DE WERKVENNOOTSCHAP

JAARVERSLAG

2018

DE WERKVENNOOTSCHAP

INHOUDSTAFEL

Voorwoord 2
DE WERKVENNOOTSCHAP 7
DE WERKVENNOOTSCHAP IN CIJFERS 12
WERKEN AAN DE RING 17
- Werken aan de Ring in 2018 18
- Fietssnelwegen 19
  - Fietssnelweg F28
  - Fietssnelweg F202
  - Fietssnelweg F23
  - Fietssnelweg F3
  - Fietssnelweg F203
- Openbaar vervoer 34
  - Luchthaventram
  - Sneltram
  - Ringtrambus
- Herinrichting van de Ring deel Noord 41
- Mobipunten 46
- Herinrichting van de Ring deel Oost 47
- Minder Hinder 50
- Stakeholdermanagement en communicatie 51

NOORD-ZUID LIMBURG 61
- Noord-Zuid Limburg in 2018 62
- Stakeholdermanagement en communicatie 66

R4WO 75
- R4WO in 2018 77
- Stakeholdermanagement 79
- Communicatie 81

ROND RONSE 85
- Rond Ronse in 2018 86
- Stakeholdermanagement 86

BRUGGEN ALBERTKANAAL 90
SPOORINVEST 92

VOORWOORD

Bert De Smedt-Jans, Voorzitter, Raad Van Bestuur De Werkvennootschap

De Vlaamse Regering gaf in december 2016 grote en complexe mobiliteitsinfrastructuurprojecten een nieuwe thuis: De Werkvennootschap. We zijn verantwoordelijk voor een aantal van de meest omvangrijke en uitdagende infrastructuurprojecten in Vlaanderen. Als organisatie staan we in schril contrast met de kolossale projecten die we onder onze hoede hebben: we zijn een kleine, wendbare en vlakke organisatie met 18 personeelsleden. Een Raad Van Bestuur met twee regeringscommissarissen, drie onafhankelijke bestuurders, drie bestuurders en een voorzitter waken over de goede werking van De Werkvennootschap.

Alle externe expertise die nodig is om onze projecten tot een goed eind te brengen, halen we in huis. In 2018 werkten we hard aan mobiliteits- en leefbaarheidsoplossingen voor heel Vlaanderen. Van de R4 West en Oost in Gent en de Noord-Zuidverbinding in Limburg tot de Werken aan de Ring rond Brussel, onze overkoepelende doelstelling blijft dezelfde: doordachte mobiliteitsingrepen als hefboom gebruiken om de leefbaarheid in een regio te vergroten. We zetten daarbij in op multimodaliteit, op combimobiliteit en op verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Bovendien gaan we volop voor participatie en heldere communicatie. Waar vroeger in Vlaanderen soms te laat – of helemaal niet – werd gezocht naar draagvlak, schrijft De Werkvennootschap vandaag voor elk project een verhaal waar iedereen mee de schouders onder kan zetten. We zeggen wat we doen en we doen wat we zeggen. Dat blijkt ook uit dit jaarverslag.

2018 was een succesvol jaar voor De Werkvennootschap. We kregen voor het eerst de eer om de schop in de grond te steken voor een aantal van onze projecten. Zo is de eerste fietssnelweg van de Werken aan de Ring, langs de A12 in Meise en Grimbergen, in de zomer van 2019 een feit. Ook voor de Ringtrambus die van het Universitair Ziekenhuis in Jette tot aan Brussels Airport zal rijden, zijn de voorbereidende werken gestart.

In dit jaarverslag leest u meer over de projecten die onder de bevoegdheid van De Werkvennootschap vallen en welke stappen er voor elk project zijn genomen. We bespreken de Werken aan de Ring rond Brussel, de herinrichting van de R4 West en Oost in en rond Gent, het project 'Rond Ronse' dat de mobiliteit en leefbaarheid in de Vlaamse Ardennen zal verbeteren, de Noord-Zuidverbinding in Limburg en de verhoging van enkele bruggen over het Albertkanaal, in samenwerking met De Vlaamse Waterweg.

Als voorzitter van de Raad Van Bestuur van De Werkvennootschap laat ik u in dit jaarverslag met fierheid kennismaken met een jonge, wendbare, dynamische en gedreven organisatie.

Een organisatie die een voortrekkersrol opneemt om grote mobiliteits- en leefbaarheidsvraagstukken in Vlaanderen op een vlotte manier van een passend en duurzaam antwoord te voorzien.

Veel leesplezier,

Bert De Smedt-Jans

Voorzitter, Raad Van Bestuur,
De Werkvennootschap

MOBILITEITS-PROJECTEN VOOR MEER LEEFBAARHEID EN VLOTTER VERKEER

DE WERK-VENNOOT-SCHAP

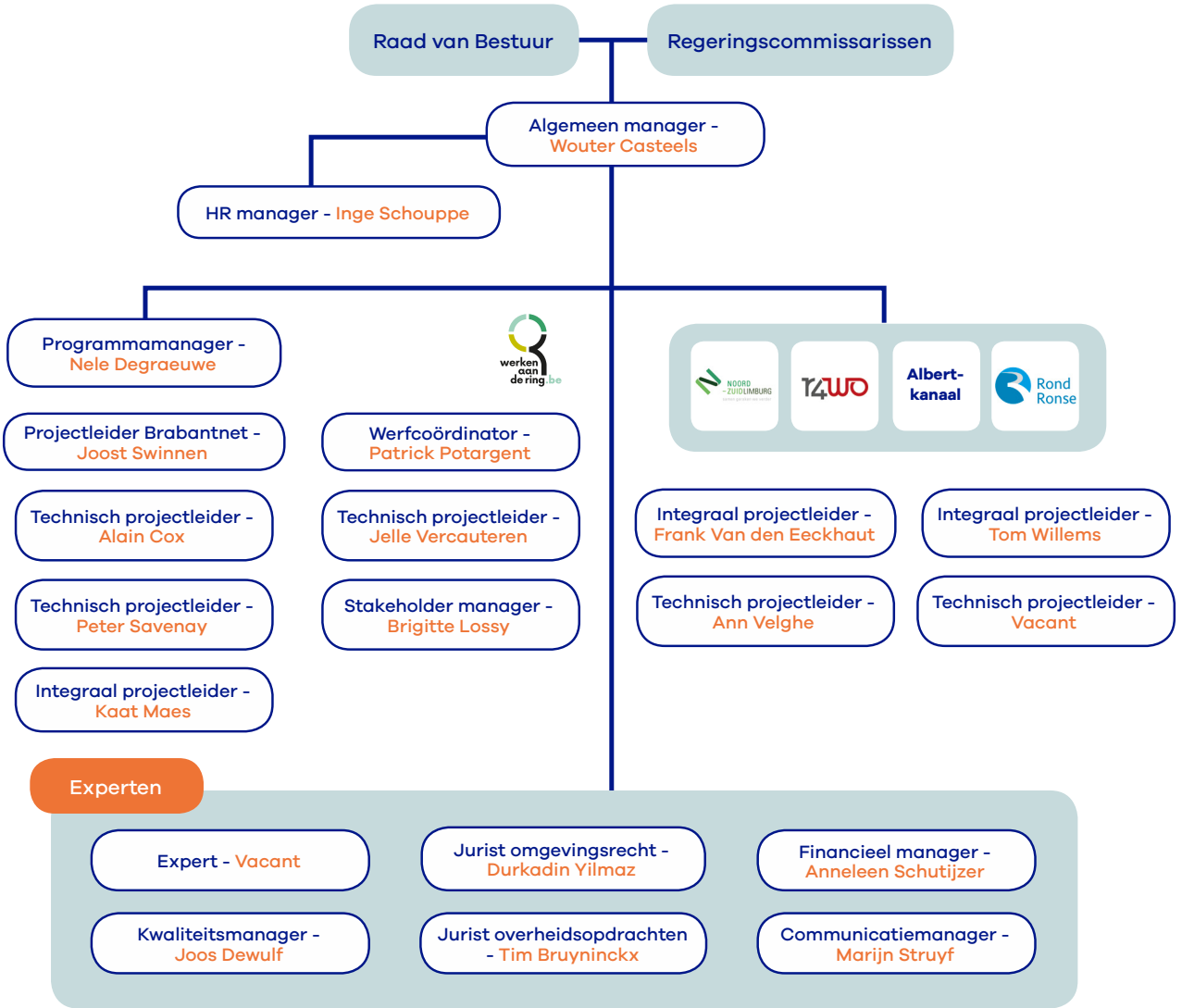
De Werkvennootschap zet haar schouders onder grote en complexe mobiliteitsprojecten. Op een gecoördineerde manier werken we aan meer leefbaarheid en vlotter verkeer.

De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om de inspanningen van de verschillende Vlaamse mobiliteitsspelers te coördineren. Op die manier kunnen we grote infrastructuurwerken versneld en geïntegreerd aanpakken.
De Werkvennootschap is een doorstart van Via-Invest en bundelt kennis en expertise die groeide binnen de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Bij De Werkvennootschap werken financiële, juridische en technische profielen samen aan omvangrijke mobiliteitsprojecten.

We zijn een kleine en wendbare organisatie. Begin 2018 bestond ons team uit twaalf medewerkers. En doorheen het jaar groeiden we tot achttien. Ons kantoor op de 15e verdieping van de Botanic Tower in Brussel telde 50 flexwerkplekken bij de start van 2018. In mei 2018 hebben we het kantoor uitgebreid en momenteel bieden we plaats aan 110 medewerkers. Dat wil dus zeggen dat we, naargelang de noden van onze projecten, de beste experten in huis halen. Door die nauwe samenwerking met onder meer ingenieurs, architecten, ruimtelijke ontwerpers, communicatieadviseurs en omgevingsmanagers op de werkvloer, ontstaan nieuwe inzichten en vinden we oplossingen voor de meest complexe problemen.

Van links naar rechts:
Jelle Vercauteren, Alain Cox, Tim Bruyninckx, Wouter Casteels, Brigitte Lossy, Anneleen Schutijzer, Ann Velghe, Joos Dewulf, Patrick Potargent, Tom Willems, Peter Savenay, Joost Swinnen, Kaat Maes, Frank Van den Eeckhaut, Inge Schouppe, Marijn Struyf, Nele Degraeuwe.
Afwezig door moederschapsverlof: Durkadin Yilmaz.

De achttien werknemers van De Werkvennootschap hebben volgende functies:



De Werkvennootschap hecht veel belang aan overleg, participatie en communicatie met alle stakeholders. Een open en constructieve dialoog dragen we hoog in het vaandel.

De Werkvennootschap hecht veel belang aan overleg, participatie en communicatie met alle stakeholders. Een open en constructieve dialoog dragen we hoog in het vaandel.

In 2018 werden een aantal belangrijke samenwerkingsverbanden tussen De Werkvennootschap en andere entiteiten op punt gesteld. Zo is er binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid een nauwe samenwerking, want De Werkvennootschap is een onderdeel van het Managementcomité van het Beleidsdomein (MCB).

Ook met het Departement Omgeving loopt een zeer nauwe samenwerking. De Werkvennootschap en het Departement Omgeving zijn steeds vertegenwoordigd in het planteam wanneer we een geïntegreerd planningsproces opzetten.

In 2018 werden een aantal samenwerkingsovereenkomsten gesloten tussen De Werkvennootschap en een aantal entiteiten van de Vlaamse overheid en lokale besturen, maar bijvoorbeeld ook met Brussels Airport Company.

DE WERK-VENNOOTSCHAP IN CIJFERS

FINANCIËLE MIDDELEN

De Werkvennootschap ontvangt jaarlijks een dotatie van de Vlaamse overheid voor haar algemene werking en financiering van de investeringen in infrastructuurwerken.

De Werkvennootschap is aangeduid als projectvennootschap die zich focust op realisatie van complexe infrastructuurprojecten inclusief het flankerend beleid. Bij de oplevering van de infrastructuurwerken worden de activa overgedragen naar de rechtspersonen die verder het beheer op zich zullen nemen. Dat gaat vooral over infrastructuurwerken die worden overgedragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer. In 2018 heeft De Werkvennootschap **33,4 miljoen euro geïnvesteerd** in studies, innames en infrastructuurwerken (vereffeningen in overheidsbegroting).

De operationele kosten omvatten voornamelijk personeelskosten voor een totaal van 18 medewerkers. Daarnaast omvatten de werkingskosten van DWV huurgelden van het gebouw, IT-kosten, vennootschapskosten, etc.

AANTAL OMGEVINGSVERGUNNINGEN

In 2018 werden **7 omgevingsvergunningen** behaald:

AANTAL BESTEKKEN AANBESTEED EN VERGUND

2018 was een bedrijvig jaar, niet alleen voor het indienen en behalen van omgevingsvergunningen. Want ook heel wat bestekken voor studies en werken werden in de markt geplaatst: **29 bestekken** werden aanbesteed waarvan **5 voor projecten in uitvoering.**

Dat resulteert in **57,3 miljoen euro** aangegane verbintenissen in 2018 (vastlegging in overheidsbegroting) voor investeringen in studies en werken.

De voornaamste werken in uitvoering die werden aanbesteed in 2018:

1. **2 projecten in het kader van Ringtrambus van Brabantnet**

Het project Ringtrambus wordt opgedeeld in vier aanbestedingen waarvan twee aanbestedingen gegund in 2018:

- Voorbereidende werken
- Niet MER-plichtige werken

2. **3 fietssnelwegen voor het project R0-Noord:**

- Fietssnelweg A12
- Fietssnelweg R22
- Fietssnelweg N260

INVESTERINGEN IN FIETS

Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken stond het behalen van de 110 miljoen euro investering in fietsmobiliteit voor 2018.

Voor dit objectief draagt ook De Werkvennootschap een belangrijke bijdrage bij. Voor circa **27 miljoen euro** heeft DWV verbintenissen aangegaan voor investeringen in fietsmobiliteit.

EUROPESE SUBSIDIE

In 2018 heeft DWV haar eerste Europese subsidiedossier ingediend. Dat dossier gaat over de bouw van de fietstunnel in het traject van de fietssnelweg langs de R22 via het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

Het EFRO is een Europees structuurfonds dat subsidies verleent voor de medefinanciering van ontwikkelingsacties in de erkende gebieden. Het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) is één van de structuurfondsen die de Europese Unie in het leven heeft geroepen om doelstellingen van het regionaal beleid te kunnen verwezenlijken. Met dat regionaal beleid wil de Europese Unie de verschillen tussen de ontwikkelingsniveaus van regio's verkleinen.

In het voorjaar van 2018 lanceerde EFRO een oproep met de focus op de aanleg van fietssnelwegen en dat voor de specifieke doelstelling *"verbeterde duurzame stedelijke mobiliteitssystemen die kaderen in een gemeentelijk of stedelijk klimaatplan"*.

De Werkvennootschap diende hiervoor twee projecten in waarin een ongelijkgrondse constructie was opgenomen.

Het project R22 haalde het en zal hiervoor **2,7 miljoen euro ontvangen.**

De aanleg van de fietstunnel past in de aanleg van de fietssnelweg langs de R22 vanaf de gewestgrens met het Brussels Gewest. Het doel van dit project is de realisatie van een hoogwaardige ongelijkgrondse fietsoversteek langs de R22 ter hoogte van de N2 (Leuvenstesteenweg). De werken zorgen voor een meer natuurlijke inrichting van de Woluwevallei, bestaande uit een aaneenschakeling van parken, een blauw netwerk door het openleggen van de Woluwe en de aanleg van een wandelpad. Het fietspotentieel wordt in die zone zeer hoog ingeschat, ondanks de gebrekkige bestaande fietsinfrastructuur die momenteel geenszins het niveau van een fietssnelweg behaalt. Het doel van dit project is een wervende infrastructuur voor fietsers creëren.

VEEL MEER DAN EEN VERZAMELING PRIORITAIRE INFRASTRUCTUUR-WERKEN

WERKEN AAN DE RING

Met 'Werken aan de Ring' bedoelen we veel meer dan de Ring rond Brussel, de R0 zelf. Het programma 'Werken aan de Ring' zet in op de mobiliteit en de leefbaarheid in de omgeving van de Ring rond Brussel: de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het programma is veel meer dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het wil de multimodale bereikbaarheid van de regio verhogen. En dat door te investeren in verschillende infrastructuurnetwerken en in knooppunten om snel te kunnen schakelen tussen die netwerken. Meer dan ooit wordt ingezet op meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Tegelijkertijd willen we de leefbaarheid in de regio verhogen en aandacht geven aan verschillende aspecten van leefkwaliteit zoals geluid, gezondheid en biodiversiteit. We nemen acties om functionele, ruimtelijke en landschappelijke barrières weg te werken en zo bij te dragen tot het herstel en de versterking van groene, blauwe en ecologische verbindingen.

Het programma 'Werken aan de Ring' is een geïntegreerd en samenhangend geheel dat infrastructuur-, mobiliteits- en leefbaarheidsmaatregelen bevat en meewerkt richting een ambitieuze modal shift. Het is een verhaal met veel dimensies. De Werkvennootschap heeft de eer de pen vast te houden en beoogt neer te schrijven en uit te voeren wat breed gedragen wordt door alle stakeholders in deze complexe kroniek.

Om dat te realiseren moeten we rekening houden met de ruime context: het stedelijke weefsel, de natuur, sociale en economische evoluties, de technologische ontwikkelingen, toekomstige ontwikkelingen enz. De modal shift zal ook gepaard moeten gaan met een mental shift. Verplaatsingen moeten duurzamer, kritisch worden geëvalueerd en eventueel worden aangepast en verminderd. De (evolutie van de) ruimtelijke ordening is daarbij ook heel belangrijk, zowel wat wonen als werken en recreatie betreft. Op onze weg hiernaartoe voeren we een ver doorgedreven stakeholdermanagement.

We werken intensief samen met overheden, middenveldorganisaties, bedrijven, bewoners en andere actoren om de cruciale verbinding te maken tussen de belangen van alle betrokkenen en de doelstellingen van het programma.

WERKEN AAN DE RING IN 2018

Met het programma 'Werken aan de Ring' beogen we veel meer dan het louter groeperen van de verschillende projecten in deze regio. Met grote investeringen in infrastructuur voor de auto, fietser, wandelaar en openbaar vervoer wil het programma de modal shift in Brussel en de Vlaamse Rand bevorderen. En daarbij zet het programma ook in op een mental shift. De opportuniteiten om met het programma ook de leefbaarheid in zijn vele aspecten te verbeteren in de regio worden ten volle gegrepen. Al die aspecten komen in elk van de projecten terug en versterken elkaar.

FIETSSNELWEGEN

Omdat de fiets één van de speerpunten blijft, werd in 2018 gestart met de aanleg van een van de vijf belangrijke fietssnelwegen die op korte termijn binnen het programma 'Werken aan de Ring' worden uitgevoerd.

Aan de andere vier werd naarstig gewerkt zodat de werken in 2019 kunnen aangevat worden.

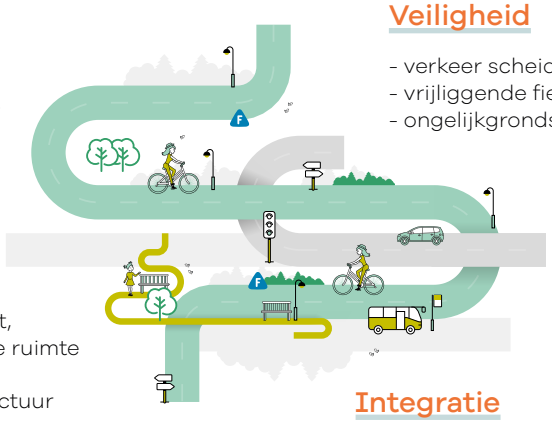
De fietssnelwegen zijn meer dan vlotte verbindingen tussen Vlaanderen en Brussel, het zijn comfortabele, veilige fietsverbindingen waarbij ook de nodige aanpassingen aan de weginfrastructuur worden gedaan. Een kwalitatieve (groene) omgeving verhoogt de belevingswaarde voor de gebruiker.

Comfort

- breed fietspad met ruime bochten en een vlak parcours
- aangepaste verlichting

Veiligheid

- verkeer scheiden van elkaar
- vrijliggende fietspaden
- ongelijkgrondse kruispunten



Aantrekkelijkheid

- aandacht voor luchtkwaliteit, lawaaihinder en de publieke ruimte
- inpassing in de omgeving
- samenhangende groenstructuur

Continuïteit

- constant kwaliteitsniveau
- goede signalisatie
- conflictvrij

Integratie

- aansluiting met openbaar vervoer
- veilig overstappen op tram of bus
- aangepaste fietsstallingen

De bouw van een fietssnelwegennetwerk met snelle hoogwaardige (intergewestelijke) fietsverbindingen is een zeer belangrijke maatregel om de steeds toenemende verkeersdruk in de regio aan te pakken en om de mensen uit hun wagen te krijgen.

Om duiding te geven bij de stand van zaken van de fietssnelwegen, wordt zowel het **ontwerp** als de **procedure** kort toegelicht.

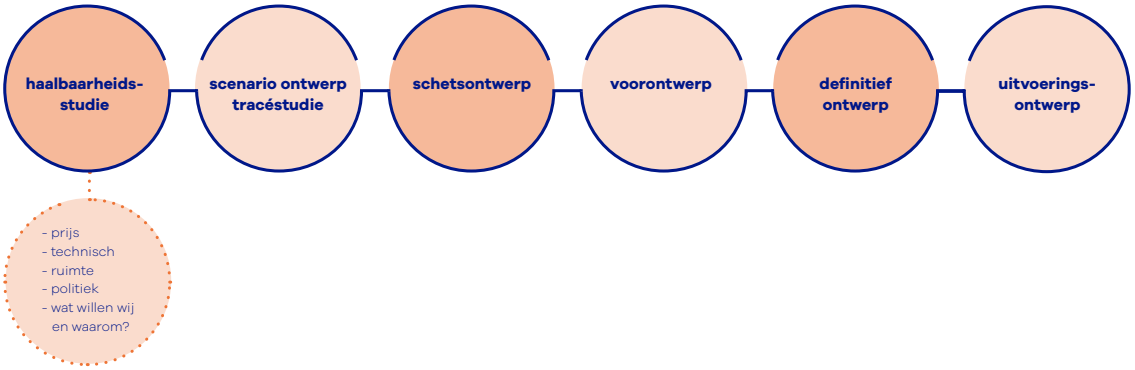
Het ontwerp

Ontwerpmatig moeten verschillende stappen gezet te worden bij het uitwerken van de fietssnelwegen. Afhankelijk van het vooronderzoek, kunnen bepaalde stappen overgeslagen worden.

1. **Haalbaarheidsonderzoek:** bekijken of er mogelijkheden zijn om het doel te bereiken op technisch en financieel vlak, zonder specifieke keuzes naar voren te schuiven.

2. **Scenariokeuze:** verschillende trajecten of oplossingsstrategieën worden onderzocht en geëvalueerd om tot een keuze te komen.

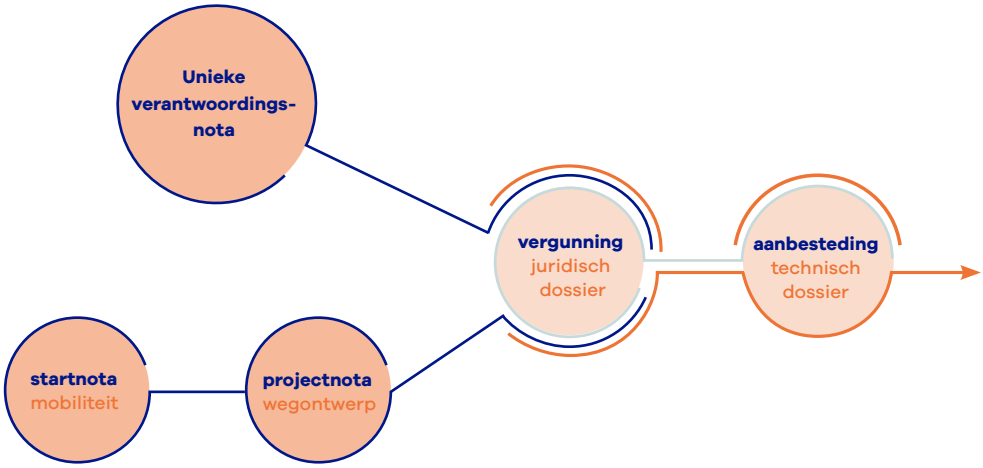
3. **Schetsontwerp:** een eerste aanzet van het ontwerp wordt gemaakt. De grote lijnen worden uitgezet en de principes om de ruimte in te richten worden vastgelegd.



4.
Voorontwerp:
het ontwerp wordt uitgewerkt op plan. De knelpunten worden maatvast opgelost, de maatvoering in het grondplan wordt vastgelegd.

5.
Definitief ontwerp:
het definitieve ontwerp laat toe om de volledige opbouw op te maken. Voor infrastructuur wordt de fundering en onderfundering gedimensioneerd. Voor constructies wordt de bovenbouw in detail uitgewerkt en de principes voor de fundering vastgelegd.

6.
Uitvoeringsontwerp:
de laatste stap laat toe om het volledige ontwerp te documenteren in meetstaat en bestek. Samen met de plannenset maken deze documenten de uitvoering van het project mogelijk.



De procedure

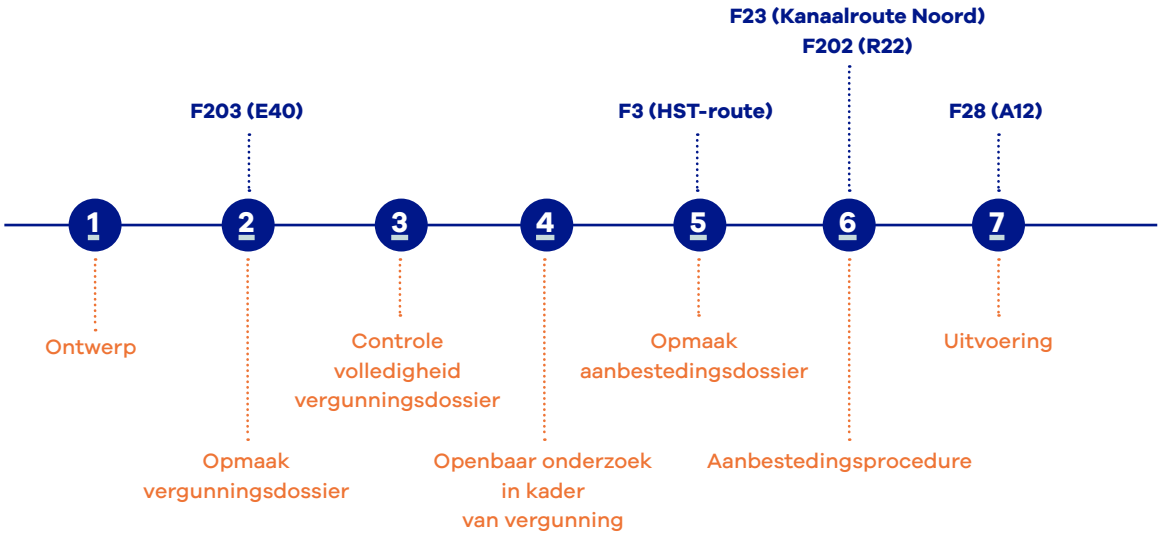
Naast het hiervoor geschetste ontwerpproces, dienen er ook specifieke procedures te worden gevolgd. Die bieden de verschillende actoren inspraak in het ontwerp.

Standaard wordt voor infrastructuurwerken volgende procedure gevolgd:

1.
Startnota:
beschrijving van de probleemstelling en context, voorleggen van de oplossingsvarianten en keuze van het uiteindelijke tracé.

2.
Projectnota:
uitwerking van de meest preferabele oplossing tot voorontwerp.

Mogelijk worden beide voorgaande stappen gecombineerd in een unieke verantwoordingsnota. Daarin dienen geen verschillende varianten te worden uitgewerkt.



3.
Vergunning:
omgevingsvergunning opgesteld volgens de geldende richtlijnen.

4.
Aanbestedingsdossier:
technisch dossier waarin de technische uitwerking wordt gedetailleerd. Dit aanbestedingsdossier wordt in de markt geplaatst, de aanbestedingsprocedure wordt gevolgd waarna de werken kunnen starten.

FIETSSNELWEG F28
LANGS DE A12 IN MEISE EN GRIMBERGEN

De F28 is de fietssnelweg die op termijn Willebroek met Brussel verbindt.

Een eerste deel van het tracé loopt vanaf de N211 in Meise tot Potaarde in Grimbergen. Op regionaal niveau is aansluiting voorzien op fietsroutes naar Antwerpen en Boom.

We leggen zo'n drie kilometer fietssnelweg aan langs de Strombeek-Beverselaan (N276) die naast de A12 loopt. Het huidige fietspad wordt op veel plaatsen gekruist door opritten van de aanpalende woningen en zijstraten. Omdat dit voor onveilige situaties zorgt, wordt de nieuwe fietssnelweg conflict-vrij aangelegd aan de westzijde van de weg. Met een vrijliggend fietspad van vier meter breed wordt de F28 een comfortabele, conflictvrije, kwalitatieve en veilige fietssnelweg.

Mijlpalen

Omgevingsvergunningsaanvraag	16/02/2018
Publicatie bestek	10/05/2018
Omgevingsvergunning verkregen	03/06/2018
Start werken nutsmaatschappijen	04/08/2018
Start werken De Werkvennootschap	25/09/2018

De bestaande geluidsschermen langs de A12 zullen de nieuwe fietssnelweg afschermen van de snelweg. Een groene berm van minimaal twee meter zorgt voor een veilige afscheiding van de Strombeek-Beverselaan. Met aangepaste verlichting zorgen we ervoor dat het ook 's avonds veilig fietsen is. De bomen die er al stonden blijven maximaal behouden. Waar dat niet kan, zorgen we voor nieuwe bomen.

De werken aan de fietssnelweg verlopen vlot. Tegen het bouwverlof van 2019 zullen de werken afgerond zijn en zal de eerste volwaardige fietssnelweg binnen het programma 'Werken aan de Ring' een feit zijn.

FIETSSNELWEG F202
LANGS DE R22 IN KRAAINEM EN ZAVENTEM

De F202 is de fietssnelweg die langs de R22 Zaventem verbindt met Kraainem aan het Woluwedal. Fietsers zullen via een nieuwe fietstunnel snel en veilig de Leuvensesteenweg kunnen kruisen.

De fietssnelweg wordt aangelegd langs de oostelijke zijde van de R22 en sluit aan met de F203 naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de HST-fietsroute.

De werken zullen starten in april 2019.

Omdat aan de kruispunten waar deze fietssnelweg komt het Agentschap Wegen en Verkeer nog een tweede fase van een herinrichtingswerk moest uitvoeren, werd beslist om deze twee werken samen door één bouwheer te laten uitvoeren. De Werkvennootschap zal dus tegelijk met de fietssnelweg ook de werken aan de weg afwerken. Daardoor kunnen we binnen één werfzone twee projecten tegelijk opvolgen en uitvoeren. Door de werken slim te plannen, zullen de aanleg van de fietstunnel en de fietssnelweg - ingrepen die niet voorzien waren in het oorspronkelijk dossier van de herinrichting van het Woluwedal - geen verlenging van de globale uitvoeringstermijn tot gevolg hebben. De herinrichting van de tweede weghelft van de gewestweg zou ongeveer 19 maanden duren. De aanleg van de nieuwe fietssnelweg en -tunnel veranderen die timing niet.

Mijlpalen

Goedkeuring unieke verantwoordingsnota op RMC	13/03/2018
Omgevingsvergunningsaanvraag	01/06/2018
Publicatie bestek	4/10/2018
Omgevingsvergunning verkregen	22/10/2018
Start werken nutsmaatschappijen	Q1 2019
Start werken De Werkvennootschap	Q1 2019

FIETSSNELWEG F23 (KANAALROUTE NOORD) LANGS DE N260 IN VILVOORDE EN GRIMBERGEN

De Kanaalroute Noord (F23) verbindt in de toekomst Boom met Brussel.

Het deeltraject dat we hier voorstellen, loopt langs de N260 en verbindt de Verbrande Brug in Grimbergen via Vilvoorde met het Brussels Gewest. Op verschillende plaatsen takken andere fietsroutes aan.

Langs de fietssnelweg zijn er bushaltes en wordt aansluiting op de Ringtrambus mogelijk. Er worden veilige fietsstallingen voorzien zodat fietsers vlot kunnen overstappen op de Ringtrambus. De fietssnelweg wordt veilig en groen ontworpen.

De werken zullen starten in het midden van 2019.

Mijlpalen

Omgevingsvergunningsaanvraag	01/06/2018
Omgevingsvergunning verkregen	12/10/2018
Bestek gepubliceerd	09/11/2018

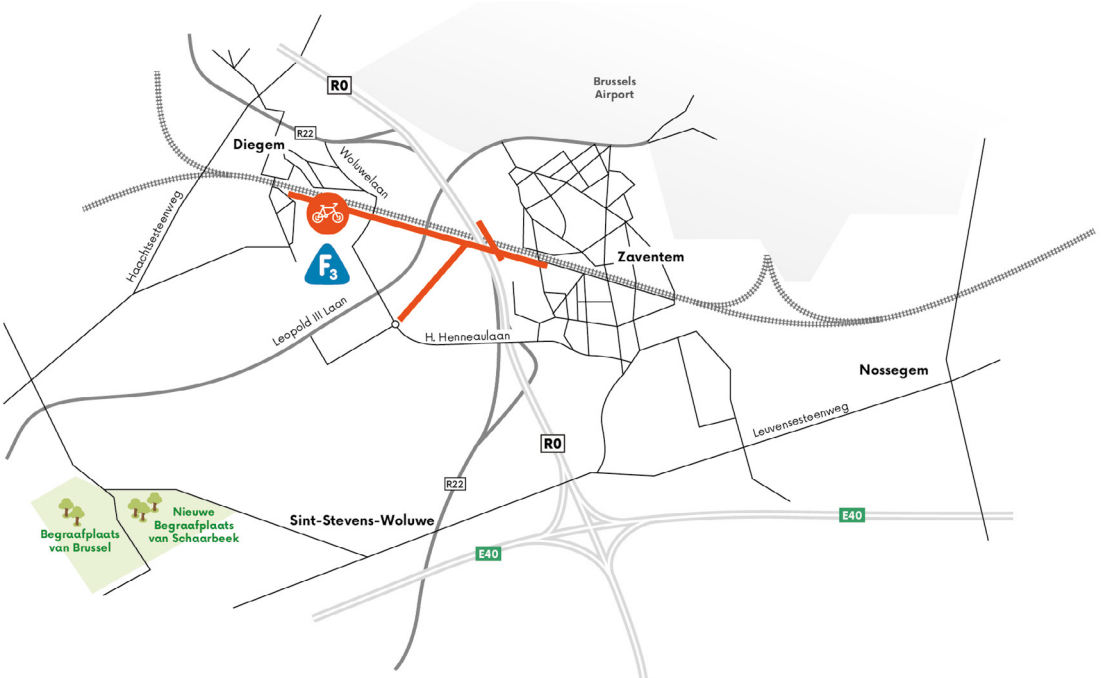
FIETSSNELWEG F3 (HST-FIETSROUTE) IN MACHELEN EN ZAVENTEM

Langs de HST-spoorlijn tussen Leuven en Brussel loopt de HST-fietsroute.

Wie momenteel met de fiets de Ring rond Brussel wil oversteken, moet daarvoor zo'n drie kilometer omrijden. We maken deze fietssnelweg volledig en bouwen een fietsbrug over de Ring zodat fietsers en voetgangers veilig de oversteek kunnen maken.

Ook de missing link tussen de Fabrieksstraat in Zaventem en de Lodewijk Vankeerberghenstraat in Machelen leggen we aan.

We zorgen voor een aantakking naar de bedrijvenzones, zo ook naar het bedrijventerrein Keiberg-Kouterveld en naar de Da Vincilaan.



In 2018 werd het technisch ontwerp in nauw overleg met alle stakeholders afgerond. Vooral de bedrijvenzones in de buurt werden van dichtbij betrokken. De provincie Vlaams-Brabant is medefinancier.

Mijlpalen

Omgevingsvergunningsaanvraag	04/06/2018
Omgevingsvergunning verkregen	21/12/2018
Bestek gepubliceerd	2019
Start werken	Najaar 2019

FIETSSNELWEG F203
LANGS DE E40 IN ZAVENTEM EN KRAAINEM

De fietssnelweg langs de E40 (F203) in Kraainem en Zaventem zorgt voor een vlotte, groene verbinding tussen Brussel, Zaventem en Kraainem. Het verbindt de fietssnelweg langs de R22 in Zaventem met het toekomstig fietspad langs de E40 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De fietssnelweg werd ontworpen met veel oog voor de architecturale kwaliteit en de landschappelijke inpassing. De fietssnelweg ligt niet altijd op dezelfde hoogte als de omgeving maar op een talud of verdiept in het terrein. Tegen de geluidsmuur langs de E40 planten we grassen en struiken en langs beide zijden van de fietssnelweg versterken hagen het groene karakter. Zo integreren we de fietssnelweg in zijn omgeving.

Mijlpalen

Omgevingsvergunningsaanvraag	Nog in te dienen
Omgevingsvergunning verkregen	
Publicatie bestek	Eerste helft 2019
Start werken	Najaar 2019

OPENBAAR VERVOER

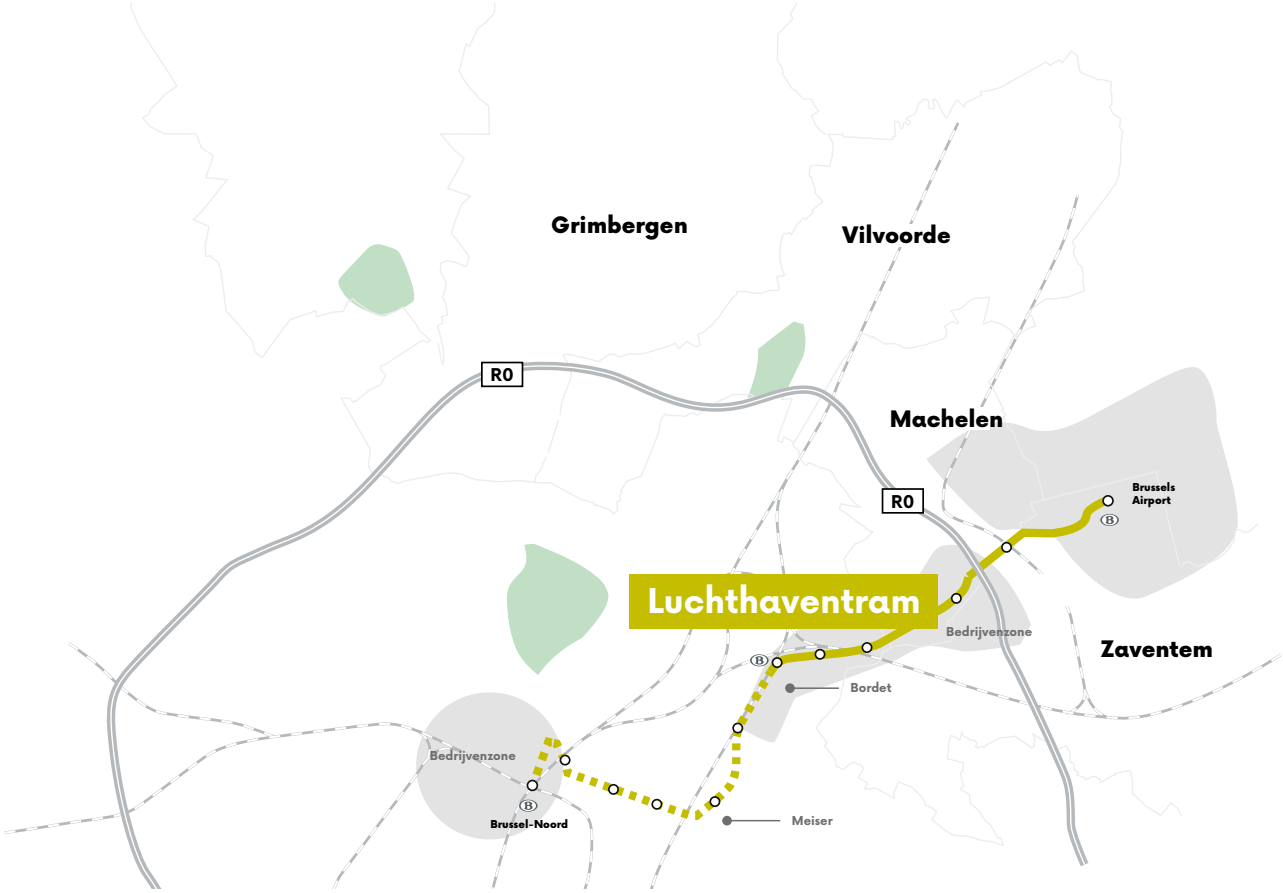
Binnen Werken aan de Ring werden de drie tram(bus) lijnen van het Brabantnet opgenomen als prioritair te realiseren openbaar vervoer-verbindingen.

Het gaat over de Sneltram van Willebroek naar Brussel-Noord, de Luchthaventram van Brussel-Noord naar Brussels Airport en de Ringtrambus van Brussels Airport naar het UZ Brussel in Jette.

LUCHTHAVEN-TRAM

De Luchthaventram wordt een vlotte tramverbinding tussen Brussel-Noord en Brussels Airport. Op 25 minuten staat de reiziger van het noordstation in de belangrijkste luchthaven van ons land.

Omdat het traject van de Luchthaventram deels over Brussels grondgebied loopt en de Luchthaventram aansluit op het MIVB-netwerk, is overleg met de MIVB noodzakelijk. In januari 2018 werd dit technisch overleg hervat. De randvoorwaarden waarmee rekening moet worden gehouden voor het verdere ontwerp van de tramlijn en naadloze afstemming op het MIVB-netwerk, werden besproken.



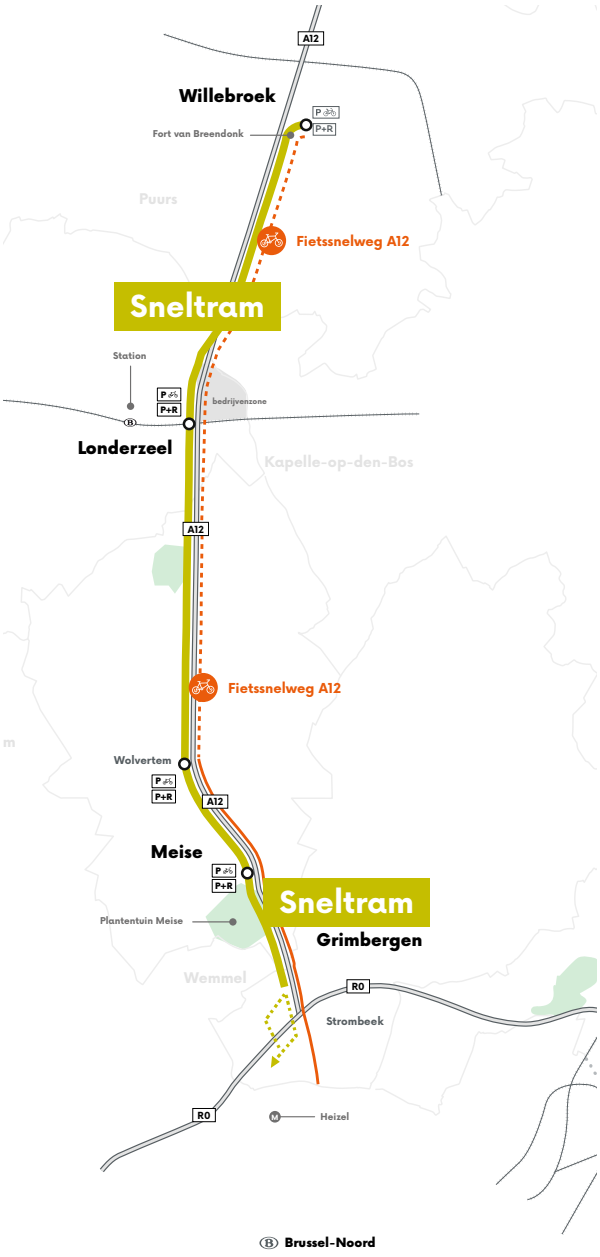
In navolging van de bespreking werd gewerkt aan een 'uitgangspuntennota' die deze voorwaarden (over spoorgeometrie, dwarsprofielen, bovenleidingen, tractiestations …) concretiseert.

De aanleg van de infrastructuur behoort tot de opdracht van De Werkvennootschap. Over de aankoop van rollend materieel en over de exploitatie van de Luchthaventram dienen samenwerkingsakkoorden te worden afgesloten. Die concrete onderhandelingen tussen de MIVB, De Lijn en De Werkvennootschap werden opgestart in augustus 2018 en verder gezet in de daaropvolgende maanden.

SNELTRAM

De Sneltram die Willebroek met Brussel-Noord zal verbinden, biedt een hoogwaardig en snel alternatief voor de wagen op een tracé waar vandaag weinig tot geen openbaar vervoer te vinden is.

Het tracé loopt ten westen van de A12 van Brussel tot Londerzeel. Van daar wordt Willebroek bereikt via de oostkant van de A12.



In 2018 heeft de Vlaamse Regering het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de nieuwe tramlijn tussen Willebroek en Brussel-Noord definitief vastgesteld. De publicatie in het Staatsblad vond plaats op het einde van maart 2018.

De studie van de Sneltram wordt binnen De Werkvennootschap samen bekeken met de studie van de weginfrastructuur van de Ring zelf. Beide deelprojecten kennen een raakvlak aan de verkeerswisselaar van Strombeek-Bever, waar de A12, de Ring en de Sneltram samenkomen.

Net zoals met de Luchthaventram behoort de aanleg van de infrastructuur tot de opdracht van De Werkvennootschap. Over de aankoop van rollend materieel en over de exploitatie van de Sneltram dienen samenwerkingsakkoorden te worden afgesloten. Die concrete onderhandelingen tussen de MIVB, De Lijn en De Werkvennootschap werden opgestart in augustus 2018 en verder gezet in de daaropvolgende maanden. Ook hier werden de basisprincipes voor de samenwerking (aanleg van infrastructuur, onderhoud, financiering, uitbating) besproken en de eerste ontwerpteksten voor het samenwerkingsakkoord opgemaakt.

RINGTRAMBUS

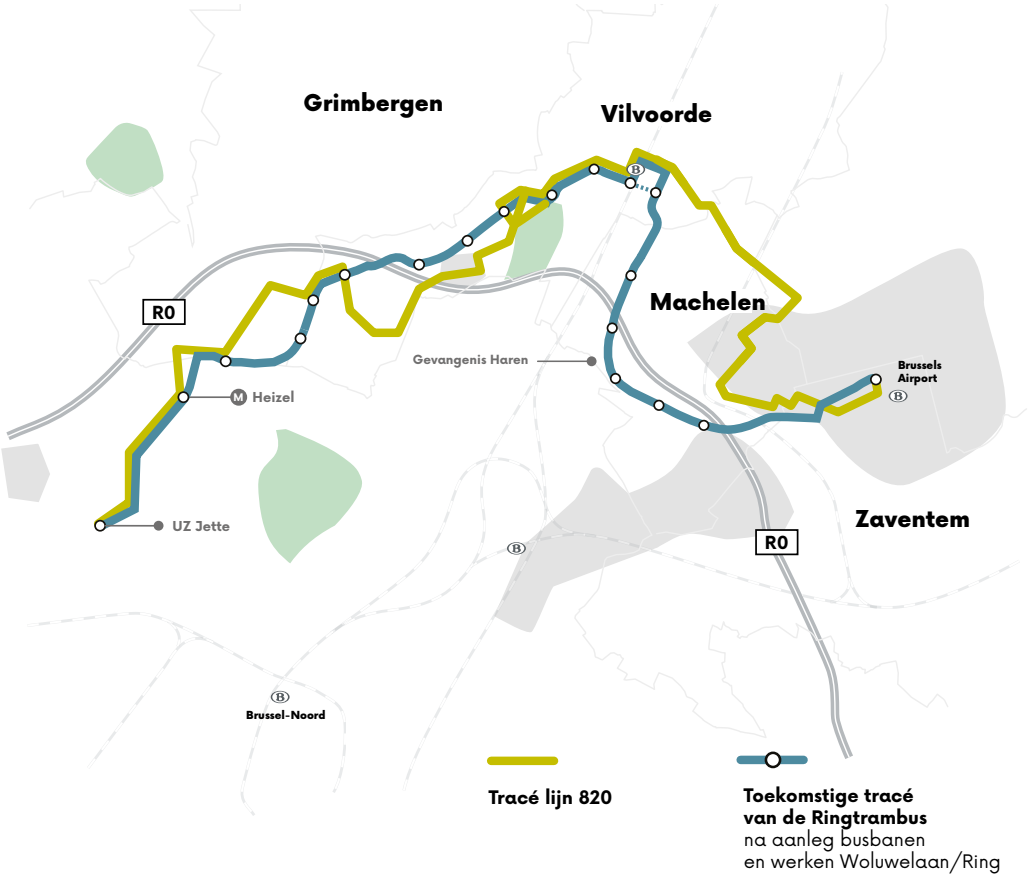
In 2019 een trambus op het Ringtraject van het Brabantnet, dat is de opzet. De trambus biedt een snel alternatief voor de structurele files in de Noordrand. Zo zorgen we op korte termijn voor een ruimer aanbod van vlot en comfortabel openbaar vervoer.

De eigen bedding van de trambus is ook de ideale opstap voor de latere tram. De Ringtrambus zal belangrijke locaties in de Noordrand verbinden, zoals de Heizel, het station van Vilvoorde en Brussels Airport. Reizigers kunnen aan die haltes overstappen op trein, tram of metro.

In 2017 werd het studietraject van start- en projectnota doorlopen.

In het eerste kwartaal van 2018 werd het ontwerp voor de herinrichting van de 25 straten en pleinen in Grimbergen, Vilvoorde, Machelen en Zaventem verder gezet met het oog op de aanvraag van de omgevingsvergunningen en de opmaak van de aanbestedingsdossiers voor de werken.

Ter voorbereiding van de aanvraag van de omgevingsvergunning(en) en de uitvoering van de werken, werden samenwerkingsovereenkomsten onderhandeld met de drie betrokken gemeenten (Grimbergen, Vilvoorde, Machelen) en Brussels Airport Company (BAC). Tegen eind maart 2018 werden de overeenkomsten goedge-



keurd door de gemeenteraden van Grimbergen en Vilvoorde.

Het aanbestedingsdossier voor de voorbereidende werken op het tracé werd eind maart in de markt geplaatst.

In navolging van de **samenwerkingsovereenkomsten** met Grimbergen en Vilvoorde werden later in het voorjaar ook die met Machelen en Brussels Airport Company goedgekeurd. Het **eerste aanbestedingsdossier** voor de voorbereidende en niet-vergunningsplichtige werken op het tracé werd begin juni 2018 gegund aan een aannemer die in augustus de werken opstartte. Het ging over de realisatie van de gemarkeerde busbanen op de Luchthavenlaan en het 2 km lange dubbelrichtingsfietspad langs de Albert I-laan in Vilvoorde.

Tegen het einde van 2018 waren de eerste verwezenlijkingen op het terrein zichtbaar, waaronder het fietspad langs de Albert I-laan.

De drie volgende **omgevingsvergunningsaanvragen** werden begin juni 2018 ingediend en werden ook verkregen tegen het einde van het jaar.

In november 2018 werd er ook een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de aanleg van de eindhalte van de Ringtrambus aan het UZ Brussel (Jette).

De doortocht van de Ringtrambus door het centrum van Vilvoorde werd in 2018 verder vormgegeven. De rijrichting van de Stationlei is daarbij een cruciaal gegeven. De stad Vilvoorde heeft gevraagd om na te gaan of het tracé van de Ringtrambus kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van de Schaarbeeklei en de Parkstraat in plaats van de Stationlei.

Het studiebureau voerde die **alternatievenstudie** uit in juli 2018, aansluitend bij haar lopende studieopdracht.

De alternatievenstudie voor de Schaarbeeklei werd afgerond en de resultaten werden gepresenteerd aan het schepencollege van Vilvoorde. De verschillende scenario's werden geëvalueerd ten opzichte van meerdere criteria en daaruit is duidelijk gebleken dat het basisalternatief dat werd goedgekeurd in de projectnota (met de Ringtrambus die in beide richtingen door de Stationlei rijdt) ook het beste alternatief is.

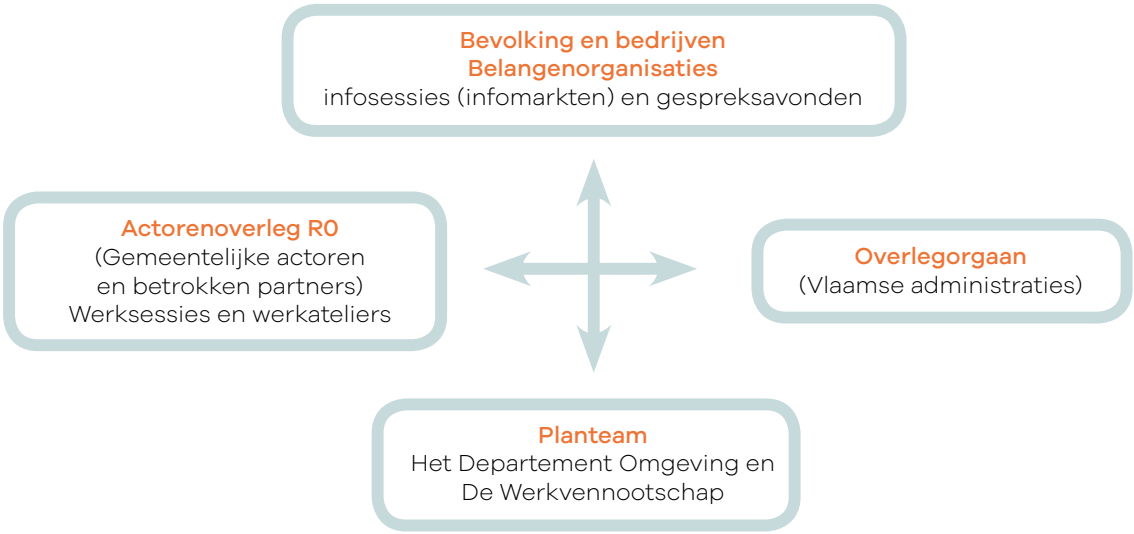
De procedure voor de aanbesteding voor de werken aan Brussels Airport werd doorlopen en de werken werden eind december 2018 gegund aan de aannemer. In maart 2019 werden de werken opgestart.

HERINRICHTING VAN DE RING DEEL NOORD

Binnen het programma Werken aan de Ring is voor de herinrichting van de R0 – deel Noord een geïntegreerd planningsproces aangevat om de nodige bestemmingswijzigingen voor de herinrichting van de R0 te verankeren in een nieuw Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).

Het proces dat in het kader van het GRUP wordt doorlopen wordt maximaal ingepast in het participatietraject zoals gepland voor het programma Werken aan de Ring. Om te vermijden dat de betrokken partners met verschillende overlegstructuren worden geconfronteerd, is geopteerd om voor het GRUP-proces de bestaande overlegstructuur zoveel mogelijk aan te houden en enkel aan te passen waar nodig. Het planteam werd opgericht en aan de bestaande overlegstructuur toegevoegd.

Het planteam bestaat uit het Departement Omgeving en De Werkvennootschap. De overlegstructuur kan schematisch als volgt worden weergegeven:

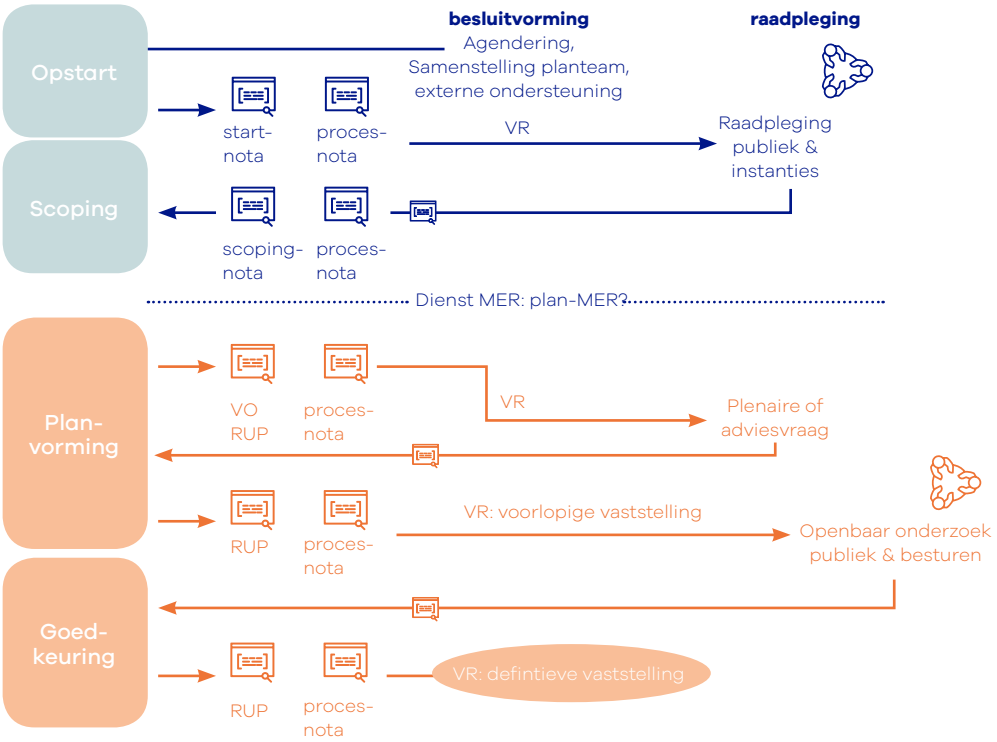


Het planteam coördineert het geïntegreerd planningsproces. Zo staat het planteam in voor o.a. de opmaak van het ontwerp-GRUP, het begeleiden van de verschillende onderzoeken (o.a. plan-Milieueffectenrapport, Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, enz.), het integreren van de tussentijdse resultaten in het planningsproces en een continue kwaliteitsbewaking.

Rol van het planteam

Opmaken van het GRUP
Opmaken van de nodige documenten
Afstemmen en overleggen met de actoren uit de overlegstructuur
Organiseren van het openbaar onderzoek en participatiemoment
Opmaken van verslagen en verwerken van opmerkingen en bezwaren

De verschillende fasen van het procesverloop worden hieronder schematisch weergegeven.



Op 18 mei 2018 werden de start- en procesnota voor het GRUP "ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord" door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Met die goedkeuring startte de Vlaamse overheid het planningsproces voor de concrete uitwerking van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) formeel op.

In het kader van het geïntegreerd planningsproces liep er een **officiële raadpleging van het publiek** van 1 juni t.e.m. 30 juli 2018. Het verwerken van de adviezen, antwoord geven op de gestelde vragen en meenemen van de voorgestelde suggesties heeft geleid tot inrichtingsalternatieven en varianten.

Op basis van de inspraak en verder onderzoek werd de startnota herwerkt tot een 'ontwerp scopingnota' die o.a. de te onderzoeken alternatieven en varianten beschrijft. Verder bevat de 'ontwerp scopingnota' een uitgebreide toelichting van de knelpuntanalyse en de

te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectenbeoordelingen (plan-MER, MKBA) die moeten worden uitgevoerd. Door het opmaken van de scopingnota wordt er richting gegeven aan het onderzoek voor het plan zelf en de effecten.

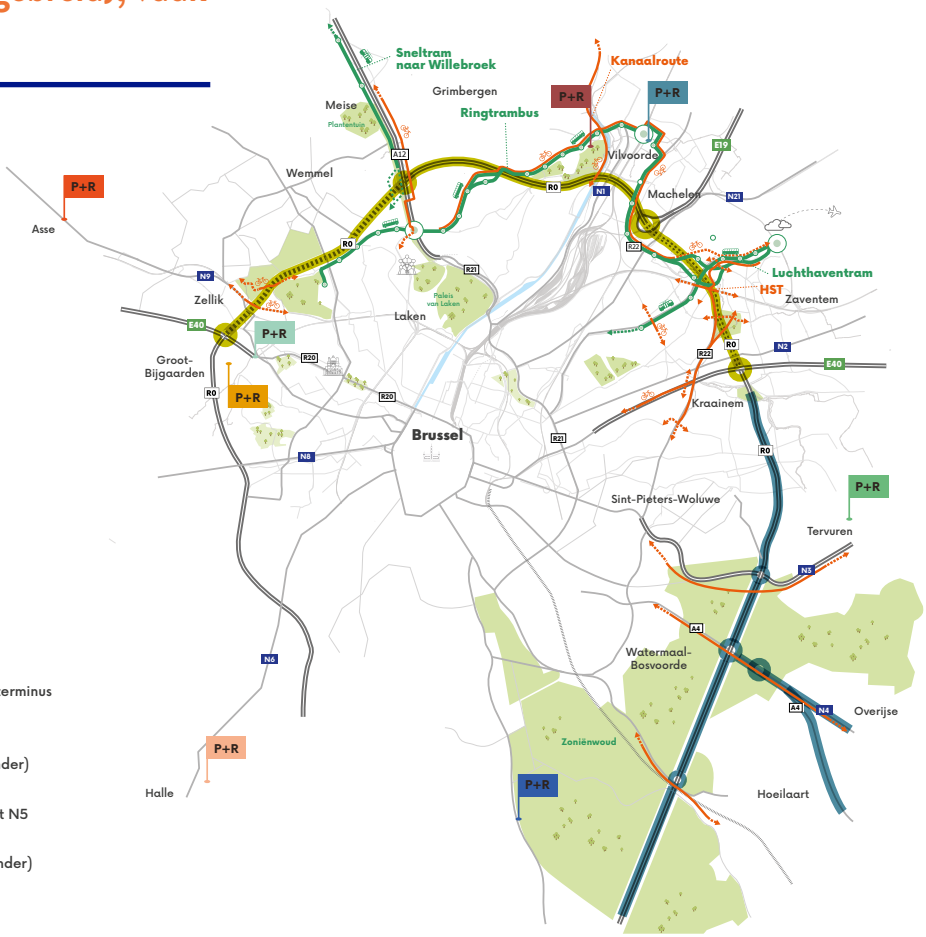
De alternatieven en varianten hebben betrekking op tal van aspecten. Voor de groenverbindingen, fietsverbindingen en openbaar vervoerverbindingen werden een heel aantal gewenste en te garanderen verbindingen geïdentificeerd. Voor de herinrichting van de R0 zelf zijn drie mogelijke oplossingsrichtingen te onderscheiden: Light, Parallel en Lateraal. Verder zijn er varianten mogelijk m.b.t. het concept van de verkeerswisselaars, het lengteprofiel van de infrastructuur enz. Al die oplossingsrichtingen worden in 2019 verder bestudeerd en besproken met alle belanghebbenden. Daarna wordt een Plan-Milieueffectenrapport en een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse opgemaakt.

Voor de R0-deel Noord worden er ook deelprojecten vervroegd aangepakt, bijvoorbeeld de herinrichting van (verouderde of onveilige) aansluitingscomplexen die voorafgaand aan het nieuwe GRUP al kunnen worden gerealiseerd. In 2018 werd daarvoor studiewerk verricht om in 2019 over te kunnen gaan tot de aanvraag van vergunningen. Veiligheid voor zachte weggebruikers en mulitmodaliteit staan hierbij centraal.

MOBIPUNTEN

In het programma Werken aan de Ring zit ook de versnelde uitvoering van een aantal Mobipunten vervat. Mobipunten zijn plaatsen waar kan gewisseld worden tussen verschillende vervoersmodi en die op strategische plaatsen worden aangelegd (of uitgebreid), vaak dichtbij stations.

In 2018 werd een raamcontract gegund waarmee de studies voor die multimodale overstapparkings en/of fietsenstallingen kunnen uitgevoerd worden. Volgende locaties worden bestudeerd:



Mobipunten

- P+R Wezembeek-Oppem N3 Tramterminus
- P+R Asse station
- P+R Groot-Bijgaarden station
- P+R Groot-Bijgaarden (Minder Hinder)
- P+R Lot station (west)
- P+R Sint-Genesius-Rode Middenhut N5
- P+R Vilvoorde N211 Rubensstraat
- P+R Vilvoorde CAT-site (Minder Hinder)

HERINRICHTING VAN DE RING DEEL OOST

Het projectgebied van de R0 – Deel Noord loopt over het noordelijke deel van de Ring, van de E40 richting Gent tot de E40 richting Luik. Maar de Ring loopt door.

Het oostelijk deel is intussen verouderd en heeft moeite om de huidige verkeersstromen vlot te laten verlopen. Ook daar is de Ring een barrière voor de mens, voor fauna en flora, en is het haast onmogelijk voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer om de Ring vlot te kruisen.

Een nieuwe studie bekijkt nu wat beter kan. Het verhogen van de leefbaarheid in de bredere omgeving en de veiligheid voor alle weggebruikers staat daarbij centraal. De studie voor R0 Oost neemt de streefbeeldstudie 2005-2006 als basis voor verder onderzoek. De voorstellen vanuit de streefbeeldstudie worden geëvalueerd en de focus wordt gelegd op fietsinfrastructuur en een geconnecteerd netwerk van groene verbindingen. Algemeen kan gesteld worden dat de conclusies en ontwerpen vanuit de streefbeeldstudie hun relevantie niet hebben verloren.

RING OOST IN 2018

De studie werd eind september opgestart. Tegen het einde van 2018 was een eerste schetsontwerp klaar voor de vier kruispunten: Leonardkruispunt,

Vierarmenkruispunt, Groenendaalcomplex en Brabandtlaan. Daarnaast zijn ook verschillende kleinere en grotere ingrepen voorgesteld in de omgeving van de kruispunten. De ingrepen omvatten ‘knips’ in straten met veel sluipverkeer, nieuwe fietspaden om het netwerk te vervolledigen, ecologische verbindingen van verschillende afmetingen en bijkomende maatregelen om het openbaar vervoer performanter te maken. Om alle projecten te betrekken wordt gesproken over vier zones, één per kruispunt. In totaal zijn er 46 (deel)projecten.

Om alle opmerkingen en bedenkingen van alle actoren te capteren en te verwerken werd een schetsboek rondgestuurd. Dat is een evoluerend document dat alle (deel)projecten afzonderlijk opsomt door middel van fiches.

Vierarmenkruispunt © Agentschap Wegen en Verkeer

Op de fiches worden per project de pro's en contra's ingevuld op vlak van mobiliteit met de fiets, auto en openbaar vervoer, leefbaarheid en ecologie. Ook de afhankelijkheid ten opzichte van andere realisaties, mogelijke trekkers en andere belanghebbende partijen wordt nagevraagd. Tot slot geeft men voor elk (deel)project een graad van consensus (1-5) aan. Op het eind van het proces leidt het schetsboek tot een compleet overzicht van alle projecten, hun voor- en nadelen, het draagvlak, en de trekkers.

Parallel werd een online bevraging voor omwonenden en gebruikers opgestart om draagvlak te creëren en om knelpunten en kansen te identificeren die het projectteam mogelijk heeft gemist. De link naar de online bevraging werd gedeeld door de ringkrant, verschillende gemeentebladen en het nieuwsblad van bedrijvenorganisaties BECI en VOKA. Uiteindelijk vulden meer dan 1000 mensen de bevraging in, waarvan 50 % uit Overijse of Hoeilaart.

Na de publieksmomenten in februari 2019 werden via hetzelfde medium een aantal projectvoorstellen gepresenteerd om de reactie vanuit de bevolking te polsen, om vooruitgang te tonen en eveneens om draagvlak te creëren.

MINDER-HINDER

Om infrastructuurwerken efficiënt en veilig te laten verlopen met minimale impact op het verkeerssysteem, is het beperken van de hinder een essentieel element doorheen alle fasen van het project.

Gezien de omvang en looptijd van het programma zijn de geplande infrastructuurwerken hét omslagpunt om duurzaam mobiliteitsgedrag en blijvende meerwaarde hieromtrent te realiseren. Die blijvende meerwaarde naar een meer duurzaam mobiliteitsgebruik is noodzakelijk om tot een robuuste, toekomstgerichte oplossing te komen.

In 2018 werd voor het Minder-Hinderaspect een strategienota en een omgevingsscan opgemaakt.

Ook werd voor de 'Werken aan de Ring' de visienota 'Aanpak Verkeersmanagement i.k.v. Werken aan de R0' uitgewerkt.

Het Minder-Hinderteam werkte verder mee aan:

- Het startoverleg met de bedrijven voor het congres 'Are you future-proof?'
- Opvolging en advisering omtrent quick wins voor minder hinder
- Opmaken van een kader voor impact management
- Opstart van het mobiliteitsmanagement 'openbaar vervoer'
- Versnelde uitrol projecten verkeersveiligheid en doorstroming (VRI optimalisatie 'slimme' verkeerslichten)

STAKEHOLDER-MANAGEMENT EN COMMUNICATIE

Voor Werken aan de Ring loopt een zeer breed en geïntegreerd communicatie- en participatietraject. Samen met alle stakeholders werd in 2018 het project verder vormgegeven.

Hiervoor volgen we een vijfsporenbeleid met de brede bevolking, gebruikers van de Ring, bedrijven, het middenveld en de gemeentes en administratie.

Het participatietraject is overkoepelend voor het hele programma 'Werken aan de Ring', het loopt dus door elkaar voor de R0 Noord & Oost, het Brabantnet, de fietssnelwegen en de mobipunten. Hieronder geven we een overzicht per spoor van het stakeholdermanagement.

BESTUURLIJKE ACTOREN

Op 18 mei hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan de start- en de procesnota voor de herinrichting van de R0 Noord. Daaropvolgend werden alle actoren en adviesverlenende instanties om een advies gevraagd tijdens de publieke raadpleging van 1 juni t.e.m. 31 juli 2018.

De uitwerking van de alternatieven die daaruit naar boven kwamen en het afwegingskader ter evaluatie van die alternatieven kreeg verder vorm en werd afgetoetst bij de bestuurlijke actoren tijdens de **maandelijkse werksessies.**

Naast de werksessies vonden ook bilaterale overlegmomenten plaats om dieper in te gaan op bepaalde thema's.

BEVOLKING

Er wordt continu ingezet op informeren over het Programma 'Werken aan de Ring'. Als primaire informatiebron voor de burger is er de website **www.werken-aandering.be**, waarop concrete werven, plannen, bewonersbrieven, omleidingsroutes … te vinden zijn. Ook de antwoorden op de vele vragen die gesteld werden, kregen daar ondertussen een plek.

Tijdens de werffase wordt een bereikbaarheidsadviseur aangesteld die voor de omwonende burgers en handelaars de eerste contactpersoon is voor vragen, opmerkingen en klachten.

In maart 2018 werd de bevolking zeer intensief bevraagd tijdens 3 infomarkten en 9 gespreksavonden. De infomarkten werden georganiseerd per zone en vonden plaats op:

zaterdag 3 maart in Vilvoorde

zaterdag 10 maart in Zaventem

zaterdag 17 maart in Wemmel

Op deze infomarkten werd uitvoerig toelichting gegeven bij het programma 'Werken aan de Ring' en werden thema's zoals groenverbindingen, fietsverbindingen, maar ook geluid en luchtkwaliteit begrijpbaar gemaakt.

De negen gespreksavonden werden eerder lokaal georganiseerd en zoomden in op de specifieke zone waar de avond werd opgezet. Op die gespreksavonden werd er via gesprekstafels in dialoog gegaan met de bevolking om te capteren wat er leeft, wat de bezorgdheden zijn en wat de bevolking als opportuniteiten ziet. Door de nauwe samenwerking met de gemeente was er hier ook de mogelijkheid om aanvullende programma's, wensen en ideeën van de stad of de gemeente af te toetsen.

Elke deelnemer kon tijdens de tafelgesprekken zijn ideeën, bezorgdheden en wensen delen waarna er per thema een gesprek werd aangegaan. Er werd aangespoord tot een open, constructieve dialoog tussen ontwerpers en burgers, maar ook tussen burgers onderling.

Al die opmerkingen, suggesties en ideeën werden daarna geïnventariseerd om mee te nemen in het verdere proces.

Alle vragen en feedback werden op de website **www.werkenaandering.be** geplaatst en zullen ook worden teruggekoppeld tijdens de volgende infomomenten.

Volgende gespreksavonden werden georganiseerd:

5 maart – Meise / Grimbergen

7 maart – Vilvoorde

8 maart – Strombeek / Koningslo

14 maart – Kraainem (NL&FR)

15 maart – Machelen

19 maart – Zaventem

20 maart – Wemmel / Jette NL

21 maart – Wemmel / Jette FR

22 maart – Dilbeek / Asse

Geluid
Werken aan de Ring?
Verkeerswisselaar
E40 Sint-Stevens-Woluwe
Geluid

In 2018 werden ook twee 'Werken aan de Ring'-kranten uitgegeven. Die kranten worden verspreid in de Vlaamse Rand en in een aantal Brusselse (deel) gemeenten, met een oplage van ongeveer 350.000. De eerste krant verscheen in juni en daarin kon de burger kennismaken met alles rond de Werken aan de Ring. Zo vertelden de fietsmanagers van Vlaams-Brabant en Brussel over de fietssnelwegen die De Werkvennootschap aanlegt, werd de laatste stand van zaken van de Ringtrambus meegegeven en kwamen alle mijlpalen overzichtelijk in beeld.

Begin december werd er een tweede 'Werken aan de Ring'-krant uitgegeven. Daarin werd aandacht besteed aan de voorbije inspraakronde in het kader van het geïntegreerd planningsproces (juni/juli 2018), veelgestelde vragen en de samenwerking met bedrijven via het New Mobility Network. De actie met de

Fietsambassadeurs kreeg een prominente plaats. Er werd concreet ingegaan op de stand van zaken van de verschillende fietssnelwegen en Brabantnet.

Ook de studie rond Ring Oost werd in de verf gezet. De bevolking werd gevraagd om deel te nemen aan een online enquête. Deze enquête had als doelstelling informatie te verzamelen rond verplaatsingsgedrag en potentiële quick wins vanuit het oogpunt van de zachte weggebruiker.

BEDRIJVEN

Ook voor de bedrijven werden in samenwerking met Voka eerder al verschillende info- en participatiesessies georganiseerd. Daarbij werd de nadruk gelegd op de noodzaak om de werknemers nu al te motiveren om zich anders naar het werk te verplaatsen. Daarbij werd ook feedback verzameld over het programma Werken aan de Ring.

In maart 2018 werden volgende participatiemomenten georganiseerd:

7 maart Vilvoorde

8 maart Brussels Airport Company

13 maart Zaventem

14 maart Kraainem

21 maart Zellik

22 maart Wemmel / Heizel

28 maart Netwerking logistiek

In september organiseerden we voor bedrijfsleiders een **congres** rond mobiliteit, in samenwerking met Voka en BECI. Op dinsdag 18 september organiseerde de Werkvennootschap in Brussel voor de eerste keer het congres **'Are you future-proof?'.**

120 deelnemende bedrijven lieten zich inspireren door experten en bedrijven die de eerste stap gezet hebben naar een betere mobiliteit.
De dag werd afgesloten door een mobiliteitsmarkt waar bedrijven kennismaakten met innovatieve mobiliteitsaanbieders.

Are you future-proof?

Zowel logistiek vervoer als woon-werkverkeer kwam uitgebreid aan bod. Naast presentaties van onder andere Transport en Logistiek Vlaanderen en Multimodaal.vlaanderen vertelden bedrijven over mobiliteitsuitdagingen en -oplossingen binnen de logistieke sector. Colruyt en Remitrans gaven hun visie op de mobiliteit van morgen in de transportwereld. Na een presentatie van Via Mobile vertelden werkgevers zoals North Sea Port, Octa+, Deloitte en UZ Brussel over de uitdagingen die zij aangaan om mobiliteit bij hun werknemers te verbeteren.

Tijdens het congres werd ook het startschot gegeven van het **New Mobility Network**. Dat is een nieuw opgericht netwerk dat bedrijven ondersteunt om, samen met hun werknemers, de omslag naar een beter werknemersverkeer en goederentransport te maken. Het meest gebruikte woord tijdens het congres was niet voor niets "samen".

In de toekomst zal dit netwerk themadagen organiseren over logistiek vervoer en werknemersvervoer. Samen met de mobiliteitscoaches worden ook workshops opgezet. Zo komen de specifieke noden van alle bedrijven aan bod en kan samen gewerkt worden aan de mobiliteit van morgen.

Eind 2018 werd een overheidsopdracht gepubliceerd voor twee mobiliteitscoaches. Begin 2019 zijn zij aan de slag gegaan om vanuit het New Mobility Network bedrijven te ondersteunen bij hun mobiliteitskwesties en de overstap naar een duurzame modal shift.

BELANGENGROEPEN

In het begin van 2018 werden alle belangengroepen in kaart gebracht. De belangengroepen werden onderverdeeld in

3 subgroepen: Economische spelers, Mobiliteitsgroeperingen/-verenigingen, Natuurverenigingen.

Vanaf april werden alle in kaart gebrachte **belangengroepen** gecontacteerd. Telkens wordt ook de vraag gesteld of we wel alle en juiste stakeholders in beeld hebben, de juiste contactpersonen ….

In het najaar van 2018 waren er verschillende contacten met de belangengroepen. Die werden samengebracht in werksessies rond ruimte en mobiliteit. Tijdens die werksessies worden de belangengroepen geïnformeerd over de stand van zaken van het programma 'Werken aan de Ring'. Meer specifiek werd er ook aandacht besteed aan hun adviezen in het kader van de inspraakronde van het geïntegreerd planningsproces.

Veiligheid
Continuïteit
Integratie
Investeren in hoogwaardig openbaar vervoer
Brabantnet: drie extra tram(bus)lijnen

EEN GEÏNTEGREERD PAKKET VAN MAATREGELEN EN EEN ‘RUIMTELIJK PROGRAMMA’ DAT INZET OP MOBILITEIT EN LEEFBAARHEID

NOORD-ZUID LIMBURG

De Limburgse Noord-Zuidverbinding, tussen Hasselt en de Nederlandse grens richting Eindhoven, loopt dwars door het centrum van Houthalen-Helchteren. De huidige weg kan het stijgende aantal auto's niet opvangen en dat is nefast voor de leefbaarheid in de regio.

Toch is Noord-Zuid Limburg meer dan alleen een verkeersknoop. De leefbaarheid in Houthalen-Helchteren en daarbuiten, de economische ontsluiting van Noord-Limburg en hoe we omgaan met de aanwezige open ruimte en natuur zijn belangrijke aandachtspunten. Al decennia lang wordt er gezocht naar een oplossing voor de puzzel. Zonder resultaat.

Voor de Noord-Zuidverbinding Limburg is duidelijk nood aan een geïntegreerd pakket van maatregelen en een 'ruimtelijk programma' dat inzet op mobiliteit en leefbaarheid. Zo worden de diverse problemen in het betrokken gebied aangepakt met de intentie om voor alle betrokken partijen meerwaarde te bereiken. En dat zonder de doelstellingen

op provinciaal en zelfs op ruimer niveau uit het oog te verliezen.

De woelige voorgeschiedenis, de veelheid aan belangen en betrokken actoren, de nood aan een geïntegreerde aanpak (zowel inhoudelijk als procesmatig) en de participatieve aanpak met gedegen vooroverleg, tonen duidelijk aan dat het project Noord-Zuid Limburg van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang is. Een project dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt en dus in aanmerking komt voor de toepassing van de complexe projectenprocedure.

Nadat op 12 mei 2017 het GRUP N74 werd vernietigd door de Raad van State vroeg de Vlaamse Regering aan het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving om de mogelijkheden te onderzoeken van het decreet complexe projecten voor de Noord-Zuidverbinding. In 2018 besliste de Vlaamse Regering om de Noord-Zuidverbinding uit te voeren onder het decreet 'complexe projecten'. In die nieuwe procedure staan dialoog, participatie en multidisciplinair werken centraal vanaf dag één. Samen met het Departement Omgeving zal De Werkvennootschap het project coördineren en realiseren. Zij vormen het dagelijks bestuur van Noord-Zuid Limburg. Op 6 november 2018 werd het multidisciplinair onderzoeksteam 'Studio NZL' voorgesteld dat van dan af ook deel uitmaakt van het dagelijks bestuur van Noord-Zuid Limburg.

HET COMPLEX PROJECT NOORD-ZUID LIMBURG IN 2018

De procesaanpak van de Noord-Zuid Limburg is gebaseerd op de procedure die in het decreet complexe projecten van 25 april 2014 werd uitgetekend. Ze omvat vier fases (de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase) met drie beslismomenten (startbeslissing, voorkeursbesluit en projectbesluit) en twee openbare onderzoeken ter voorbereiding van het voorkeurs- en

projectbesluit. De onderzoeken en procedures verlopen op een geïntegreerde manier. De nieuwe aanpak steunt op participatie, openheid en overleg. Die aanpak beoogt een efficiënt en kwaliteitsvol proces dat gericht is op de realisatie van een complex project binnen een aanvaardbare termijn en met een maximum aan draagvlak.

In de eerste stap werden de doelstellingen van het project bepaald en werd omschreven op welke manier het proces zal verlopen. De startbeslissing en de procesnota zijn het resultaat van die fase.

Daarna belandde het project in april 2018 in de onderzoeksfase. In nauw overleg met alle belanghebbenden via een reeks werksessies en cocreatieweken wordt nu de beste oplossing gefilterd uit een brede waaier aan mogelijkheden. Thema's zoals leefbaarheid, leefmilieu, veiligheid en mobiliteit staan centraal, maar ook andere onderwerpen komen aan bod zoals landbouw en economie.

Alle scenario's en alternatieven worden breed onderzocht en vergeleken aan de hand van een milieueffectenrapportage (MER), een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), een landbouweffectenrapportage, ruimtelijk ontwerpend onderzoek … De participatiemomenten en het openbaar onderzoek geven iedereen bovendien de mogelijkheid om suggesties en feedback te geven op de plannen. De Vlaamse Regering zal uiteindelijk beslissen of het voorgedragen voorkeursalternatief naar de volgende fase kan gaan. Als dat het geval is, wordt die beslissing neergeschreven in een voorkeursbesluit.

Na de onderzoeksfase komt de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase.

STUDIO NZL

Dinsdag 6 november 2018 stelde De Werkvennootschap tijdens een 'kick-off'-sessie op de Hasseltse Corda Campus het multidisciplinair team 'Studio NZL' voor dat het onderzoeks- en

ontwerpwerk zal uitvoeren voor het complexe project Noord-Zuid Limburg. Daarmee ging de onderzoeksfase echt van start.

De opkomst en vertegenwoordiging van de betrokken gemeenten, administraties, middenveldorganisaties en bewonersgroepen was groot. Zo'n ruime vertegenwoordiging is essentieel om tot een breed gedragen traject te komen. Het zijn deze vertegenwoordigers die structureel betrokken zullen worden tijdens de onderzoeksfase via werksessies en cocreatieweken. Ook werd er met de stakeholders een afsprakenkader uitgewerkt dat vastlegt volgens welke principes we werken: **engagement, transparantie en confidentialiteit.**

De stakeholders zitten van in het begin mee aan de tekentafel. Niet vrijblijvend maar om actief en structureel mee na te denken en samen te werken. Milieueffecten en andere effecten worden gelijktijdig bekeken. De hele onderzoeksfase zal zo'n tweeënhalf jaar duren. Na de onderzoeksfase kan de uitwerkings- en uitvoeringsfase volgen. Ook in die fasen worden de stakeholders maximaal betrokken.

START VELDONDERZOEK

Op 19 november startten onderzoekers van Studio NZL met hun veldwerk. Ze hebben daarvoor een mobiele Noord-Zuid Wegen-Werkplaats ontwikkeld. Die mobiele werkplaats staat letterlijk gemonteerd op een tandem en staat symbool voor het samenwerken aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en mobiliteit rondom Noord-Zuid Limburg.

De onderzoekers gingen met de tandem op pad langs en in de omgeving van de Noord-Zuidverbinding. Ze stopten op interessante plekken (huizen, bedrijven, publieke organisaties zoals scholen) en spraken met tal van mensen om hun verhalen te verzamelen over de verbinding en de omgeving. Die verhalen stromen door naar het ontwerpteam van Studio NZL om zoveel mogelijk te kunnen vertrekken van een wit blad en met een open blik.

Het doel van het ontwerpteam was om op die manier de context te verduidelijken om passende ontwerpen te maken. Zo kan het ontwerpteam de verhalen over de verbinding beter kaderen.

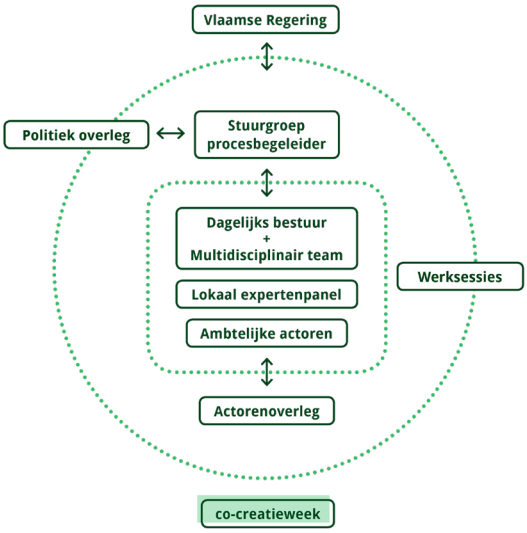
OVERZICHT VAN HET VELDONDERZOEK:

19-22 november 2018:	Testrit tandem en videomateriaal Hasselt
26-30 november 2018:	Hasselt, Kiewit en Zonhoven
4-7 december 2018:	Houthalen-Helchteren
11-14 december 2018:	Hechtel-Eksel, Peer, Overpelt, Neerpelt
18-21 december 2018:	Nederlandse gemeenten

STAKEHOLDER-MANAGEMENT EN COMMUNICATIE

Het complex project Noord-Zuid Limburg bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase. In die fase wordt ingezet op een breed overleg met de betrokken actoren en instanties om de selectie van de alternatieven te onderbouwen en te bepalen met een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak.

Om de onderzoeksfase op een goede manier aan te vatten, werd in 2018 een processtructuur concreet uitgetekend en geactualiseerd. Die is voorlopig, in die zin dat de structuur en samenstelling naargelang het verdere verloop van het proces steeds kunnen worden aangepast of gewijzigd. De organisatie van het project wordt als volgt voorgesteld:



Tijdens de werksessies is er aandacht voor mobiliteit, leefbaarheid, leefmilieu, open ruimte, veiligheid, landbouw en economie. De werksessies worden tijdens de gehele onderzoeksfase frequent herhaald. Op regelmatige tijdstippen vindt er ook een cocreatieweek plaats waarin een brede terugkoppeling gebeurt naar allerlei actoren en groepen en naar de hele

bevolking. Zo zal iedereen die dat wenst op de hoogte kunnen blijven over de voortgang en zijn mening kunnen geven over de verdere uitwerking van dit project. De hele week wordt samen gewerkt met allerhande doelgroepen en kan de bevolking tijdens een aantal momenten met het studieteam in dialoog treden.

DE STUURGROEP

De stuurgroep is samengesteld uit vaste vertegenwoordigers en komt driemaandelijks samen.

Betrokken actoren op de stuurgroep zijn:

- Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
- Departement Omgeving
- Agentschap Wegen en Verkeer
- De Werkvennootschap
- Agentschap voor Natuur en Bos
- Agentschap Innoveren en Ondernemen
- Agentschap Onroerend Erfgoed
- Departement Landbouw & Visserij
- Vlaamse Landmaatschappij
- Vlaamse Milieumaatschappij
- Team Vlaams Bouwmeester
- Provincie Limburg
- betrokken gemeenten Houthalen-Helchteren, Zonhoven, Hechtel-Eksel en Heusden-Zolder (op ambtelijk niveau)
- De Vlaamse Waterweg
- De Lijn
- NMBS
- Infrabel/Tucrail

WERKSESSIE

De werksessie vindt maandelijks plaats en is samengesteld uit vaste vertegenwoordigers (op beleidsmedewerkerniveau) van dezelfde bovengenoemde ambtelijke instanties, aangevuld met vaste vertegenwoordigers van:

- gemeenten Lommel, Pelt, Leopoldsburg, Peer, Beringen en Hasselt (op ambtelijk niveau)
- de (boven)lokale natuursector
- de (boven)lokale economie
- sectorale belangenorganisaties (vakbonden, werkgevers, ondernemers, boerenbond, logistiek, lokale en regionale bedrijventerreinen, etc.)
- buurtcomités uit gemeente Houthalen-Helchteren

BILATERAAL OVERLEG

Naast de werksessies was er in 2018 steeds ruimte voor bilaterale gesprekken met belanghebbenden of stakeholders die ofwel op vraag van het dagelijks bestuur en het multidisciplinair team ofwel op vraag van de belanghebbenden werden ingepland. De bilaterale gesprekken hadden verschillende doelstellingen: bijkomende informatie verwerven, toelichting krijgen of geven bij onderzoeksresultaten, aftoetsen van verschillende scenario's, randvoorwaarden in kaart brengen en evalueren van de voortgang van het proces. Het is de bedoeling om ook regelmatig bilateraal samen te zitten met de betrokken actoren en deelnemers. Ook in functie van de communicatie werd afgestemd met verschillende belanghebbenden zoals de betrokken gemeenten.

NOORD – ZUID LIMBURG
samen geraken we verder

‘SAMEN GERAKEN WE VERDER’

Om het onderscheid te maken met de voorbije 40 jaar van stilstand stelde het communicatiebureau voor om de samenwerking centraal te stellen. Concreet werd de slagzin ‘samen geraken we verder’ geïntroduceerd in de communicatie. De slagzin maakt nu permanent deel uit van het logo en zal terugkomen in de externe communicatie, zoals in een advertentie die in 2019 is verschenen naar aanleiding van de cocreatieweek.

De samenwerking wordt niet enkel onderstreept in de baseline. In de communicatie werd ook een terugkerende gimmick opgenomen in de vorm van een tandem. De tandem stond tentoongesteld tijdens de kick-off van de werksessies in het najaar van 2018 en verscheen daarna in verschillende communicatie-uitingen zoals het korte infofilmpje dat werd gemaakt over Noord-Zuid Limburg en de nieuwe procedure.

www.noordzuidlimburg.be

In 2018 werd werk gemaakt van de website waar alle informatie over Noord-Zuid Limburg is terug te vinden: www.noordzuidlimburg.be.

Bezoekers vinden er onder meer een toelichting over de verschillende processtappen, de volgende inspraakmomenten, het projectteam maar evengoed zijn de filmpjes van het veldonderzoek van de UHasselt of de presentaties van de werksessies terug te vinden. Over wat wel en niet gepubliceerd wordt op de website in verband met het participatieproces werden afspraken gemaakt met de stakeholders tijdens de kick-off van de werksessies.

Eind 2018 werd ook de Facebookpagina van Noord-Zuid Limburg opgestart. Nieuws kan sindsdien ook langs die weg worden verspreid.

DE KRACHT VAN VIDEO

Gezien de focus op de menselijke kant van Noord-Zuid Limburg en de samenwerking lag het voor de hand om waar het kan te werken met video in plaats van tekst en statische foto's. In een introductievideo kan de Limburger kennismaken met het project. Deze video werd in geen tijd meer dan 10.000 keer bekeken. Ook de verhalen van het veldwerk staan op de website, en kunnen integraal bekeken worden.

Het infofilmpje werd in geen tijd meer dan tienduizend keer bekeken op Facebook. Het bereik was voor het overgrote deel organisch. Mensen en stakeholders (o.a. gemeentebesturen) deelden het filmpje of 'liketen' de post.

Op de website noordzuidlimburg.be zijn ook de filmpjes terug te vinden van het veldwerk. Omwonenden en stakeholders vertellen in de filmpjes hun verhaal.

SAMEN COMMUNICEREN

Naast de inzet van de eigen communicatiekanalen werkten we in 2018 nauw samen met onder meer de gemeentebesturen. We maakten afspraken en zorgden voor kant-en-klaar communicatiemateriaal voor opname in de gemeentelijke infobladen, websites of de sociale media. Het bereik van die kanalen is goed, ook voor 2019 zal hier verder worden op ingezet.

De communicatieboodschappen over Noord-Zuid Limburg worden ook opgenomen in de gemeentelijke communicatiekanalen.

BROCHURE NOORD-ZUID LIMBURG

In 2018 werd gelijktijdig met de realisatie van het informatiefilmpje gestart met de opmaak van een brochure over Noord-Zuid Limburg die kan worden verdeeld tijdens infomomenten. Het verhaal van Noord-Zuid Limburg, de procedure en de werkwijze worden verteld door de teamleden. De brochure brengt de teamleden ook visueel in beeld. Opnieuw benadrukken we daarmee dat Noord-Zuid Limburg om mensen draait.

Naast de eigen communicatiekanalen en de communicatiekanalen van de partners werd in 2018 ook proactief naar de pers gecommuniceerd. De pers werd ook uitgenodigd om een kijkje te komen nemen tijdens de kick-off van de werksessies. Dat resulteerde in berichtgeving in Het Belang van Limburg en een videoreportage op TV Limburg. Radio 2 deed een live uitzending en interviewde ook de woordvoerder van De Werkvennootschap.

EEN VLOTTERE EN VEILIGERE RINGWEG MET EEN GOEDE EN VEILIGE VERBINDING TUSSEN DE WOONKERNEN

R4WO

Met het project R4WO wil de Vlaamse Regering de inrichting van de R4 in Gent, Zelzate en Evergem afstemmen op zijn rol als primaire weg binnen het Vlaamse wegennet.

De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, terwijl de R4 Oost moet zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van de Gentse havenbedrijven.

Door het aantal knooppunten waar het verkeer de R4 kan op- en afrijden te verminderen, realiseren we niet alleen vlotter verkeer, maar maken we de ringweg ook veiliger. Ook de leefbaarheid in de kanaalzone gaat erop vooruit. Door op- en afritten te schrappen, kunnen we het zware verkeer veel beter sturen en uit de woonkernen weren. Door op heel wat plaatsen wel nog dwarsend (fiets) verkeer te voorzien op een gescheiden manier, blijft een goede en veilige verbinding tussen de woonkernen gegarandeerd.

In 2015 werd een nieuwe ontwerpstudie opgestart. Die omvatte onder andere ook de opmaak van voorstudies tot en met de opmaak van ontwerptekeningen voor het globale project. In eerste instantie werd een optimalisatiestudie uitgevoerd om de verschillende alternatieven voor de knopen en assen binnen het projectgebied R4WO te onderzoeken. Het resultaat van de optimalisatie-

© Agentschap Wegen en Verkeer

studie is een startnota mobiliteit waarin de varianten voor de verschillende knopen en assen worden beschreven en ook een onderbouwing wordt gegeven van de voorkeursvariant per knoop en per as.

R4WO IN 2018

In 2018 werd de optimalisatiestudie van het project R4WO afgerond. Er werd druk gewerkt aan het referentieontwerp dat werd opgestart in 2018. In het kader van de verdere technische uitwerking van het project werden er ook overlegmomenten georganiseerd met allerlei actoren en instanties. Tijdens de optimalisatiestudie werd vastgesteld dat er voor twee zones bestemmingswijzigingen nodig waren. Om die reden werden voor de zones R4 Wondelgem en R4 Wachtebeke een geïntegreerd planningsproces opgestart.

De eerste stap voor het opstarten van het planningsproces voor die twee GRUP's was het samenstellen van het planteam. De organisaties die in het planteam zitten zijn:

- Departement Omgeving
- De Werkvennootschap
- Afdeling Wegen en Verkeer, Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen
- Departement Mobiliteit Provincie Oost-Vlaanderen Stad Gent
- Gemeente Wachtebeke (voor GRUP R4 - knoop Wachtebeke)

De opmaak van een GRUP vereist ook het beoordelen van de milieueffecten van het beoogde plan. Om het planningsproces te ondersteunen op het vlak van milieubeoordeling, nam een MER-coördinator deel aan enkele planteamvergaderingen.

De startnota en de procesnota 01 werden voorgelegd aan de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen en aan het college van Burgemeester en Schepenen van de Stad Gent. Zij gaven beiden respectievelijk op 29/03/2018 en 30/03/2018 hun goedkeuring om de documenten voor te dragen aan de Vlaamse Regering en het proces zo officieel op gang te trekken.

Na vaststelling van de startnota en procesnota 01 op 4 mei 2018 door de Vlaamse Regering is een kennisgeving georganiseerd over de startnota gecombineerd met een participatiemoment. **De participatieperiode liep van 29 mei 2018 tot en met 27 juli 2018.**

Het participatiemoment voor dit GRUP werd georganiseerd in de vorm van een infomarkt (op 20 juni 2018) waarop alle geïnteresseerden welkom waren. De rechtstreeks betrokken eigenaars (eigenaars van percelen getroffen door de huidig ingetekende contour) werden persoonlijk per brief uitgenodigd op deze infomarkt. Op de infomarkt stonden panelen opgesteld met overzichtelijke informatie. Daarbij was ook ruimte voor een gesprek met leden van het planteam, bijgestaan door technische experts die een persoonlijke toelichting gaven en concrete vragen beantwoordden.

Aansluitend op de participatiemomenten kon na de zomer van 2018 de scopingsfase aangevat worden. In die fase wordt de startnota uitgebreid naar de

scopingnota. Het planteam verwerkt alle adviezen en inspraakreacties in de scopingnota en geeft in deze nota aan hoe omgegaan wordt met suggesties om het plan te verbeteren of beschrijft aandachtspunten in functie van de effectenonderzoeken. Naast de scopingnota wordt in deze fase ook procesnota 02 opgemaakt.

Gelijktijdig met dit planningsproces loopt ook het voorbereidend studiewerk voor het globale project verder door. In het kader van de verdere technische uitwerking van het project worden er ook **overlegmomenten georganiseerd met verschillende actoren en instanties.**

Ook in 2018 werden een aantal quick wins naar voor geschoven die versneld zullen worden uitgevoerd. Het gaat om de

knooppunten 'Hoogstraat' en 'Beekstraat', de fietsbrug 'Vijfhoekstraat' langs de R4 West en het knooppunt aan Eurosilo langs de R4 Oost.

In functie daarvan werd in december 2018 de projectnota mobiliteit voor de knoop Eurosilo voorgelegd aan de Intergemeentelijke Begeleidingscommissie. In consensus werd daarbij goedkeuring gegeven voor het ontwerp. Daardoor kon begin 2019 de omgevingsvergunning aangevraagd worden.

STAKEHOLDERMANAGEMENT

Om de studie goed te begeleiden werden verschillende overlegstructuren opgericht zoals een stuurgroep, een kernteam en verschillende werkgroepen. Daarnaast zijn afstemmingsvergaderingen en bilateraal overleg ter voorbereiding van werkgroepen voorzien.

KERNTEAM

Het kernteam heeft als opdracht het project dagelijks op te volgen en komt in regel tweewekelijks bij elkaar. De Werkvennootschap en het studiebureau zijn de leden van het kernteam. Het kernteam bespreekt onder meer de planning, de organisatie, bepaalt de agenda, bundelt de resultaten van de verschillende werkgroepen en bereidt de stuurgroep voor.

WERKGROEPEN

Er werden een dertiental werkgroepen gedefinieerd. Belangrijkste werkgroepen zijn mobiliteit en infrastructuur, integraal waterbeheer, nutsleidingen en rioleringen, geotechniek en stabiliteit, tunnelveiligheid, fasering en minder hinder. Naast de functie van terugkoppeling, bespreekt iedere werkgroep concrete items die betrekking hebben op de respectievelijke discipline van de werkgroep. In iedere werkgroep vindt een gestructureerd overleg plaats per ontwerp waarop verschillende keuzes afgewogen worden, te onderzoeken scenario's bepaald worden en technische voorstellen besproken worden.

DE STUURGROEP

De verschillende werkgroepen geven toelichting aan de stuurgroep over de stand van zaken en de voorstellen tot voorkeursconcepten. Als een werkgroep niet tot een akkoord komt, neemt de stuurgroep de beslissing. Tenslotte heeft zij de mogelijkheid om een beslissing die in de werkgroepen genomen werd te overrulen. De stuurgroep vergadert volgens noodzaak. In de stuurgroep zetelen de bouwheer, de wegbeheerder, de betrokken lokale besturen en de belangrijkste betrokken vergunningverlenende administraties. De stuurgroep fungeert eveneens als iGBC (intergemeentelijke begeleidingscommissie).

Betrokken actoren op de stuurgroep/iGBC zijn:

- Agentschap Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen (AWV)
- AWV Afdeling Elektro mechanica en Telematica (EMT) en Tunnelorganisatie Vlaanderen (TOV)
- Provincie Oost-Vlaanderen
- Stad Gent
- Gemeente Evergem
- Gemeente Zelzate
- Gemeente Wachtebeke
- Havenbedrijf Gent
- Mobiliteit en Openbare Werken Afdeling Beleid
- Departement Omgeving
- Vlaamse Landmaatschappij (VLM)
- De Lijn Oost-Vlaanderen
- Infrabel
- De Vlaamse Waterweg;
- Afdeling Maritieme Toegang (AMT)
- Maatschap ARCADIS-SBE

HET BILATERAAL OVERLEG

Het bilateraal overleg vindt plaats volgens noodzaak en heeft tot doel de randvoorwaarden af te toetsen in een kleine groep ter voorbereiding van een werkgroep. Voorbeelden van bilaterale overlegmomenten die hebben plaatsgevonden zijn die met de nutsmaatschappijen, beheerders van waterlopen, specifieke bedrijven, VOKA …

ANDERE OVERLEGMOMENTEN

Naast bovenvermelde overlegmomenten, werden er ook nog andere voorzien in functie van te volgen procedures: RMC, overleg

Vlaamse Bouwmeester, overleg met team van deskundigen en betrokkenen …

COMMUNICATIE

INFOMARKTEN EN PARTICIPATIEMOMENTEN

Op dinsdag 19 en woensdag 20 juni 2018 waren de inwoners in de nabijheid van de knooppunten Wachtebeke en Wondelgem welkom op een participatiemoment over de nieuwe GRUP's voor die zones. In totaal kwam een honderdtal mensen een kijkje nemen op een van beide participatiemomenten. Zij kregen er meer uitleg over het geïntegreerd planningsproces waarvan de eerste fase heeft geresulteerd in een start- en projectnota van het GRUP voor zowel de zone Wachtebeke als de zone Wondelgem.

De bezoekers konden tijdens het participatiemoment reageren op de startnota van het GRUP, suggesties geven voor verbeteringen en bijkomende aandachtspunten aanhalen. De conceptschetsen voor de herinrichting van de R4 maakten geen

deel uit van de participatiemomenten, die werden al getoond tijdens de infomomenten in 2017 en zijn sindsdien niet gewijzigd.

WEBSITE

In 2018 werd een nieuw logo, een huisstijl en een nieuwe projectwebsite opgezet voor R4WO. De focus van die website, **www.r4wo.be**, ligt op het wat, hoe en waarom van het project.

DE MOBILITEITSNODEN
VAN DE STREEK
VERENIGEN
MET DE NODEN
VAN ALLE
STAKEHOLDERS

ROND RONSE

Met het project Rond Ronse wil de Vlaamse overheid de belangen van iedereen in het zuid-oosten van de Vlaamse Ardennen met elkaar verbinden.

De huidige inrichting van de N60 zal worden aangepakt op een manier die de mobiliteitsnoden van de streek tracht te verenigen met de noden van alle stakeholders in en rond Ronse. De Vlaamse overheid heeft De Werkvennootschap aangesteld om dat project in goede banen te leiden.

Na een lange historiek besliste de Vlaamse Regering in juli 2017 om de procedure voor de N60 in Ronse te hernemen aan de hand van het geïntegreerde planningsproces. Zo'n geïntegreerd planningsproces beoogt maximale afstemming tussen de ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) enerzijds en de effectbeoordelingen anderzijds.

De Werkvennootschap werd door de Vlaamse Regering aangesteld als initiatiefnemer om het geïntegreerde planningsproces op te starten en is samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Omgeving trekker van dit dossier. Begin 2019 werd de naam Rond Ronse geïntroduceerd voor dit project.

ROND RONSE IN 2018

In 2018 startte De Werkvennootschap het geïntegreerde planningsproces op. Dat heeft betrekking op de verbinding tussen de E17 in het noorden en de E429/A8 in het zuiden, zoals bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het kader van dat proces, waarbij zowel mobiliteits- als leefbaarheidsaspecten aan bod komen, brengen we de lokale en regionale noden in kaart waaraan deze verbinding moet voldoen en heronderzoeken we de ingrepen die nodig zijn om hier maximaal aan tegemoet te komen. Daarbij houden we rekening met andere aspecten zoals ruimte, landschap, ecologie, erfgoed, leefbaarheid … Er is geen vooraf bepaalde oplossing die de richting bepaalt.

De Werkvennootschap stelde voor dit project op 6 juli een studiebureau aan dat na de zomer van start ging.

STAKEHOLDER-MANAGEMENT

In het kader van deze opdracht willen we alle stakeholders zo goed mogelijk betrekken.

Dit ambitieus participatief project begon in 2018 met een uitgebreide analyse van relevante stakeholders. Die werd begin 2019 besproken met onder andere de burgemeesters van Ronse, Kluisbergen en Maarkedal, met de gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen en met een eerste groep van vertegenwoordigers van verschillende administraties.

In een eerste oplijsting werden volgende stakeholdergroepen onderscheiden:

- Bestuurlijke actoren: op lokaal, intergemeentelijk, provinciaal en regionaal niveau; ambtelijk en/of politiek. Eigen aan dit dossier is dat het een impact heeft op een brede regio die het Vlaamse niveau overstijgt. Daarom brachten we onder dit luik ook relevante Waalse actoren in kaart.
- Middenveldorganisaties binnen verschillende domeinen (landschap, milieu, landbouw, economisch, mobiliteit, onderwijs, zorg, sport …)

- Actiegroepen die in het verleden reeds een stem hadden in het dossier.
- (Georganiseerde) burgers: individuele burgers, wijkcomités
- Experten

We engageren ons ertoe om alle betrokkenen mee te laten nadenken met ons en om hun wensen en noden steeds mee in overweging te nemen.
Die samenwerking willen we vormgeven door:

- actoren zo vroeg mogelijk in het proces te betrekken
- transparant te communiceren
- actoren te allen tijde inzicht te geven in het proces en hun rol daarin.

BESTUURLIJK-ADMINISTRATIEVE OVERLEGFORA

Onder bestuurlijk-administratieve overlegfora onderscheiden we het planteam en de projectstuurgroep. Deze fora brengen sinds 2018 ambtelijke en/of bestuurlijke vertegenwoordigers van betrokken overheden samen. Indien gewenst voor de opdracht, kunnen hier met de goedkeuring van het planteam bijkomende stakeholders bij betrokken worden.

HET (RUIME) PLANTEAM

De leden van het kernplanteam aangevuld met vertegenwoordigers van de lokale administraties van de stad Ronse, de gemeenten Kluisbergen en Maarkedal, vertegenwoordigers van de Vlaamse administraties Agentschap voor Natuur en Bos, departement Landbouw en Visserij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, VMM, VLM, een vertegenwoordiger van de Provinciale administratie, een vertegenwoordiger van de Vlaamse Bouwmeester.

Het planteam leidt het geïntegreerde planningsproces. Op dit niveau worden in een eerste stadium de proces- en startnota besproken en gevalideerd met het oog op maximaal draagvlak bij alle leden van het ruime planteam. Daarnaast komen op dit niveau ook inhoudelijke aspecten van de opdracht aan bod, net als de afstemming van stakeholderinput die gecapteerd wordt

tijdens het proces. Het planteam komt gemiddeld tweemaandelijks bijeen of volgens noodzaak. Het is actief tot en met de goedkeuring van het GRUP.

HET KERNPLANTEAM

Ook hier bestaat het kernplanteam uit De Werkvennootschap, het Departement Omgeving en eventueel het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het kernplanteam staat in voor de voorbereiding van de werkzaamheden van het ruime planteam met het oog op een vlot verloop ervan. Het zal onder meer instaan voor de redactie van een aanzet van start- en procesnota, de voorbereiding van agendapunten met betrekking tot inhoudelijke voortgang en procesverloop …

Het kernplanteam komt gemiddeld tweewekelijks bijeen.

DE PROJECTSTUURGROEP

In de projectstuurgroep zijn de verschillende betrokken overheden (op bestuurlijk niveau) vertegenwoordigd: Vlaamse administraties, de stad Ronse, de gemeenten Maarkedal en Kluisbergen en de provincie Oost-Vlaanderen.

De projectstuurgroep bewaakt overkoepelend het project, zowel inhoudelijk als procesmatig en draagt actief bij aan het welslagen ervan. Dat kan bv. door het afsluiten of faciliteren van overeenkomsten, het initiëren van begeleidende processen en het aangaan van engagementen.

De projectstuurgroep vergadert gemiddeld een viertal keer per jaar (frequenter indien vereist in kader van het procesverloop). In tegenstelling tot het kernplanteam en het ruime planteam overstijgt de projectstuurgroep het planningsproces dat moet leiden tot het GRUP. De projectstuurgroep zal dan ook na het GRUP nog bijeenkomen.

COMMUNICATIEMIDDELEN

In 2018 werden de eerste stappen gezet richting communicatie over het hernieuwde project N60. In het voorjaar communiceerde De Werkvennootschap over de heropstart van het project via de nationale en lokale pers.

Tot slot werd een eerste versie van een projectlogo en een huisstijlgids ontworpen.

Die werden, samen met de nieuwe naam Rond Ronse, begin 2019 gefinaliseerd. Ze zullen vanaf april 2019 terug te vinden zijn in onder andere het design van de website **www.rondronse.be**.

Rond Ronse

BRUGGEN ALBERT-KANAAL

Het Albertkanaal is de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Zo'n 40 miljoen ton goederen per jaar worden over het kanaal vervoerd. De voorbije tien jaar werd het aandeel aan containerschepen steeds groter. De Vlaamse overheid investeert in de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal door het verhogen van alle 62 bruggen.

Een 15-tal bruggen wordt via een Publiek-Private Samenwerking gerealiseerd. Dit wil zeggen dat de aannemer het ontwerp van de generieke bruggen zal verfijnen, bouwen, financieren en voor 30 jaar onderhouden. De Werkvennootschap staat De Vlaamse Waterweg nv bij in deze Publiek-Private Samenwerking.

Door het verhogen van de bruggen tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m wordt de capaciteit van het kanaal vergroot. Momenteel is de beperkte hoogte vaak een bottleneck voor containerschepen op het Albertkanaal. De 9,10 m doorvaarthoogte laat schepen met vier lagen containers toe om veilig onder de bruggen te passeren. Ook Short Sea Shipping op het Albertkanaal kan zo betere kansen krijgen.

In 2018 werkte De Werkvennootschap mee aan een tweede cluster bruggen voor het verhogen van acht bruggen. Na de realisatie van deze tweede cluster zullen 56 van de 62 bruggen verhoogd zijn.

BRUGGEN ALBERTKANAAL IN 2018

De oproep tot kandidaatstelling voor cluster 2 voor het verhogen van 8 bruggen (waarvan 1 optionele brug) over het Albertkanaal werd in oktober 2017 aangekondigd. De Werkvennootschap treedt hierbij op als lasthebber van De Vlaamse Waterweg in het aanbestedingsproces. In februari 2018 werd de selectiebeslissing genomen waarbij drie kandidaturen werden weerhouden. In juni 2018 werd het bestek voor cluster 2 aan de geselecteerde kandidaten overgemaakt. De deadlines voor de indiening van respectievelijk het technisch en financieel deel van de eerste offerte waren 19 november en 17 december 2018.

SPOORINVEST

Het regeerakkoord 2014-2019 van de Vlaamse Regering voorziet dat het investeringsplan van Infrabel rekening zal houden met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie. De Vlaamse Regering wenst via cofinanciering elf geselecteerde prioritaire projecten versneld te realiseren.

De Werkvennootschap en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken kregen in oktober 2017 de opdracht om het 'Projectbureau Spoorinvest' op te richten.

De Werkvennootschap nam hierin een actieve rol op, om zo de nodige samenwerkingsovereenkomsten tussen de gewesten, Infrabel en NMBS te onderhandelen. Op 18 april 2018 keurde de Vlaamse Regering de uitvoeringsovereenkomsten voor de cofinanciering goed. De overeenkomst bevat modelteksten voor de projectgebonden uitvoeringscontracten waarbij De Werkvennootschap betrokken partij is. Die overeenkomsten werden in 2018 ondertekend.

De Werkvennootschap staat nu in voor de opvolging van de realisatie van tien van deze prioritaire projecten. Voor het elfde prioritaire project binnen de overeenkomst, de realisatie van infrastructuur ten behoeve van combimobiliteit, zal De Werkvennootschap zelf optreden als aanbestedende overheid.

Concreet wordt binnen het infrastructuurproject combimobiliteit voorzien in een heraanleg en/of uitbreiding van de bestaande parkeerinfrastructuur voor zowel fietsen als wagens in 22 Vlaamse stationsomgevingen. Voor de verdere uitwerking van deze 22 deelopdrachten werd in 2018 een studieopdracht gegund. Begin 2019 werden de nodige overlegmomenten met de betrokken gemeenten opgestart.