



# Hamburg Partner Meeting June 2013

A11  
February 2013 –  
June 2013



**European Union**  
European Regional Development Fund

**The Interreg IVB  
North Sea Region  
Programme**

*Investing in the future by working together  
for a sustainable and competitive region*



**SEEDS**

*Temporary use of agricultural land taken  
out of production for road construction (the  
A11) in an harbour area*







**European Union**  
European Regional Development Fund

**The Interreg IVB  
North Sea Region  
Programme**

*Investing in the future by working together  
for a sustainable and competitive region*



**SEEDS**





# Process





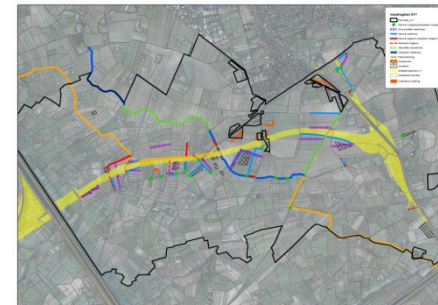
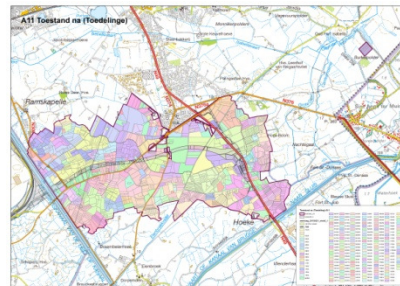
## Aim:

- Making changes to the two concept plans (temporary use and temporary physical measures), based on reflection days with the farmers and meetings with several partners (Flemish, Province and local authorities).
- A new perimeter of the project was presented and agreed upon by the exchange committee as well.

## Goals:

We achieved our goal, the members of the exchange committee agreed with the adapted concepts.

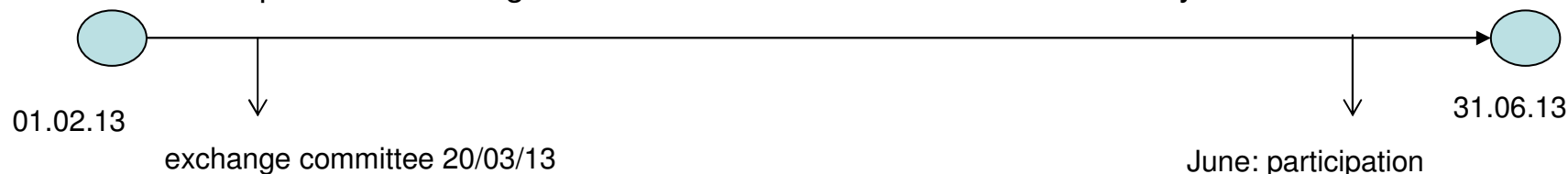
The agreement with these plans is necessary to start the construction phase from 2014 on. The change of perimeter is necessary for a better place-making during the construction phase of the road (2014 – 2018)





# Timeline:

- keeping all the stakeholders informed with the progress of the planmaking
- individual contact with farmers if they have questions about our plans, the process,...
- Preparations/investigation on site to start works on site later this year



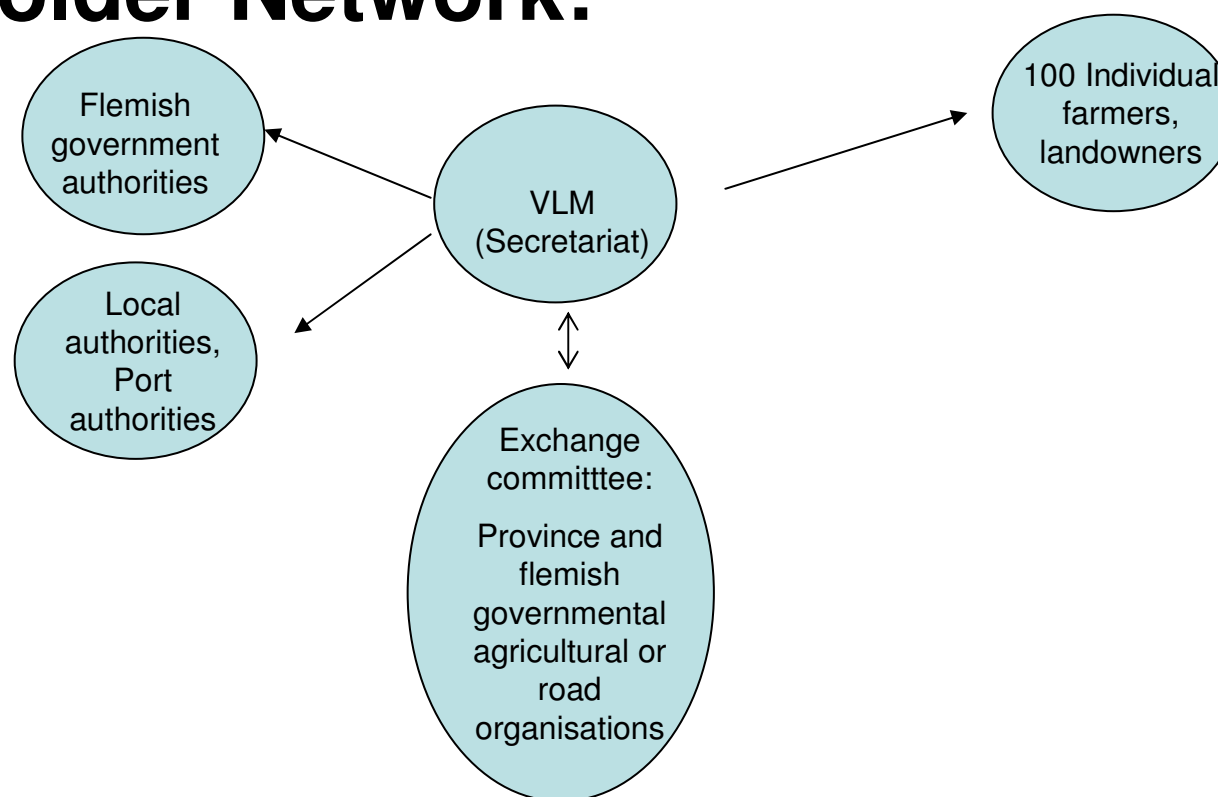




# People and Partnerships



# Stakeholder Network:







# Engagement february - june :

- the **exchange committee** gathered in March
- with the local (water), Flemish and port **authorities** we organise meetings on a regular base, when input or advise is needed
- individual contact with **farmers** if they questions about our plans, the process,...
- in June 2013 we are participating in an **infomarket**, organised by the Administration of roads and traffic: they will enlighten their road construction project (permanent situation); we were asked to participate and be present on this info market to answer or enlighten the temporary situation on site.
- The specific thing on this new legislation we are testing out now, is that **landowners** are not really engaged in the project (determined by this legislation) because the temporary use of the land, due to the road construction, effects most the landusers and not the owners. Nevertheless, we wanted to involve them more in our process and invited them to our second series of reflection days in 2012.





# Paradigms and Policy





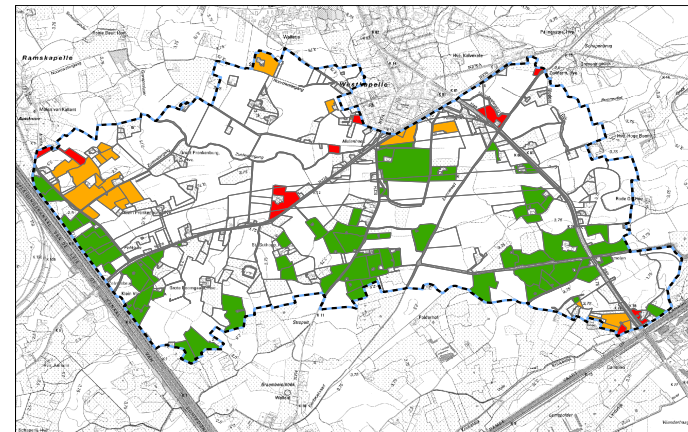
# Policy:

Our first challenge: new legislation (temporary use) and how to deal with the landowners. We are trying to reach them and keeping them involved during this project.

This challenge will not be there when we are working on the permanent use (from 2018 on), because then we will use legislation which involves the landowners as much as the landusers.

Our second challenge: the project cuts through European protected nature areas (birds area) so nature compensation measures are necessary and it's more difficult to take even temporary measures in such areas.

The challenge is to receive the building permits for the nature compensation measures and the temporary measures. We will need this permit before the construction of the road can start, otherwise the road construction cannot start.





# Finance



# Finance:

Project funding

Amount (€) or Resource Type / Quantity	Source and Brief Description
1. 50% (quantity, see claims)	SEEDS: costs VLM (staff, travel, accommodation,..)
1. 50% (quantity, see claims)	VLM: costs VLM (staff, travel, accommodation,...)
1. 50% = 50 000 euro	SEEDS: temporary investments on site
1. 50% = 50 000 euro	Exchange committee: temporary investments on site
1. ± 500 000 euro	Exchange committee: temporary investments on site, permanent investments on site
1. ± 10 000 000 euro	AWV: Flemish administration for road construction: permanent investments on site

Period funding

Amount (€) or Resource Type / Quantity	Source and Brief Description
1. 50% (quantity, see claims)	SEEDS: costs VLM (staff, travel, accommodation,..)



## Finance:

Funding is going to plan

Every public sector has to save money, until now this hasn't had an impact on our goals. Only recently, money asked for land banking (mitigating policy) has been denied so far. This could have an impact because we have to stop buying land.

The construction of the road A11 will provide a better traffic access for the harbour of Zeebrugge and will improve as such the economic profitability and stability (sustainability) of this regional harbour.



## Vooraan

# Het duurste stukje autoweg van België

Minstens 130 miljoen euro per kilometer. Dat pittige bedrag trekt de Vlaamse overheid uit voor de aanleg van de nieuwe A11 tussen Brugge en Knokke. Een paradepaardje met een fors prijskaartje.

MARC DE ROO EN KOEN DEBOBBELEER

**A**l meer 12 km lang wordt de nieuwe autoweg die de Vlaamse regering gaat aanleggen tussen de Blauwe Toren in Brugge en Knokke-Heist, ter hoogte van Westkapelle. Maar het worden wel 12 peperdure kilometers.

De nieuwe A11, die de Nag Knokke-Antwerpen moet verbinden met de N1 Brugge-Zeebrugge, moet het vrachtverkeer van en naar de haven van Zeebrugge en het doorgaand toeristisch verkeer scheiden van het lokale verkeer. Nu veroorzaken die drie een constante verkeersknoop op de bestaande gewestwegen. De A11 is al jaren een van de zes missing links op het prioriteitenlijstje van de Vlaamse overheid, en hij moet de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio vergroten en een betere ontsluiting van de haven bewerkstelligen.

Maar de A11 is niet zomaar 12 km plat asfalt. De nieuwe verbinding, met 2 x 2 rijstroken, een middenberm en pechstroken zal 70 tot 80 'kunstwerken' tellen, zoals dat in het vakjargon heet: rotondes, aansluitingscomplexen, ecopassages voor dieren, spoorwegkruisingen, viaducten, op- en afritten, bruggen en tunnels. Naast de 12 km autoweg komt er dus nog 20 km lokale weg bij, soms tot op drie niveaus. In het project is ook 7,5 km fietspaden en fietstunnels tussen de polderdorpen opgenomen.

Het paradepaardje wordt een dubbele beweegbare brug over het Boudewijnkanaal van 15 meter hoog en 53 meter lang die in 90 seconden tijd open en dicht gaat. Er bestaan slechts twee gelijkwaardige bruggen in Europa. Auto's worden ruim op tijd via panelen en verkeersvertragende elementen gewaarschuwd dat er een groot schip komt en de brug omhoog moet. Naar verwachting zal dat twee tot acht keer per dag gebeuren. De beweegbare brug moet het voor de almaar grotere zeeschepen mogelijk maken van de voorhaven naar de achterhaven van Zeebrugge te varen.

## Duur

De bouwkosten voor de aanleg van de snelweg werden in 2010 geraamd op 530 miljoen euro. Maar volgens Niele De Graetwe, investeringsmanager van de Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV) die het project begeleidt, zal het project - inclusief ontwerp, financiering en onderhoud - flink meer kosten.

Omdat het om een serieuze investering gaat, werd gekozen voor een publiek-private samenwerking (pps). PMV wees eind vorig jaar de privépartner Via Brugge aan voor de aanleg. Dat is een consortium van Jan de Nul,

## MISSING LINK A11 TUSSEN BRUGGE EN KNOKKE



© Google en Agentschap Wegen en Verkeer. Dit zijn de visuele aspecten uit het referentieontwerp. De uiteindelijke realisaties zullen daar nog van verschillen.

Van Laere (AvH), Aswebo, Aclagro, Franki en het fonds DG Infra+ van Gmiv en Belfius. Via Brugge won de offerte van drie andere kandidaten.

Via Brugge moet de infrastructuur ontwerpen, bouwen, financieren en gedurende 30 jaar onderhouden. In het jargon spreekt men van een DBFM-project (design, build, finance and maintain). De overheid betaalt tijdens de bouwfase niets, maar keert gedu-

rende 30 jaar een beschikbaarheidsvergoeding uit aan het consortium.

Die vergoeding dekt zowel de bouw, het ontwerp, de financiering en het onderhoud van de A11 en zal schommelen tussen 13 en 16 miljoen euro per kwartaal. Het exacte bedrag hangt af van de financiering die wordt afgesloten. Over 30 jaar komt dat wel neer op 15 à 1,9 miljard euro. Of 130 à 160 miljoen euro per km. De Grauwe nuanceert: 'Als je

die vergoeding verlaagde naar vandaag, komt dat overeen met 20 à 770 miljoen euro.

Ter vergelijking: voor de aanleg van de Kempen noord-zuidverbinding (7 km weg tussen Kasterlee en Geel met 500 meter ondergrondse tunnel, plus de heraanleg van het op- en afrittencomplex Geel-West) bedraagt de beschikbaarheidsvergoeding 4 miljoen euro per kwartaal of 480 miljoen over 30 jaar. Dat komt overeen met 69 miljoen euro per km.

Beduidend minder dus, niettegenstaande ook die verbinding enkele complexe bouwwerken omvat.

## Niet duur

'Het is onterecht het A11-project duur te noemen', reageert Ben Jhaes van PMV, omdat men de investering moet beoordelen op basis van de verkeersproblematiek die men moet oplossen en de ruimtelijke context waarin het project wordt gerealiseerd. De kostprijs zit ruim onder de maatschappelijke baten die de Universiteit Antwerpen op 820 miljoen à 1,2 miljard euro raamt. Vergelijkingen met andere (niet DBFM-)projecten is volgens PMV zeer moeilijk. In België zijn nog nooit afrekeningen gemaakt voor wegenprojecten over een periode van 30 jaar.

Als Via Brugge de wegen niet goed onderhoudt, wordt de beschikbaarheidsvergoeding verlaagd. Het Agentschap voor Wegen en Verkeer moet dat controleren. PMV betaalt de vergoeding zodra de weg in gebruik wordt genomen. Naar verwachting is dat vanaf 2017. Tegen oktober dit jaar wordt de bouwvergunning verwacht, zodat de werken eind dit jaar kunnen beginnen. Na 30 jaar is alles van de overheid.

De overheid betaalt voor de 12 km autoweg een beschikbaarheidsvergoeding van 13 à 16 miljoen euro per kwartaal. Over 30 jaar komt dat neer op 1,5 à 1,9 miljard.

De kosten voor de onteigening van huizen en landbouwgronden en de aankoop van landbouwgronden elders in de regio of tot ruilverkaveling over te gaan, zijn niet in het reguliere DBFM-contract opgenomen. Evenmin als de visuele buffers - bossen, aanplantingen - die tussen enkele dorpen en de A11 worden aangelegd. 32 ha nieuwe habitat moet worden gecreëerd en akkerland moet worden omgevormd tot 28 ha poldergrasland. Daarvoor heeft de Vlaamse overheid nog een apart budget. Hoe groot is onduidelijk, maar aangezien het om een vogelrichtingsgebied gaat, kan ook dat bedrag flink oplopen.

De DBFM-structuur wordt in Europa steeds meer toegepast voor grote infrastructuurwerken. In België is die veeleer uitzonderlijk. De Liefkenshoek-tunnel is een soort DBFM avant la lettre, maar die wordt gefinancierd met tol.

De finale onderhandelingen over de financiering van de A11 lopen. Twee opties liggen open: een banklening of een obligatietuitgifte. Vlak voor de zomer van vorig jaar lanceerde de Europese Commissie haar initiatief om grote infrastructuurwerken te financieren via obligaties. De A11 zou dus 'baanbrekend' kunnen zijn.

12 kilometer  
lengte van de A11

1,5 miljard €  
bedrag dat de overheid in 30 jaar betaalt aan het bouwconsortium

70 'kunstwerken'  
op de autoweg

90 seconden  
snelheid waarmee beweegbare brug open en dicht gaat



# Practice



# Practice:

## On-the-ground progress:

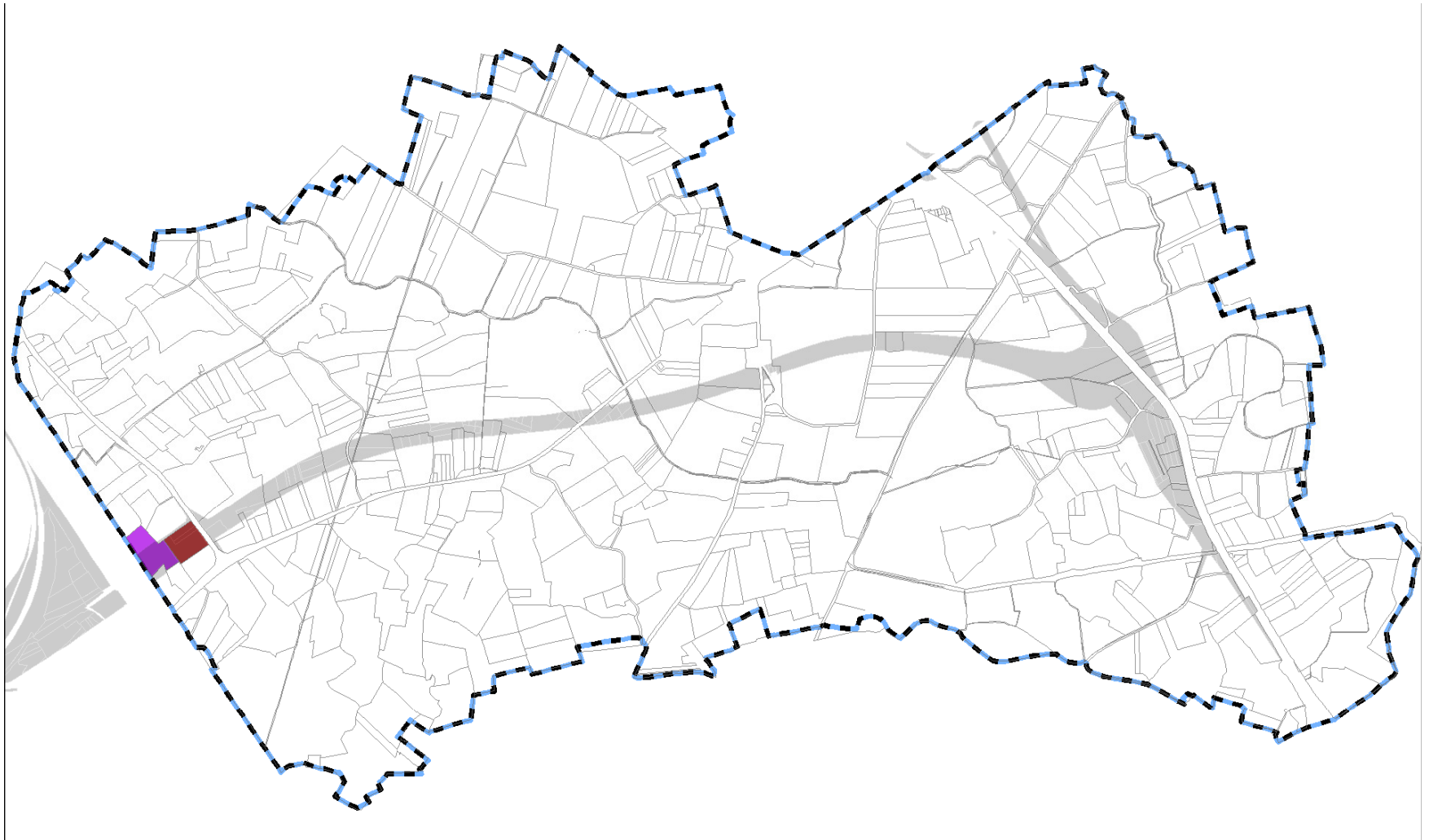
- Planmaking phase: plan temporary measures + plan temporary use of land
- Preparations to start works on site: drillings, archeological investigations, application of building permit
- Plantation on the property of private persons (not farmers), not considered as a temporary measurement, not funded through SEEDS

**Pilot development:** going as planned, no contamination

**Future plans:** The long term strategy for this site is to start up a land consolidation project when the road constructions are finished. This is planned for now, from 2018 on.

# Example A11

Before



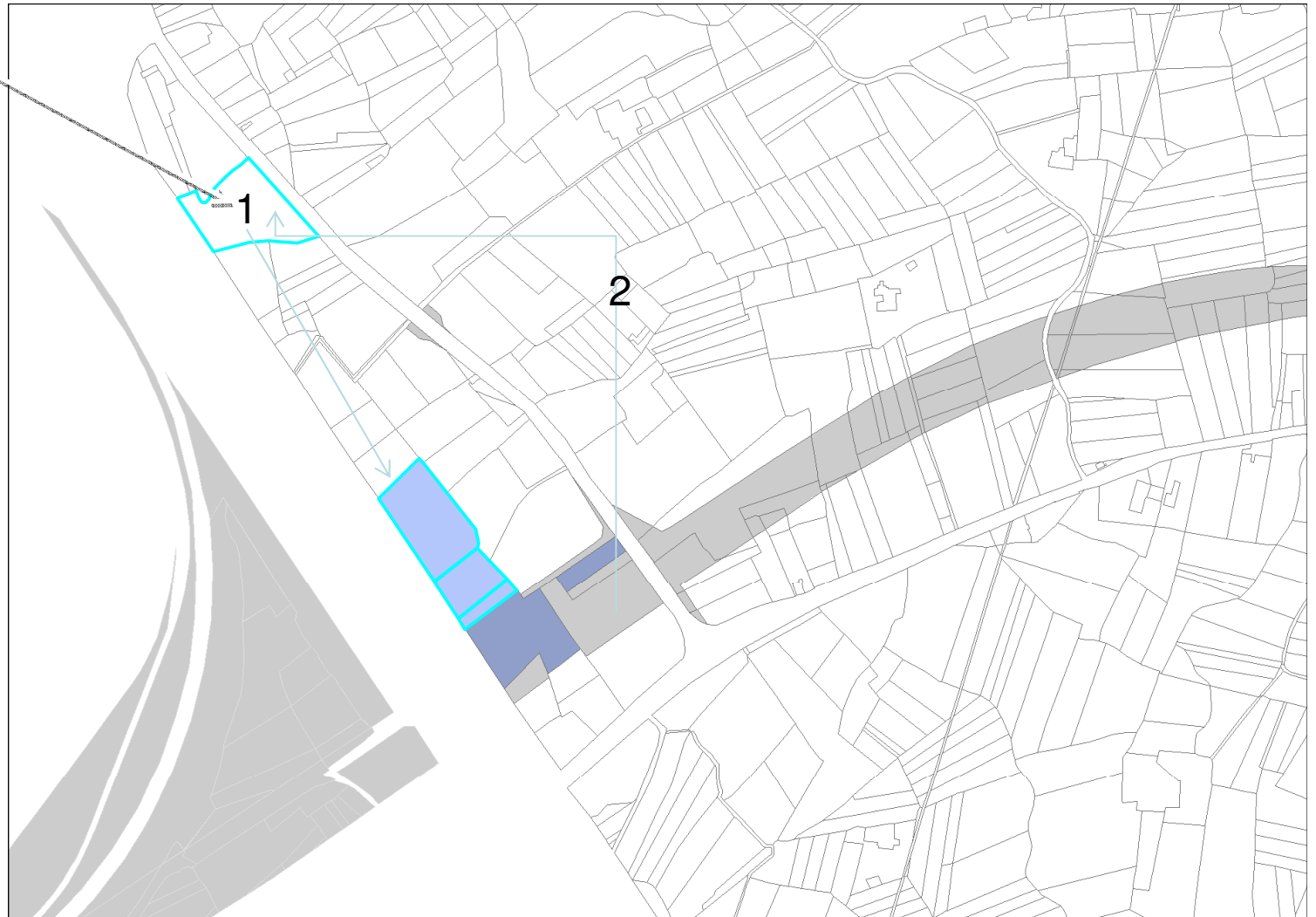


# example of using exchange with compensation A11

after

(1) plot purchased by the Flemish Land Agency

- (2) exchange plot of the farmer with a land purchased by the VLM
- 2 instead of 3,8 ha expropriated in use

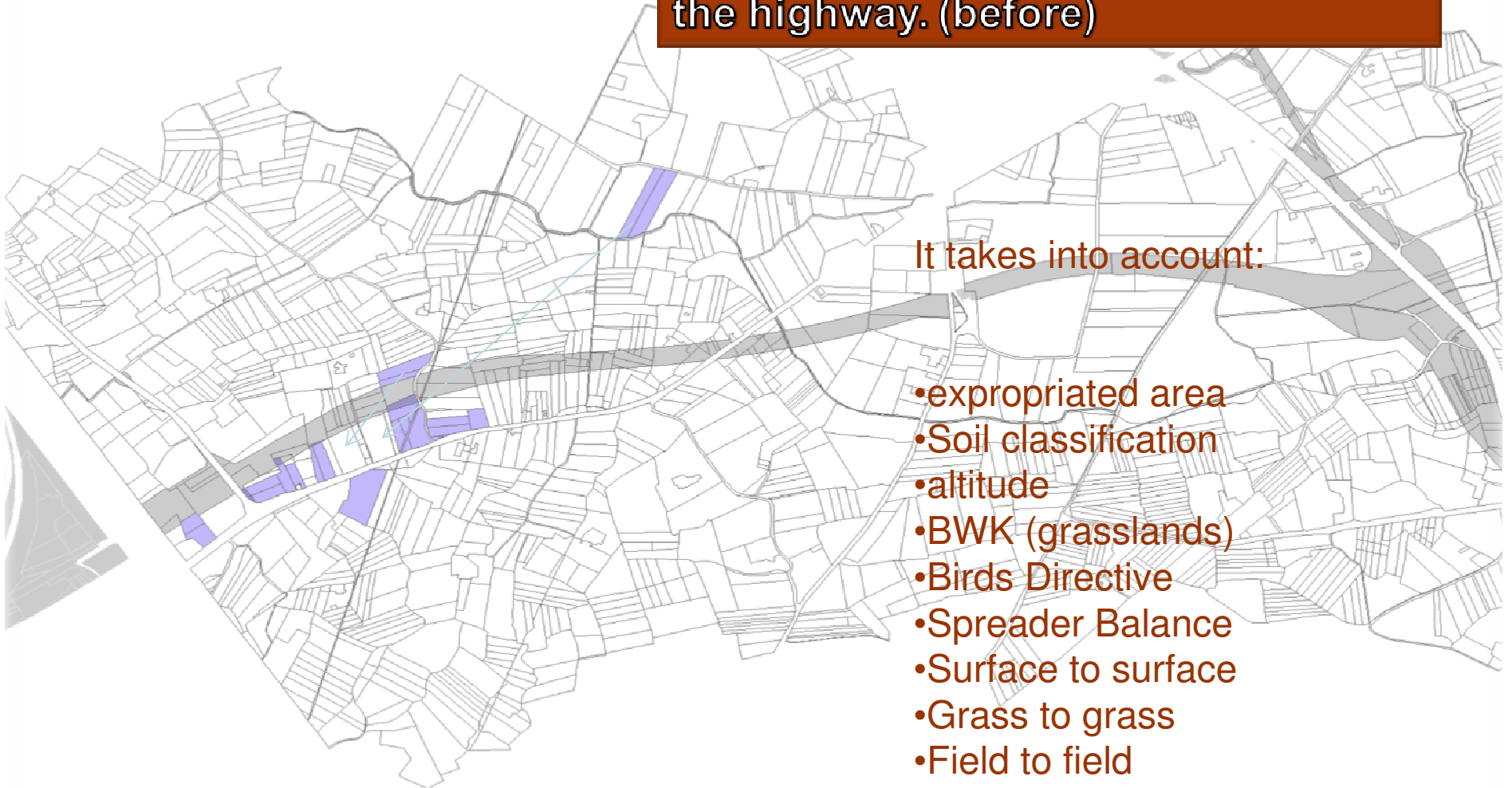


# Gebruiksruil A11

We try to exchange grounds, as close to the farm as possible. And, as possible on the same side of the highway. (before)

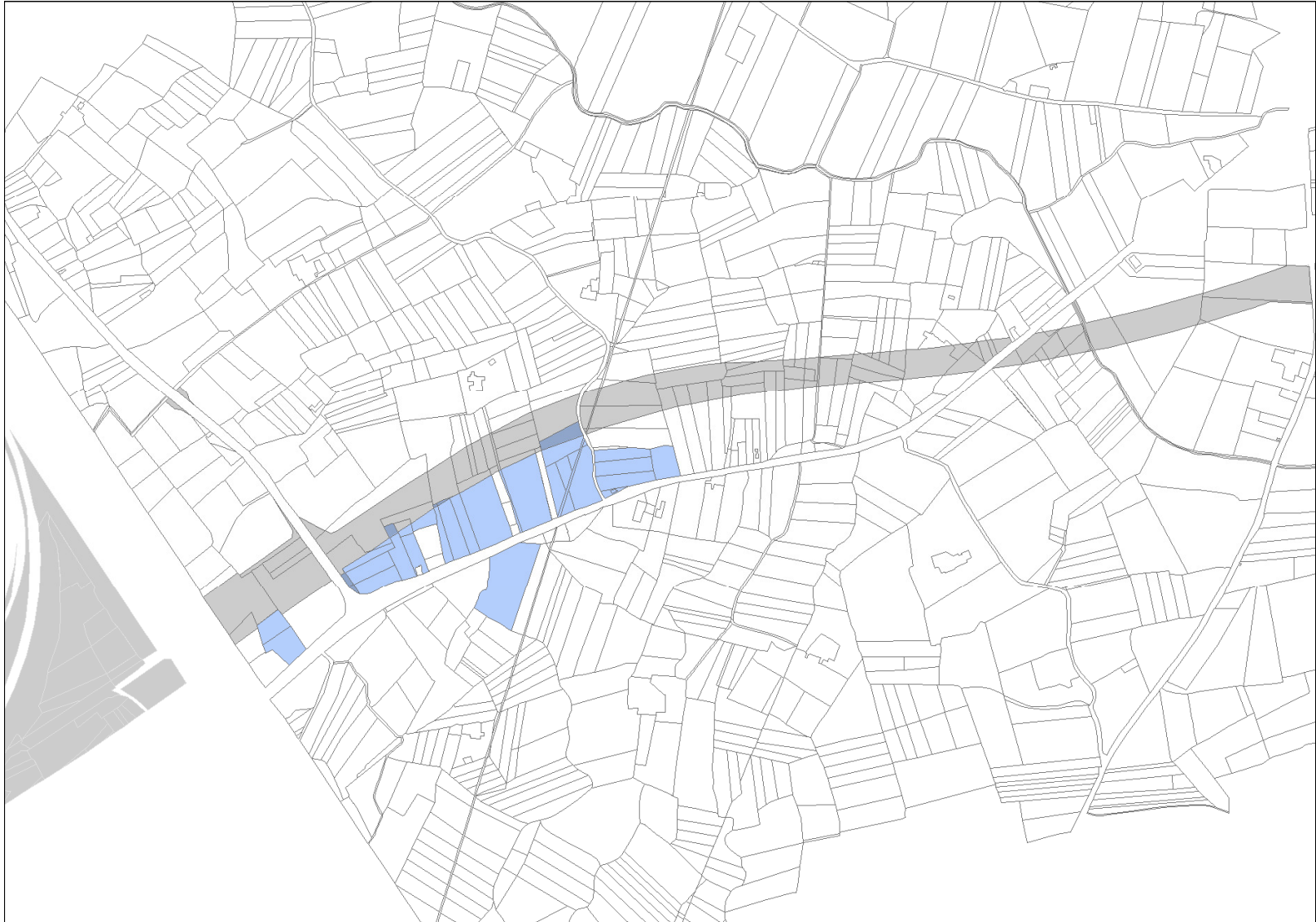
It takes into account:

- expropriated area
- Soil classification
- altitude
- BWK (grasslands)
- Birds Directive
- Spreader Balance
- Surface to surface
- Grass to grass
- Field to field



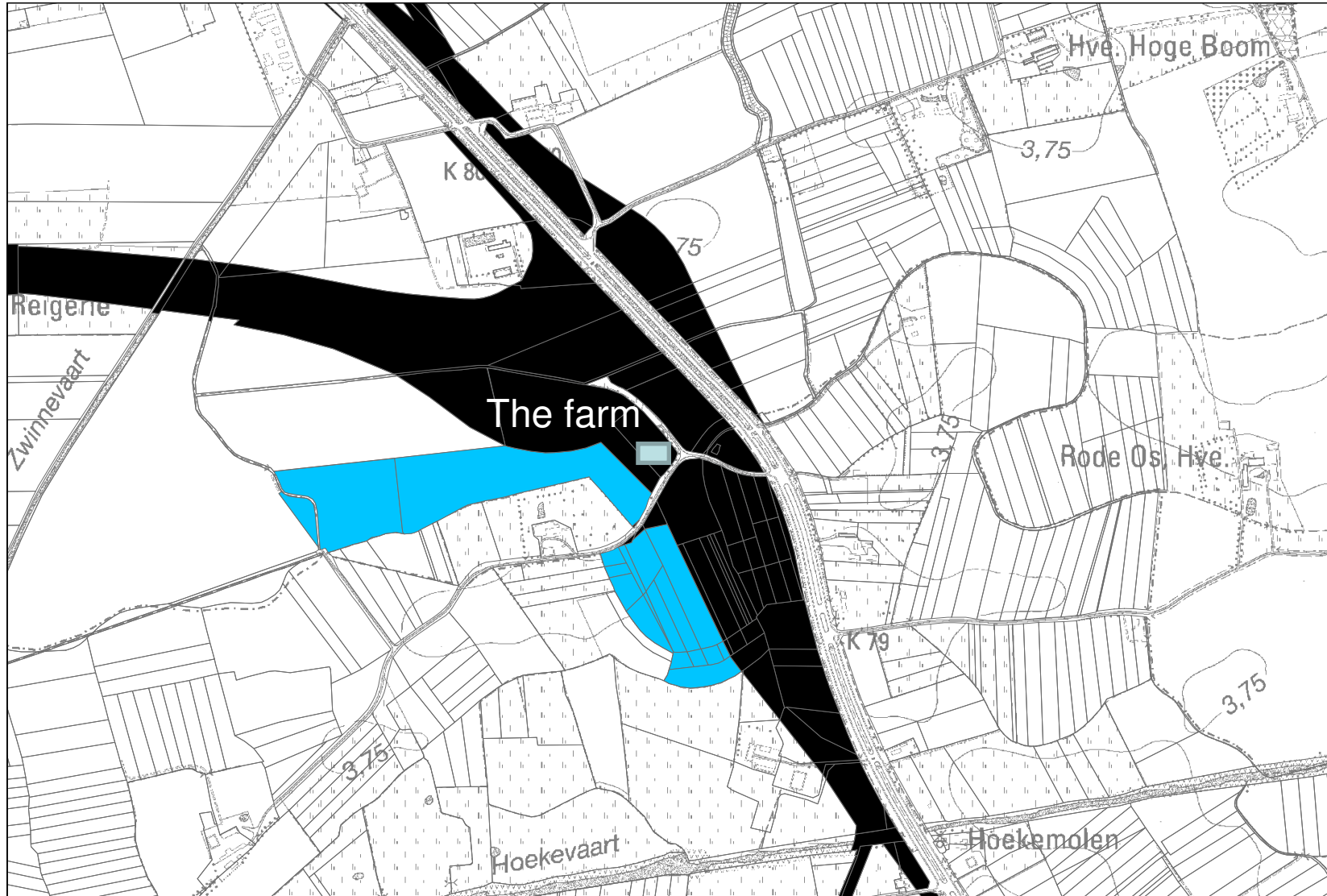
# Gebruiksruil A11

After



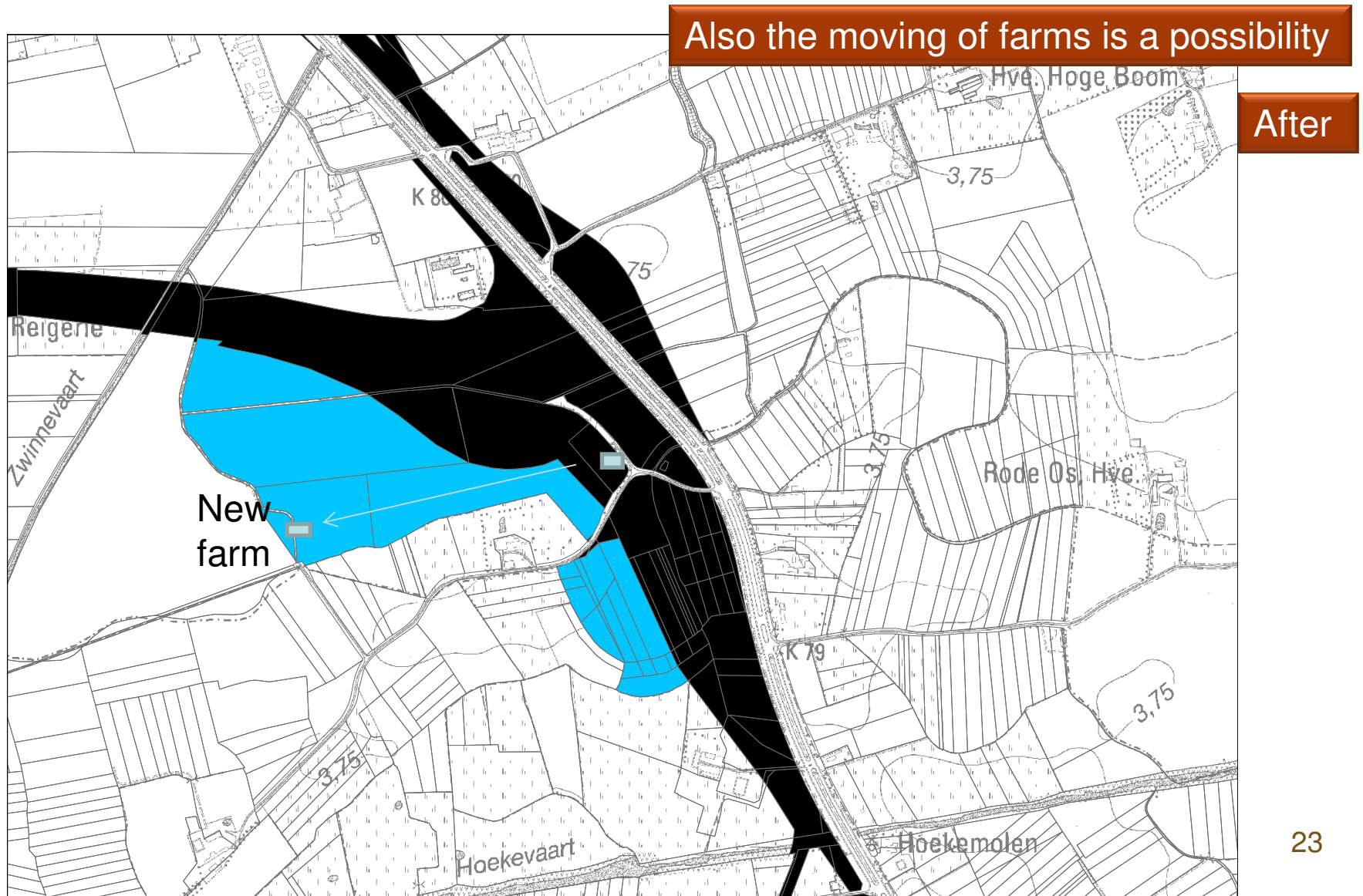
# example A11

Before





# Example A11







01.03.2013



# Practice:

## Lessons:

We can help other SEEDS partners and other SEEDS partners can help us finding interesting instruments for temporary use in **open space !**

Most of our partners are not actually active in open space, but maybe they can get us some information?



# Communication





## What steps have you taken to publicise your pilot?

- website vlm
- with the plantation on site now, an information board was put out, the SEEDS logo was put on this board, even though these permanent investments are not financed by SEEDS; we want to communicate and get the surroundings familiar with the logo and the project.
- leaflet

## Project encouraged a general public discussion ?

Not so far, maybe with the public enquiry we plan in October 2013





# Gebruiksruilproject A11

## Informatie uitwisselen

De gebruiksruil is een omvangrijk project waarbij een vlotte uitwisseling van informatie van groot belang is.

U hebt als eigenaar de plicht om het formulier met een overzicht van de gebruikers van uw gronden binnen de 15 dagen terug te sturen naar het Ruilcomité A11, p.a. Vlaamse Landmaatschappij, Velodroomstraat 28, 8200 Brugge.

De Vlaamse Landmaatschappij zal op regelmatige tijdstippen eigenaars en gebruikers van gronden contacteren met vragen om informatie. Voor de opmaak van het ruilplan baseren we ons op studiewerk maar evenzeer op de noden en wensen van de gebruikers.

Als u vragen of opmerkingen hebt, aarzel dan niet om contact op te nemen met de medewerkers van de Vlaamse Landmaatschappij of met de voorzitter van het ruilcomité.

- **Hilde Van Leirsberghe**  
projectleider gebruiksruil A11  
050 45 81 15, [A11@vlm.be](mailto:A11@vlm.be)
- **Hilde Roels**  
grondzaken  
050 45 82 05, [A11@vlm.be](mailto:A11@vlm.be)
- **Paul Kouckuyt**  
voorzitter van het ruilcomité  
09 244 66 74, [paul.kouckuyt@lne.vlaanderen.be](mailto:paul.kouckuyt@lne.vlaanderen.be)

## Ruilverkaveling na gebruiksruil

Na het gebruiksruilproject wordt een ruilverkavelingsproject A11 gestart. Tijdens dat project wordt de eigendomssituatie juridisch aangepast aan de nieuwe gebruikssituatie. Ook worden op het terrein werken van landschapszorg uitgevoerd, wegen hersteld en kavelwerken gedaan. Er kunnen ook nog fiets- en wandelpaden aangelegd worden.



mei 2013

## Traject Leopoldkanaal-N49

In deze folder vindt u informatie over het gebruiksruilproject A11. Als eigenaar of vruchtgebruiker van gronden bent u betrokken partij bij dit project. Het zal ervoor zorgen dat landbouwers die getroffen worden door de aanleg van de A11 met een minimum aan hinder hun bedrijf kunnen voortzetten. Alle landbouwers die in de buurt van de A11 actief zijn, worden betrokken bij de gebruiksruiloperatie. Nadien zullen alle landbouwers in de omgeving van de A11 hun gronden (in eigendom of in pacht) zo veel mogelijk aan één kant van de nieuwe weg hebben.

Het ruilcomité A11 voert het project uit. Het secretariaat van het comité is gevestigd bij de Vlaamse Landmaatschappij in Brugge. Dat betekent dat VLM-medewerkers de uitwerking van het project voorbereiden. De beslissingen worden genomen door het ruilcomité.

De A11 zal de N31 en de N49 met elkaar verbinden. De A11 wordt een autosnelweg met 2 x 2 rijstroken, een middenberm en pechstroken. Hij loopt van de Blauwe Toren in Brugge tot in Knokke-Heist. Dat is een traject van 12 km. Meer info over de aanleg van de A11 vindt u op [www.wegenenverkeer.be](http://www.wegenenverkeer.be).





# Gebruiksruil A11

## Gebruiksruil voor de landbouw

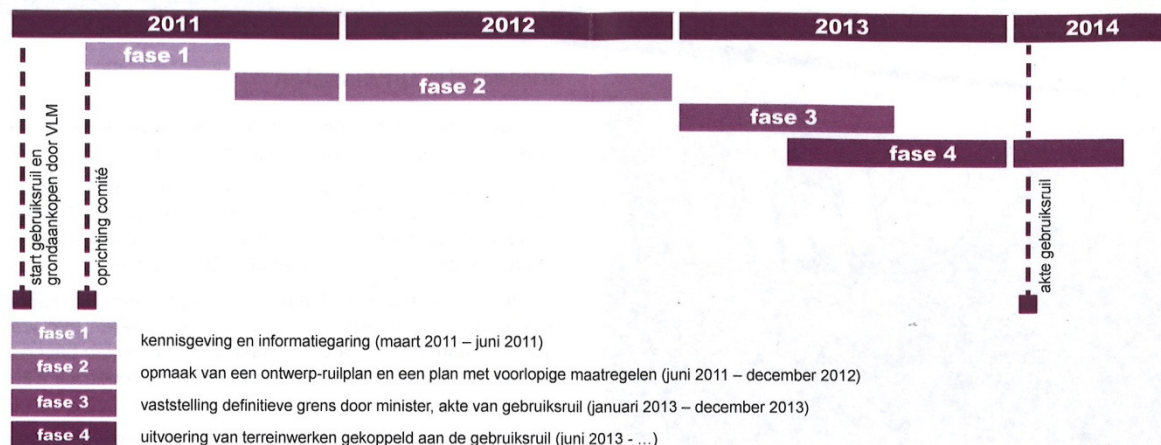
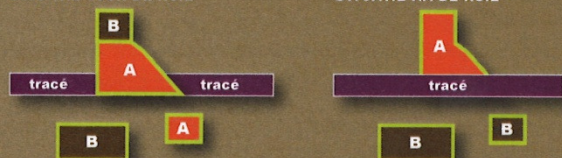
Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de onteigeningen doen om de A11 te kunnen aanleggen. We hebben berekend dat 29 landbouwbedrijven door de aanleg van de A11 een deel van hun bedrijfsoppervlakte verliezen. 75 landbouwpercelen worden doorsneden. Van 26 bedrijven komen de gronden versnipperd te liggen.

Via het gebruiksruilproject zoeken het ruilcomité en de Vlaamse Landmaatschappij een oplossing voor elke getroffen landbouwer. De sleutel voor de oplossing zit in het ruilen van gronden. Belangrijke principes daarbij zijn:

- elke gebruiker van gronden heeft na de ruiloperatie zoveel mogelijk gronden van dezelfde oppervlakte en geschikt voor dezelfde teelten als vóór de ruil;
- na de ruil liggen de gronden van elke landbouwer bij voorkeur aan één kant van de A11;
- na de ruil zijn de boerderij en de gronden van elke landbouwer zoveel mogelijk gegroepeerd.

SITUATIE VOOR DE RUIL

SITUATIE NA DE RUIL



## Verloop van het gebruiksruilproject

Hoe een gebruiksruilproject moet verlopen, is in 1976 vastgelegd in de wet op de ruilverkaveling bij grote infrastructuurwerken. Daarin is uiteraard ook bepaald wat de rechten en plichten van de eigenaars en gebruikers van de betrokken gronden zijn.

Het ruilcomité heeft een voorlopige grens vastgelegd voor het gebruiksruilproject. Op basis van studiewerk en van inlichtingen die we van eigenaars en gebruikers van gronden ontvangen, maken we een ontwerp-ruilplan op en een plan met voorlopige maatregelen voor afwatering en rechten van doorgang. De grens van het project kan daarbij wijzigen t.o.v. de voorlopige grens. De inbreng en toedeling van iedere gebruiker wordt bepaald (= welke gronden hij in de ruiloperatie inbrengt en welke hij krijgt na de ruil) en de nieuwe gebruikssituatie wordt opgenomen in een akte van gebruiksruil. Ook worden terreinwerken uitgevoerd die gekoppeld zijn aan de gebruiksruil (bijv. perceelsopritten aanleggen, loswegen opbreken, de lokale afwatering verbeteren).



## Eigenaars en gebruiksruil

Welke gevolgen heeft het gebruiksruilproject voor u als eigenaar? Op korte termijn geen. U blijft eigenaar van al uw gronden (tenzij u wordt onteigend door het Agentschap Wegen en Verkeer). En ook al krijgt u door de ruiloperatie een nieuwe gebruiker op uw gronden, juridisch blijft uw relatie met uw huidige pachter dezelfde. Hij blijft de pacht aan u betalen en u en uw pachter behouden dezelfde wederzijdse rechten en plichten tot aan de akte van de ruilverkaveling die volgt op de gebruiksruil.



## **How have you involved your SEEDS partners?**

In Rotterdam, we met on the final day somebody from DLG (in contact with Deltares), after the meeting, we sent them our legislation on the temporary use exchange, they sent us their existing legislation.



## What support, help or information do you need from your SEEDS partners?

How do we organize the public enquiry in October 2013?

How can we involve the owners?

- owners live sometimes very far from the area (even abroad)
- owners do sometimes speak other languages
- owners sometimes have no connection anymore with the area (due to inheritance)

Are there SEEDS partners who can help us find instruments for temporary use in **open space**? Most of our partners are not actually active in open space, but maybe they can get us some information?

How can we improve our fundings, how can we persuade stakeholders to invest in temporary measures?





## Lessons Learnt:

- We are trying to involve the landowners in our project as much as possible, even though this is not part of our legislation we are testing out. We are doing this, because we want them to feel involved in the project.
- The experience we are having with this new legislation has its impact on new legislation that we are at the moment developing within the VLM. The VLM is working out a new land development decree which will consists of a collection of instruments. Before SEEDS non of the instruments were embracing temporary issues. Now, due to the implementation of this temporary legislation, some instruments concerning temporary issues will be embedded in the new legislation

## Evaluation:

We do consider the public enquiry in October 2013 as a kind of informal evaluation of our plans.



# The Next Claim



## What Happens Next:

- Finding the most socially accepted temporary solutions together with farmers, landowners, government,..., which guarantees economic viability of the involved agricultural enterprises and for the road constructor, the possibility of a quicker realization of the new highway 'the A11'.
- Therefore two plans will be finalised: a plan with the temporary use of the agricultural land and a plan with all the temporary (physical) measures. We also start with the technical design for the temporary measures, tendering is foreseen beginning of 2014
- In the next period the plan-making phase will be finished and a public enquiry will be organised in October 2013.-