten gaat, telkens exclusief btw.

- Een **groot programma** is een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten die werden opgenomen in een programma waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot programma heeft een investeringswaarde van ten minste € 200 mln., exclusief btw.

Een voorwaarde om opgenomen te worden in het 'Rapport Grote Projecten en Programma's' is dat het project of programma voldoende afgebakend is. Voor de grote projecten en programma's die onder het toepassingsgebied van het decreet complexe projecten vallen is dit het geval vanaf de inwerkingtreding van het **voorkeursbesluit**. Voor de grote projecten en programma's die niet onder het toepassingsgebied van het decreet complexe projecten vallen, wordt er in principe voor gekozen om enkel grote projecten en programma's op te nemen die beschikken over een **principiële goedkeuring over het voorkeursalternatief** en waarbij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure voor de werken/diensten/leveringen is gestart bij minstens 1 van de deelprojecten.





## Jaarlijks rapport vanuit het departement Financiën en Begroting

Het rapport Grote Projecten en Programma's wordt jaarlijks in oktober gepubliceerd. Op gebied van mobiliteit zijn in het rapport weginfrastructuurprojecten, tram- en trambusprojecten, de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen), de aanleg van stelplaatsen van De Lijn, bouw en renovatie van sluizen ... opgenomen.

Daarnaast is het dienstencontract voor de **kilometerheffing voor vrachtwagens** opgenomen. Het contract heeft een looptijd van 12 jaar en kan 3 maal met 1 jaar worden verlengd. De beslissing om de looptijd al dan niet te verlengen ligt bij de Gewesten, Sofico en Viapass. Het contract loopt af in 2028. Op dit moment is nog geen beslissing genomen over een eventuele verlenging.

Het GPP omschrijft het volledige infrastructuurproject, een stand van zaken van lopende procedures, de looptijden en de financiële kerngegevens waaronder een raming voor de verschuldigde beschikbaarheidsvergoedingen voor de looptijd van het contract.

### Lijst mobiliteitsprojecten in het rapport Grote projecten en programma's 2024 (GPP2024)

In het rapport Grote projecten en programma's 2024 (GPP2024) zijn **43 mobiliteitsprojecten** opgenomen:

- Van de in totaal 29 'grote projecten en programma's' die al zijn opgestart, worden er **24 mobiliteitsprojecten** besproken in het rapport. Dit betekent dat er zeven nieuwe projecten zijn opgenomen ten opzichte van vorig jaar (Gentspoort, Loodsboot-Tender, Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid, Rond Ronse, Asset Management – Beweegbare kunstwerken, Asset Management – Sluizen Boven-Schelde, Werken aan de Ring – R0 Noord Zone Zaventem). Merk dat investeringen die deel uitmaken van Vlaamse Veerkracht, tenzij ze via alternatieve financiering worden gerealiseerd, zoals het geval is voor het programma Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, niet worden hernomen in het rapport Grote Projecten en Programma's. Dit geldt ook voor de investeringen die gepland staan in het kader van het Toekomstverbond en de Werken aan de Ring waarvoor al uitgebreide, aparte voortgangsrapporten aan het Vlaams Parlement bestaan. De projecten Renovatie Beverentunnel en Scheldebrug verdwenen in 2024 uit de indicatieve lijst en worden verder opgevolgd via de voortgangsrapportering van het Toekomstverbond. Voor lopende DBFM-contracten worden de betaalde beschikbaarheidsvergoedingen en de toekomstige (geraamde) beschikbaarheidsvergoedingen vermeld.
- Daarnaast werden **19 indicatieve mobiliteitsprojecten** opgenomen. Dit zijn projecten waarvoor al een principiële beslissing met betrekking tot de opstart van het project of programma bestaat. Voor deze projecten is niet altijd een concrete kostenraming gemaakt. Voor werken wordt de geschatte kostprijs onderverdeeld in drie categorieën: klein (< € 125 mln.), middelgroot (€ 125-250 mln.) en groot (> € 250 mln.).

**Tabel 4 Opgestarte en indicatieve mobiliteitsprojecten in GPP2024**

Opgestarte mobiliteitsprojecten	Indicatieve mobiliteitsprojecten
Kilometerheffing voor vrachtwagens A11 (Brugge)	Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk
Kempense Noord-Zuidverbinding	Doortocht Brugge (binnenvaart)
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	KR8 (Kortrijk)
R4-Zuid Gent	Nx Zeebrugge-Oost
R4 West en Oost (Gent)	Viaduct E17 Gentbrugge
Werken aan de Ring	Omvorming A8 Halle tot autosnelweg
Rond Ronse	Project Kustvisie
Brabo I (Antwerpen)	N31 Brugge-Zeebrugge omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht Lissewege wegwerken
Brabo II (Antwerpen)	A12 Boom-Brussel
Livan 1 (Antwerpen)	N8 Veurne-Ieper
HOV Hasselt-Maasmechelen	Tweede Tijsmanstunnel
Limburgse Noord-Zuidverbinding	Ringpark Zuid
Gentspoort	Complex Project "De Nieuwe Rand"
Stelplaatsen De Lijn	E19 Knoop Mechelen-Noord
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Renovatie Beverentunnel
Loodsboot - Tender	DBFM stelplaatsen De Lijn
ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen)	Brabantnet – Sneltram A12
Nieuwe Sluis Zeebrugge	Brabantnet – Luchthaventram
Renovatie Royerssluis (Antwerpen)	Spartacus Lijn 1 (Hasselt-Maastricht)
A12 Londerzeel Zuid + ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	
PPS Kunstwerken (OverBruggen)	
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat (Antwerpen)	
Programma 'Asset Management' – project 'Beweegbare kunstwerken'	
Project 'Sluizen Boven-Schelde' (als deel van het DBFM programma 'Asset Management')	

Het indicatief overzicht van toekomstige projecten laat toe om zicht te krijgen op belangrijke investeringsprojecten die zich nu nog in een onderzoeksfase bevinden en in de toekomst tot realisatie kunnen komen. Het is een opstap naar een actieprogramma op langere termijn.

## Complexe projecten

Onder impuls van het Vlaams Parlement startte de Vlaamse Regering in 2008 met een oefening om grote infrastructuurprojecten beter en sneller te kunnen realiseren. Dit alles leidde in 2014 tot het decreet betreffende complexe projecten, dat van kracht werd op 1 maart 2015. Het

decreet creëert de mogelijkheid om voor infrastructuurprojecten van groot maatschappelijk belang te kiezen voor een geïntegreerde besluitvormingsprocedure. De uitgangspunten van de procedure complexe projecten zijn:

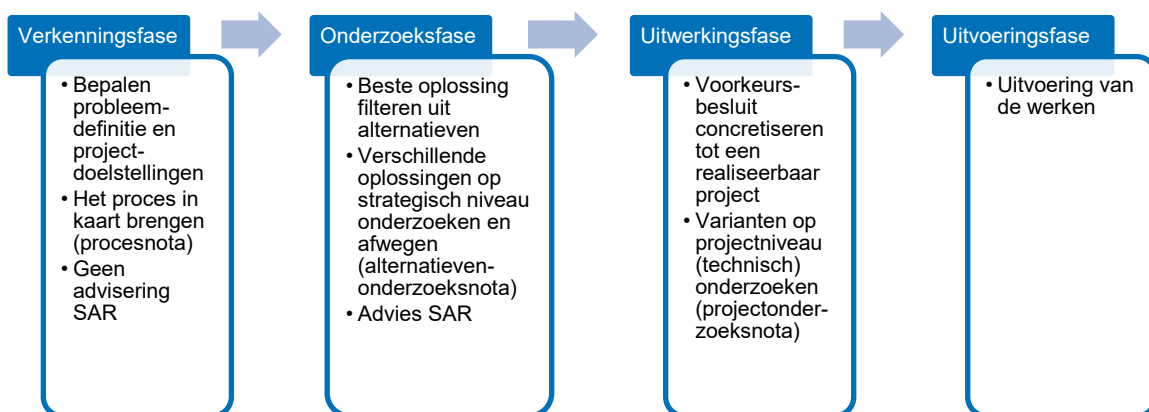
- Inspraak en participatie in een vroeg stadium;
- Geïntegreerde samenwerking over de bestuursniveaus heen;
- Integratie en parallele uitvoering van onderzoeken en vergunningen
- Trechtering van verschillende alternatieven naar een voorkeursalternatief;
- Streven naar transparantie van het proces.

Het decreet is een onderdeel in de hervorming van het vergunningenlandschap. In plaats van eerst in het traject van de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) te stappen om pas daarna een vergunningsaanvraag te kunnen indienen, kan de initiatiefnemer van een complex project voor een geïntegreerd traject kiezen.

### Specifieke aanpak complexe projecten?

Met het decreet op de complexe beoogde de Vlaamse Regering belangrijke mobiliteitsinfrastructuurprojecten beter en daardoor ook sneller te realiseren. Wanneer gekozen wordt voor de realisatie van een infrastructuurproject via de methodiek van de complexe projecten, moet een specifieke aanpak worden gevolgd. Deze aanpak bestaat uit vier fasen (de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase), die gescheiden worden door drie vaste beslissingsmomenten (de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit). Ter voorbereiding van het voorkeurs- en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats.

**Figuur 5 Procedureverloop complexe projecten**



Bron: eigen verwerking op basis van de routeplanner complexe projecten

### Selectie van complexe projecten

Het initiatief en dus ook de formele startbeslissing voor een complex project kan genomen worden door de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad. Waarom voor de realisatie van infrastructuurprojecten al dan niet gekozen wordt voor de specifieke procedure van de

complexe projecten is niet eenduidig af te lijnen en kan diverse redenen hebben (draagvlakverwerving, verhoopde tijds winst ...)

Bij opmaak van dit document volgen 9 infrastructuurprojecten de methodiek van de complexe projecten (een overzicht van de complexe projecten is te vinden op de website van het Departement Omgeving <https://omgeving.vlaanderen.be/startpagina-complexe-projecten>).

**Tabel 5 Stand van zaken complexe projecten (Bron: Departement Omgeving + projectwebsites)**

	SB	OF	VB	UWF	PB	UVF	Klaar
Zeebrugge	15/07/16		28/06/19				
ECA	15/07/16		31/01/20				
Nood-Zuid Limburg	16/03/18		22/04/22				
Kanaal Bossuit-Kortrijk	8/09/17						
Klein Rusland*	26/02/16						
Via Gentbrugge	9/07/21						
De Nieuwe Rand	11/12/20						
Stationsomgeving Kessel	3/05/16		2/03/21				
Verbinding Ieper-Veurne	14/07/23						

Noot: SB: startbeslissing, OF: onderzoeksfase, VB: voorkeursbesluit, UWF: uitwerkingsfase, PB: projectbesluit, UVF: uitvoeringsfase

\*Het project Klein Rusland staat als complex project on hold

Hoewel het merendeel van de complexe projecten rond 2016 zijn opgestart (startbeslissing), is tot op heden geen van de projecten uitgevoerd. De initieel vooropgestelde timing voor de projecten wordt zelden gehaald en er treden vaak grote vertragingen op.

Uit een evaluatie van de MORA<sup>35</sup> bleek dat vooral knelpunten die te maken hebben met de kwaliteit van het proces voor vertragingen zorgen. De raad detecteerde volgende aandachtspunten:

- De zeer hoge onderzoeklast;
- Zeer veel procedurestappen (met o.m. voorontwerp van voorkeursbesluit, ontwerp voorkeursbesluit, voorkeursbesluit, voorontwerp van projectbesluit, ontwerp projectbesluit, projectbesluit ...);
- Onduidelijkheid over het nut en de noodzaak van projecten;
- Onvoldoende joint fact finding in de aanvangsfase;
- Te weinig participatie in de verkenningsfase, in de aanloop van de startbeslissing.

Daarnaast zorgen ook externe factoren voor vertragingen in het proces. Het gaat hierbij onder meer om politieke besluiteloosheid, instabiliteit van genomen beslissingen, complexe omgevingsregelgeving, vergunningsrisico's, juridische procedures, onvoldoende onderzoekscapaciteit en administratieve verkokering.

<sup>35</sup> Mobiliteitsraad van Vlaanderen (2023) Advies Naar een betere en snellere realisatie complexe infrastructuurprojecten, Brussel. <https://www.serv.be/node/15640>

De procedure van de complexe projecten lijkt ook onvoldoende flexibel te kunnen omgaan met nieuwe, voortschrijdende inzichten en problematieken (zoals bijv. stikstof, PFAS) en nieuwe regelgeving (bv. Walstroomverordening)

Daarenboven wordt bij de start van het proces vaak geen tot zeer rudimentaire informatie over de kostprijs, de financiering en betaalbaarheid van het project gegeven. Dergelijke budgettaire onzekerheid kan het draagvlak al van bij aanvang ondermijnen.

## Samenwerkingsakkoord betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren

Het samenwerkingsakkoord over de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren van 5 oktober 2018 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest maakt cofinanciering vanuit de gewesten mogelijk voor strategische spoorweginfrastructuur. Het Vlaamse Gewest verbindt zich ertoe om voor 11 spoorwegprioriteiten een cofinanciering van € 100 mln. euro te voorzien.

Het akkoord bevat bepalingen over:

- de financiering en verdeling van de financiering van de strategische spoorwegprojecten;
- de verbintenissen van de partijen;
- de prefinanciering;
- de bijkomende financiering;
- de duur van de overeenkomst.

De federale overheid kende een bedrag van € 1,1 mld. aan de NMBS en Infrabel om te gebruiken voor de uitvoering van de GEN-werven en de uitvoering van bepaalde prioriteiten op het grondgebied van de gewesten (waaronder de gewestelijke spoorprioriteiten). De verdeling is als volgt (totaalbedrag € 1.073.444.980,79):

- Investerings in het Vlaamse Gewest: € 448.396.261,58;
- Investerings in het Waalse Gewest: € 298.930.841,05;
- Investerings buiten sleutel: € 326.117.878,16.

Op 22 december 2023 keurde de Vlaamse Regering bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden goed bij het oorspronkelijke samenwerkingsakkoord. Deze akkoorden voorzien een aantal wijzigingen aan de in de bestaande uitvoerende samenwerkingsakkoorden omschreven spoorinfrastructuurprojecten. De Vlaamse en federale ministers van Mobiliteit bereikten een principiële akkoord over de 11 Vlaamse spoorprioriteiten<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Nota aan de Vlaamse Regering betreffende de goedkeuring van de bijkomende uitvoerende samenwerkingsakkoorden bij het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren van 22 december 2023: <https://beslissingenvlaamseregering.vlaanderen.be/document-view/65830D1CE2E2C9E5814C2544>

**Tabel 6 De 11 Vlaamse spoorprioriteiten (incl. wijzigingen december 2023)**

1. Beseinen van de regelmatig gebruikte spoorbundels Antwerpen Rechteroever (uitvoering): beseining van L223, L221, de bundels langs de Scheldelaan en de seininrichting L11. Door de scopewijziging is de timing gewijzigd en is er een toename van het budget.
2. Optimalisatie spoorlijn 59 Antwerpen-Gent en het derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas (voorbereidende werken en studies). Naast het baanvak Lokeren – Sint-Niklaas wordt ook het afschaffen van overwegen bekeken op de hele L59 Gent – Antwerpen. Een deel van het budget wordt ook gebruikt voor het afschaffen van overwegen op L34/L35.
3. De spoorlijn 15 Antwerpen-Hasselt en het tweede spoor tussen Zonhoven en Balen (uitvoering). De elektrificatie van L15 werd in 2023 in dienst genomen. Ten gevolge van een minderkost worden vrijgekomen middelen aangewend voor andere projecten in het samenwerkingsakkoord.
4. De spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt (voorbereidende werken en studies). Studie is beëindigd in 2021, waaruit bleek dat afschaffen van overwegen niet prioritair was, de vrijgekomen budgetten worden aangewend voor andere projecten.
5. De spoorlijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem (voorbereidende werken en studies). De studie werd uitgebreid ten gevolge van de intentieverklaring van Rail Ghent-Terneuzen.
6. De spoorlijn 204 Gent-Zelzate (voorbereidende werken en studies). De Werkvennootschap zal bijkomende spoorkokers richting Nederland aanleggen en overwegen afschaffen. Infrabel ontvangt € 9,5 mln. minder, wat aangewend zal worden door De Werkvennootschap in het kader van R4WO.
7. De spoorlijn 52 Puurs-Dendermonde (studies). Haalbaarheidsstudie samen met L57.
8. De spoorlijn 57 Aalst-Dendermonde (studies). Haalbaarheidsstudie samen met L52.
9. De spoorlijn 19 Mol-Neerpelt-Hamont (uitvoering). Actualisatie van de timing van de deelprojecten en aantal scopewijzigingen (o.a. budgettransfers binnen het samenwerkingsakkoord).
10. Het bevorderen van de combimobiliteit in de GEN-zones Brussel, Antwerpen en Gent - park-and-rideparkings en de fietsenstallingen (uitvoering). Uitgevoerd door De Werkvennootschap en NMBS. Een aantal projecten worden door de NMBS uitgevoerd via hun reguliere middelen in het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.
11. De tweede spoorontsluiting in de haven van Antwerpen (studies + vergunningsprocedure) + vertakking "Oude Landen" Ekeren (uitvoering). Het budget werd bijgestuurd en de timing bijgesteld. Gezien de onzekere uitkomst van de beroepsprocedure m.b.t. de omgevingsvergunning voor de ongelijkgrondse vertakking Oude Landen wordt een deel van het budget tijdelijk geheroriënteerd naar andere relevante havenprojecten (i.f.v. de 60/40 verdeelsleutel).

Daarnaast bereikten de ministers een akkoord over de financiering van het 3e en 4e spoor op de Lijn 50A tussen Gent en Brugge, werken aan stations, aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (750m ...) en aanpassingen van de spoorinfrastructuur in de haven van Gent aan de Europese normen. Deze projecten vallen niet onder de cofinanciering, maar zullen worden gefinancierd vanuit de federale bijdrage.

## Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T)

Trans-Europese Netwerken (TEN) zijn op elkaar aangesloten en met elkaar verbonden nationale netwerken, zoals snelwegen, spoorlijnen, telecommunicatie of energienetten.



De grondslag voor de Trans-Europese Transportnetwerken TEN-T is vastgelegd in artikel 170-172 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) en is uitgewerkt in de Verordening 1315/2013. Sinds december 2021 loopt een herziening van de Verordening. De bedoeling was dit dossier eind 2023 af te ronden.

Het TEN-T-transportnetwerk is multimodaal en bestaat op dit ogenblik uit twee lagen, een derde laag wordt toegevoegd door de herziening die in voorbereiding is:

- Het **kernnetwerk** dient de ruggengraat te vormen voor de ontwikkeling van een duurzaam multimodaal transportnetwerk en dient de ontwikkeling van het volledige uitgebreide netwerk te stimuleren. Het moet de Unie in staat stellen haar beleid toe te spitsen op die delen van het trans-Europees transportnetwerk die de hoogste Europese meerwaarde bieden, in het bijzonder grensoverschrijdende trajecten, ontbrekende schakels, multimodale knooppunten en grote knelpunten. Het kernnetwerk moet in 2030 afgerond zijn.
- Het **uitgebreide kernnetwerk** ("Extended Core") is onderdeel van een lopende herziening en zou tegen 2040 afgewerkt moeten zijn.
- Het **uitgebreide netwerk** bestrijkt heel Europa en verzekert de bereikbaarheid en connectiviteit van alle regio's in de Unie, waaronder afgelegen, insulaire en perifere regio's. Het uitgebreide netwerk moet in 2050 gerealiseerd zijn.

Voor elk van deze lagen zijn er richtsnoeren vastgelegd met minimale eisen voor de infrastructuur.

### Financiering van infrastructuur door Europa

Connecting Europe Facility (CEF) Transport<sup>37</sup> is een van de belangrijkste financieringsmechanismes voor de realisatie en verbetering van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T). Jaarlijks worden één of meerdere oproepen gelanceerd ter indiening van projectvoorstellen.

Naar aanleiding van de oproep CEF2021 kregen 6 Vlaamse transportprojecten een subsidie van in totaal € 116,25 mln. De oproep CEF2022 voorzag in een subsidie van in totaal € 46,7 mln. voor 4 Vlaamse transportprojecten. De oproep CEF 2023 levert 3 Belgische projecten op voor in totaal € 52,5 mln.

**Tabel 7 Vlaamse projecten in CEF2021**

Project	Organisatie	Budget
Project binnenvaartverbinding Seine-Schelde	De Vlaamse Waterweg	€62,78 mln.
Automatiseringsproject binnenvaart FARO	De Vlaamse Waterweg	€ 38,88 mln.

<sup>37</sup> Naast Transport richt de Connecting Europe Facility zich ook op twee andere infrastructuursectoren: Digital en Energy.

River Information Services (RIS) project DigiWave	De Vlaamse Waterweg	€ 2,42 mln.
Schelderadarketen Kanaal Gent-Terneuzen	Maritieme Dienstverlening en Kust	€ 1,8 mln.
Intelligent Transport System (ITS) project Meridian	Agentschap Wegen en Verkeer	€ 10,3 mln.
C-ITS project Antwerpen-Heimond	Lantis	€ 70.000

Bron: Departement Mobiliteit en Openbare Werken, persbericht 29 juni 2022, <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/persberichten/11625-miljoen-euro-europese-subsidie-voor-6-vlaamse-transportprojecten>

**Tabel 8 Vlaamse projecten in CEF2022**

Project	Organisatie	Budget
Seine-Schelde	Samen met Frankrijk	
RIS-project RIS Corridor Management Exécution 2	Verschillende landen	
Voorstudie en planuitwerking voor het spoorproject Rail Gent-Terneuzen	North Sea Port	€ 3,37 mln.
Aanleg beveiligde snelwegparking Jabbeke	TotalEnergies Marketing Belgium	€ 1,19 mln.

Bron: Cinea, geraadpleegd op 13 mei 2024, [https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Overview%20Selected%20Proposals\\_FINAL.pdf](https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Overview%20Selected%20Proposals_FINAL.pdf)

**Tabel 9 Belgische projecten in CEF2023**

Project	Organisatie	Budget
Optimalisatie grensoverschrijdende spoorverbinding Louvain-la-Neuve - Luxemburg	Infrabel	€ 20,16 mln.
Intermodale hub	Brussels Airport Company	€ 4,56 mln.
Materieel uitrusten met ETCS Baseline 3 Level 2	NMBS	€ 27,83 mln.

Bron: Cinea, geraadpleegd op 24 september 2024, [https://cinea.ec.europa.eu/document/download/ce7b409a-595c-48ce-92ed-3e71b4ef971e\\_en?filename=List%20of%20selected%20projects\\_FINAL.pdf](https://cinea.ec.europa.eu/document/download/ce7b409a-595c-48ce-92ed-3e71b4ef971e_en?filename=List%20of%20selected%20projects_FINAL.pdf)

# Kortetermijnplanning infrastructuurprojecten

In een aantal beleidsdocumenten komt de kortetermijnplanning van infrastructuurprojecten aan bod. We gaan hierna achtereenvolgens in op (i) de beleids- en begrotingstoelichtingen, (ii) het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP), (iii) Vlaamse Veerkracht en (iv) het subsidieregister.

## Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP)

De 7 entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Agentschap Wegen En Verkeer, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, De Werkvennootschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Lantis (Leefbaar Antwerpen door Innovatief Samenwerken)) investeren jaarlijks in een groot aantal infrastructuurprojecten voor vracht- en personenverkeer, openbaar vervoer, fietsen, binnenvaart en waterbeheersing.

Vroeger had elke entiteit haar afzonderlijk investeringsprogramma. Sinds 2018 maakt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een overkoepelend overzicht van al die investeringen in het GIP.

Het GIP wordt ingezet met als doel de investeringen en onderhoud van het beleidsdomein gericht en efficiënter te plannen, met scherpe uitvoeringstermijnen en beter af te stemmen op de beleidsdomeinbrede doelstellingen en prioriteiten. Het GIP treedt hierbij in de plaats van de aparte investeringsprogramma's en onderhoudsprogramma's van de verschillende entiteiten. Het GIP geeft een modusneutraal en overzichtelijk beeld van alle investeringen in het beleidsdomein.

Het GIP wordt in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 omschreven als een rollend programma, dat jaarlijks opgemaakt en geactualiseerd wordt op basis van de bestaande planning. De horizon ligt op de 5 jaar voor de grote strategische investeringsprojecten en 3 jaar voor de projecten op kleinere schaal. De vervoerregio's en lokale besturen worden actiever betrokken bij de opmaak van het GIP, maximaal rekening houdend met de beleids- en beheerscyclus (BBC) van de gemeenten.

Het departement MOW plant om het GIP verder te professionaliseren naar een plannings- en realisatietool. Het is de bedoeling om naast het aanbestedingsproces en de vastlegging, ook het uitvoeringsproces in kaart te brengen. Dit moet leiden tot een transparante, digitale en publiek raadpleegbare realisatiekalender. Het moet de uitvoerende entiteiten de gelegenheid bieden om aanbestedingen zorgvuldig te organiseren en hen te responsabiliseren in het behalen van de afgesproken timing en de vooropgestelde ramingen. Daarnaast moet het GIP al deze stappen transparant maken voor de partners in de vervoerregio.

De focus van het GIP moet liggen op kwalitatieve aanbestedingen, binnen voorgestelde timing en budget. De hinder verbonden aan openbare werken kan maximaal vermeden door een geïntegreerde en afgestemde planning met de verschillende betrokken spelers. 'Best practices' en

knelpunten in het proces kunnen via het GIP goed gedocumenteerd worden en intern gedeeld. Finaal is het GIP ook een mogelijk instrument om de 'ex post' situatie te analyseren en na te gaan welke de mobiliteits- en andere gevolgen zijn van betrokken investering.<sup>38</sup>

### **Procedure bij opmaak van het GIP**

Het GIP volgt een jaarlijkse cyclische procedure.

#### 1. Voorbereiding (februari tot maart)

- Overleg om de investeringsprioriteiten af te tasten.
- De vervoerregio's geven advies op de meerjarendoorkijk van het GIP

#### 2. Kadernota (april)

- Kadernota met voorstel van investeringsprioriteiten.
- De minister legt finaal de beleidsaccenten voor het komende jaar vast.

#### 3. Interne analyse (mei tot augustus)

- Eerste voorstel van projecten en prioriteiten door alle entiteiten van het departement MOW.
- Het advies van de vervoerregio's wordt meegenomen als input en feedback over haalbaarheid, maturiteit en wenselijkheid van projecten en prioriteiten.
- Synergieën tussen projecten van verschillende entiteiten worden in deze fase opgespoord en versterkt.

#### 4. Ontwerp GIP (september tot november)

- Consolidatie van het ontwerp GIP met een voorstel van alle projecten en prioriteiten.

#### 5. Definitief GIP (december tot februari)

- Consolidatie van het definitief GIP met een voorstel van alle projecten en prioriteiten, inclusief een meerjarendoorkijk van de volgende 2 jaren.
- Validatie door de minister (februari)

### **GIP 2024**

In 2022 investeert het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken € 2,2 mld. verspreid over 697 projecten. Alle geplande investeringen vallen telkens onder één of meerdere van pijlers van het Vlaams investeringsbeleid: fiets, verkeersveiligheid en duurzaamheid. Zo gaat er in 2024 bijna

---

<sup>38</sup> Departement Kanselarij & Bestuur, Vlaamse regering 2019-2024 Regeerakkoord, <https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/31741>

€ 320 mln. naar fietsinfrastructuur.<sup>39</sup> Het GIP omvat zo iets meer dan de helft van de totale beleidskredieten van het beleidsdomein MOW.

**Tabel 10 Ontwerp GIP 2024**

Entiteit	Projecten	Budget	Fietsbudget	Reserve
Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust	37	74.358 k€	11.600 k€	2.666 k€
Agentschap Wegen en Verkeer	362	708.362 k€	220.364 k€	137.700 k€
De Lijn	90	320.379 k€		35.989 k€
De Vlaamse Waterweg	114	285.368 k€	36.084 k€	76.705 k€
De Werkvennootschap	44	216.437 k€	42.316 k€	
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	42	386.374 k€	286 k€	149.155 k€
Leefbaar Antwerpen door Innovatief Samenwerken	8	230.663 k€	8.849 k€	
<b>Totaal</b>	<b>697</b>	<b>2.221.940 k€</b>	<b>319.499 k€</b>	<b>402.215 k€</b>

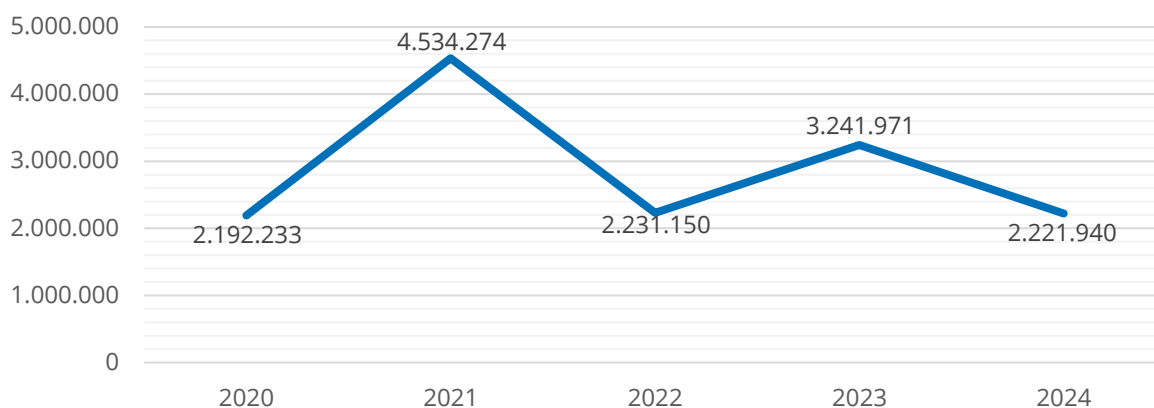
Bron: [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1697452450/20231013 - OntwerpGIP2024\\_q8zstp.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1697452450/20231013_-_OntwerpGIP2024_q8zstp.pdf)

Het ontwerp-GIP 2024 werd voor het eerst uitgebreid met een doorkijk-GIP voor 2025 en 2026. Het is de eerste keer dat het departement MOW een beperkt inzicht aanreikt in de investeringsbehoefte op langere termijn (naar analogie met het MIRT in Nederland). Dit is noodzakelijk om een prioritering te kunnen maken voor de langlopende verbintenissen van het beleidsdomein.<sup>40</sup>

## Evolutie GIP

Figuur 6 toont de evolutie van de voorziene investeringsbudgetten in het GIP sinds 2020.

**Figuur 6 Evolutie GIP (in k€)**



Bron: MORA op basis van cijfers GIP

<sup>39</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Geïntegreerd investeringsprogramma, <https://www.vlaanderen.be/geintegreerd-investeringsprogramma>, geraadpleegd op 2 april 2024 (goedgekeurde GIP's 2020-2023, ontwerp GIP 2024 en doorkijk GIP's 2025-2026)

<sup>40</sup> Rekenhof (2024 Toekomstverbond, controleverslag bij de vierde financiële voortgangsrapportage, maart 2024.

Het hogere bedrag in 2021, het dubbel van het jaar ervoor en erna, is toe te schrijven aan twee elementen: de vastlegging van de hoofdwerken Oosterweel door Lantis en de bijkomende middelen in het kader van Relanceplan Vlaamse Veerkracht. Het hogere bedrag in 2023 is toe te wijzen aan de uitvoering van de Oosterweel door Lantis.

## Beleids- en Begrotingstoelichting MOW

Na de Septemberverklaring dient elke minister een Beleids- en Begrotingstoelichting (verder: BBT) in bij het Vlaams Parlement. Ook in de BBT van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt ingezoomd op de voortgang van enkele grote infrastructuurprojecten.

In de BBT worden naast de beleidsprioriteiten en lopende infrastructuurprojecten ook een aantal nieuwe en op te starten infrastructuurprojecten opgenomen. De BBT 2024 vermeldt een hele lijst van infrastructuurprojecten:

- Oosterweelverbinding en projecten van het Toekomstverbond (vb. De Nieuwe Rand)
- Werken aan de Ring
- Complex project Noord-Zuid Limburg
- N8 (Ieper-Veurne)
- K-R8 (Kortrijk)
- A8 (Halle)
- De Nieuwe Rand
- N49 tussen Zelzate en Maldegem
- N171 (Aartselaar, Rumst)
- Spartacus I & II
- HOV Kortrijk

Daarnaast is er ook een lijst met potentiële Vlaamse PPS-programma's opgenomen:

- project A12 Knooppunt Londerzeel-Zuid
- 'Ontknoping van Mechelen': Mechelen-Noord (PPS) en Mechelen-Zuid, maar ook de Uilmolenweg en stukken van de B101 en N16
- Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat (Antwerpen)
- Gentspoort: studie Gent Dampoort en de vertramming van lijnen 4 en 7

## Gevaarlijke punten en wegvakken

Het programma 'gevaarlijke punten (en wegvakken)' is een lijst van infrastructuurprojecten waar veel verkeersongevallen met slachtoffers vielen. Deze punten en wegvakken waren vaak ook onderdeel van andere programma's zoals de missing links. De vroegere statische lijst is vervangen door een 'dynamische lijst', hiervoor geldt dat deze gevaarlijke punten zo snel mogelijk weggevoerd worden, al is in de lijst geen timing noch prioritering voorzien. De uitvoering wordt opgenomen in het GIP.



De resterende gevaarlijke punten zijn opgenomen in een dynamische lijst<sup>41</sup>.

## Vlaamse Veerkracht

Met dit investeringsplan uit 2020 wou de Vlaamse Regering de transitie faciliteren naar een duurzame en digitale economie en investeert Vlaanderen in mensen en talenten.

Het plan - waarvoor de Vlaamse regering € 4,3 mld. vrijmaakt - moet de Vlaamse welvaart en het welzijn van de Vlamingen helpen versterken na corona. Het relanceplan is onderverdeeld in 7 speerpunten, 36 clusters en 181 projecten. In maart 2021 werd een eerste keer gerapporteerd over de voortgang van deze projecten. Dat jaar volgden er nog 2 rapporteringen: in september en in december 2021. In 2022 waren er twee metingen: in juni en december. Het voorlopig laatste rapporteringsmoment was in december 2023.

Vlaamse Veerkracht is gemaakt gedeeltelijk deel uit van het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht (NPHV) wat gebruik maakt van Europese subsidies vanuit de Recovery and Resilience Facility (RRF). Aanvankelijk was € 2,255 mld. Europese steun bestemd voor Vlaanderen, dit daalde naar € 1,722 mld. RRF-subsidies en € 107,2 mln. RePowerEU-subsidies<sup>42</sup>. De Vlaamse Regering voert het plan Vlaamse Veerkracht uit ongeacht de omvang van de Europese steun.

### Mobiliteit als onderdeel van Vlaamse Veerkracht

Een van de doelstellingen van Vlaamse Veerkracht is om door financiële ondersteuning investeringen in infrastructuur te versnellen om zo tot een modal shift en verkeersveiliger wegen te komen. Vlaamse Veerkracht ondersteunt projecten voor het aanleggen van fietspaden, groener openbaar vervoer, nieuwe sluisen en verhoogde bruggen. Het programma Vlaamse Veerkracht voorziet dat dit waar mogelijk door PPS-projecten kan gebeuren.<sup>43</sup>

### Mobiliteitsinvesteringsprojecten in Vlaamse Veerkracht

Via Vlaamse Veerkracht gaat ruim € 1 mld. naar Vlaamse mobiliteitsprojecten. Deze middelen worden buiten de begrotingsdoelstelling gehouden.

---

<sup>41</sup> Agentschap Wegen & Verkeer, <https://wegenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>

<sup>42</sup> Rekenhof (2024) Voortgang relanceplan Vlaamse Veerkracht, april 2024.

<sup>43</sup> Vlaamse Veerkracht, website van de Vlaamse Regering, geraadpleegd op 23 april 2024, <https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/vlaamse-veerkracht>

Tabel 11 Mobiliteitsprojecten in Vlaamse Veerkracht

Vlaamse Veerkracht - mobiliteit - rapportage december 2023		VAK	VEK	% uitgevoerd
<b>02. Fietsinfrastructuur</b>				
VV013	DE INRICHTING VAN EEN GROTER EN VEILIGER FIETSNETWERK (INCL. FIETSTOEGANG ECONOMISCHE POORTEN EN JAAGPADEN) MAAKT DE FIETS EEN AANTREKKELIJKER VERVOERSMIDDEL EN HELPT ZO HET GEBRUIK VAN PERSONENWAGENS TE REDUCEREN	€ 252.054.000	€ 106.942.000	42,43%
VV014	FIETSINFRASTRUCTUUR AAN GEMEENTEWEGEN	€ 156.677.000	€ 10.904.000	6,96%
<b>07. Investerings in verkeersveilige wegen</b>				
VV037	ASSETMANAGEMENT - AANPAKKEN CAT. 4-KUNSTBOUWWERKEN IN SLECHTE STAAT	€ 105.833.000	€ 80.209.000	75,79%
VV038	AANPAK GEVAARLIJKE PUNTEN	€ 51.354.000	€ 29.144.000	56,75%
VV039	VERSNELLING INVESTERINGEN IN VEILIGE SCHOOLROUTES	€ 32.149.000	€ 22.683.000	70,56%
VV040	VERSNELLING VERKEERSLICHTENBEÏNVLOEDING VOOR EEN BETERE EN VEILIGERE DOORSTROMING VOOR DE FIETSER EN DYNAMISCH VERKEERSMANAGEMENT	€ 20.461.000	€ 9.147.000	44,70%
<b>08. Modal shift naar water</b>				
VV041	MODAL SHIFT NAAR WATER - ALBERTKANAAL (VERSNELD VERHOGEN VAN BRUGGEN)	€ 99.533.000	€ 75.941.000	76,30%
VV042	MODAL SHIFT NAAR WATER - EXTRA KAAIMUREN	€ 17.415.000	€ 4.655.000	26,73%
VV043	WATERBEHEERSING DENDER	€ 13.176.000	€ 6.697.000	50,83%
VV044	MINNELIJKE VERWERVINGEN EN ONTEIGENINGEN NIEUWE SLUIS ZEEBRUGGE	€ 27.000.000	€ 27.000.000	100,00%
<b>11. Vergroening weginfrastructuur</b>				
VV048	INVESTERING LED-VERLICHTING GEWESTWEGEN (VEKP)	€ 84.498.000	€ 8.444.000	9,99%
VV049	LAADPALEN - VERSNELDE UITROL LAADINFRASTRUCTUUR	€ 28.763.000	€ 2.551.000	8,87%
<b>16. Verbetering en verduurzaming ruimtelijke ordening</b>				
VV103	LANTIS - PFOS-VERVUILING	€ 23.000.000	€ 23.000.000	100,00%
<b>17. Vergroening openbaar vervoer (De Lijn)</b>				
VV106	VERGROENING OPENBAAR VERVOER DE LIJN	€ 92.979.000	€ 45.614.000	49,06%
<b>Totaal mobiliteit</b>		<b>€ 1.004.892.000</b>	<b>€ 452.931.000</b>	<b>45,07%</b>

De investeringen in fietsinfrastructuur en fietssnelwegen die onderdeel zijn van het relanceplan "Vlaamse Veerkracht" zijn ook bekend onder de naam Kopenhagenplan. De subsidieregeling houdt in dat elke gemeente recht heeft op 1 euro voor elke 2 euro die ze zelf investeert. Het totaalbedrag wordt verdeeld a rato van het inwonersaantal.

De monitoring geeft zo veel als mogelijk aan welke redenen er zijn voor opgelopen vertragingen, voor mobiliteitsprojecten zijn dit capaciteitsproblemen (VV040) en problemen bij de procedure inzake overheidsopdrachten (VV040 en VV041).

## Subsidieregister

Het subsidieregister brengt de subsidiestromen in kaart die vanuit de Vlaamse overheid sinds 1 januari 2022 werden toegekend of uitbetaald aan ondernemingen, organisaties, feitelijke verenigingen en lokale besturen. De doelstelling is om tot meer transparantie in de besteding van overheidsmiddelen te komen en om dubbele subsidiëring te vermijden. Het subsidieregister wordt ontsloten door middel van een database waarin gebruikers grafieken en kaarten kunnen opvragen.<sup>44</sup> Het departement Financiën & Begroting beheert het register.

### Mobiliteitsinvesteringsprojecten in het subsidieregister

In 2022 werden in totaal 2.807 subsidies uitgereikt binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, in totaal voor een bedrag van € 155 mln. Naast de subsidiëring van organisaties (zoals de mobiliteitsorganisaties) en diensten (bereikbaarheidsmanagers) zijn ook een aantal infrastructuursubsidies opgenomen, zowel voor investeringen als voor onderhoud. De investeringen in infrastructuur en onderhoud betreffen:

- Investeringsubsidies waterinfrastructuur: 10.339.000 euro voor Haven Van Antwerpen - Brugge (Port Of Antwerp - Bruges), Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen, Ship Support Search And Rescue, Vrijwillige Blankenbergse Zeereddingsdienst
- Onderhoudssubsidies waterinfrastructuur: 21.241.463 euro voor Haven Van Antwerpen - Brugge (Port Of Antwerp - Bruges) en Haven Oostende
- Investeringsubsidies weginfrastructuur: 31.864.875 euro voor gemeenten, provincies, Fluvius. Subsidies in het kader van samenwerkingsovereenkomsten (de vroegere mobiliteitsconvenanten) en het Fietsfonds zijn opgenomen in het subsidieregister. Daaronder zitten subsidies voor fietsinfrastructuur, verkeersveiligheid, ...
- Investeringsubsidie luchtvaart: 8.115 euro voor Internationale Luchthaven Kortrijk-Wevelgem

In het subsidieregister staan investeringsprojecten die niet door een van de zeven entiteiten van MOW worden uitgevoerd. In combinatie met het GIP, waarin de investeringsprojecten van de 7 entiteiten van MOW staan opgenomen, zorgt dit voor een totaaloverzicht van de middelen voorzien voor investeringen in infrastructuur. De verspreide informatie impliceert wel dat het niet evident is om een totaalbedrag voor mobiliteitsinvesteringen in Vlaanderen te berekenen.

---

<sup>44</sup> Subsidieregister, website van het departement Financiën & Begroting, geraadpleegd op 23 april 2024, <https://subsi-dieregister.vlaanderen.be/>

# Bijlage 2

## Toestand Vlaamse infrastructuur

Zowel voor wegen, openbaar vervoer (busvloot en sporen) als voor binnenvaart is er afgelopen jaren geen significante verbetering van de staat van het patrimonium.

### Agentschap Wegen & Verkeer

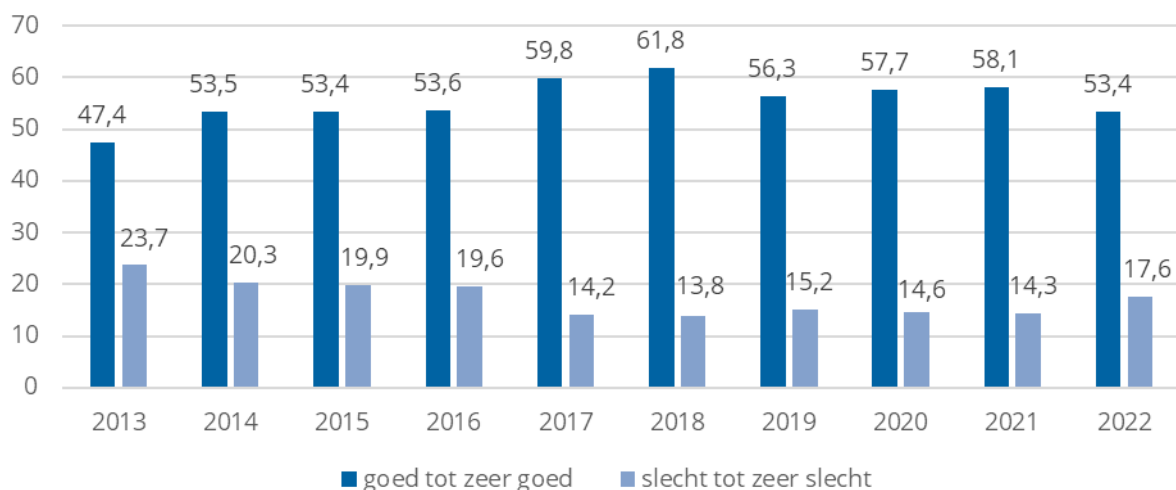
Op 6 februari 2024 gaf Kathy Vandenmeersschaut, administrateur-generaal bij het Agentschap Wegen & Verkeer een toelichting aan de MORA over de werking en lopende projecten.

AWV voorziet voor 2024 een onderhoudsbudget van € 155,7 mln. voor regulier onderhoud en € 23 mln. als extra onderhoudsbudget. In totaal is in 2024 € 178,7 mln. voorzien voor onderhoud. Dit is ruim onvoldoende om de betrouwbaarheid en veiligheid van het wegennet op lange termijn in stand te houden.

### Snelwegen

Sinds 2018 is de toestand van het snelwegennet langzaam aan het verslechteren.

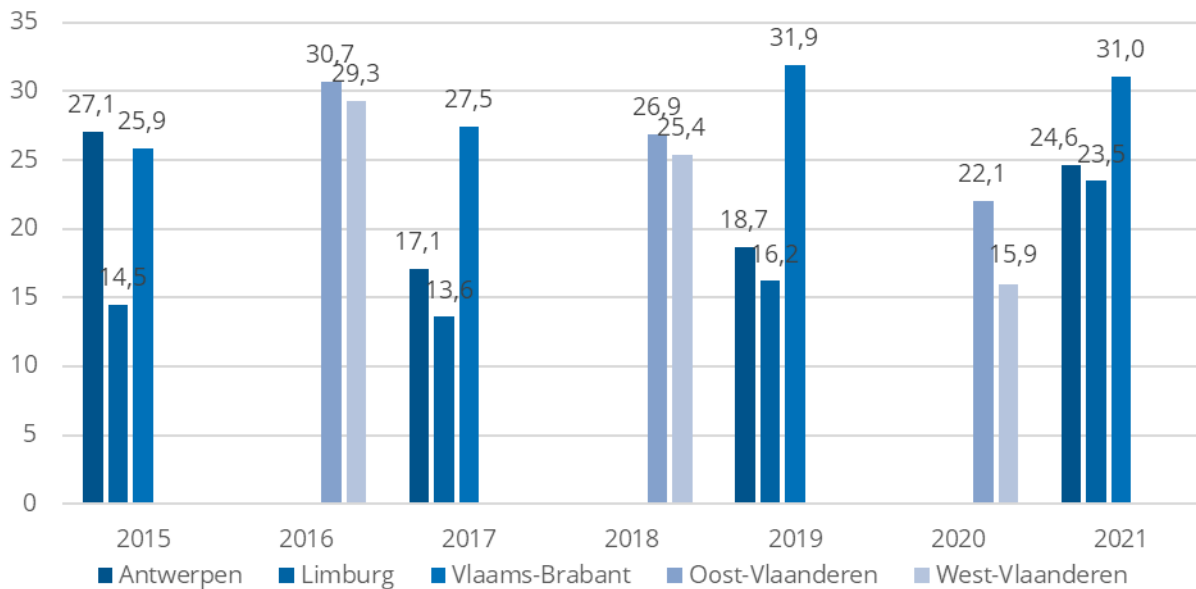
**Figuur 7 Toestand autosnelwegen (in %)**



Bron: Agentschap Wegen & Verkeer, Staat van de wegen, geraadpleegd op 2 april 2024

## Gewestwegen

**Figuur 8 Toestand gewestwegen (globale beoordeling 'onvoldoende' op gewestwegen per provincie, in %)**



Bron: zie Figuur 7.

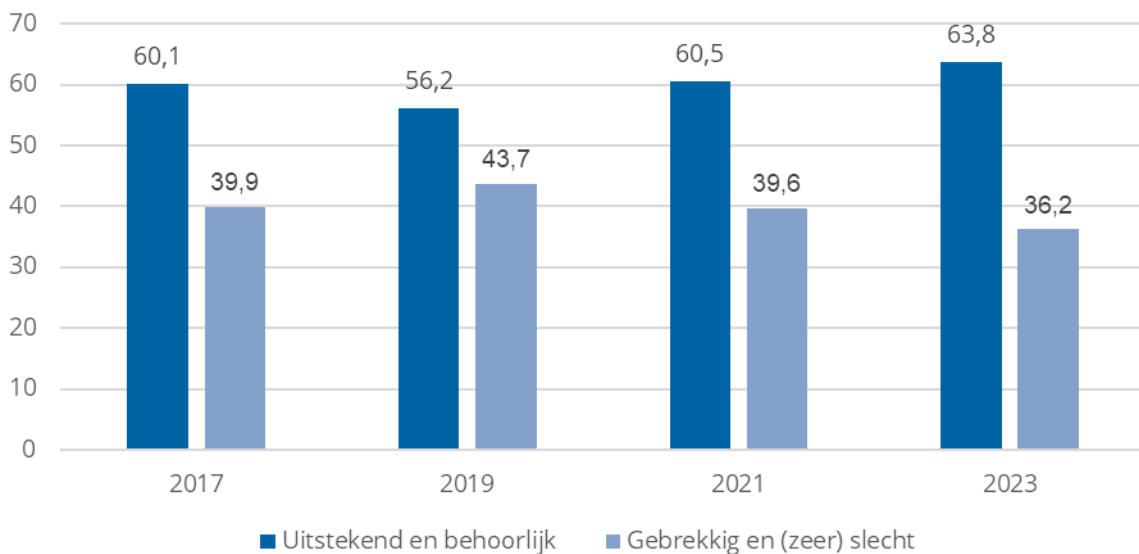
Op dit ogenblik zijn geen metingen voor de gewestwegen vanaf 2022 beschikbaar. Het aandeel gewestwegen met de beoordeling "onvoldoende" neemt af in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, maar neemt globaal toe in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant.



## Fietspaden

Meer dan een derde van de fietspaden op gewestwegen in Vlaanderen is in gebrekkige, slechte of zeer slechte staat.

**Figuur 9** Staat van de fietspaden op gewestwegen in Vlaanderen (in %)



Bron: zie Figuur 7.

## Gevaarlijke punten

Het is alarmerend dat de laatste jaren geen structurele daling meer waarneembaar is van het aantal verkeersdoden en -slachtoffers. Dit impliceert dat ook vanuit het infrastructuurbeleid nog een versnelling hoger moet worden geschakeld, onder meer op het vlak van het wegwerken van gevaarlijke punten.

Van de 809 gevaarlijke punten van de zogenaamde historische lijst uit 2002 zijn na ruim twintig jaar bijna alle gevaarlijke punten aangepakt. Eind mei 2024 waren nog slechts 7 gevaarlijke punten van de historische lijst niet volledig weggewerkt en op 6 ervan zijn er werken aan de gang. Sinds 2018 wordt gewerkt met jaarlijkse dynamische lijsten. De meest recente dynamische lijst van gevaarlijke punten van 2023 is gebaseerd op de ongevallencijfers 2019, 2020 en 2021 en bevat 258 locaties. De dynamische lijst is raadpleegbaar op de website van AWW<sup>45</sup>.

<sup>45</sup> Agentschap Wegen & Verkeer, <https://wegenenverkeer.be/veilig-op-weg/gevaarlijke-punten>, geraadpleegd op 2 juli 2024



## Tunnels (>250 meter)

AWV schreef de Vlaamse Tunnelrichtlijn voor tunnels van minstens 250 meter lang en bestemd voor gemotoriseerd wegvervoer met gescheiden eenrichtingsverkeer.

De tunnelrenovaties zitten in een stroomversnelling. Enkel al in 2024 wordt in zes snelwegtunnels gewerkt. Naast de start van vier totaalrenovaties, werkte AWW de afgelopen vier jaar in quasi al zijn tunnels met een reeks kleine en grote ingrepen<sup>46</sup>.

## Bruggen

De Vlaamse overheid beheert 3.126 bruggen, tunnels en duikers met een overspanning van meer dan 5 meter. In de periode 2020-2023 werden 179 renovaties of vervangingen van bruggen opgestart.

Elk jaar krijgen meer dan 600 kunstwerken een volledige inspectie. Op basis van die inspecties worden onder meer de bruggen ingedeeld in verschillende categorieën naargelang hun huidige toestand, die varieert van 1 (goed) tot 5 (zeer slecht). De kunstwerken in categorie 5 worden (in principe) toegevoegd aan de Lijst Prioritaire Kunstwerken.

239 bruggen zitten in categorie 4, de op één na slechtste toestand. De Vlaamse overheid wil het grootste deel van deze bruggen tegen 2030 herstellen of vernieuwen. 46 bruggen bevinden zich eind april 2024 in categorie 5, de slechtste toestand. De bruggen worden voortdurend gemonitord om de veiligheid te garanderen<sup>47</sup>.

Op 17 mei 2024 stelde de Vlaamse Regering een consortium van aannemers aan om het PPS-programma 'OverBruggen' uit te voeren<sup>48</sup>. Dit consortium zal 49 bruggen onder het beheer van AWW en De Vlaamse Waterweg vernieuwen. Het consortium zal gedurende 30 jaar ook instaan voor het onderhoud van de bruggen. In 2025 zouden de eerste omgevingsvergunningen aangevraagd worden. Het is de ambitie om de eerste werken al in 2026 te laten starten en alle werken af te ronden eind 2030. De Vlaamse Regering koos voor een uniek samenwerkingsmodel: de tweefasenaanpak. Dit is een innovatieve aanpak, waarbij aannemer en opdrachtgever samen ontwerpen waarna de uitvoering door de aannemer start.

---

<sup>46</sup> Agentschap Wegen & Verkeer, <https://wegenenverkeer.be/wegen/wegennet/tunnels>

<sup>47</sup> Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Mobiliteitsbrief 249 – OverBruggen, <https://mobiliteitsbrief.be/nummers/249-overbruggen/overbruggen-in-cijfers>

<sup>48</sup> <https://www.vlaanderen.be/overbruggen/17-mei-2024-eerste-mijlpaal-voor-renovatieprogramma-overbruggen>

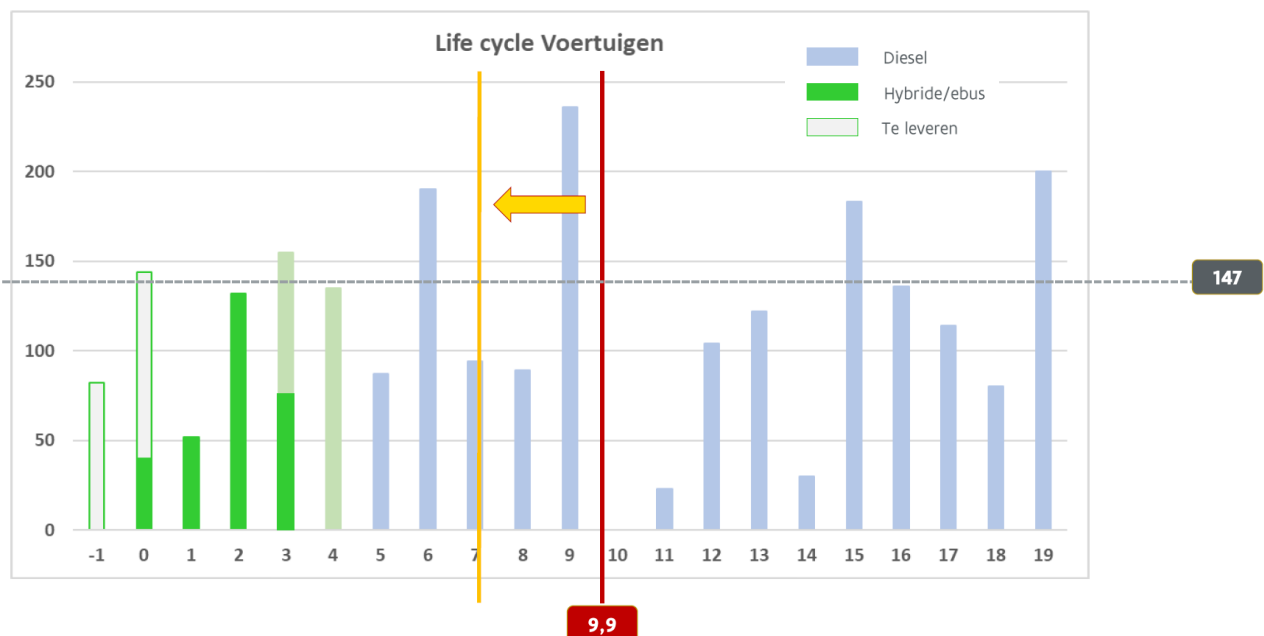
# De Lijn

Op 9 november 2023 lichtte Ann Schoubs, directeur-generaal van De Lijn, de werking van De Lijn toe in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement<sup>49</sup>.

## Rollend materieel - Vloot

De gemiddelde leeftijd van de busvloot bedraagt 9,9 jaar, idealiter is dit 7,5 jaar. 30% van de busvloot is ouder dan 15 jaar. Oudere bussen vallen vaker in panne, hebben meer onderhoud nodig (terwijl er een gebrek aan technici is) en bieden de reizigers minder comfort.

**Figuur 10** Life cycle van de busvloot



Bron: De Lijn, Presentatie Ann Schoubs in het Vlaams Parlement op 9 november 2023.

De financiering in de periode 2010 tot 2022 dekte 80% van het nodige Life Cycle Management (LCM) budget. Het openbaredienstencontract (ODC) 2023-2027<sup>50</sup> voorziet een budget voor vergroening en vernieuwing van de busvloot. Door inflatie en evoluties in de batterijmarkt stijgt de marktprijs van e-bussen fors, wat de financiering van toekomstige aankopen onzeker maakt.

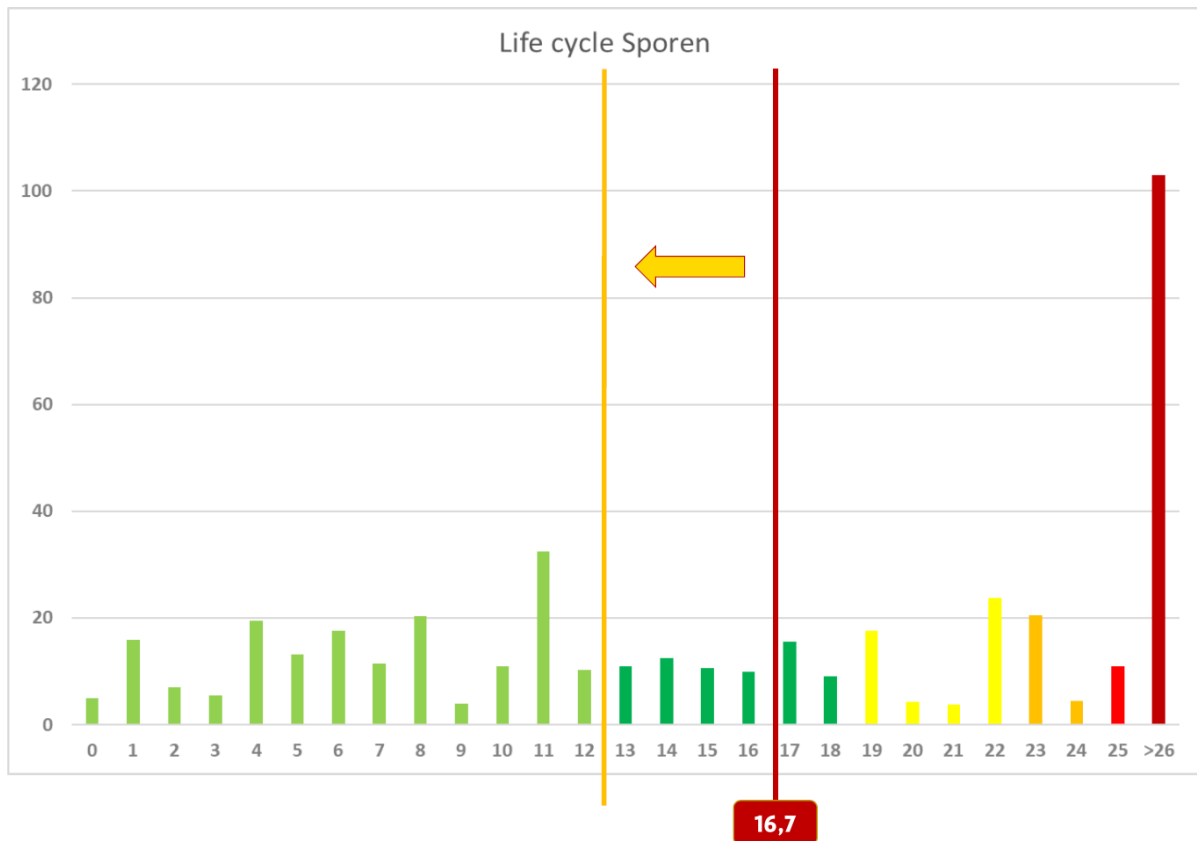
<sup>49</sup> Vlaams Parlement, commissie Mobiliteit en Openbare Werken, <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/commissies/commissievergaderingen/1775623>

<sup>50</sup> De Lijn en Vlaamse Regering, Openbaredienstencontract tussen De Lijn en de Vlaamse Regering 2023-2027, <https://delijn.prezly.com/nieuw-openbaredienstencontract-de-lijn>

## Spoorinfrastructuur De Lijn

De gemiddelde leeftijd van de tramsporen bedraagt 16,7 jaar, idealiter is dit 12,5 jaar. Bijna een kwart van de sporen (24%) is ouder dan 25 jaar. Dit heeft als resultaat dat trams op een aantal plaatsen trager moeten rijden omwille van versleten sporen of dat in het slechtste geval de dienstverlening voor een periode, soms zelfs jaren, onderbroken moet worden.

**Figuur 11 Life cycle sporen**



Bron: Zie Figuur 10.

Door de afstemming met wegbeheerders en nutsbedrijven vragen de vervangingsinvesteringen veel tijd.

## De Vlaamse Waterweg

Op 7 mei 2024 gaf Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg, een toelichting aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen over de werking van De Vlaamse Waterweg en de lopende projecten.

De ambities van De Vlaamse Waterweg staan financieel onder druk. De investeringsmachtiging van € 182 mln. is ongewijzigd, maar lijdt onder de toegenomen inflatie en de prijsstijgingen van materialen en lonen. De Vlaamse Waterweg pleit voor een budgetverhoging om het bestaande patrimonium in stand te kunnen houden. In zijn memorandum<sup>51</sup> stelt de Vlaamse Waterweg dat er een tekort aan investeringen is en vraagt een eenmalig budget voor structureel onderhoud van € 3,39 mld. en een jaarlijks budget voor regulier onderhoud van € 376 mln.

## Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust

Op 7 mei 2024 gaf Nathalie Balcaen, administrateur-generaal bij het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, een toelichting aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen over de werking van De Vlaamse Waterweg en de lopende projecten.



De afdeling Kust van MDK voorziet in 2024 € 7,8 mln. voor het onderhoud van infrastructuur (inclusief groenonderhoud) en € 13,3 mln. voor baggerwerken.

---































































<sup>51</sup> De Vlaamse Waterweg, Waterwegen van de toekomst, memorandum van De Vlaamse Waterweg nv regeerakkoord 2024-2029, <https://www.vlaanderen.be/publicaties/waterwegen-van-de-toekomst-memorandum-de-vlaamse-waterweg-nv-regeerakkoord-2024-2029>

# Bijlage 3

## Grote Vlaamse infrastructuurprojecten




-  opgenomen in planningsdoc
-  werken (incl. onteigeningen en werken niet-aannemer)
-  studie
-  opgestarte projecten GPP2024
-  indicatieve lijst GPP2024
- \* werken ~ Toekomstverbond

Tabel 12 Grote Vlaamse infrastructuurprojecten

Project	Missing links	Complex project	Regeerakkoord 2019-2024	Regeerakkoord 2024-2029	GPP 2024	BBT 2024	GIP 2024
Oosterweelverbinding/Toekomstverbond		 *			 *		
Werken aan de Ring							
A8 Halle							
A11							
Project Viaduct Gentbrugge							
R4 zuid							
R4WO							 + 
N60 Rond Ronse							
N74 Limburgse Noord-Zuid							
N8 Veurne-Ieper							
Opwaardering/aanpassing kanaal Bossuit-Kortrijk							
ECA (Extra Containercapaciteit Antwerpen)							
Binnenvaartverbinding Seine-Schelde							

Project	Missing links	Complex project	Regeerakkoord 2019-2024	Regeerakkoord 2024-2029	GPP 2024	BBT 2024	GIP 2024
Gentspoort							+
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat							
Spartacus I en II							+
N49							
A12 als hoofdweg					+		+
Ontknoping van Mechelen							
K-R8 (Kortrijk)							
Project 'Beweegbare kunstwerken'							
Kempense Noord-Zuid verbinding							
Noordelijke wegontsluiting luchthaven Zaventem							
Brabo I & II							
Livan 1							
HOV Hasselt-Maasmechelen							
Verhoging Bruggen Albertkanaal							
PPS Kunstwerken 'OverBruggen'							
Nieuwe sluis Zeebrugge							
Nx Zeebrugge							
Nieuwe Steenbruggebrug + studie Dampoortsluis							
11 Vlaamse spoorprioriteiten							



Project	Missing links	Complex project	Regeerakkoord 2019-2024	Regeerakkoord 2024-2029	GPP 2024	BBT 2024	GIP 2024
N171 (Aartselaar-Rumst)							
HOV Kortrijk							
3 <sup>e</sup> rijstrook E403							
Oostelijke tangent (Sint-Niklaas)				