

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, TOERISME, DIERENWELZIJN EN VLAAMSE RAND
DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - E17 viaduct van Gentbrugge – opstart verkenningsfase

1. INHOUDELIJK

Met resolutie 1506 van Joris Vandenbroucke, Mathias De Clercq, Elke Sleurs, Björn Rzoska en Valerie Taeldeman betreffende een leefbare toekomst voor de omgeving van het E17-viaduct in Gent (Gentbrugge-Ledeberg) aangenomen in de plenaire vergadering van 25 april 2018 werd de Vlaamse Regering gevraagd om uiterlijk in 2020 werk te maken van een grondige renovatie van het viaduct, waarbij maximaal wordt gebruikgemaakt van de best beschikbare innovatieve technieken om de geluidshinder voor omwonenden tot een minimum te beperken.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het studiewerk mbt de sanering. Dit werk wordt dit jaar aanbesteed. In 2020 en 2021 zal het 1.6 km lange viaduct van Gentbrugge een grondige sanering ondergaan. Aan de bovenkant van het viaduct wordt het wegdek, de voegen en de waterdichting aangepakt. Aan de onderzijde van het viaduct zal alle betonschade hersteld worden.

Tevens wordt in de resolutie gevraagd het onderzoek op te starten over de maatschappelijke kosten en baten van de verschillende scenario's voor de vervanging van het E17-viaduct.

Ook het stadsbestuur van Gent is vragende partij voor de opstart van het traject om te komen tot een lange termijnvisie over het viaduct en het stadsdeel welke het doorsnijdt. (zie o.m. De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent). Ook de gemeentes Melle, Merelbeke en Destelbergen vragen vanaf het begin bij de gesprekken over de toekomst van het viaduct betrokken te worden. Men wil constructief meedenken over een duurzame visie op lange termijn, waarbij de hinderproblematiek afkomstig van het verkeer op het traject niet verschoven wordt, maar zo maximaal mogelijk wordt teruggedrongen.

Er is duidelijk nood aan een geïntegreerd pakket van maatregelen en een 'ruimtelijk programma' dat de diverse problemen in het betrokken gebied aanpakt, met de intentie om voor alle betrokken partijen meerwaarde te bereiken, zonder de doelstellingen op stads-, provinciaal en zelfs op ruimer niveau uit het oog te verliezen.

Daarom is het aangewezen de procesaanpak van de procedure 'complexe projecten' te volgen wegens het groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang, het belang van een geïntegreerde aanpak (zowel inhoudelijk als procesmatig), en de nood aan een brede, participatieve aanpak met gedegen vooroverleg.

Het effectief opstarten van het proces gebeurt met de verkenningsfase. Elk project vertrekt vanuit een probleemstelling of opportuniteit. Het doel van de verkenningsfase is tweërlei. Enerzijds komen

tot een eenduidige probleemdefinitie en projectdoelstellingen die gedragen worden door zoveel mogelijk betrokkenen; anderzijds om de grote lijnen van het proces in kaart te brengen. De scherpe doelstellingen van een complex project worden opgenomen in de startbeslissing, die het engagement inhoudt van één van de bevoegde overheden om een proces op te starten. In een volgende stap leidt dit tot de onderzoeksfase.

Uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project is een grote betrokkenheid van alle actoren tijdens de loop van het proces. Er wordt niet enkel ingezet op een transparante en open communicatie, maar tevens wordt uitgegaan van een participatief proces, waarbij de ideeën en de kennis van de actoren zo vroeg mogelijk in het proces worden meegenomen. Dit alles vereist, gelet op de complexiteit van dit project, de inzet van een multidisciplinair team met expertise ter zake.

Hiermee beantwoordt voorliggend project aan de karakteristieken van de complexe mobiliteitsinfrastructuur van strategisch belang die de decreetgever voor ogen had bij de oprichting van De Werkvennootschap:

“Gelet op de complexiteit bij de uitvoering van infrastructuurprojecten is er met name nood aan een actor die kan instaan voor de centrale coördinatie en aansturing van projecten voor de realisatie van mobiliteitsinfrastructuur door een gespecialiseerd en multidisciplinair team, dat door een Raad van Bestuur wordt aangestuurd. Die actor moet De Werkvennootschap worden. Aan de hand van een ruim mandaat moet De Werkvennootschap voor een integrale strategie rond de te realiseren mobiliteitsinfrastructuur instaan. Daarbij moet oog bestaan voor de coördinatie van het flankerende beleid en creatie van draagvlak door intensieve samenwerking en voldoende overleg met de desbetreffende vervoerregio's en betrokken stakeholders. De focus moet op de uitwerking en realisatie van integrale mobiliteitsoplossingen liggen” (Parl. Voorb. VI Parl. 2016-2017, 995/1).

Het is van belang voldoende tijd te nemen om volgende stappen van de verkenningsfase te doorlopen / bouwstenen te gebruiken waar nodig:

- Beschrijving complex project
- Verkennen beleidsopgave en gebied
- Uittekenen processtructuur in procesnota
- Organiseren van participatie
- Inschatten budgettaire e.a middelen m.b.t. project
- Maken van afspraken en overeenkomsten
- Afspreken welke overheid startbeslissing neemt
- Nemen startbeslissing

In het decreet houdende de totstandbrenging van De Werkvennootschap nv van publiek recht, d.d. 3 december 2016 staat in het hoofdstuk Maatschappelijk doel vermeld (eigen onderlijning):

“ Art. 3. De Werkvennootschap heeft als opdracht binnen de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest complexe mobiliteitsinfrastructuur van strategisch belang te realiseren en te faciliteren voor het Vlaamse Gewest en publiekrechtelijke rechtspersonen, met inbegrip van het ontwerpen, financieren, bouwen en, in voorkomend geval, het onderhouden of beheren van die infrastructuur. De Werkvennootschap heeft eveneens als opdracht om daarbij overleg, participatie en communicatie met de burgers en het middenveld te organiseren. De Werkvennootschap faciliteert het flankerend beleid. De Werkvennootschap treedt in beginsel op in eigen naam en voor eigen rekening. De Werkvennootschap sluit met het doel bedoeld in dit lid overeenkomsten met het Vlaamse Gewest en de betrokken publiekrechtelijke rechtspersonen.

Met het oog op de realisatie van de taak, vermeld in het eerste lid, heeft De Werkvennootschap als opdracht studies uit te voeren en te laten uitvoeren.

De Werkvennootschap voert de opdrachten uit die haar bij of krachtens decreet of bij beslissing van de Vlaamse Regering worden toevertrouwd. De uitvoeringsmodaliteiten, verantwoordelijkheden, kostendekking en eventuele vergoeding voor die opdrachten worden in afzonderlijke overeenkomsten tussen het Vlaamse Gewest en De Werkvennootschap nader geregeld.”

De Werkvennootschap heeft sedert haar opstart op alle haar toevertrouwde taken voortgang geboekt en toont aan voldoende ervaring en knowhow te hebben opgebouwd met het opzetten van doorgedreven participatietrajecten met alle belanghebbenden in het kader van complexe weginfrastructuren. Voor de stand van zaken van de verschillende projecten bieden de projectwebsites, te raadplegen via <https://dewerkvennootschap.vlaanderen/#projecten>, een overzicht.

De Werkvennootschap krijgt de opdracht de coördinerende en uitvoerende rol in de verdere uitwerking van voorliggend project op zich te nemen, en ook de nodige stappen te ondernemen om de noodzakelijke studies, participatie- en communicatiebegeleiding op te starten.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

De samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en De Werkvennootschap bepaalt dat een jaarlijkse werkingstoelage voorzien wordt ter dekking van de werkingskosten van De Werkvennootschap. De aanwerving van een bijkomend FTE kan binnen deze werkingsmiddelen opgevangen worden.

De opstart van het participatietraject en ondersteunende studie worden gefinancierd vanuit de investeringskredieten van De Werkvennootschap.

De opstart van de verkenningsfase voor het CP viaduct Gentbrugge ter voorbereiding van een startbeslissing in het kader van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten is per definitie een beslissing op krachtlijnen, zonder rechtsgevolgen, die een engagement inhoudt van de overheid om een onderzoekstraject op te starten, die voorafgaat aan een definitieve beslissing, in casu het voorkeursbesluit.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 12 april 2019. Aan de opmerkingen voor verdere onderbouwing werd tegemoet gekomen in de nota.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 14 mei 2019.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het voorstel van beslissing bevat geen regelgeving en vereist geen wetgevingstechnisch en taalkundig advies, noch een reguleringsimpactanalyse.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. De verkenningsfase te starten inzake het E17 viaduct van Gentbrugge
2. De Werkvennootschap aan te duiden als initiatiefnemer voor deze verkenningsfase en de coördinatie op te nemen met het departement omgeving en de andere betrokken entiteiten, alsook de noodzakelijke studies, participatie- en communicatiebegeleiding op te starten.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Toerisme
Dierenwelzijn en Vlaamse Rand

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Koen VAN DEN HEUVEL

Bijlagen:

- het advies van de Inspectie van Financiën
- het begrotingsakkoord