

PERSBERICHT

April 2020

Verslag aan het Vlaams Parlement

Realisatie van missing links in de Vlaamse wegeninfrastructuur

Het Rekenhof onderzocht de stand van uitvoering van de 27 projecten waarmee de Vlaamse Regering tegen 2012 een aantal ontbrekende schakels in het hoofdwegennet wilde wegwerken. Het stelde vast dat op heden door vertragingen en blokkeringen nog maar een beperkt aantal projecten zijn gerealiseerd en dat de uitvoering van de resterende projecten maar op (zeer) lange termijn haalbaar is en een veelvoud zal kosten van wat is geraamd. Het identificeerde daarbij als belangrijkste oorzaken: een gebrek aan duidelijke prioriteiten, onrealistische plannings en kostenramingen, en beheersproblemen en -fouten.

Missing links in wegeninfrastructuur

In 1997 deelde het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) het wegennet in categorieën in. Voor elke categorie bepaalde het ook inrichtingsprincipes. De Vlaamse Regering ontwierp in 2001 het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daarin nam zij zich voor het netwerk van hoofdwegen en primaire wegen van categorie I aan te passen aan de principes uit het RSV. Daarvoor waren in totaal 25 wegenprojecten nodig, gaandeweg officieus *missing links* genoemd. Alle projecten moesten ten laatste in 2010 starten en in 2012 afgerond zijn. Later voegde de Vlaamse Regering nog twee projecten toe.

Stand van uitvoering

Eind 2019 waren nog maar negen projecten gerealiseerd, acht andere projecten zijn gedeeltelijk uitgevoerd en één project zal niet doorgaan. De negen resterende projecten kenden geen of nauwelijks uitvoering. In 2001 werd de totale kostprijs van 24 van de 27 projecten geraamd op 1,4 miljard euro. Eind 2019 bedraagt de raming voor de 27 projecten al 11,1 miljard euro. Het Rekenhof verwacht dat de uiteindelijke kostprijs nog hoger zal zijn. Veel projecten kenden grote vertragingen of lagen soms jarenlang stil. Het Rekenhof ging op zoek naar de oorzaken daarvan.

Geen prioriteiten

Een van de belangrijkste oorzaken van vertragingen of blokkeringen was het gebrek aan duidelijke en haalbare prioriteiten. Diverse beleidsdocumenten hadden nochtans de noodzakelijkheid daarvan onderstreept. In de praktijk startte de Vlaamse overheid tal van werken tegelijk, zonder voorafgaande kosten-batenanalyses die ervoor konden zorgen dat de projecten met de grootste toegevoegde maatschappelijke waarde voorrang kregen. De gelijktijdige start van verschillende projecten veroorzaakte budgettaire problemen, nog versterkt doordat de druk op de markt de prijzen van studies en werken deed stijgen. De uitvoering van veel projecten tegelijk bemoeilijkte ook de kostenbeheersing en veroorzaakte personeelsmanagementproblemen bij de overheidsinstanties.

Onrealistische planning

Een andere oorzaak van vertragingen was de soms onrealistische planning, die te weinig rekening hield met verkeerstechnische aspecten. Zo konden nabijgelegen kruispunten niet tegelijk aangepakt worden zonder het risico op een verkeerschaos. De planning onderschatte

ook de doorlooptijd van ruimtelijke-orderingsprocedures en de tijd die nodig was om voor sommige werken een ruime consensus tussen alle betrokkenen te vinden of voldoende draagvlak te creëren.

Weinig realistische kostenramingen

Ook het gebrek aan realistische kostenramingen bemoeilijkte de projectuitvoering. De overheid schatte de kosten steevast te laag in, zonder dat zij haar ramingswijze door de jaren heen bijstelde. Vaak ook wijzigde zij de projecten gaandeweg ingrijpend, wat verrekeningen en hogere kosten meebracht en waarbij ook al gemaakte kosten, bijvoorbeeld voor studies, verloren gingen.

Beheersproblemen

De Vlaamse overheid maakte weinig gebruik van projectmanagement en volgde de contractverplichtingen van de privépartners onvoldoende op. Zij trad niet sterk genoeg op tegen aannemers van overheidsopdrachten die in gebreke bleven. De opdrachtgevende besturen maakten zelf ook vermijdbare fouten in de ruimtelijke-orderingsprocedures, die leidden tot de vernietiging van beslissingen, tijdverlies en extra kosten.

Alternatieve financiering

Om de projectuitvoering te versnellen, deed de Vlaamse Regering voor een aantal grote projecten een beroep op publiek-private samenwerking (pps), doorgaans met een DBFM-formule (*Design, Build, Finance and Maintain*). In de praktijk vertraagde dat de voorbereiding, enerzijds doordat de opdrachtgever het ontwerp (*design*) eerst zelf verregaand uitwerkte voor hij de overheidsopdracht startte, en anderzijds door de juridische complexiteit van de gunningsprocedure en de zoektocht naar de beste financieringsoptie. Bovendien belasten pps-projecten door de jarenlang verschuldigde beschikbaarheidsvergoedingen toekomstige begrotingen zwaar.

Algemeen belang

Tijdens het onderzoek deed het Rekenhof ook een aantal vaststellingen die niet rechtstreeks in verband staan met de trage projectrealisatie. Zo stelde het vast dat de overheid meer en meer het algemeen belang poogt in te roepen om procedures vlugger te laten verlopen, maar dat het in de beleidsdocumenten ontbreekt aan een algemene visie op wat het algemeen belang inzake mobiliteit inhoudt: de verdere uitbouw van het wegennet of een ommezwaai naar een duurzamer personen- en logistiek vervoer. Ten slotte is er geen systematische en gestructureerde informatieverstrekking aan het Vlaams Parlement over de realisatiegraad en de kostprijs van de *missing links*.

Reactie van de minister

De Vlaamse ministers van Mobiliteit en Openbare Werken en Omgeving hebben op 21 en 27 februari 2020 ingestemd met de aanbevelingen die het Rekenhof heeft gemaakt om de werking van de administratie te optimaliseren.

Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot de verbetering van het overheidsbeheer door nuttige en betrouwbare informatie die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek, toe te zenden aan de parlementaire vergaderingen, aan de beheerders en aan de gecontroleerde diensten. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk ten opzichte van de overheden die het controleert.



Het verslag *Realisatie van missing links in de wegeninfrastructuur* is bezorgd aan het Vlaams Parlement. Het verslag en dit persbericht staan op de website van het Rekenhof (www.rekenhof.be).