

# OMZENDBRIEF MOW 2019 02

Aan:

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken  
De Vlaamse steden en gemeenten

## BETREFT: GEINTEGREERD INVESTERINGSPROGRAMMA BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

### Inhoud

1	Inleiding.....	2
2	Doelpubliek.....	2
3	Doel van het GIP.....	2
3.1	Middelen optimaal gebruiken.....	3
3.2	Beter plannen en afstemmen.....	3
4	Inhoud van het GIP.....	4
4.1	Scope.....	4
4.2	Vormvereisten.....	5
5	Proces van het GIP.....	6
5.1	Timing GIP-cyclus.....	7
5.2	Beschrijving GIP-cyclus.....	8
	Vorbereiding opmaak (februari -maart).....	8
	Opmaak kadernota (april).....	10
	opmaak ontwerp-GIP(meï – begin september).....	10
	Consolidatie ontwerp GIP – (september -december).....	11
	Validatie definitief GIP (december-februari).....	12
6	Rapportering.....	
6.1	Vormvereisten.....	13
6.2	Timing en proces.....	14

## 1 INLEIDING

Sinds 2018 worden de investeringsprogramma's van de verschillende entiteiten uit het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) samengevoegd in een geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) voor het hele beleidsdomein. Dit programma wordt opgesteld door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken op basis van de input van de verschillende entiteiten uit het beleidsdomein en biedt een meerjarige blik op alle geplande investeringen binnen het beleidsdomein. Het GIP wordt jaarlijks geactualiseerd waarna het goedgekeurd wordt door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Deze omzendbrief beschrijft zowel de interne werkwijze binnen het beleidsdomein MOW, maar regelt ook de betrokkenheid van de vervoerregio's zoals voorzien in het decreet basisbereikbaarheid.

## 2 DOELPUBLIEK

De omzendbrief is gericht aan alle entiteiten van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Vlaamse Waterweg, De Lijn, BAM en De Werkvennootschap) en aan de Vlaamse steden en gemeenten. De Vlaamse steden en gemeenten worden hier expliciet vermeld wegens de formele adviserende rol van de vervoerregioraden inzake het GIP, zoals vermeld in het decreet basisbereikbaarheid.

Het Departement MOW vervult een regierol inzake de opmaak en opvolging van het GIP, uiteraard in nauw overleg met de vertegenwoordigers van de uitvoerende entiteiten. Het departement stelt hiertoe een GIP-coördinator aan. De GIP coördinator neemt de dagelijkse opvolging/uitwerking op zich en is het eerste aanspreekpunt binnen het beleidsdomein inzake het GIP. Hij rapporteert ook periodiek aan het Management Comité van het Beleidsdomein (MCB).

### MOW-entiteiten

Departement MOW  
Agentschap Wegen en Verkeer  
Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust  
De Vlaamse Waterweg  
De Lijn  
Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel  
De Werkvennootschap

## 3 DOEL VAN HET GIP

Het Beleidsdomein MOW investeert jaarlijks heel wat middelen om haar beleidsdoelstellingen te bereiken. Om deze investeringen optimaler, dit wil zeggen gericht en efficiënter, te plannen en beter af te stemmen op de beleidsdoelstellingen en prioriteiten wordt één geïntegreerd meerjarig investeringsprogramma (GIP) opgemaakt voor het ganse beleidsdomein.

Dit GIP treedt in de plaats van de aparte investeringsprogramma's die de verschillende entiteiten voorheen maakten. Het GIP is de formele referentie inzake het investeringsprogramma van het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Het GIP wordt verankerd in de reguliere werking van de verschillende entiteiten van het beleidsdomein. Hun interne organisatie en werking dient maximaal afgestemd te worden op het beleidsdomein-brede GIP proces.

Het GIP biedt eveneens de mogelijkheid om de investeringen van het beleidsdomein te bekijken vanuit de modus en netwerk overstijgende blik die nodig is voor een toekomstgericht beleid met betrekking tot mobiliteit en openbare werken. Zo kunnen de geplande investeringen van de verschillende entiteiten bovendien beter op elkaar afgestemd worden, en kunnen synergiën gecreëerd worden. Dit dient uiteraard te gebeuren rekening houdend met de staat van de netwerken, gebaseerd op een beleidsdomein-brede strategie inzake 'asset management'. Dit alles zal bijdragen tot een optimale inzet van de beschikbare middelen en een vlottere uitvoering.

Na opmaak en validatie van het GIP wordt de uitvoering ervan opgevolgd, zowel op het niveau van vastleggingen, alsook vereffeningen, oplevering en effecten. Ook hier neemt het Departement MOW de regierol op.

### **3.1 Middelen optimaal gebruiken**

De manier van werken via het GIP heeft enkele belangrijke voordelen. Zo biedt het GIP een overzicht van de inzet van middelen voor investeringsprojecten binnen het Beleidsdomein MOW. Zo kunnen we veel gemakkelijker vaststellen hoeveel we besteden per beleidsdoelstelling, vervoersmodus of vervoerregio, per locatie, etc. Met die informatie kunnen we de investeringsnoden van de verschillende entiteiten beter op elkaar afstemmen, mogelijke synergiën opsporen en identificeren, de beschikbare middelen efficiënter inzetten, en de werken sneller realiseren op het terrein door samen te werken. Door opvolging van de uitvoering en effecten op het terrein leren we welke investeringen het meest effectief zijn om onze doelstellingen te halen.

Dankzij het GIP is er ook een beter zicht op de algemene trends op het vlak van vervoersmodi en netwerken, op korte en op lange termijn. Met die kennis kunnen we beter werk maken van een toekomstgericht beleid dat duidelijke keuzes maakt en prioriteiten identificeert op basis van beleidsdoelstellingen. Bovendien is het GIP in de planningsfase een instrument om te bepalen welke projecten niet doorgaan of doorschuiven naar een later moment. Het GIP draagt dus in belangrijke mate bij tot een gerichte focus in de investeringen.

Het GIP is met andere woorden een essentieel instrument om een overzicht te hebben van de geplande en – via de rapportering - uitgevoerde investeringen. Hierdoor kunnen de beschikbare middelen zo optimaal, met name zo efficiënt en gericht, mogelijk ingezet worden om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken.

### **3.2 Beter plannen en afstemmen**

Het is de bedoeling dat het GIP meer is dan een loutere coördinatie van de afzonderlijke investeringsnoden van de entiteiten binnen het Beleidsdomein MOW. Het ambitieniveau ligt hoger, want de stap van coördinatie naar meer integratie en uniformiteit in de planning biedt belangrijke voordelen. Door het GIP werken alle entiteiten van het beleidsdomein structureel samen en kaderen hun investeringen in een overkoepelende visie.

Niet alleen gaat de werkwijze van het GIP in tegen de verkokering binnen het beleidsdomein, maar zorgt het geïntegreerd karakter van het investeringsprogramma ook voor een eënduidig referentiekader voor de afstemming met andere beleidsdomeinen. Bovendien kan het GIP er ook toe leiden dat het investeringsbeleid aansluit bij het Europese en federale transport- en mobiliteitsbeleid.

Met het GIP als instrument hebben we niet alleen een geïntegreerd programma in handen, maar ook een toetsingskader om de geplande investeringen beter op te volgen. Het departement MOW ontwikkelt een set van indicatoren waarmee we de effecten van investeringen beter kunnen analyseren, zowel op

project- als op programmaniveau. Het GIP zal ook een overzichtskaart bevatten met alle projecten, beschreven via hun locatie op detailniveau. Dat is een handig visueel hulpmiddel om projecten van verschillende entiteiten beter te plannen en op elkaar af te stemmen.

## 4 INHOUD VAN HET GIP

In het GIP zijn alle geplande investeringsprojecten opgenomen. De andere uitgaven waarmee MOW het beleid ondersteunt, zoals sensibiliseringsacties, communicatie en studies die niet kaderen in een investeringsproject, maken geen deel uit van het GIP.

Om de inhoud van het GIP te bepalen, is nood aan een:

- Bepaling van de scope: wat behoort tot het GIP, en wat niet?
- Definitie van de vormvereisten: welke gegevens maken per definitie deel uit van het GIP?

### 4.1 Scope

De scope van het GIP betreft een inhoudelijke afbakening van uitgaven binnen het Beleidsdomein MOW, die binnen het GIP in beeld gebracht worden.

De scope wordt als volgt gedefinieerd:

Het betreft alle uitgaven, ongeacht de financieringsbron, die rechtstreeks besteed worden aan de uitbreiding, vervanging, vernieuwing en het structureel onderhoud van:

- De infrastructuur inzake transport en waterbeheersing;
- Het eigen vaar- en voertuigenpark dat dient voor de rechtstreekse dienstverlening aan de klant;
- Vervoersmanagementsystemen - infrastructuur die rechtsreeks verband houdt met dienstverlening aan de klant;
- Investerings- en onderhoudsbaggerwerken.

Met aanpassingen aan de scope dient steeds omzichtig mee omgesprongen te worden, omdat dit de continuïteit van het GIP proces en de bijhorende vergelijkingsbasis over de jaren heen verder bemoeilijkt.

Door te vertrekken vanuit een duidelijke projectlogica, met bijhorend duidelijk eigenaarschap van die projecten, en dit consequent begrotingstechnisch af te stemmen en toe te passen, zal de leesbaarheid van het investeringsprogramma aanzienlijk verhogen. De één-op-één koppeling van de begroting aan het GIP is essentieel, want het totaalbedrag van het GIP dient steeds overeen te stemmen met het bedrag dat begrotingstechnisch wordt voorzien. Dit betekent dat het meerjarenprogramma steeds budgettair is afgedekt bij constant beleid. Het GIP doet bijgevolg ook dienst als verantwoording voor de investeringsmiddelen van het beleidsdomein MOW die in de begroting voorzien zijn.

Daarnaast wordt het GIP binnen het beleidsdomein MOW ook gebruikt bij de voorbereiding van begrotingsrondes en kunnen op basis hiervan onderlinge verschuivingen tussen begrotingsartikels in kaart gebracht worden. Zo zal het GIP – waar nodig – concrete onderbouwing zijn voor de budgetneutrale verschuiving van middelen tussen entiteiten van het beleidsdomein in de voorstellen bij een begrotingsronde.

In het GIP staan ook de budgetten voor de beschikbaarheidsvergoedingen (BBV's) van verschillende PPS-projecten (DBFM) vermeld. De vermelding in het GIP geeft een belangrijke indicatie van de

investeringsbedragen via PPS in de komende jaren, maar heeft verdere toelichting om het totaalbeeld van de geplande investeringen in het beleidsdomein MOW volledig te capteren.

Ten einde een zo nauwkeurig mogelijk overzicht van de aangegane en geplande engagementen te krijgen, dringt een nuancering in twee richtingen zich op. Enerzijds blijkt dat er ook een aantal BBV's zitten aan te komen op langere termijn, voor projecten die wel gepland zijn maar nog niet gegund. In een vroege planningsfase zijn de ramingen van het investeringsbedrag van de projecten (en de daaruit volgende BBV's) nog te prematuur om in het GIP op te nemen. Maar de toekomstige BBV's bepalen wel in belangrijke mate de bandbreedte om verder te kunnen investeren.

Anderzijds geven de vermelde BBV's voor de infrastructuur in het kader van de gegunde en gerealiseerde PPS-projecten slechts een beperkend beeld van het totale investeringsvolume binnen het beleidsdomein. Aanvullende informatie zoals het investeringsbedrag van het PPS project en de te verwachten beheers- en onderhoudskosten per jaar kan relevant zijn om een totaalbeeld te hebben van de gerealiseerde investeringen binnen het beleidsdomein. Ook de respectievelijke start- en einddata van de werken en de onderhoudsperiode kunnen relevante informatie zijn.

## 4.2 Vormvereisten

Naast de afbakening van de scope van het GIP, is ook een nadere omschrijving van de essentiële onderdelen of bouwstenen van het GIP op zijn plaats. Om tot een betrouwbaar en kwaliteitsvol GIP te komen is zowel een duidelijke afbakening van welke gegevens per project gevraagd worden als van de wijze waarop die gegevens ingevoerd worden in het systeem noodzakelijk. Daarnaast zullen datakwaliteit en uniformiteit en de tijdige aanlevering van de beoogde data bepalend zijn.

Het GIP bevat per project minstens volgende informatie:

- Uniek GIP-nummer (blijft steeds behouden, zodat project steeds volgbaar blijft);
- Omschrijving van het project (bondige, doch duidelijke omschrijving van het project);
- Locatie (zo precies mogelijk omschreven zodat automatisch koppeling naar provincie, vervoerregio gelegd kan worden);
- Entiteit die het project uitvoert (als het een project is waar voor de uitvoering verschillende entiteiten bij betrokken zijn, moeten in een afzonderlijk veld ook de andere entiteiten vermeld worden);
- Geraamd budget (k€, per jaar);
- Vermelding studie/onteigening/uitvoering;
- Verwijzing naar de begroting waar project op aangerekend wordt;
- Voor fietsinvesteringen:
  - o Aandeel fiets in geraamd bedrag
  - o Aantal km fietspad
  - o Gelegen op BFF
- Koppeling project aan doelstellingen uit beleidsnota/beleidsbrief

Welke gegevens per project gevraagd worden in het kader van het GIP en op welke wijze deze concreet moeten worden ingegeven in de database, zal gebeuren via een afgesproken sjabloon, dat goedgekeurd wordt door het MCB.

Bij de opmaak van het GIP worden de data verzameld in een database, die rekening houdt met de reeds bestaande instrumenten in de diverse entiteiten. Vanuit de database kan dan via een rapporteringstool

een data-analyse en -rapportering gegenereerd worden. De input voor de database wordt door de entiteiten elektronisch aangeleverd. Elke entiteit levert via deze weg tijdig volledige en correcte informatie aan.

Het is de bedoeling om een gebruiksvriendelijke, performante en voor iedereen toegankelijke de database verder uit te bouwen richting meer gebruiksvriendelijkheid, datakwaliteit en efficiëntie. Daarbij wordt gezocht naar maximale afstemming met de bestaande systemen van de entiteiten. Het unieke GIP-nummer voor elk project is hierbij een cruciale referentiewaarde, die voortdurend zorgvuldig bewaard moet worden om de consistentie en kwaliteit van de database te bewaken.

Een ander kwaliteitsaspect van de data houdt verband met de ramingen. Ramingen raken soms verouderd waardoor zij op het ogenblik van uitvoering een onderschatting geven van de werkelijke kosten en timing. De ramingen dienen zo kwaliteitsvol mogelijk te gebeuren om zo te komen tot een betrouwbaar investeringsprogramma binnen het hele beleidsdomein. Daarom worden bij elke actualisatie van het GIP de ramingen geactualiseerd. Het afleveren van betrouwbare ramingen met meer actuele waarde is immers een voortdurende verbeteropdracht en blijvend aandachtspunt voor de verantwoordelijken (zowel financieel managers als projectleiders) van de investeringsprojecten binnen de verschillende entiteiten. Het departement MOW volgt de evolutie van de ramingen op en vraagt indien nodig bijkomende informatie op bij de verschillende entiteiten.

Wanneer verschillende entiteiten via verschillende (deel)projecten betrokken zijn bij een sterk samenhangend of overkoepelend project, wordt een heldere en uniforme projectomschrijving en -situering opgemaakt en wordt een entiteit van het beleidsdomein aangeduid als trekkende entiteit. Dit zal zo opgenomen worden in de opmaak van het GIP. Alle middelen voor de realisatie voor het project worden in beginsel ook voorzien bij deze entiteit. Over de concrete samenwerking voor de realisatie van dergelijk project, maken de verschillende betrokken entiteiten interne werkafspraken die ook meegedeeld worden aan de GIP-coördinator van het departement MOW.

## **5 PROCES VAN HET GIP**

Om te komen tot een volwaardig GIP werd een proces (en bijhorende RACI-matrix) uitgetekend dat reeds gevalideerd werd door het Managementcomité van het Beleidsdomein (MCB). Vertrekkende van de toestand van het netwerk en de gestelde beleidsprioriteiten wordt stapsgewijze en in nauwe samenwerking tussen het departement en de agentschappen gewerkt aan een beleidsdomein-breed geïntegreerd investeringsprogramma op middellange termijn (5 jaar op strategische hoofdlijnen, 3 jaar op gedetailleerd niveau).

Zoals reeds hierboven vermeld, is een geïntegreerd proces zoals het GIP volledig afhankelijk van de tijdigheid en kwaliteit van aangeleverde data. De gemaakte afspraken inzake werkwijze van het GIP dienen door alle actoren nauwgezet nageleefd te worden, zodat het GIP-proces maximaal afgestemd is op de bestaande processen van de begroting (BO opmaak en BA aanpassing), beleidsbrieven en basisbereikbaarheid (en rol vervoerregio's).

De entiteiten binnen Beleidsdomein MOW met interne beslissingsprocedures (zoals de organisatie van raden van bestuur) stemmen de vergaderkalender hiervan af op het proces en bijhorende mijlpalen van het GIP.

Omwille van het belang van het GIP voor het hele beleidsdomein is het GIP een vast agendapunt op elke vergadering van het MCB zodat waar nodig tijdig bijgestuurd kan worden.

De entiteiten zijn zelf verantwoordelijk voor de volgende aspecten van de voorgestelde projecten:

- Continuïteit in de planning: het GIP is een rollend programma, dat jaarlijks opgemaakt en geactualiseerd wordt op basis van de bestaande planning. Dit veronderstelt een intensieve opstart van een programma, met vervolgens een lichtere opvolging wanneer het programma loopt.
- Haalbaarheid en maturiteit van voorgestelde projecten: de interne voorbereiding op basis van betrouwbare doorlooptijden in de planning van een project is bepalend voor het realiteitsgehalte van het voorgestelde programma. De geplande startdatum ('spade in de grond') wordt opgenomen worden in opmaak investeringsprogramma als controle op de maturiteit van projecten.
- Accuraatheid van de ramingen (zie supra): ramingen zowel naar doorlooptijd (timing) als naar budget zijn een belangrijke interne verantwoordelijkheid voor de entiteiten;
- Opportuniteit van voorgestelde projecten, in lijn met beleidsprioriteiten en werking vervoerregio's.
- Voorstel met betrekking keuze en prioriteiten van projecten en programma's, na overleg met en inspraak van de belanghebbenden.
- Koppeling met andere projecten: wanneer projecten elkaar dermate raken en een geïntegreerde aanpak vergen, dienen duidelijke afspraken gemaakt te worden tussen de entiteiten over het eigenaarschap van de projecten (met bijhorende budgetverschuivingen tot gevolg);
- Projecten steeds per locatie toe te wijzen (via Geopunt – op basis van GIS informatie)
- Algemene lijnen (raamcontracten, onteigeningen, subsidies, etc.) te aggregeren op voldoende hoog niveau, maar steeds met behoud van (achterliggende) koppeling naar desbetreffende projecten op detailniveau

Alle versies van het GIP tot de definitieve goedkeuring eind februari zijn interne werkdocumenten. Pas na de goedkeuring van het definitief GIP door de minister krijgt het GIP een formele status. Ook nadien zijn nog wijzigingen mogelijk, afhankelijk van de effectieve uitvoering en de begrotingsaanpassingen.

## 5.1 Timing GIP-cyclus

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de concrete timing en planning van de jaarlijkse GIP-cyclus.

Wat	Door Wie	Uiterste datum
<b>Consultatie ter voorbereiding opmaak van voorstel prioriteiten</b>	<b>GIP-coördinator</b>	<b>15/3</b>
<i>Vertaling beleidsprioriteiten</i>	<i>Departement MOW</i>	<i>15/3</i>
<i>Concluderen vervoerregio's</i>	<i>Team MOW</i>	<i>15/3</i>
<i>Analyse staat van huidige netwerken</i>	<i>Entiteiten</i>	<i>15/3</i>
<b>Kadernota vastleggen</b>	<b>minister</b>	<b>30/4</b>
<i>Afstemming beschikbaar budget</i>	<i>Departement MOW</i>	<i>31/3</i>
<i>Opmaak kadernota + validatie door MCB</i>	<i>GIP-coördinator, MCB</i>	<i>15/4</i>
<i>Goedkeuring kadernota</i>	<i>Minister</i>	<i>30/4</i>

Opmaak ontwerp GIP	Entiteiten (met actieve betrokkenheid departement MOW)	Uiterlijk 2de dinsdag september
valideren ontwerp GIP	MCB	15/11
<i>Toetsing ontwerp GIP aan kadernota + controle input</i>	<i>Departement MOW + GIP coördinator</i>	<i>30/9</i>
<i>Kennisname en eerste bespreking ontwerp GIP</i>	<i>MCB</i>	<i>15/10</i>
<i>Kennisname en advisering vervoerregioraad</i>	<i>Vervoerregioraad</i>	<i>31/10</i>
<i>Validering ontwerp GIP na adviezen en bezorgen aan minister</i>	<i>MCB</i>	<i>15/11</i>
Consolideren ontwerp GIP	Minister	Voor stemming begroting volgend jaar
<i>Bespreking ontwerp GIP met minister met oog op geconsolideerd ontwerp GIP</i>	<i>GIP-coördinator, entiteiten, minister</i>	<i>15/12</i>
<i>Bezorgen geconsolideerd ontwerp GIP</i>	<i>Minister</i>	<i>Voor de stemming over de begroting volgend jaar in plenaire vergadering</i>
Actualiseren geconsolideerd ontwerp GIP	MCB	15/2
<i>Actualisatie geconsolideerd ontwerp GIP</i>	<i>Entiteiten</i>	<i>15/1</i>
<i>Validatie geactualiseerd ontwerp GIP</i>	<i>MCB</i>	<i>15/2</i>
Goedkeuring GIP	minister	15/3

## 5.2 Beschrijving GIP-cyclus

Het gehele proces van opmaak van GIP bestaat in hoofdlijnen uit de volgende 5 fasen:

1. voorbereiding opmaak (februari-maart) – verantwoordelijkheid van departement
2. Opmaak kadernota (maart – april) - verantwoordelijkheid van departement
3. opmaak ontwerp – GIP (mei – begin september) – verantwoordelijkheid entiteiten
4. geconsolideerd ontwerp-GIP (september-november) – verantwoordelijkheid departement
5. validatie definitief GIP (december-februari) – verantwoordelijkheid departement

### Vorbereiding opmaak (februari -maart)

Alle entiteiten van het Beleidsdomein MOW werken structureel samen om hun investeringen planmatig en professioneel te kaderen, en zo optimaal en efficiënt te realiseren, vanuit een overkoepelende en strategische visie op mobiliteit en openbare werken. Die visie bepaalt in grote mate de focus voor de



investerings op (middel)lange termijn. Belangrijke elementen hierbij zijn de beleidsprioriteiten, de input uit de vervoerregio's en een inschatting van de staat van de bestaande infrastructuur.

### **Beleidsprioriteiten**

De afspraken gemaakt in het regeerakkoord, de beleidsnota van het Beleidsdomein MOW (en vertaling ervan naar de jaarlijkse beleidsbrieven) worden beschouwd als belangrijke bronnen voor het bepalen van accenten en dus de doorvertaling naar beleidsprioriteiten. In de beleidsnota en -brief worden de andere specifieke beleidsplannen zoals bv. Masterplan Kustveiligheid, Sigma-plan verder geconcretiseerd zodat deze een doorvertaling kunnen krijgen in het GIP. Daarnaast kunnen o.a. op basis van maatschappelijke evoluties, voortschrijdend inzicht en naargelang de staat van het netwerk jaarlijks nieuwe accenten gelegd worden. Dit wordt eveneens doorvertaald in de jaarlijkse beleidsbrieven. Deze analyse gebeurt jaarlijks door het departement MOW

### **Consulteren vervoerregio's**

Binnen de vervoerregio's wordt de afstemming van de geplande investeringen op de regionale vervoersvraag bewaakt, op basis van de reële en potentiële vervoersstromen. De vervoerregio staat in voor de 'bottom-up' bewaking, sturing en evaluatie van de basisbereikbaarheid van de regio. De vervoerregio geniet grotere vrijheid om de basisbereikbaarheid aanvullend op en ter versterking van het 'top-down' vastgelegde kernnet te regisseren. De vervoerregioraad is het overlegorgaan binnen de vervoerregio.

Door middel van adviezen vanuit de vervoerregio kan verder toegewerkt worden naar een geïntegreerd investeringsprogramma. Binnen de krijtlijnen van het regionaal mobiliteitsplan worden projecten en programma's van strategisch belang geprioriteerd, opgevolgd en geëvalueerd. Dit kan zowel gaan over gewestelijke als over gemeentelijke projecten. De geprioriteerde projecten op gewestelijk niveau kunnen zo hun vertaling krijgen naar het GIP of de basis vormen voor de bespreking en advisering van het voorstel inzake het kernnet. Het netwerk en de kwaliteitseisen van het aanvullend net en vervoer op maat worden door de vervoerregioraad bepaald.

Dit laat toe te komen tot een mobiliteitsstructuur die functioneel (lokaal) georganiseerd is en centraal (globaal) aangestuurd wordt. Het team MOW van elke vervoerregio kan bij de start van de opmaak van het GIP de nodige informatie aanleveren om mee prioriteiten te helpen bepalen en selecteren. Dit gebeurt uiteraard in overeenstemming met het regionaal mobiliteitsplan en in opvolging van het formeel goedgekeurd investeringsprogramma van het jaar voorheen.

### **Analyse staat van huidige netwerken**

Het in kaart brengen van de huidige netwerken en de staat van deze netwerken is een belangrijke stap die voorafgaat aan de opmaak van het GIP proces, onder meer voor het bepalen van de prioriteiten op middellange en korte termijn. Een goed zicht op de netwerken en de toestand van deze netwerken is immers van essentieel belang om op een onderbouwde manier prioriteiten te stellen op vlak van investeringen en structureel onderhoud. Iedere entiteit doet dit voor zijn eigen modus/netwerk, maar via een uniforme methodologie voor heel het beleidsdomein. Dit goed 'asset management' ligt mee aan de basis van een onderbouwd investeringsprogramma, zowel voor onderhouds- als vervangingsinvesteringen. De prioriteiten inzake structureel onderhoud van wegen en baggerwerken van waterwegen dienen, vanuit die (te ontwikkelen) instrumenten op een zo objectieve en onderbouwde manier, voort te vloeien als input voor de opmaak van het GIP.

## **Opmaak kadernota (april)**

Het GIP biedt een doorkijk op de investeringen voor meerdere jaren. Op basis van het vorige goedgekeurde GIP, de consultatie van de verschillende beleidsplannen en een inschatting van de toestand van het bestaande netwerk, kunnen de verschillende entiteiten binnen het Beleidsdomein MOW een eerste voorstel van prioriteiten opmaken voor hun eigen modus/netwerk voor het nieuwe GIP. De entiteiten zijn zelf verantwoordelijk voor hun interne organisatie van allerlei consultaties met stakeholders en analyses van actuele netwerken.

### **Afstemming beschikbaar budget**

In dezelfde periode wordt het beschikbare budget in functie van beleidsprioriteiten en het rollend programma van vorig jaar toegewezen. Ook het proces van de begrotingsopmaak begint dan, met de richtlijnen vanuit het Beleidsdomein Financiën en Begroting en de opstelling van de begrotingsvoorstellen (met bijhorende technische uitwerking en bespreking). De geïdentificeerde prioriteiten van de entiteiten worden dan door het departement MOW tegen uiterlijk in hoofdlijnen afgetoetst tegenover het beschikbare begrotingskader.

### **kadernota**

Een kadernota bevat, naast een reeks praktische afspraken, de beleidsaccenten en -prioriteiten, waarmee de entiteiten rekening moeten houden bij hun voorstel van projecten voor het GIP. Deze accenten worden bepaald door het MCB, waarbij zowel de voorstellen van de entiteiten (en de vervoerregio's) als de budgettaire mogelijkheden besproken worden. Op basis van de mate waarin beleidsplannen reeds zijn uitgevoerd, de realisatie van het GIP, de toestand van het actuele netwerk en maatschappelijke trends op het terrein worden voorstellen van prioriteiten gedaan voor het GIP. De kadernota wordt voorbereid door het departement MOW via de GIP-coördinator.

Het is de strategische discussie op het MCB die de voorstellen van beleidsaccenten verder zal vorm geven. Op basis hiervan zal de minister de beleidsaccenten voor het komende jaar vastleggen in een GIP kadernota. Hierin staan de krijtlijnen omschreven waarbinnen de verdere opmaak van het GIP kan plaatsvinden. Ook duidelijke werkafspraken inzake het GIP worden vastgelegd in die kadernota. De kadernota wordt tijdig bezorgd aan de entiteiten, zodat ze zich intern optimaal kunnen organiseren om te starten met de haalbaarheidsanalyse en voorstel tot prioritering van projecten.

De strategische discussie over de kadernota wordt uiterlijk op 15 april afgerond op het MCB. De goedkeuring van de kadernota door de minister gebeurt uiterlijk op 30 april.

## **opmaak ontwerp-GIP(meï – begin september)**

### **Haalbaarheidsanalyse**

In de periode mei/juni (van een normaal begrotingsjaar) zijn de eerste contouren van de begroting voor het volgende jaar gekend. Elke entiteit levert projecten aan waarvan het totale geraamde budget hiermee overeenstemt (technisch goedgekeurd BO jaar x). De projecten dienen dus binnen het beschikbaar geraamde budget te vallen, en overeen te stemmen met de beleidsaccenten zoals vastgelegd in de kadernota.

De entiteiten bereiden de haalbaarheidsanalyse grondig voor en formuleren een eerste voorstel van projecten /prioriteiten. Wanneer de entiteiten intern hun voorstellen voor het ontwerp investeringsprogramma verzamelen, is het de bedoeling dat ze dit doen in nauw overleg met het 'team

MOW' van de vervoerregio - voor wat betreft de projecten die zich situeren op vervoerregio niveau. Dit gebeurt niet in de vorm van een éénmalige en éénzijdige informatie-uitwisseling, maar wel in de vorm van een continu proces van in- en samenspraak

Het is de opdracht van het 'team MOW' binnen elke vervoerregio om de nodige input en feedback te formuleren (inzake haalbaarheid, maturiteit, wenselijkheid, etc.), zodat de entiteiten het voorstel verder kunnen optimaliseren. Ook mogelijke synergiën tussen projecten van verschillende entiteiten dienen hier opgespoord en versterkt te worden.

Dit zal een extra inspanning vergen van de betrokken entiteiten, maar de kwaliteit van en het draagvlak voor het ontwerp investeringsprogramma zal ook toenemen. De inspanning zal voornamelijk bij de opstart van het programma (begin legislatuur) voelbaar zijn, waarna het rollend karakter van het GIP een aantal processen verder zal vereenvoudigen en stroomlijnen.

### **Prioritering**

De prioritering gebeurt via een transparant, professioneel en onderbouwd afwegingskader. Voor wat betreft de prioritering van projecten binnen de entiteiten wordt ernaar gestreefd om alle entiteiten op eenzelfde maturiteitsniveau te brengen inzake de afweging van projecten en deze afweging te objectiveren. De GIP-coördinator van het departement MOW volgt dit op en doet waar nodig aanbevelingen aan de entiteiten of het MCB.

De criteria, die relevant zijn voor de prioritering van projecten, verschillen naar gelang de aard van de projecten. Het prioritair zijn van een structureel onderhoud is bijvoorbeeld gestoeld op heel andere

### **Consolidatie ontwerp GIP – (september -december)**

Uiterlijk op de tweede dinsdag van september dienen alle entiteiten hun input voor het GIP in, op de afgesproken uniforme en systematische manier. Zoals reeds vermeld, dienen hierbij de onderlinge werkafspraken strikt nageleefd te worden om datakwaliteit en tijdigheid van het GIP proces te kunnen garanderen. Interne systemen en processen van de entiteiten met betrekking tot de opmaak van het voorstel van projecten/prioriteiten dienen maximaal gestroomlijnd en afgestemd te worden op het GIP proces, opnieuw rekening houdend met de bestaande instrumenten van de entiteiten.

### **Toetsing voorstel GIP aan kadernota en controle van input**

Het departement MOW (via de GIP coördinator) neemt vervolgens een regierol op zich om een geconsolideerde versie van het ontwerp GIP met een voorstel van alle projecten/prioriteiten op te maken. Ook een toetsing van de geconsolideerde GIP aan de richtlijnen van de kadernota en de beschikbare budgettaire ruimte gebeurt dan. De datakwaliteit en uniformiteit en de tijdige aanlevering ervan vormen een onderdeel van de gecoördineerde analyse.

### **Kennisname en bespreking consolidatie ontwerp GIP door MCB**

Eind september wordt het geconsolideerd ontwerp GIP bezorgd aan het MCB door de GIP coördinator van het departement MOW ter kennisname en bespreking. Het geconsolideerd ontwerp GIP voorstel wordt vervolgens een eerste maal geagendeerd en besproken op het MCB begin oktober.

### **Kennisname en bespreking consolidatie ontwerp GIP door vervoerregioraden**

Het geconsolideerd ontwerp GIP wordt ook eind september bezorgd aan de verschillende vervoerregio's ter kennisname en bespreking. De vervoerregioraad heeft formeel de opdracht om formeel te adviseren op dit geconsolideerd ontwerp GIP, en dit enkel voor die projecten die zich situeren op het niveau van de vervoerregio. De advisering door de vervoerregioraad gebeurt voor eind oktober.

### **Validering ontwerp GIP door Minister**

Na de eerste bespreking en advisering vanuit het MCB en de vervoerregio's van het geconsolideerd GIP, wordt het voorstel tot geconsolideerd GIP een tweede maal geagendeerd en besproken op het MCB begin november. Ook een bijhorende analyse van de inhoud, kwaliteit/uniformiteit en de tijdigheid van de aanleverde data kan aangeleverd worden door het departement MOW. Uiterlijk op 15 november wordt het door het MCB gevalideerde ontwerp-GIP bezorgd aan de minister.

Hierna volgt een toetsing van het voorstel tot geconsolideerd GIP op basis van de richtlijnen geformuleerd in de kadernota en op basis van de ingediende begroting in Vlaams Parlement in nauw overleg met de minister. De voorstellen tot wijzigingen van de minister worden beargumenteerd gecommuniceerd naar het Departement MOW (GIP-coördinator) en de betrokken entiteiten. Een nieuwe versie van consolidatie voorstel van GIP wordt opgemaakt, waarin de voorstellen tot wijzigingen van de minister zijn verwerkt. Dit gebeurt door het Departement MOW, in samenwerking met de entiteiten. Dit geconsolideerd ontwerp GIP wordt (op hoofdlijnen) in december ook bezorgd aande Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement voorafgaand aan de stemming over de begroting van het volgende jaar..

### **Validatie definitief GIP (december-februari)**

#### **Opmaak definitief ontwerp GIP**

In december van jaar x en januari van jaar x+1 worden de verrichtingen van begrotingsjaar x definitief vastgelegd, waardoor pas op het einde van januari van jaar x+1 een definitief ontwerp van GIP x+1 kan opgemaakt worden. Op basis van deze eindejaarsverrichtingen bezorgen de entiteiten hun aanpassingen aan het geconsolideerd ontwerp-GIP van eind december uiterlijk op 15 januari aan de GIP-coördinator van het departement MOW. Het Departement MOW (via de GIP coördinator) neemt vervolgens opnieuw een regierol op zich om een definitief ontwerp GIP op te maken. Ook een analyse van dit definitief ontwerp GIP zal dan opgemaakt worden, dat hoofdzakelijk een overzicht biedt van de budgetten en aantal projecten (totaal, per entiteit, per netwerk/modus, per provincie, per vervoerregio, etc.). Opnieuw zal de kwaliteit, uniformiteit en de tijdige aanlevering van de data een onderdeel van de gecoördineerde analyse zijn. Dit aangepaste ontwerp GIP wordt gevalideerd door het MCB en uiterlijk op 15 februari ter goedkeuring voorgelegd aan de minister.

**Goedkeuring definitief GIP door Minister**

uiterlijk een maand nadat het geactualiseerd ontwerp-GIP voorgelegd is aan de minister, keurt de minister het definitieve GIP x+1 formeel goed. Laatste wijzigingen ten opzichte van het ontwerp GIP worden beargumenteerd gecommuniceerd naar het Departement MOW (GIP-coördinator) en de betrokken entiteiten. Het definitief goedgekeurde GIP wordt vervolgens ter informatie bezorgd aan de Commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement en aan de verschillende vervoerregioraden.

## **6 Opvolging en evaluatie van het GIP**

In het kader van het GIP wordt ook ingezet op een meer doorgedreven monitoring en evaluatie van de investeringen, zowel op het niveau van de projecten, als op niveau van het programma. Die monitoring en evaluatie omvat de hele cyclus van investeringen: van vastlegging van project (geplande betaling), naar vereffening van project (of effectieve betaling), over uitvoering of oplevering van project, tot zelfs (meting van) de realisatie van bepaalde beleidsdoelstellingen.

De rapportering over het GIP is noodzakelijk om de voortgang van de projecten in het GIP nauwlettend op te volgen, zodat steeds een actuele stand van zaken kan opgemaakt worden. Die stand van zaken is cruciaal om op een systematische en onderbouwde manier de opmaak van het GIP van het volgende jaar te kunnen aanvangen.

Er wordt minstens drie maal per jaar (en zo vaak als nodig) gerapporteerd aan het MCB, met een foto van de stand van zaken op 30 juni, 30 september en 31 december. Het gaat dan om een monitoring van de vastleggingen (VAK) van het afgelopen jaar. Deze rapportering wordt uitgebreid tot opvolging op het niveau van vereffeningen (VEK), realisatie of oplevering van de projecten en programma's (over de verschillende jaren heen).

Het is ook wenselijk om op lange termijn de impact van de gerealiseerde investeringsprojecten op de kerndoelstellingen en indicatoren op te volgen. Hiertoe wordt door het departement MOW nog verder gewerkt aan een relevante, haalbare set van indicatoren, zowel op niveau van output- als op het niveau van outcome-indicatoren.

In wat volgt gaan we nog dieper in op:

- Vormvereisten: over welke gegevens in het GIP wordt juist gerapporteerd en onder welke vorm?
- Timing en proces: wanneer en door/aan wie wordt er juist gerapporteerd?

### **7.1 Vormvereisten**

Welke gegevens per project gevraagd worden in het kader van de GIP rapportering en op welke wijze deze moeten worden ingegeven in de database zal gebeuren via een afgesproken sjabloon, dat volgens voortschrijdend inzicht kan worden aangepast of verfijnd. Het MCB zal zowel voor de opmaak van het GIP jaar x+1 als voor de rapportering over het GIP jaar x dat sjabloon met de gevraagde gegevens en bijhorende methodiek goedkeuren.

Een kwaliteitsvolle rapportering over GIP van jaar x geeft een inzicht in hoe de projecten doorheen de jaren evolueren in het GIP en draagt zo bij tot de opmaak van het GIP van jaar x+1 – welke zitten op schema, welke zijn vertraagd (en waarom), of en hoe we correct ramen, welke gaan niet langer door (en

waarom), welke reserveprojecten komen in de plaats, etc.? Het resultaat is een dynamische golf van investeringsprojecten, met een heldere jaarlijkse voortgang van projecten die gepland en gestructureerd gebeurt.

## 7.2 Timing en proces

De structurele GIP rapportering (met bijhorende instrumenten en database) vormt de primaire of basisrapportering inzake investeringsprojecten en -programma's binnen het Beleidsdomein MOW, waarbij overige en meer specifieke vragen tot rapportering zich enten en inschrijven in de werkwijze/methodiek van het GIP. Parallele rapportering van de entiteiten naar de minister inzake investeringen in projecten en programma's worden verder tot een minimum beperkt en dienen maximaal op elkaar afgestemd te worden zowel naar timing als inhoud (en volgens steeds de GIP methodiek/werkwijze aangezien GIP functioneert als de formele referentie inzake investeringen binnen het beleidsdomein). Dit is een uiting van een voortdurend streven naar vereenvoudiging, kostenefficiëntie en procesoptimalisatie.

De (minimale) frequentie van rapporteren is als volgt bepaald:

- status op 30 juni
- status op 30 september
- 31 december

Het gaat dan steeds om een foto van de stand van zaken op bovengenoemde data. De rapportering op hoofdlijnen wordt voorbereid door het Departement MOW (via de GIP coördinator), en wordt telkens bezorgd aan het MCB. Een bijkomende rapportering op detailniveau kan steeds gevraagd en bezorgd worden.

Een overzicht van PPS projecten en bijhorende (geplande) BBV's dient als extra bijlage bij het GIP voorzien te worden. Dit gebeurt in nauw overleg en verdere afstemming met (onder andere) kaderdecreet grote projecten en programma's, het Kenniscentrum PPS, in het kader van de rapportage alternatieve financiering van overheidsinvesteringen. .

Ben WEYTS

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse rand, Toerisme en Dierenwelzijn