



HET GEÏNTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA 2025-2027: EEN ANALYSE

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

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Disclaimer

Dit rapport werd opgemaakt door het MORA-secretariaat. De bevindingen, interpretaties en conclusies in dit achtergronddocument vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van het MORA-secretariaat en kunnen op geen enkele wijze toegeschreven worden aan de raad, een organisatie vertegenwoordigd in de raad of een lid van de raad.

Bij gebruik van gegevens en informatie uit dit rapport wordt een correcte bronvermelding op prijs gesteld.

Kennisname raad 13 oktober 2025

Contactpersonen

Nico Milo
Miguel Vertriest

nmilo@serv.be
mvertriest@serv.be

Inhoud

Samenvatting	4
Rapport	5
1. Kader	5
1.1 Historiek en doelstellingen	5
1.2 Eerdere MORA-aanbevelingen	6
1.3 GIP 2.0	7
2. Het GIP 2025-2027 – algemene analyse	9
2.1 Evolutie GIP	9
2.2 Middelen per programma	10
2.3 Middelen per entiteit	12
3. Het GIP 2025-2027 – enkele blikvangers	13
3.1 Asset management/structureel onderhoud	13
3.2 Regulier onderhoud	13
3.3 Fiets	14
3.4 Openbaar vervoer	14
3.5 Goederenvervoer	15
3.6 Verkeersveiligheid	15
3.7 Regionale luchthavens	16
3.8 Beschikbaarheidsvergoedingen	16
4. Grote projecten 2025-2040	18
4.1 Twintig miljard euro voor grote projecten 2025-2040	18
4.2 Weg en havens krijgen de meeste investeringen	21
4.3 Vlaanderen bouwt verder op PPS	21
5. Verdwenen en uitgestelde projecten	23
5.1 Grote projecten waarvoor een planningsproces loopt	23
5.2 Andere projecten die eerder opgenomen waren in het GIP	24
6. Algemene evaluatie en aandachtspunten	26
6.1 Het GIP 2.0 is een duidelijke stap vooruit	26
6.2 Keuzes worden gemaakt, maar geen duidelijkheid over objectief afwegingskader	26
6.3 Nog stappen te zetten naar een GIP als evaluatietool	27
6.4 GIP publiek raadpleegbaar maar betere leesbaarheid nodig	27
6.5 Betrokkenheid stakeholders maakt het GIP robuuster	28
6.6 Naamgeving van projecten blijft inconsistent	28
6.7 Financiering van infrastructuurprojecten onzeker	29

Samenvatting

Het GIP bundelt alle investeringen van het beleidsdomein MOW in een gemeenschappelijk, financieel onderbouwd en beleidsmatig afgestemd kader. In dit rapport worden onder meer de geplande investeringsprojecten, de financiële planning en de beleidsmatige prioriteiten binnen het GIP geanalyseerd.

Hoofdstuk 1 omschrijft de doelstellingen van het GIP en het kader waarbinnen het GIP tot stand komt.

Hoofdstuk 2 is een algemeen overzicht van de investeringen voorzien voor de jaren 2025, 2026 en 2027.

In **hoofdstuk 3** worden een aantal thema's uit het GIP toegelicht. We focussen daarbij specifiek op asset management, regulier onderhoud, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer, verkeersveiligheid, regionale luchthavens en beschikbaarheidsvergoedingen.

Hoofdstuk 4 gaat dieper in op de grote projecten die samen met het GIP aangekondigd werden.

Hoofdstuk 5 duidt een aantal projecten die niet langer opgenomen zijn in het GIP, maar waarvoor wel een planningsproces loopt.

In **hoofdstuk 6** worden een aantal conclusies geformuleerd. Daarbij kan gesteld worden dat het vernieuwde geïntegreerd investeringsprogramma een duidelijke stap vooruit is ten opzichte van vorige iteraties. Het MORA-secretariaat identificeert evenwel volgende aandachtspunten:

- Er is weinig concrete informatie over het afwegingskader en de objectiveering van de keuzes;
- Het GIP wordt nog onvoldoende ingezet als evaluatietool;
- De leesbaarheid van het GIP kan verbeterd worden door publicatie als dashboard;
- De betrokkenheid van stakeholders, inclusief de vervoerregio's, kan uitgebreider;
- De naamgeving van projecten is inconsistent;
- De financiering van toekomstige infrastructuurprojecten blijft onzeker. Als de Vlaamse Regering de beoogde investeringen wil blijven volhouden, vraagt dit vanaf 2030 een significante verhoging van de middelen voorzien in het GIP.

Rapport

1. Kader

1.1 Historiek en doelstellingen

Het investeringsbeleid van de Vlaamse Regering was tot vóór 2018 versnipperd over de verschillende infrastructuurbeheerders. Elke entiteit hanteerde een eigen investeringsprogramma, vaak ook met een eigen aanpak voor de selectie en prioritering van infrastructuurprojecten.

In 2018 werden de investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten uit het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)¹ een eerste keer samengevoegd in een overkoepelend overzicht per entiteit.

Vanaf 2019 wordt formeel één geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) opgemaakt voor het hele beleidsdomein met het departement MOW als coördinator. Het GIP trad in de plaats van de afzonderlijke investeringsprogramma's en gaf per entiteit, voor een periode van één jaar, een lijst van alle investeringsprioriteiten.

De voornaamste **doelstellingen** van het GIP zijn:

- het gericht en efficiënter plannen van infrastructuur- en onderhoudsinvesteringen;
- een betere afstemming en prioritering van geplande infrastructuurprojecten, via een modulusneutrale aanpak;
- evolueren naar geprofessionaliseerde planning- en realisatietool.

Het oorspronkelijk **kader** hiervoor werd aangereikt door de omzendbrief MOW 2019 02 betreffende het geïntegreerd investeringsprogramma Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van 17 mei 2019. Deze omzendbrief geeft instructies mee over de scope, de vormvereisten, het proces en de timing van de GIP-cyclus.

Enkele richtinggevende elementen van de omzendbrief:

- Het GIP bevat alle uitgaven die rechtstreeks besteed worden aan de uitbreiding, vervanging, vernieuwing en het structureel onderhoud van de transportinfrastructuur en de

¹ De zeven entiteiten van het beleidsdomein MOW opgenomen in het GIP zijn het Departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), De Vlaamse Waterweg, De Lijn, LAN-TIS/BAM en De Werkvennootschap.

waterbeheersing, van vervoersmanagementsystemen en -infrastructuur die rechtsreeks verband houden met dienstverlening aan de klant, van investerings- en onderhoudsbagwerken en van het eigen vaar- en voertuigenpark voor de rechtstreekse dienstverlening aan de klant. Ook de beschikbaarheidsvergoedingen worden in het GIP opgenomen. Niet opgenomen in het GIP zijn de uitgaven voor het zogenaamde reguliere onderhoud.

- De tijdspanne van het GIP bedraagt 5 jaar op strategische hoofdlijnen en 3 jaar op gedetailleerd niveau.
- Er moet een één op één-koppeling zijn met de begroting.
- Binnen de GIP-cyclus (die 1 jaar doorloopt) geven ook de vervoerregio's advies. Hierdoor wordt de afstemming van de geplande investeringen op de regionale vervoersvraag bewaakt, binnen de klijtlijnen van de regionale mobiliteitsplannen.
- Er wordt ingezet op doorgedreven monitoring en evaluatie van de investeringen. De uitvoering van het GIP wordt daarom opgevolgd, zowel op het niveau van vastleggingen, als op het vlak van vereffeningen, opleveringen en effecten én tot op het niveau van de realisatie van bepaalde beleidsdoelstellingen.

1.2 Eerdere MORA-aanbevelingen

De MORA formuleerde eerder al aanbevelingen en verwachtingen ten aanzien van het GIP. Deze werden onder meer meegenomen in het Mobiliteitsrapport 2019, het Mobiliteitsverslag 2020, het advies over de Beleids- en begrotingstoelichting MOW 2020-2021, het MORA Memorandum 2024-2029 en het advies over een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen van 2024².

Kort samengevat verwachtte de MORA van het GIP:

- een tijdshorizon van 3 jaar en van minstens 5 jaar voor grote, complexe infrastructuurprojecten;
- de opname van de vereffeningsskredieten (VEK) naast de vastleggingen, met het oog op de evolutie van het GIP naar een volwaardig evaluatie-instrument. Dit is een complexe oefening. Sinds 2021 worden hiervoor door de administratie try-outs gedaan;
- een betere afstemming tussen (de investeringsprogramma's van de) de verschillende infrastructuurbeheerders;
- een betere afstemming van de geplande investeringen op de beleidsdoelstellingen en -prioriteiten;
- duidelijkheid over de fietsinvesteringen, die vaak moeilijk traceerbaar zijn;
- een grotere betrokkenheid van de stakeholders;
- een GIP als publiek toegankelijk en makkelijk raadpleegbaar instrument, bijvoorbeeld via de opmaak van een dashboard, met aandacht voor de leesbaarheid van het GIP.

² MORA (2014) Advies over een geïntegreerd infrastructuurbeleid in Vlaanderen, Brussel.
<https://www.serv.be/node/16785>

1.3 GIP 2.0

In het **regeerakkoord 2024-2029** wijst de Vlaamse Regering op de nood aan een radicale omslag van het investeringsbeleid. Dat moet robuuster, meer geïntegreerd en meer gekoppeld aan de beleidsdoelstellingen. Daarnaast moet er meer duidelijkheid zijn over de investeringen op langere termijn, zeker wat betreft de grote projecten. Het regeerakkoord kondigt daarom een vernieuwd GIP 2.0 aan waarin deze doelstellingen worden meegenomen. Het departement MOW wordt de modusneutrale regisseur van het GIP en de enige penhouder.

Als onderdeel van de begrotingsaanpassing zal het GIP ook ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Vlaams Parlement. Het regeerakkoord geeft ook aan dat vanaf het tweede jaar van de regeerperiode, het GIP, uiterlijk bij de jaarlijkse begrotingsaanpassing, geactualiseerd zal worden.

Het regeerakkoord gaf aan dat het nieuwe GIP ten laatste bij de begrotingsaanpassing 2025 zal worden voorgelegd, en dit met een horizon van 5 jaar. Deze deadline is echter niet gehaald. Het is de bedoeling om bij de begrotingsaanpassing van 2026 een GIP voor 5 jaar te presenteren (2025-2029). Nog volgens het regeerakkoord komt er een jaarlijkse uitvoeringsrapportering, naast de jaarlijkse actualisatie van het GIP die beiden besproken zullen worden in het Vlaams Parlement.

Met de **beslissing van de Vlaamse Regering van 14 juli 2025** werd het GIP 2.0 formeel gelanceerd. Conform het regeerakkoord bevat het GIP een aantal nieuwigheden:

- De tijdhorizon van het GIP dat momenteel voorligt bedraagt 3 jaar: 2025, 2026 en 2027. Er is een tabel met 17 grote prioritaire projecten bij het GIP gevoegd. Voor deze projecten geeft het GIP een doorkijk voor 15 jaar (tot 2040).
- Het GIP wordt jaarlijks geactualiseerd in samenhang met de begroting, met expliciete betrokkenheid van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement.
- De investeringen worden geclusterd in gebiedsprogramma's, met een duidelijke link naar de thematische beleidsdoelstellingen. Voorheen was het GIP opgedeeld per entiteit. De huidige opdeling is als volgt:
 1. Asset management/structureel onderhoud
 2. Duurzaam personenvervoer en modal shift (met o.m. beschikbaarheidsvergoedingen De Lijn, fietsinfrastructuur, doorstromingsprojecten ...)
 3. Grote investeringsprojecten, zogenaamde hefboomprojecten, voor de verschillende modi en de havens
 4. Regionale luchthavens
 5. Duurzaam goederenvervoer
 6. Verkeersveiligheid
 7. Waterbeheersing

Het Departement MOW voert de regie over het GIP via de nieuw opgerichte investeringscel. De investeringscel analyseert de projectvoorstellen die door de verschillende entiteiten worden aangeleverd en verwerkt deze in het GIP. De voorstellen en prioriteiten worden modusneutraal tegen

elkaar afgewogen. Hiervoor hanteert de investeringscel een afwegingskader voor een objectieve prioritering van projecten, binnen het ruimere kader van de doelstellingen van het regeerakkoord en de beleidsnota.

Het narratief bij het GIP geeft aan dat bij de keuzes voor investeringsprojecten in het GIP 2025 volgende principes zijn gevolgd:

- het economisch en maatschappelijk belang;
- afstemmen van projecten in gebiedsprogramma's, die een hefboomeffect genereren voor een bredere regio;
- vervoerregio's kunnen wegen op het investeringsbeleid via hun advies;
- maximaal rekening houden met de minder-hinderaanpak.

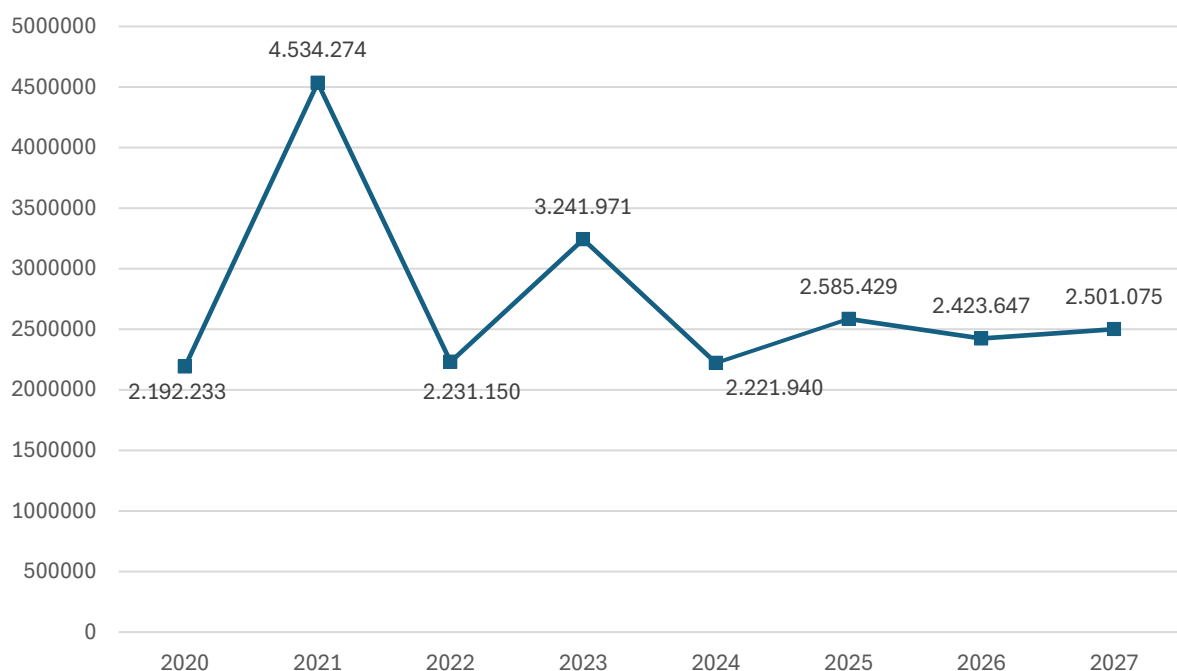
2. Het GIP 2025-2027 – algemene analyse

De opbouw van het GIP op basis van gebiedsprogramma's en beleidsdoelstellingen zou moeten toelaten om een duidelijker zicht te hebben op de voorziene investeringen.

2.1 Evolutie GIP

Voor 2025 voorziet het GIP € 2,58 mld. aan investeringen in infrastructuur. Ook voor de komende jaren 2026 en 2027 wordt een bedrag van deze grootteorde voorzien (€ 2,42 mld. in 2026 en € 2,50 mld. in 2027. Figuur 1 geeft de evolutie van de totale voorziene GIP-budgetten sinds 2020.

Figuur 1: evolutie van het GIP (in €k)



Bron: bewerking MORA-secretariaat o.b.v. GIP's sinds 2020

In de langere termijnevolutie van het GIP zien we, op enkele uitschieters na die te verklaren zijn door éénmalige investeringsinjecties³, een beperkte stijging van de investeringsinspanningen vanaf 2025 (van ca. € 2,2 mld. in de periode 2020-2024 naar ca. € 2,5 mld. vanaf 2025).

³ In 2021 werd € 2,155 mld. toegewezen aan Lantis voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding (inclusief flankerend beleid en minder hinder projecten). In 2023 werd € 1,025 mld. toegewezen aan Lantis voor de uitvoering van de Oosterweelverbinding.

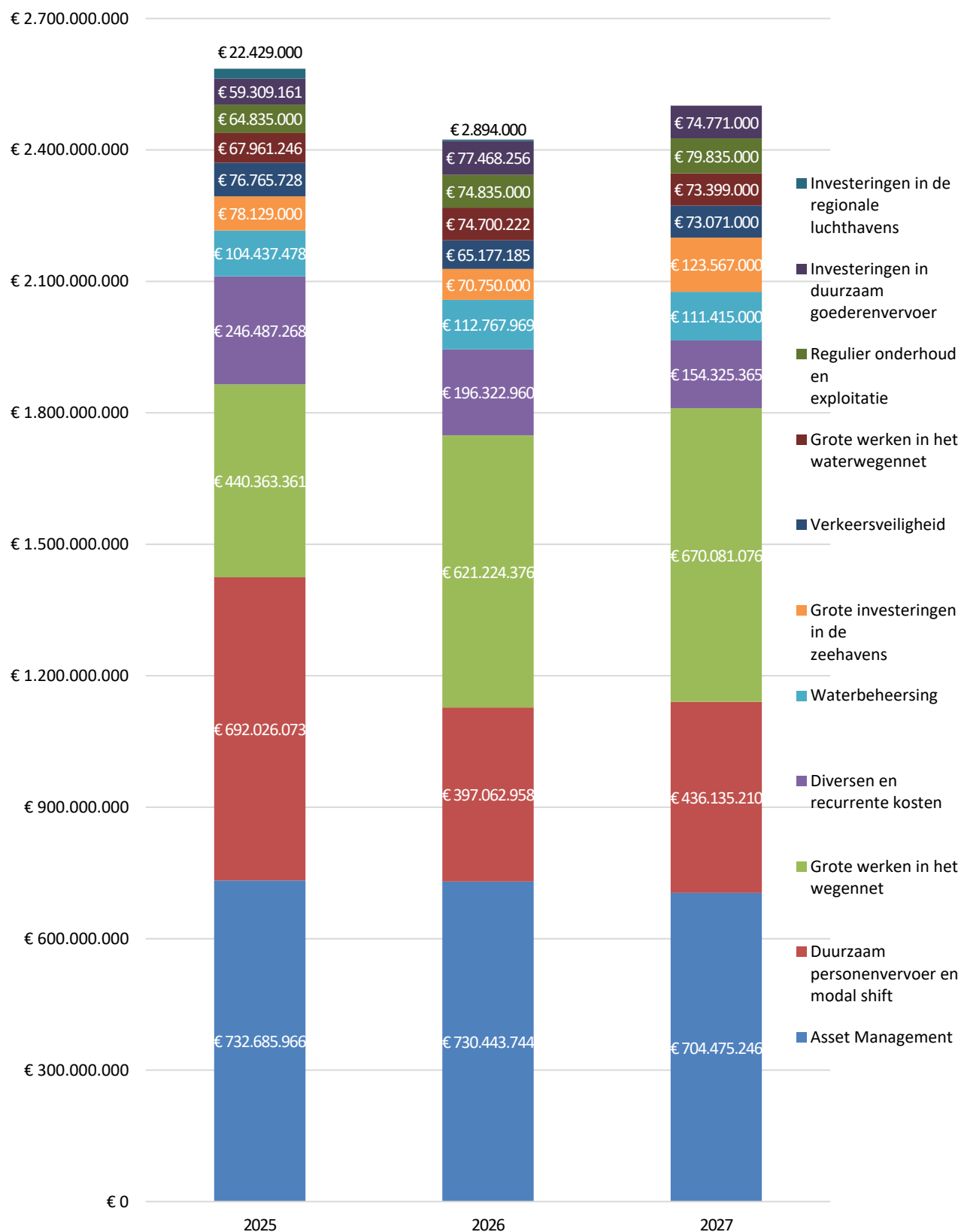
2.2 Middelen per programma

Het GIP omvat 11 overkoepelende programma's:

- Asset management
- Duurzaam personenvervoer en modal shift
- Grote investeringsprojecten, zogenaamde hefboomprojecten:
 - Grote werken in het wegennet
 - Grote werken in het waterwegennet
 - Grote investeringen in de zeehavens
- Investeringsprojecten in de regionale luchthavens
- Investeringsprojecten in duurzaam goederenvervoer
- Verkeersveiligheid
- Waterbeheersing
- Diversen en recurrente kosten
- Regulier onderhoud en exploitatie

Figuur 2 geeft een overzicht van de middelen voorzien voor elk van deze programma's in de jaren 2025, 2026 en 2027.

Figuur 2: middelen per programma



Bron: bijlage 2 van het GIP 2025 (Departement MOW)

2.3 Middelen per entiteit

Tabel 1 toont de middelen die in het GIP voorzien zijn, opgesplitst per entiteit. Globaal gezien, blijft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de grootste entiteit qua investeringsmiddelen. In 2025 ontvangt De Lijn echter het grootste bedrag aan investeringen. Dit is een gevolg € 400 mln. voor de versnelling van de vergroening van de busvloot. In 2026 en 2027 liggen de investeringsmiddelen voor De Lijn veel lager dan in 2025.

Sinds het GIP25 is naast de zeven entiteiten van MOW ook een buffer voor diversen, onteigeningen en prijssherzelingen opgenomen. Deze buffer is entiteitsoverschrijdend.

Tabel 1: middelen per entiteit in het GIP

Entiteit	2025	2026	2027
De Lijn	€ 747.662.259	€ 349.725.752	€ 363.011.001
Agentschap Wegen En Verkeer	€ 708.220.493	€ 679.711.180	€ 685.259.495
Departement Mobiliteit en Openbare Werken	€ 353.661.071	€ 355.510.958	€ 409.005.775
De Vlaamse Waterweg	€ 288.008.796	€ 380.920.447	€ 383.827.000
De Werkvennootschap	€ 243.832.863	€ 247.792.937	€ 248.774.581
Leefbaar Antwerpen door Innovatief Samenwerken	€ 95.952.000	€ 235.183.000	€ 276.681.000
Buffer voor diversen/onteigeningen/prijssherzelingen	€ 75.616.799	€ 82.721.397	€ 42.302.045
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	€ 72.475.000	€ 92.081.000	€ 92.214.000

Bron: bijlage 2 van het GIP 2025 (Departement MOW)

3. Het GIP 2025-2027 – enkele blikvangers

In dit hoofdstuk zoomen we in op enkele specifieke thema's.

Een belangrijke toevoeging aan het GIP 2.0 is de lijst met grote zogenaamde hefboomprojecten waarvoor een investeringsdoorkijk tot 2040 wordt gegeven. Omwille van het belang en de impact van de grote projecten komen deze in een afzonderlijk hoofdstuk aan bod (cf. hoofdstuk 4).

3.1 Asset management/structureel onderhoud

De enorme onderhoudsachterstand van de infrastructuurnetwerken en de kunstwerken is gekend. Het wegwerken van deze achterstand vergt aanzienlijke budgettaire inspanningen.

De Vlaamse Regering beschouwt het asset management en het structureel onderhoud als een beleidsprioriteit. Dit vertaalt zich in het GIP. In 2024 voorzag het ontwerp GIP € 924 mln. of 41,6% van de investeringsmiddelen voor asset management en structureel onderhoud. In 2025 was dat € 733 mln. (28,4% van het GIP). Het streefdoel, zoals opgenomen in het narratief gedeelte van het GIP, is om de middelen voorzien voor asset management, tegen 2029 op te trekken tot € 1,4 mld.

Enkele uitschieters op het vlak van structureel onderhoud voor 2025 zijn:

- De (onderhouds)baggerwerken van de vaarpassen naar de zeehavens (€ 135 mln.), kanalen (€ 8,7 mln.) en van de kustjachthavens (€ 16,1 mln.) en de slibverwerking (€ 45,6 mln.);
- Tunnelrenovaties (ca. € 132 mln.) en het structureel onderhoud van bruggen (€ 56 mln.).

3.2 Regulier onderhoud

Niet alleen het grote structureel onderhoud is essentieel voor het op peil houden van de kwaliteit van onze infrastructuur, ook het reguliere onderhoud is onmisbaar om de levensduur te verlengen. Voor deze legislatuur worden extra middelen in het vooruitzicht gesteld voor regulier onderhoud binnen het beleidsdomein MOW.

Hoewel het reguliere onderhoud stricto sensu niet tot de scope van het GIP behoort (cf. omzendbrief 2019 02), voorziet het GIP voor 2025 € 40 mln. voor regulier onderhoud t.b.v. AWV, MDK en De Werkvennootschap, met een groeipad tot € 55 mln. in 2027 en € 75 mln. in 2029.

Volgens het departement MOW werd regulier onderhoud opgenomen in het GIP om de zichtbaarheid te vergroten. De budgetten voor dit extra regulier onderhoud komen van de investeringskredieten, maar zullen wel verschoven worden naar de kredieten voor onderhoud. Het gaat o.m. om acuut onderhoud van het wegdek, herstellen van defecten aan installaties, verhogen van onderhoudsfrequenties zoals het vegen van fietspaden en wegen ...

3.3 Fiets

In 2024 werd € 320 mln. geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Op basis van bijkomende data aangeleverd door de fietsmanager blijven de fietsinvesteringen in 2025 op hetzelfde niveau (€ 320 mln.) en stijgen ze tot € 332 mln. in 2026 en € 394 mln. in 2027.

Fietsinvesteringen maken echter vaak onderdeel uit van andere infrastructuurprojecten, zoals kunstwerken, jaagpaden, structureel onderhoud ... In samenspraak met de entiteiten AWV, De Werkvennootschap en De Vlaamse Waterweg heeft het departement MOW een verdeelsleutel opgesteld, waarbij afhankelijk van het project een bepaald percentage van de kostprijs als fietsinvestering wordt gemerkt. Tabel 2: fietsinvesteringen in het GIP Tabel 2 geeft een overzicht.

Tabel 2: fietsinvesteringen in het GIP (in € mln.)

Fietsbudget	2025	2026	2027
Asset Management	36.215.199,20	42.765.250,00	23.223.544,00
Diversen en recurrente kosten	55.466.258,00	40.788.919,10	28.794.113,52
Duurzaam personenvervoer en modal shift	79.393.763,71	153.363.612,73	159.654.810,00
Grote investeringen in de zeehavens	956.008,50	6.238.500,00	16.238.500,00
Grote werken in het waterwegennet	15.882.192,19	7.139.972,16	5.552.300,00
Grote werken in het wegennet	101.167.661,68	50.186.070,20	131.300.944,58
Investeringen in de regionale luchthavens	0,00	0,00	0,00
Investeringen in duurzaam goederenvervoer	319.800,00	455.500,00	433.192,46
Verkeersveiligheid	21.880.227,01	17.037.385,00	16.374.000,00
Waterbeheersing	1.688.438,50	4.715.000,00	1.964.250,00
Regulier onderhoud en exploitatie	7.000.000,00	9.000.000,00	10.000.000,00
Totaal	319.969.548,79	331.690.209,19	393.535.654,56

Bron: GIP 2025 (cijfers aangeleverd door de fietsmanager)

Het Fietsfonds, dat buiten het GIP valt, beschikt in 2025 over € 15 mln. De middelen binnen het Fietsfonds worden vanaf 2026 verhoogd naar € 25 mln. per jaar.

3.4 Openbaar vervoer

Het GIP zet onder meer in op enkele grote infrastructuurprojecten die het openbaar vervoer moeten versterken. Enkele voorbeelden zijn de projecten Gentspoort, de luchthaventram, de premetro Kerkstraat- Pothoekstraat en diverse projecten in het kader van de 'Werken aan de Ring'.

Daarnaast zijn er ook investeringen voorzien voor de vernieuwing en aanleg van tramsporen (€ 64,4 mln.).

Grootste blikvanger is de eenmalige extra investeringstoelage van € 400 mln. in 2025 voor de versnelling van de vergroening van de busvloot.

3.5 Goederenvervoer

Het is niet mogelijk om op basis van het GIP exact aan te geven hoeveel middelen specifiek voorzien zijn voor investeringen t.b.v. logistiek en goederenvervoer. Er is geen labelling of oormerking voor projecten gelinkt aan logistiek.

Projecten voor weginfrastructuur bijvoorbeeld komen vaak zowel het personenvervoer als het goederenvervoer ten goede.

De investeringen voor logistiek komen in de eerste plaats tot uiting in een aantal grote projecten die als prioriteit in het GIP naar voor worden geschoven:

- Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA): € 8 mln. in 2025, € 35 mln. in 2026, € 104 mln. in 2027.
- De toegankelijkheid van de achterhaven Zeebrugge: € 27 mln. in 2025, € 9 mln. in 2026, € 9 mln. in 2027. Van 2030 tot en met 2032 wordt een investering van ca. € 1 mld. per jaar vooropgesteld.
- Seine-Schelde: € 45 mln. in 2025, € 49 mln. in 2026, € 47 mln. in 2027.
- Kanaal Gent-Terneuzen: € 25 mln. in 2025, € 15 mln. in 2026, niets in 2027.

Naast de genoemde grote projecten en los van de wegenprojecten zitten investeringen t.b.v. de logistiek en het goederenvervoer verder vooral in de GIP-subprogramma's binnenvaart, baggerwerken, haveninfrastructuur en sluizen.

Het GIP voorziet binnen het kader van het Actieplan Binnenvaart in 2025 € 13,5 mln. voor het bouwen van laad- en losinstallaties. In deze legislatuur wordt gemiddeld een jaarlijks bedrag van € 20 mln. voorzien voor terreinontwikkelingen, economische netwerken en het Actieplan Binnenvaart.

3.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt door de Vlaamse Regering als één van de prioriteiten naar voor geschoven. De focus van het GIP licht voornamelijk op de verkeerslichten (conflictvrij maken) met de verdere uitrol van het Actieplan Verkeerslichten, de verdere aanpak van de gevaarlijke punten en veilige schoolomgevingen.

Het bij het GIP gevoegde narratief geeft aan dat in 2025, 2026 en 2027 jaarlijks een budget van ca. € 49 mln. voor specifieke ingrepen met betrekking tot verkeersveiligheid (gevaarlijke punten, schoolroutes ...) wordt voorzien en dat voor 2028 en 2029 jaarlijks een extra budget van € 15 mln. zal worden vrijgemaakt. In totaal zou deze legislatuur volgens de tekst van het GIP een bedrag van € 275 mln. rechtstreeks in verkeersveiligheid worden geïnvesteerd.

Het GIP zelf voorziet voor het overkoepelend programma Verkeersveiligheid voor 2025 € 76,7 mln. (dat naast de specifieke ingrepen voor verkeersveiligheid voor een bedrag van € 49 mln. ook handhaving, verkeerslichten, wegeninspecties en openbare verlichting bevat). De belangrijkste kostenposten zijn:

- € 13 mln. voor de verkeerslichten, en
- € 42 mln. voor het wegwerken van gevaarlijke punten en veiliger schoolroutes.

3.7 Regionale luchthavens

In het GIP voorziet de Vlaamse overheid middelen om de basisinfrastructuur van de luchthavens op peil te brengen, in het bijzonder investeringen aan verouderde parkeer- en veiligheidsinfrastructuur (brandweerkazerne).

De middelen die voorzien zijn voor de werken bestaan uit investeringssubsidies van het Vlaamse Gewest, de inkomsten uit de concessievergoeding van de LEM en een lening afgesloten door de LOM.

- Luchthaven Antwerpen: € 12,8 mln. in 2025, € 2,9 mln. in 2026 en niets in 2027
- Luchthaven Oostende: € 9,5 mln. in 2025 en niets in 2026 en 2027

Daarnaast voorziet het GIP € 100.000 voor de “digitale verkeersleiding regionale luchthaven”. Mogelijks is dit in functie (studie?) van de uitvoering van het regeerakkoord, dat voorziet om de modaliteiten vast te leggen voor het leveren van luchtverkeersleidingsdiensten op de Vlaamse regionale luchthavens vanuit een digitaal controletorencentrum.

3.8 Beschikbaarheidsvergoedingen

Het nieuwe GIP omvat alle beschikbaarheidsvergoedingen voorzien voor de periode 2025 tot 2027. Het totaal van de beschikbaarheidsvergoedingen volgens dit GIP bedraagt € 190,3 mln. in 2025, € 192,7 mln. in 2026 en € 205,3 mln. in 2027.

Het MORA-secretariaat stelt vast dat deze bedragen afwijken van de beschikbaarheidsvergoedingen zoals vermeld in de publicatie Grote Projecten en Programma's 2024 (verder: GPP24) van het departement Financiën en Begroting (€ 159,7 mln. in 2025, € 160,9 mln. in 2026 en € 164,6 mln. in 2027). De verklaring voor dit verschil ligt bij een aantal PPS-projecten die niet in het GPP24 opgenomen zijn als investering van de Vlaamse overheid:

- Het totaal van de beschikbaarheidsvergoedingen voor stelplaatsen van De Lijn is hoger in het GIP dan in GPP24. Oorzaak hiervan is dat het project “DBFM Oostende” niet opgenomen is in GPP24.
- Het GIP neemt ook de beschikbaarheidsvergoeding verschuldigd door de stad Antwerpen voor Brabo 2 (PPS-project met partners AWV, De Lijn en stad Antwerpen) voor een bedrag van jaarlijks € 8,603 mln. op, naast de beschikbaarheidsvergoedingen voor rekening van AWV en De Lijn. In het GPP24 is deze beschikbaarheidsvergoeding niet opgenomen.
- In het GIP wordt ook de beschikbaarheidsvergoeding voor de Kieldrechtsluis opgenomen (jaarlijks € 18,055 mln.), terwijl deze vergoeding gebaseerd is op een subsidie-overeenkomst tussen de Vlaamse overheid en het havenbedrijf Antwerpen. De vraag is of deze

overeenkomst wel moet opgenomen worden in het GIP en of ze niet eerder als subsidie moet worden aangerekend⁴.

Tabel 3 geeft een overzicht van de beschikbaarheidsvergoedingen opgenomen in het GIP voor 2025, 2026 en 2027 en vergelijkt deze met de beschikbaarheidsvergoedingen opgenomen in GPP24. In verband met de beperkte afwijkingen tussen GIP en GPP geeft het departement MOW aan dat de informatie in het GIP in de toekomst afgestemd wordt met het departement Financiën en Begroting die instaat voor de publicatie GPP.

Tabel 3: beschikbaarheidsvergoedingen in het GIP25 vs. GPP24 (in €)

Projectnaam	GIP25			GPP24		
	2025	2026	2027	2025	2026	2027
A11	55.936.000	56.370.000	56.489.000	55.924.000	56.198.000	56.477.000
Kempense Noord-Zuidverbinding	20.091.000	20.279.000	20.469.000	20.144.000	20.333.000	20.524.000
Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem	5.913.000	5.968.000	6.022.000	5.936.000	5.990.000	6.045.000
R4-Zuid Gent	8.839.000	8.898.000	8.959.000	8.809.000	8.868.000	8.928.000
Brabo I - De Lijn	16.238.000	16.114.000	16.435.000	16.388.000	16.209.000	16.532.000
Brabo I – AWW	7.258.000	7.365.000	7.568.000	7.223.000	7.377.000	7.534.000
Brabo II - De Lijn	9.822.000	9.909.000	9.998.000	9.796.000	9.883.000	9.971.000
Brabo II – AWW	1.157.000	1.237.000	1.157.000	1.190.000	1.190.000	1.190.000
Brabo II - stad Antwerpen	8.603.000	8.603.000	8.603.000	x	x	x
Livan 1	9.481.000	9.671.000	9.864.000	9.460.000	9.650.000	9.843.000
Stelplaatsen De Lijn	17.333.000	18.637.000	19.622.000	13.305.000	13.702.000	16.037.000
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - cluster 1	4.915.000	4.929.000	4.945.000	4.915.000	4.929.000	4.944.000
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal -cluster 2	6.704.000	6.720.000	6.740.000	6.626.000	6.644.000	6.662.000
PPS Over Bruggen	0	0	3.500.000	nvt	nvt	nvt
Kieldrechtsluis	18.055.000	18.055.000	18.055.000	x	x	x
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat	0	0	6.958.000	nvt	nvt	nvt
Totaal	190.345.000	192.755.000	205.384.000	159.716.000	160.973.000	164.687.000

Bron: bijlage 2 van het GIP 2025 (Departement MOW) en de publicatie Grote Projecten en Programma's 2024 (Departement F&B)

⁴ Het Rekenhof maakte dezelfde opmerking over dit project in het [Rekeningenrapport over 2023](#).

4. Grote projecten 2025-2040

Bijlage 1 van het GIP omvat een lijst van 17 'grote' projecten. Een aantal van die grote projecten is opgesplitst in meerdere deelprojecten ('Werken aan de Ring R0', 'Extra Containercapaciteit Antwerpen', 'Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge' en 'Seine-Schelde – Leie en Kanaal Roeselare Leie'). Wijzigingen aan deze lijst van grote projecten kunnen enkel door een beslissing van de Vlaamse Regering.

4.1 Twintig miljard euro voor grote projecten 2025-2040

Tabel 4 toont het volledige overzicht van de grote projecten 2025-2040. In bijlage 1 van het GIP worden de budgetten voor 17 grote projecten op twee manieren weergegeven. De eerste manier is een kolom die het "Totaalbudget 2025-2040 (capex, in € mln.)" per project weergeeft. De tweede manier geeft per project en per jaar (van 2025 tot 2040) de "huidige langetermijn investeringsimpact (in € mln. euro per jaar)".

Tabel 4: overzicht grote projecten 2025-2040

Project	Totaalbudget 2025-2040 (capex, in € mln.)	Huidige langetermijn- investeringsimpact (in € mln.)	Vershil (in € mln.)
Gentspoort	940	782	158
A8 Halle	600	525	75
NZ Limburg	1.409	1.410	-1
ECA Antwerpen	2.886	2.182	704
2e Tijsmanstunnel	1.600	1.591	9
Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge	3.700	3.661	39
Seine-Schelde	855	855	0
Mechelen noord	300	222	78
E403 - 3e rijstrook	360	338	22
Oostelijke Tangent (Sint-Niklaas)	125	134	-9
Luchthaventram	264	218	46
Premetro Kerkstraat - Pothoek- straat	70	109	-39
Stelplaats Wissenhage	180	235	-55
A12 Londerzeel Zuid	90	105	-15
R4WO	777	770	7
Rond Ronse	853	853	0
Werken aan de Ring R0	4.831	4.198	633
Totaal	19.840	18.188	1.652

Bron: bijlage 1 van het GIP 2025 (Departement MOW)

Volgens de eerste berekeningswijze ("Totaalbudget 2025-2040") is het totaal voor de 17 projecten € 19,840 mld. De som van alle bedragen in de tweede weergave ("Huidige langetermijn investeringsimpact") bedraagt € 18,188 mld. Het verschil tussen beide bedraagt € 1,652 mld.

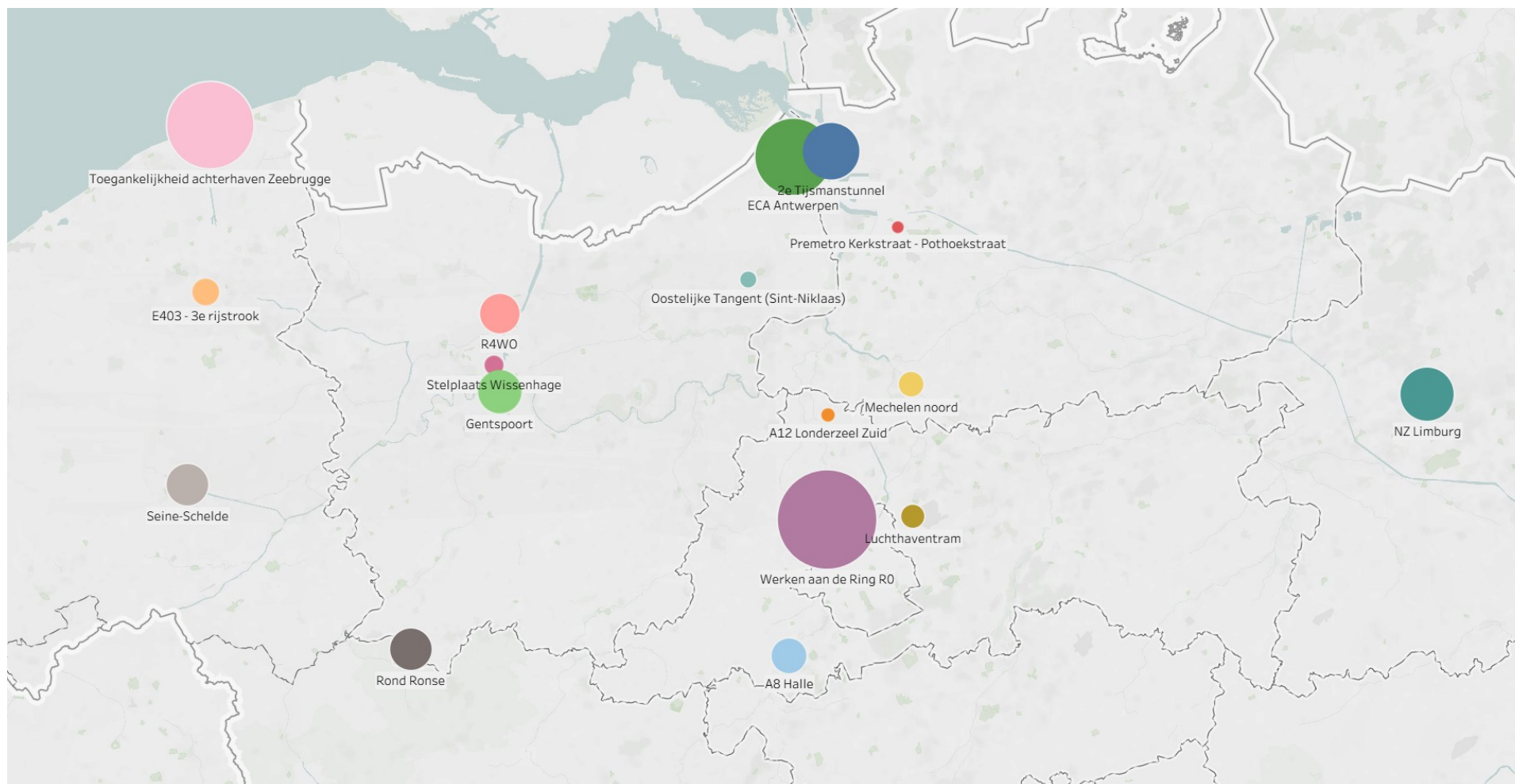
Dit verschil is niet toe te wijzen aan een enkel project, maar wordt veroorzaakt door afwijkingen bij meerdere projecten. Het totaalbudget voor projecten ECA Antwerpen (€ 704 mln.) en Werken aan de Ring (€ 633 mln.) ligt veel hoger dan de huidige langetermijninvesteringsimpact. Voor een aantal projecten, zoals Stelplaats Wissenhage (- € 55 mln.) en Premetro Kerkstraat - Pothoekstraat (- € 39 mln.) geldt het omgekeerde.

Het secretariaat heeft geen duidelijke verklaring gevonden voor de vaak omvangrijke afwijkingen tussen het totaalbudget capex en de huidige langetermijninvesteringsimpact. Dit heeft verder in deze nota wel een impact: op jaarbasis kunnen we enkel rekening houden met de bedragen opgenomen in de langetermijn investeringsimpact, die € 1,652 mld. lager ligt dan het totaalbudget 2025-2040.

Infrastructuurwerken in het kader van de Oosterweelverbinding worden apart gefinancierd via het financieel model (tolakkoord). Het overkappings- en leefbaarheidsfonds wordt jaarlijks gespijsd door onderbenutting van middelen MOW (begrotingsruiter), en bedraagt € 608 mln. in de periode 2025-2027.

De grote projecten zijn geografisch gespreid over alle Vlaamse provincies, zoals weergegeven in Figuur 3. De interactieve visualisatie met meer informatie (budget) kan u [hier](#) raadplegen.

Figuur 3: Lokalisatie grote projecten



Bron: bewerking MORA-secretariaat o.b.v. bijlage 1 van het GIP 2025

4.2 Weg en havens krijgen de meeste investeringen

De 17 grote projecten kunnen grosso modo opgesplitst worden in vier categorieën, waarvoor in de periode 2025-2040 middelen worden voorzien: weg, havens, openbaar vervoer en binnenvaart. Tabel 5 toont de opsplitsing. Ongeveer 90% van alle investeringen in grote projecten voor de periode 2025-2040 gaat naar wegen of havens.

Tabel 5: opsplitsing grote projecten over verschillende types infrastructuur (2025-2040)

Categorie infrastructuur	Totale investering	Aandeel
Weg	€ 10,945 mld.	55,2%
Havens	€ 6,586 mld.	33,2%
Openbaar vervoer	€ 1,454 mld.	7,3%
Binnenvaart	€ 0,855 mld.	4,3%

Bron: bijlage 1 van GIP 2025 (Dep MOW)

De bovenstaande verdeling is in zekere mate arbitrair omdat investeringen in verschillende types binnen een bepaald project niet altijd op te splitsen zijn. Het project Gentspoort is in Tabel 5 opgenomen als openbaarvervoerproject, maar omvat ook investeringen in wegen (de tunnels op de R40 ter hoogte van Dampoort en Heuvelpoort). Het project Extra Containercapaciteit Antwerpen is een havenproject, maar omvat ook wegenwerken aan E34 West.

4.3 Vlaanderen bouwt verder op PPS

Voor slechts 3 van de 17 grote projecten voorziet de Vlaamse Regering geen uitvoering via PPS: Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge, Luchthaventram en Seine-Schelde.

Voor 14 van de 17 projecten wordt nog onderzocht hoe ze gefinancierd zullen worden. De Vlaamse Regering heeft echter de intentie om ze via PPS te realiseren, al is dat uiteraard onder voorbehoud van goedkeuring door het Instituut der Nationale Rekeningen en het vinden van private partners.

Tabel 6 geeft een overzicht van de projecten volgens het voorziene jaar van oplevering en de inschatting van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding.

Wanneer deze 14 projecten effectief via PPS uitgevoerd worden en wanneer we rekening houden met de reeds lopende PPS-projecten, zullen de totale beschikbaarheidsvergoedingen die jaarlijks binnen het beleidsdomein MOW betaald moeten worden tegen 2040 oplopen tot **meer dan € 1,5 mld.** De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen blijven daarbij wel ruim onder het decretaal vastgelegde maximum van 60% van de VEK per programma van een beleidsdomein.

Tabel 6: Lijst PPS-projecten 2025-2040 met opleveringsdatum en beschikbaarheidsvergoeding

Project	Jaar van oplevering	Beschikbaarheidsvergoeding (in € mln.)
Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat	2027	7
Stelplaats Wissenhage	2028	18
A12 Londerzeel Zuid	2029	9
Oostelijke Tangent (Sint-Niklaas)	2031	13
R4WO	2031	76
NZ Limburg	2032	151
ECA Antwerpen	2032	125
2e Tijsmanstunnel	2032	160
E403 - 3e rijstrook	2032	32
Rond Ronse	2032	90
Gentspoort	2033	94
A8 Halle	2034	72
Mechelen noord	2034	30
Werken aan de Ring R0	2036	Nvt*

Bron: bijlage 1 van het GIP 2025 (Departement MOW)

* Het zou een verkeerde indruk kunnen wekken om een getal bij beschikbaarheidsvergoeding in te vullen, gezien niet voor alle deelprojecten van het project Werken aan de Ring een PPS voorzien wordt. De opleveringsdatum (en dus de start van de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen) is niet voor elk deelproject dezelfde, wat verder zou kunnen leiden tot verwarring. Vanaf 2036 zou de som van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen voor het project Werken aan de Ring € 462 mln. bedragen.

5. Verdwenen en uitgestelde projecten

De nieuw opgerichte investeringscel heeft modusneutraal, vraaggericht en kritisch alle voorstellen, die binnen het beleidsdomein MOW ingediend werden, bekeken. Het GIP bevat keuzes om tot een uitvoerbaar geheel te komen voor het hele beleidsdomein MOW. Dit wil ook zeggen dat een aantal projecten (nog) niet opgenomen zijn.

Een aantal infrastructuurprojecten werden in het verleden opgenomen in verschillende beleidsdocumenten (GIP, Grote Projecten en Programma's, beleidsnota's en regeerakkoorden ...), maar zijn niet meer terug te vinden in het voorliggende GIP. Het is niet duidelijk of dit betekent dat deze projecten niet langer zullen uitgevoerd worden of dat deze projecten naar een latere datum verschoven worden. Een aantal van deze projecten worden hieronder ter illustratie opgesomd.

5.1 Grote projecten waarvoor een planningsproces loopt

Sneltram A12

Voor de Sneltram A12 werd op 28 oktober 2021 de projectnota goedgekeurd. Voor deze halteomgevingen wordt verder afgestemd met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolvertem worden gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland. Volgens GPP24 is het verwacht moment van de start van de gunningsprocedure 2025-2026. In juni 2025 zette de Vlaamse Regering dit project 'on hold'.

N8 Veurne-Ieper

De N8, de verbindingsweg tussen Ieper en Veurne, is aan vernieuwing toe. Met een grondige herinrichting wil het Agentschap Wegen en Verkeer de gewestweg veiliger, aantrekkelijker en leefbaarder maken voor weggebruikers en omwonenden. Het Agentschap Wegen en Verkeer voert op dit moment verschillende studies uit om te bepalen hoe de gewestweg er in de toekomst uit zal zien. Het segment tussen het kruispunt met de Kruisboomstraat in Vleteren tot het kruispunt van de N38/N8 in Ieper volgt de procesaanpak voor complexe projecten. De Vlaamse regering heeft op 14 juli 2023 de startbeslissing en bijhorende procesnota goedgekeurd. Met de goedkeuring van de startbeslissing herbevestigde de Vlaamse regering ook haar engagement om de lopende projecten verder uit te werken en uit te voeren. Het complex project bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. In 2025 voorziet het GIP € 1,018 mln. voor "fase 3" in de gemeenten Alveringem, Ieper, Lo-Reninge, Veurne en Vleteren.

Viaduct E17 Gentbrugge

Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door AWW. De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar. De studie die moet leiden tot één voorkeursalternatief werd toegewezen aan De Werkvennootschap (DWV). Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.

Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk verbindt de Boven-Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Vanaf Bossuit tot net voor het centrum van Kortrijk is het kanaal een klasse IV-vaarweg. In het centrum van Kortrijk kan enkel scheepvaart van klasse I plaatsvinden. Het doel van het project is de knelpunten oplossen zodat het een volwaardige klasse Va-verbinding wordt. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. De Vlaamse Regering heeft inmiddels het ontwerp voorkeursbesluit genomen. Dit besluit lag van 8 april t.e.m. 14 juni 2024 aan iedereen voor tijdens een openbaar onderzoek. Na het openbaar onderzoek volgt een volgende stap waarin de Vlaamse Regering de voorkeursoplossing definitief vastlegt in het definitief voorkeursbesluit. Volgens GPP24 is het verwacht moment van start gunningsprocedure 2027-2028. Het GIP voorziet in 2026 (€ 1 mln.) en 2027 (€ 1 mln.) middelen voor de economische ontwikkeling van het huidige kanaal.

KR8 (Kortrijk)

Met het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 wil de Vlaamse overheid de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren. Daarvoor worden infrastructuurwerken, mobiliteit en nieuwe ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de startnota goed van het GRUP 'Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost'. Op 26 februari 2021 werd de verfijnde startnota goedgekeurd: hierin wordt het verbeteren van de leefbaarheid nog meer naar voren geschoven als dé centrale doelstelling van het GRUP. De nota aan de Vlaamse Regering, van 30 juni 2023, nam een principiële beslissing in functie van de voortgang van het GRUP. In het GIP worden studiekosten opgenomen voor 2026, maar het project staat niet in de lijst van grote projecten 2025-2040.

Rechtnaarzee (Middelkerke)

Met het project Rechtnaarzee willen De Werkvennootschap, de Provincie West-Vlaanderen en de Gemeente Middelkerke de leefbaarheid in een aantal woonbuurten in Middelkerke verbeteren en bezoekers die met de wagen naar Middelkerke-Bad komen een vlotte en veilige route *rechtnaarzee* bieden. Door een nieuwe verbindingsweg aan te leggen willen ze het doorgaand verkeer weghalen uit de woonkernen. Het PRUP wijzigt de bestemming van het landbouwgebied waar de weg doorloopt en werd op 27 maart 2025 definitief vastgesteld. De totale kosten voor dit project worden op € 70 mln. geschat. In het GIP zijn middelen voorzien voor studiewerk (telkens € 50.000 in 2025, 2026 en 2027) en voor "uitvoering DBFM" in 2027 (€ 947.500).

5.2 Andere projecten die eerder opgenomen waren in het GIP

Naast de grote projecten zijn er ook diverse zogenaamde kleinere investeringsprojecten die uit het GIP werden geschrapt of uitgesteld naar volgende jaren. Het is niet de bedoeling om een exhaustieve opsomming te geven van alle projecten die verdwenen of uitgesteld zijn. Wel om de vaststelling te illustreren met enkele voorbeelden.

Een aantal projecten zijn niet langer opgenomen, bv.:

- 70 van de 82 voorziene trajectcontroles die AWW op gewestwegen nog plande te installeren worden geschrapt. De tien nieuwe controles die er wel nog komen, zullen focussen op “zwarte punten met veel ongevallen”.
- Het fietspadproject langs de N449 doorheen de gemeenten Lochristi, Wachtebeke en Zelzate werd in de doorkijk van het GIP 2024 opgenomen voor uitvoering in 2025, maar verdween uit het nieuwe GIP.

Een aantal projecten worden uitgesteld, bv.:

- Het fietspadproject langs de N301 in Houthulst dat in de doorkijk van het GIP 2024 voorzien was voor uitvoering in 2026 is opgeschoven. Volgens het GIP 2025 zal in 2027 een studie opstarten voor dit project.

6. Algemene evaluatie en aandachtspunten

Het MORA-secretariaat is van oordeel dat het GIP 2.0 een duidelijke stap vooruit is ten opzichte van vorige iteraties. Het secretariaat ziet nog een aantal verbeterpunten, zoals het verduidelijken van het toegepaste afwegingskader, de leesbaarheid en transparantie verhogen en om het potentieel van het GIP als evaluatietool te benutten.

6.1 Het GIP 2.0 is een duidelijke stap vooruit

Met het nieuwe GIP is een duidelijke stap gezet in de richting van een efficiënter investeringsbeleid.

- Door de tijdshorizon te verruimen van 1 naar 3 jaar (en vanaf de begrotingsaanpassing 2026 naar 5 jaar) voor gewone investeringen en naar 15 jaar voor de grote infrastructuurprojecten wordt meer continuïteit, stabiliteit en zekerheid geboden. Een meerjarige doorblik brengt tevens een grotere transparantie met zich mee en maakt het ook mogelijk het investeringsbeleid accurater te evalueren.
- Het GIP wordt opgevat als een rollend meerjarenprogramma dat jaarlijks geactualiseerd wordt met de begroting en goedgekeurd door het Vlaams Parlement. Dit biedt mogelijkheden voor een betere monitoring van de uitvoering van de investeringen en geeft ook flexibiliteit om in te spelen op nieuwe en/of onverwachte ontwikkelingen.
- De oprichting van een modusneutrale investeringscel binnen het departement MOW als penhouder en regisseur van het GIP, maakt een betere afstemming tussen de investeringsnoden en -prioriteiten van de verschillende infrastructuurbeheerders mogelijk.
- Door af te stappen van een statische lijst van investeringen per entiteit en het GIP op te bouwen op basis van thematische beleidsdoelstellingen en geclusterde gebiedsprogramma's, is er een duidelijkere link met de beleidsprioriteiten die door de Vlaamse Regering bij het begin van de legislatuur werden bepaald.

6.2 Keuzes worden gemaakt, maar geen duidelijkheid over objectief afwegingskader

Gelet op de weliswaar toenemende maar nog steeds beperkte investeringsmiddelen – er werden voor het GIP voor ca. € 7 mld. projectvoorstellen ingediend, terwijl slechts een budget van € 2,5 mld. beschikbaar was – zijn keuzes noodzakelijk.

De nieuwe investeringscel heeft o.m. als taak om voor deze keuzes, op basis van een afwegingskader en modusneutraal, een objectieve prioritering te maken van projecten in het GIP. Binnen het afwegingskader speelden voor het nieuwe GIP volgende factoren een rol:

- De projecten dragen bij tot de Vlaamse welvaart (hefboomeffect);
- De projecten dragen bij tot de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid;
- De projecten bieden een antwoord op de onderhoudsnood van de infrastructuur;

- De projecten dragen bij tot de modal shift.

Dat de investeringskeuzes gemaakt worden op basis van geobjectiveerde en modusneutrale afwegingen is op zich een goed zaak. Maar het GIP en bijhorend narratief bieden weinig concrete informatie aan over het gebruikte afwegingskader en de objectivering van de keuzes. Het is dan ook moeilijk om te achterhalen hoe bepaalde projectkeuzes worden verantwoord en hoe ze passen binnen het geobjectiveerde afwegingskader.

6.3 Nog stappen te zetten naar een GIP als evaluatietool

Het is de bedoeling dat het GIP op termijn evolueert naar een plannings- en evaluatietool voor infrastructuurinvesteringen. Zoals eerder aangegeven zijn er ernstige stappen gezet om het GIP verder te ontwikkelen tot een robuust planningsinstrument.

Dat het GIP nu een rollend meerjarenprogramma wordt dat jaarlijks kan worden geactualiseerd en dat jaarlijks wordt voorgelegd aan het Vlaams Parlement, biedt mogelijkheden voor een betere monitoring en evaluatie van het investeringsbeleid.

Om een accuratere evaluatie mogelijk te maken zou het GIP echter naast de voorziene investeringsbudgetten ook de werkelijk bestede middelen (vereffeningen) moeten opnemen. Op die manier wordt meer inzicht geboden in de uitvoering van de projecten. Dit is uiteraard geen evidente oefening, maar we stellen vast dat de eerste try-outs hiervoor reeds dateren van 2021.

6.4 GIP publiek raadpleegbaar maar betere leesbaarheid nodig

Het GIP wordt samen met een bijhorend narratief gepubliceerd op de website van het departement MOW. Het wordt ook aan het Vlaams Parlement overgemaakt en op die manier publiek beschikbaar gesteld.

Dat het GIP uitsluitend als een lange (PDF) tabel (van 11 bladzijden) wordt gepresenteerd, maakt het moeilijk om ermee aan de slag te gaan. Hoewel het GIP nu is opgedeeld volgens een aantal geclusterde gebiedsprogramma's, blijft het moeilijk om een duidelijk zicht te hebben op wat er voor verschillende beleidsthema's in totaliteit voorzien wordt. Dit vergt gedetailleerd en manueel zoek- en rekenwerk. Eén van de voorbeelden zijn de beschikbaarheidsvergoedingen die verspreid zitten over de verschillende programma's.

De realisatie van een duidelijk en gebruiksvriendelijk dashboard (eventueel met een GIS-tool) zou kunnen bijdragen tot een veel betere leesbaarheid van het GIP.

Een koppeling met andere rapportages zoals de Staat van het wegennet (AWV), de Asset Wijzer (MOW) en de publicatie Grote Projecten en Programma's (departement Financiën en Begroting) is aangewezen.

6.5 Betrokkenheid stakeholders maakt het GIP robuuster

De MORA vroeg al een aantal keren naar een betrokkenheid van het middenveld bij de opmaak van het GIP, zonder zich uit te spreken via welke formule deze betrokkenheid moet worden vorm gegeven.

Tot op heden wordt het (mobiliteits)middenveld niet rechtstreeks betrokken bij het GIP en maken de stakeholders geen deel uit van de zogenaamde GIP-cyclus zoals voorgeschreven in de omzendbrief van 2019.

Dat het nieuwe GIP vanaf nu ter goedkeuring moet voorgelegd worden aan het Vlaams Parlement is positief en duidt op een grotere betrokkenheid, maar niet zozeer van het bredere middenveld.

Sommige stakeholders zetelen in de vervoerregio's, die officieel een onderdeel zijn van de GIP-cyclus. De vervoerregio's hebben de mogelijkheid om advies, input en feedback te geven over de haalbaarheid, de prioritering en de wenselijkheid van de projecten, waarbij de samenhang met de mobiliteitsvisie van de vervoerregio wordt bewaakt.

Uit verschillende vervoerregio's komen echter signalen dat het adviesproces over het GIP en de prioriteitenbepaling niet optimaal verloopt en veel onduidelijkheid creëert. De consultatie van de vervoerregio's in de voorbereidende fase, zoals omschreven in de omzendbrief 2019/02 betreffende het GIP, ontbrak namelijk bij de totstandkoming van het voorliggend GIP. De betrokkenheid bleef beperkt tot een informatieronde na de goedkeuring door de Vlaamse Regering. Dit heeft als gevolg dat het voor de vervoerregioraden evenmin duidelijk is waarom bepaalde projecten van het GIP verdwenen zijn, zelfs projecten waarvan de uitvoeringsfase reeds vergevorderd was.

6.6 Naamgeving van projecten blijft inconsistent

De naamgeving van projecten doorheen verschillende beleidsdocumenten (zoals het GIP, de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken, de publicatie Grote Projecten en Programma's van het departement Financiën en Begroting ...) is niet consistent. In het GPP24 wordt de naam "Kempen Noord-Zuidverbinding" gebruikt, in het GIP25 heet hetzelfde project "Via NZK"; Wat in GPP24 de "Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem" is, krijgt in het huidige GIP de naam "Via Zaventem".

Zelfs binnen het GIP worden onderdelen van een zelfde project niet op dezelfde manier omschreven. Binnen het PPS-project Brabo 1 wordt het weggedeelte (door AWW) wel als Brabo 1 benoemd, maar neemt De Lijn het project op in het GIP onder de naam "MV2020 - Verlenging tramlijn Deurne-Wijn".

Type investering

Het GIP is niet altijd duidelijk over de aard van de investering (studie, uitvoering, onteigening, beschikbaarheidsvergoeding, compensatie ...), bv.:

- N382 Wielsbeke wordt omschreven als “studie/onteigening/uitvoering”
- Beschikbaarheidsvergoedingen staan onder verschillende noemers
 - Voor de projecten van AWW en De Lijn staan ze als beschikbaarheidsvergoedingen in de kolom: “SubprogrammaOverkoepelend”.
 - Voor de projecten van De Vlaamse Waterweg staat beschikbaarheidsvergoeding als deel van de omschrijving in de kolommen “ProjectNaam” en “DeelprojectNaam” (en staat Albertkanaal als “SubprogrammaOverkoepelend”).

Een duidelijk onderscheid gemaakt tussen: “uitvoering”, “studie”, “onteigening”, “beschikbaarheidsvergoeding” ... zou de leesbaarheid van het GIP vergroten.

6.7 Financiering van infrastructuurprojecten onzeker

Het MORA-secretariaat formuleert een aantal aandachtspunten met betrekking tot de financiering van infrastructuurprojecten op lange termijn.

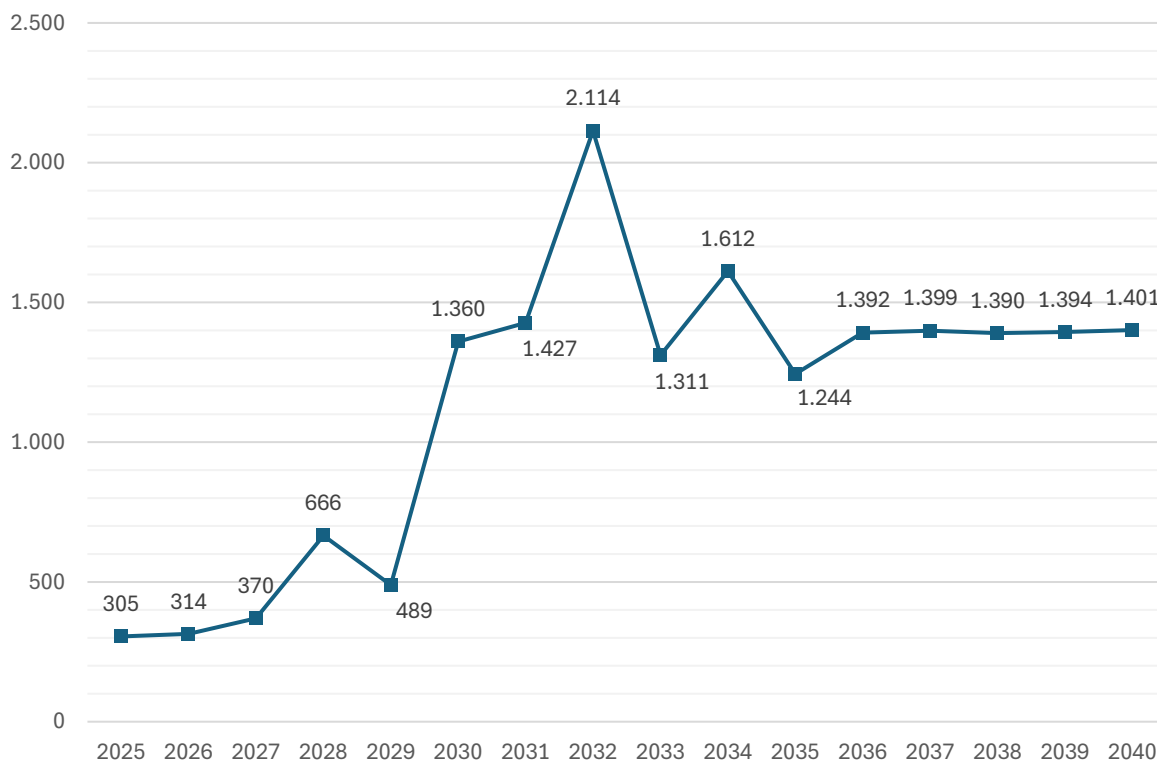
6.7.1 Grote infrastructuurprojecten GIP voor rekening van de volgende Vlaamse Regering

Omdat de uitvoering van grote infrastructuurprojecten meer tijd in beslag neemt dan één legislatuur is een terechte keuze gemaakt om het GIP legislatuuroverschrijdend te maken. Gezien de grote projecten die opgenomen zijn in het GIP nog in een voorbereidende fase zijn, heeft dat tot gevolg dat de financiering ervan door de volgende Vlaamse Regering zal moeten gebeuren.

Figuur 4 toont de evolutie van de investeringen voor grote projecten tot 2040. De investeringen een sprong van € 0,489 mld. in 2029 naar € 1,360 mld. in 2030. Dit is een gevolg van de budgettering van het project ‘Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge’ in 2030 voor een bedrag van € 1,087 mld. Ook in 2031 (€ 1 mld.) en 2032 (€ 1,175 mld.) heeft dit project een grote budgettaire impact.

Vanaf 2032 beginnen bovendien meerdere beschikbaarheidsvergoedingen voor de projecten aangekondigd in het voorliggend GIP te lopen (zie 4.3), waardoor het investeringsritme voor grote projecten ook na 2032 hoog blijft in vergelijking met de periode tot 2029.

Figuur 4: Evolutie investering voor grote projecten (in € mln.)



Bron: bijlage 1 van GIP 2025 (Departement MOW)

6.7.2 Geen beleidsruimte voor nieuwe 'grote' projecten op lange termijn tenzij sterke verhoging van het budget

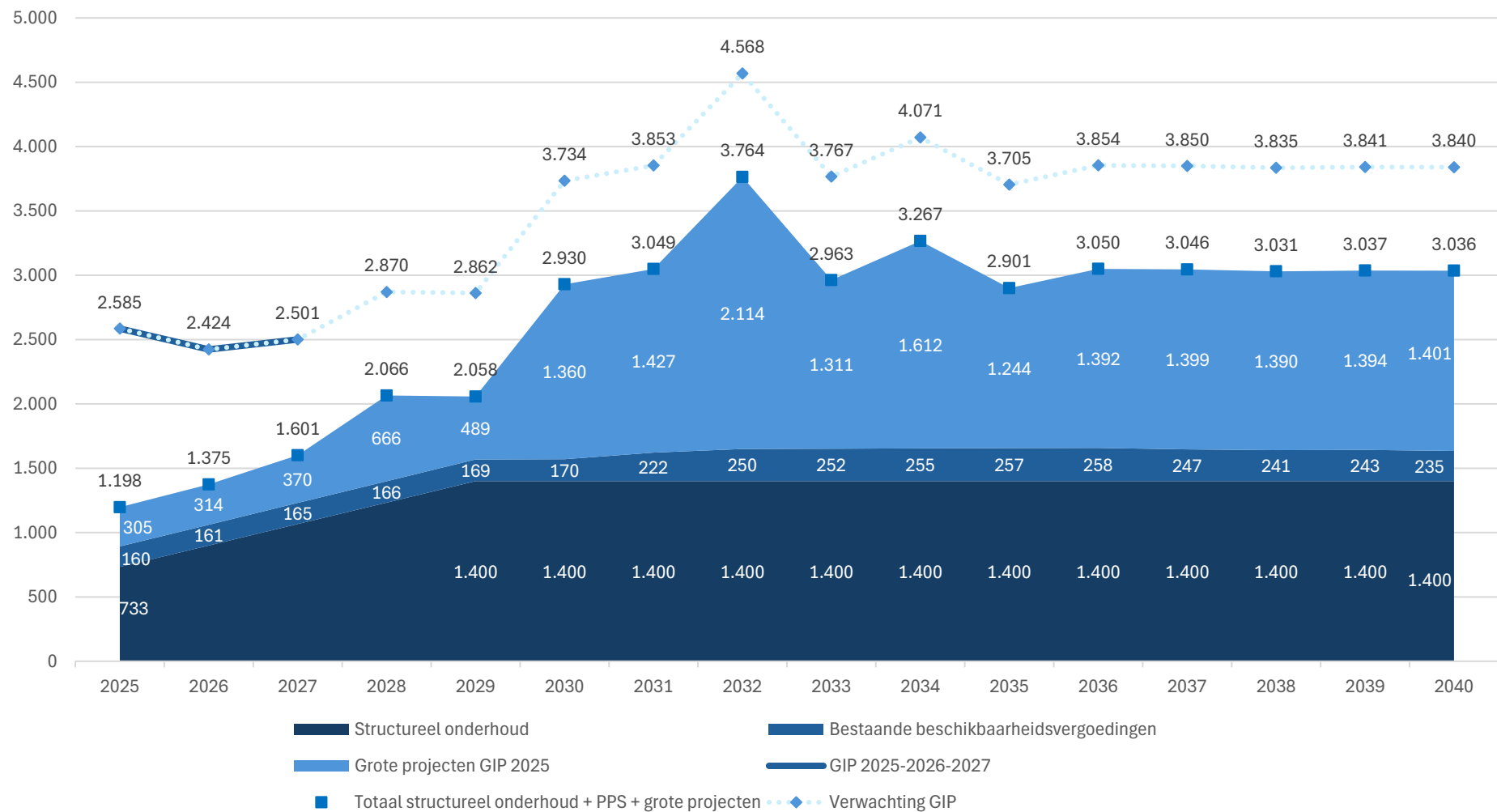
Op basis van het GIP onderscheiden we een aantal jaarlijks terugkerende kostenposten die een impact hebben op de bestedingsruimte voor toekomstige investeringen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken:

- Voor **structureel onderhoud** streeft het GIP naar een onderhoudsinspanning van **€ 1,4 mld.** vanaf 2029 (intentie opgenomen in het GIP, in onderstaande grafiek wordt uitgegaan van een lineaire groei van € 733 mln. in 2025 richting 2029);
- De **beschikbaarheidsvergoedingen** voor opgeleverde projecten, waarvan de bedragen opgenomen zijn in GPP24 evolueren **van € 160 mln. in 2025 naar € 235 mln. in 2040** (bedragen volgens GPP24);
- De financieringsimpact voor **grote projecten** in de periode 2025-2040 evolueert **van € 305 mln. in 2025 naar € 1.401 mln. in 2040** (bedragen vermeld in bijlage 1 bij het GIP);
- Overige investeringen voor **regulier onderhoud, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer, verkeersveiligheid, luchthavens en onteigeningen**.

Als de Vlaamse Regering de bovenstaande investeringen wil blijven volhouden, vraagt dit vanaf 2030 een significante verhoging van de middelen voorzien in het GIP. Figuur 5 illustreert dat in 2032 het GIP ongeveer € 3,7 mld. zou moeten bedragen en in 2032 zelfs € 4,5 mld.

Zelfs indien deze verhoging van de investeringsmiddelen gerealiseerd zou worden, zou er nog bijkomende financiering noodzakelijk zijn om vóór 2040 überhaupt nieuwe grote projecten in uitvoering te brengen. Dit is het geval voor grote projecten waarvoor vandaag al een planningsproces loopt, zoals Sneltram A12, Viaduct E17 Gentbrugge, N8 Veurne-Ieper, Kanaal Bossuit-Kortrijk, KR8 (Kortrijk) ...

Figuur 5: Impact geplande investeringen op het toekomstig GIP (in € mln.)



Bron: bewerking MORA-secretariaat o.b.v. het GIP 2025 (Departement MOW) en de publicatie Grote Projecten en Programma's 2024 (Departement F&B)