



Vlaamse Regering

Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering

**Betreft: Alternatieve Financiering van Vlaamse
overheidsinvesteringen – voorstel van projecten Via-Invest**

Situering

Het regeerakkoord 2009-2014 van de Vlaamse regering stelt: "We zorgen voor de invulling van de missing links in het wegen-, waterwegen- en spoorwegnet. Het uitgangspunt is de lijst opgenomen in het ontwerp mobiliteitsplan Vlaanderen. Deze kan geëvalueerd en eventueel aangepast worden in het kader van de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen." De beleidsnota voor mobiliteit en openbare werken, verduidelijkt het uitvoeringstraject met betrekking tot de missing links waarbij deels met reguliere begrotingsmiddelen en deels via een publiek-private samenwerking (PPS) wordt gewerkt.

Het engagement van de Vlaamse regering blijft tot op vandaag onverminderd van kracht. Zoals aangegeven door de minister-president in de septemberverklaring van 24 september 2012 trekt de Vlaamse regering 750 miljoen euro uit voor investeringen in wegen en waterwegen.

Met onderhavige mededeling wordt de Vlaamse regering geïnformeerd over het voorstel voor de concrete invulling van dit investeringsprogramma via PPS door Via-Invest. Aan Via-Invest wordt ook gevraagd deze projecten te laten toetsen op hun PPS-waardigheid en een concreet voorstel van aanpak aan de Vlaamse Regering voor te leggen voor de invulling van de 750

mio euro investeringen. De Vlaamse Regering wordt verzocht kennis te nemen van deze stand van zaken met het oog op de verdere tenuitvoerlegging van geplande projecten.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV - 1997) stelde voor de vervoersnetwerken een beleidskader voor dat moest leiden tot een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Het RSV identificeerde daarbij ook de belangrijkste knelpunten. Op basis hiervan selecteerde het Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001 en 2003) een aantal ontbrekende schakels in het hogere wegennet als missing links.

Deze missing links werden ook opgenomen in het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen (2001).

De realisatie van missing links is ook opgenomen in het Pact 2020, meerbepaald in het kader van doorbraak "slimme draaischijf van Europa". Het pact 2020 (19 januari 2009) stelt in dit kader: "De economische poorten zijn in 2020 vlot bereikbaar via de verschillende transportmodi (weg, spoor, water of lucht) en via de verschillende transportdragers (zowel privaat als openbaar vervoer). Hiermee realiseren we in 2020 minder dan 5% verliesuren (op het totaal aantal gereden voertuiguren) op de hoofdwegen en beperken we de milieu-impact van het goederen- en personenvervoer. Hiertoe worden tegen 2020 missing links in het transportnetwerk (op de weg, water en het spoor) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen weggewerkt."

NV Via Invest

Op 12 oktober 2006 werd de naamloze vennootschap VIA-Invest opgericht. Via-Invest is een structureel samenwerkingsverband tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) enerzijds en PMV anderzijds. Hierbij is PMV voor 51 % aandeelhouder van de

nv VIA Invest, het Vlaams Gewest houdt de overige 49 % aan. Op die manier combineert de vennootschap de technische expertise op het vlak van openbare werken van de administratie met de deskundigheid van PMV op het vlak van financiering en publiek private samenwerking.

Via-Invest is een investeringsvennootschap. Zij fungeert als een holdingmaatschappij voor verschillende projectvennootschappen (SPV's) en verschaft hen risicokapitaal (eigen vermogen en quasi-eigen vermogen). Banken zorgen voor schuldfinanciering en ook private investeerders kunnen participeren in de projectvennootschappen.

Voor de verschillende projecten worden aparte DBFM-projectvennootschappen opgericht waar de nv Via-Invest, samen met private investeerder(s), in participeert. Met die vennootschappen wordt telkens een op internationale modellen geïnspireerd DBFM contract gesloten. Afhankelijk van het investeringsbedrag van het betreffende project wordt het project geïntegreerd met financiering (DBFM) of als DBM met een afzonderlijke opdracht voor de financiering (DBM+F) in de markt geplaatst.

Door het volgen van deze aanpak zorgt de Vlaamse regering ervoor dat de beoogde beleidsdoelstellingen worden gehaald: Via-Invest staat in voor een hoger investeringsritme dat toelaat om een aantal missing links versneld weg te werken. Deze manier van werken garandeert ook de vereiste flexibiliteit in de projectaanpak en is bovendien ESR-neutraal. Daarnaast wordt de private sector geresponsabiliseerd voor de beheersing van de projectrisico's en streeft men naar een optimale waarde-kostprijsverhouding door het volop laten spelen van de marktwerking. Vergoedingen voor de private investeerders zijn ook afhankelijk van een kwaliteitsvolle beschikbaarheid van de aangelegde infrastructuur.

Bijkomende selectie van te realiseren missing links

Voor de invulling van het door de Vlaamse regering vooropgestelde investeringsbudget voor wegen en waterwegen stelt Via-Invest een aantal projecten voor in de hierna volgende opsomming.

Gezien de vaste intentie van de Vlaamse regering om gestaag vooruitgang te boeken in het realiseren van het investeringsprogramma op het terrein is er voor gekozen om een basislijst van prioritair aan te pakken projecten op te stellen, waarvan de totale raming hoger ligt dan 750 miljoen euro investeringskost. Voor alle projecten uit deze lijst wordt het nodige, voorafgaande studiewerk opgestart.

In overeenstemming met het PPS - decreet van 9 juli 2013, Hoofdstuk 2 - Art. 4. § 1. dat stelt dat het Vlaams Kenniscentrum PPS belast is met de finale toetsing en eindadvies omtrent alle Vlaamse PPS-projecten, zal Via-Invest over dit voorstel het Vlaams Kenniscentrum PPS aansluitend om advies vragen.

Het huidig overzicht van projecten is tot stand gekomen op basis van het voormelde beleidskaders (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen, pact 2020), en is tevens gebaseerd op de beschikbare strategische plannen en beslissingen. Het gaat om volgende projecten:

- Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal kadert in het Masterplan 2020 Antwerpen (MP2020);
- De afwerking R4 Oost en R4 West kaderen in het MP2020 en de ombouw van het primaire wegennet;
- De ring rond Brussel - zone Zaventem en zone Noord maken deel uit van het START-project;
- De Dampoortsluis/Steenbrugge fungeert als oplossing op korte termijn voor de scheepvaartontsluiting van Brugge;

- De tunnel Lissewege kadert in de verdere ombouw van de N31 tot primaire weg voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, rekening houdend met de verkeersleefbaarheid te Lissewege;
- De A12 wordt onrechtstreeks geoptimaliseerd via het MP2020. De A12 vormt bovendien een aaneenschakeling van een aantal prioritair weg te werken gevaarlijke punten en kent een sterk verminderde leefbaarheid. Gelet op specifieke context betreft het een complex project;
- De omvorming N8/A19 is een noodzakelijke voorwaarde voor de ontsluiting van de Westhoek en de verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpskernen. Gelet op de specifieke context betreft het een complex project.

Hierna worden de verschillende projecten kort toegelicht:

Verhogen bruggen Albertkanaal

Stand van zaken

Van de 62 bruggen over het Albertkanaal beschikten oorspronkelijk slechts 16 over de vereiste vrije hoogte van 9,10m. Voor 11 andere bruggen werd de verhoging in eerste instantie uitgevoerd of voorzien binnen het investeringsprogramma van nv De Scheepvaart. Van de overige 35 bruggen waren er 10 waarbij een aanpassing mogelijk was zonder een volledige herbouw. Uit de overblijvende lijst van 25 bruggen zijn er thans nog 16 waarvoor een ingrijpende aanpassing noodzakelijk is en die voor alternatieve financiering in aanmerking komen.

De stand van zaken verschilt van brug tot brug, gaande van conceptontwerp over detailstudie tot aanvraag stedenbouwkundige vergunning.

Volgende stappen

Doorgaans is er geen planMER, GRUP of projectMER vereist. Het verdere besluitvormings- en uitvoeringstraject (onteigeningen, onderzoeks- en vergunningstraject) dient te worden doorlopen.

Huidige raming

Kostprijs wordt geraamd op 108 miljoen euro (ten bedrage van gemiddeld 6 mio euro per brug).

R4 Oost en R4 West

Stand van zaken

Van de ruim 20 deelprojecten langsheen de R4 zijn er al enkele uitgevoerd, namelijk complex N49-R4-west, een deel van de werken aan het ovaal van Wippelgem en werken aan de Skaldenstraat.

Project-MER voor alle kruispunten is opgemaakt en conform verklaard.

Volgende stappen

R4-oost

- Voor de deelprojecten Traktaatweg, Rijkswachtlaan en de aansluiting met de N49 wordt er in 2012-2013 een studie uitgevoerd.
- Gebroeders Naudtslaan: aanbesteding loopt
- Sidmar: nog op te starten
- Sint-Kruis-Winkel: nog op te starten
- Moervaart-Noord: nog op te starten
- Omgeving Moervaart: nog op te starten
- Energiestraat: nog op te starten

- Piratenstraat: nog op te starten
- Langerbruggestraat: aanbesteding 2013
- Kruispunt R4-N424 en de bouw fietsbrug: op 22 oktober starten de werken.

R4-west

- Rieme Noord: studie is in uitvoering en dit project staat op het reserveprogramma.
- Riemessteenweg: nog op te starten
- Fietsbruggen Hoogstraat en Beekstraat
- Ovaal van Wippelgem: werken aan het knooppunt reeds uitgevoerd, aansluiting N458 wordt in 2013 aanbesteed.
- Elslo: nog op te starten
- Langerbruggestraat: nog op te starten
- Zeeschipstraat en de Evergemsesteenweg: studie staat op het jaarprogramma
- Fietsbruggen Gaverstraat en Vijfhoekstraat: nog op te starten

Gezien de huidige stand van de procedures (projectMER voor alle kruispunten is opgemaakt), kan ontwerpstudie voor alle deelprojecten opgestart worden. Projecten in een verregaande fase van voorbereiding (o.a. Langerbruggestraat en Rieme noord) worden via de normale aanbestedingsprocedure op de markt gebracht. De NV Via Invest zal in overleg met AWV de precieze omschrijving van het voorgenomen PPS project uitwerken.

Huidige raming

De totale kostprijs van de nog uit te voeren werken, wordt geraamd op 60 miljoen euro voor de R4-west en 80 voor de zone R4-oost. De totale raming bedraagt **140 miljoen euro**

Ring Brussel: Optimalisatie R0 zone Zaventem en R0 zone Noord

Stand van zaken

De mobiliteitsstudie voor de hele noordelijke R0 is afgerond in juli 2010. In augustus 2012 is er gestart met de opmaak van het GRUP.

Volgende stappen

Strategische plan-MER werd opgestart in september 2012.

De timing voor de optimalisatie van de zone R0 zone Zaventem is momenteel als volgt:

- Plan-MER: 2013- medio 2014
- Ontwerp: 2013-2014
- GRUP: 2013-2015
- Onteigeningen: 2014-2015
- Aanbesteding: 2014 - 2015
- Uitvoering: vanaf 2016

De timing voor de optimalisatie van de R0 zone Noord is als volgt:

- Plan-MER: 2013-2014
- Ontwerp: 2015-2016
- GRUP: 2016
- Onteigeningen: nog niet gekend

- Stedenbouwkundige vergunning: 2016
- Uitvoering: 2017-2018 (uitvoering af te stemmen op realisatie R0 Zone Zaventem)

Huidige raming

De initiële raming gaat uit van een kostprijs van 150 miljoen euro voor de optimalisatie van de R0 zone Zaventem en 170 miljoen euro voor de R0 zone Noord. Beiden betreffen de loutere bouwkost. De totale raming bedraagt op basis hiervan minstens 350 miljoen euro.

Dampoortsluis/Steenbrugge

Stand van zaken

Het studietraject voor deze werken dient nog te worden opgestart.

Volgende stappen

Na de studie zullen de nodige vergunningsdossiers moeten worden opgemaakt (Mer, problematiek klassering Pakhuizen).

Huidige raming

Dammepoortsluis + bijkomende aanpassingen doortocht Brugge en brug Steenbrugge: 65 miljoen euro

Omvorming N31 tot primaire weg - deelproject tunnel Lissewege

Stand van zaken

Voor dit project werd een technische en ruimtelijke haalbaarheidsstudie afgerond. Er wordt daarbij ook rekening gehouden met de plannen van Infrabel in de omgeving. Uit de technische en ruimtelijke haalbaarheidsstudie blijkt het project met een lange tunnel de beste oplossing te bieden voor de ontsluiting van het Zeebrugse havengebied en de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de N31.

Volgende stappen

Het precieze voorbereidende studietraject dient nog te worden bepaald in samenspraak met de betrokken diensten van de Vlaamse Overheid (dienst MER, RWO, AWV, ...) en Infrabel (crf. MER Zwankendamme).

Huidige raming

Kostprijs wordt geraamd op 100 miljoen euro (bouwkost).

A12 Boom - Antwerpen

Stand van zaken

Gezien er op de A12 Boom - Antwerpen meer dan 10 gevaarlijke punten liggen, werd er in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten door TV3V een streefbeeldstudie opgemaakt. Deze streefbeeldstudie behandelt het volledige wegvak tussen het Olympiadeplein en de Rupeltunnel. Het ontwerpstreefbeeld is conform verklaard op PAC dd. 24.02.2006. Uit dit streefbeeld blijkt dat de A12 voor een deel ondertunneld zal moeten worden.

Vervolgens werd er door TV 3V een startnota opgesteld, waarin drie deelzones worden onderscheiden. Uit deze startnota bleek echter dat de grondige aanpak van de A12 iet mogelijk was

binnen het kader van het 'Wegwerken van gevaarlijke punten', en werden op verschillende kruispunten kleine ingrepen uitgevoerd, zonder verdere aanzet naar een lange termijn oplossing. Omwille van verkeersleefbaarheid, veiligheid en doorstroming dringt een grondige aanpak zich op.

Volgende stappen

In een eerste fase dienen, gelet op de complexe omgeving waarbinnen dit project is gesitueerd, concept en ontwerp uitgewerkt te worden om de precieze projectomschrijving goed af te lijnen.

Huidige raming

De kosten kunnen geraamd worden op minstens 150 miljoen euro.

Omvorming N8/A19

Stand van zaken

Het plan-MER werd gefinaliseerd in 2007. De opmaak van opmaak van het project-MER is lopende en zou, na de vaststelling van het RUP, snel kunnen worden afgerond.

Volgende stappen

Project-MER wordt, na vaststelling van het RUP, afgewerkt. Vervolgens kan de ontwerpprocedure worden opgestart. Gelet op de complexe omgeving waarbinnen dit project is gesitueerd, dient in een eerste fase het concept uitgewerkt te worden om de precieze projectomschrijving goed af te lijnen.

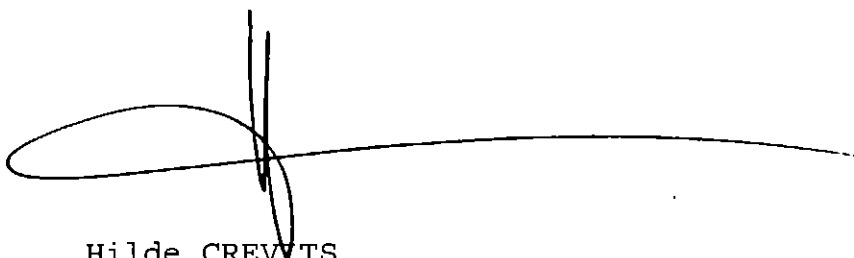
Huidige raming

De raming voor het project N8/A19 Ieper-Veurne bedraagt 110 miljoen euro

Conclusie en vervolg

Op basis van deze mededeling zal een opdrachtbrief aan de NV Via Invest worden overgemaakt, met volgende vragen:

- de bovenstaande fiches, in samenwerking en overleg met de betrokken infrastructuurbeheerders, uit te diepen voor wat de volgende stappen en timing betreft.
- in overeenstemming met het PPS - decreet van 9 juli 2013, Hoofdstuk 2 - Art. 4. § 1. dat stelt dat het Vlaams Kenniscentrum PPS belast is met de finale toetsing en eindadvies omtrent alle Vlaamse PPS-projecten, het Vlaams Kenniscentrum PPS om advies te vragen.
- op basis van de uitwerking van deze fiches en de toetsing door het Kenniscentrum PPS een nota voor te bereiden ter voorlegging aan de Vlaamse Regering met een voorstel van aanpak ter invulling van de 750 miljoen euro investeringsruimte.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal stroke with a large loop on the left and a vertical stroke intersecting it.

Hilde CREVYTS

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken