

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2024



Vlaamse
Regering

Inhoudstafel



Inleiding (p.5)



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.6-13)



Projectfiches Basisrapport (p.14-195)

1. Kilometerheffing voor vrachtwagens
2. A11
3. Kempense Noord-Zuidverbinding
4. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
5. R4-Zuid Gent
6. R4 West en Oost
7. Werken aan de Ring
 - 7.1. Complex R0 x A201
 - 7.2. R0 Noord Zone Zaventem
8. Rond Ronse
9. Brabo I
10. Brabo II
11. Livan 1
12. HOV Hasselt-Maasmechelen
13. Noord-Zuid Limburg
14. Gentspoort
15. Stelplaatsen
 - 15.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
 - 15.2. Stelplaats Tongeren
 - 15.3. Stelplaatsen Cluster 2
 - 15.4. Stelplaats Wissenhage
16. Premetro Kerkstraat-Pochoekstraat
17. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
 - 17.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
 - 17.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
18. Loodsboot
19. Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

20. Nieuwe Sluis Zeebrugge
21. Renovatie Royerssluis
22. A12
 - 22.1. Londerzeel Zuid
 - 22.2. Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid
23. OverBruggen
 - 23.1. Asset Management – PPS Kunstwerken
 - 23.2. Asset Management – PPS Beweegbare kunstwerken
24. Asset Management – Sluizen Boven-Schelde
25. Scholen van Morgen
26. Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
 - 26.1. Cluster GO!1
 - 26.2. Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem
 - 26.3. Scholengemeenschap Lanaken
 - 26.4. Cluster Antwerpen-Brecht
 - 26.5. Cluster Gent-Ninove
 - 26.6. Egied Van Broeckhovenschool
 - 26.7. Cluster KOBA
 - 26.8. Cluster Broeders van Liefde - KISP
 - 26.9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare
 - 26.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene
 - 26.11. Jan Van Eyck campus (SKOG)
 - 26.12. Sint-Maartensscholen Ieper
 - 26.13. Tessenderlo Broeders van Liefde
27. Scholen van Vlaanderen
28. Nieuw omroepgebouw VRT
29. Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV



Definities (p.196-199)



Annex (p.200-204)





Inleiding

Voorliggend basisrapport vindt zijn oorsprong in het decreet van 23 maart 2019, dat een kader schept voor Grote Projecten en Programma's van de Vlaamse overheid. In deze vijfde editie, samen met het bijbehorende overzicht van toekomstige projecten, wordt inzicht gegeven in de voortgang van lopende investeringsprojecten en een vooruitblik geboden op de geplande investeringen.

Dit rapport richt zich primair op projecten die zich in een gevorderd stadium bevinden. Een groot deel van de projecten die hier worden besproken, is reeds operationeel of in de aanbestedings- of bouwfase.

De periodieke monitoring van deze projecten geeft waardevolle inzichten in hun dynamiek en voortgang, wat bijdraagt aan de vroege detectie van eventuele knelpunten en beleidsvorming door beleidsmakers continu te informeren over de uitvoering en de mogelijke problemen die zich voordoen.

Tegelijkertijd worden enkele toekomstige projecten, die nog in de onderzoeksfase zitten, indicatief opgenomen, om de Vlaamse regering en stakeholders in staat te stellen te anticiperen op aanstaande investeringen. Voorlopig omvat het rapport projecten die in de vorige legislatuur zijn gestart. In de nieuwe legislatuur kunnen wijzigingen plaatsvinden op basis van politieke prioriteiten en beleidsvisies.

Op 17 mei 2024 heeft de Vlaamse regering een lijst gepubliceerd van negenentwintig projecten en programma's die voorwerp uitmaken van dit basisrapport. Voor drie DBFM-projecten werd op dezelfde dag de gunningsprocedure opgestart. Er zijn verder geen andere projecten door het Vlaams Parlement aangeduid om toegevoegd te worden aan het basisrapport. Dit betekent dat er zeven nieuwe projecten zijn opgenomen ten opzichte van vorig jaar, namelijk:

- Gentspoort
- Loodsboot-Tender
- Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid
- Rond Ronse
- Asset Management – Beweegbare kunstwerken
- Asset Management – Sluizen Boven-Schelde
- Werken aan de Ring – R0 Noord Zone Zaventem

In totaal wordt er daardoor in dit rapport gerapporteerd over negentwintig grote projecten en programma's die verder uitsplitsen in vijftig concrete deelprojecten. Van deze deelprojecten bevinden zich zes deelprojecten in de voorbereidingsfase, eenentwintig deelprojecten bevinden zich in de gunningsfase en acht deelprojecten zitten momenteel in de bouwfase. Vijftien deelprojecten bevinden zich in de operationele fase binnen een DBFM constellatie.

Net als in voorgaande edities zijn projecten uit het Vlaamse Veerkracht-plan niet opgenomen in dit rapport, behalve diegene met een alternatieve financiering, zoals het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen. Afhankelijk van de gehanteerde financieringsmethoden, looptijden en risico's, wordt overwogen of andere grote projecten in de toekomst toegevoegd moeten worden. Dit geldt bijvoorbeeld voor investeringen in het kader van Werken aan de Ring en het Toekomstverbond, waarvoor aparte rapporten bestaan.^{1,2}

Door de samenstelling biedt het basisrapport een gedetailleerd overzicht van de toekomstige betalingsverplichtingen die voortvloeien uit grote investeringsprojecten die via alternatieve financieringsmodellen, zoals DBFM-formules (Design, Build, Finance, Maintain), worden gerealiseerd. Deze projecten hebben een gespreide impact op de overheidsfinanciën, waarbij de kapitaalslasten niet onmiddellijk worden geboekt maar over de looptijd van het project worden gespreid. Het rapport geeft inzicht in de omvang van deze toekomstige betalingsverplichtingen en biedt een raming van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen die de overheid in de toekomst nog verschuldigd is aan de private partners in DBFM-overeenkomsten.

¹ Werken aan de Ring: <https://www.werkenaantering.be/nl>

² Toekomstverbond: <https://routeplan2030.be/>



Indicatief overzicht toekomstige projecten

In het indicatief overzicht van toekomstige projecten willen we een blik werpen op de toekomstige projectpijplijn met grote projecten en programma's van de Vlaamse overheid. Een dergelijke lijst biedt inzicht in belangrijke investeringsprojecten die zich nu nog in een onderzoeksfase bevinden en in de toekomst tot realisatie kunnen komen.

Om de relevantie van de indicatieve lijst te verhogen, zijn enkel projecten opgenomen waarbij reeds een principiële beslissing werd genomen met betrekking tot de opstart van dat project of programma. Aangezien deze projecten zich nog in een vroege fase bevinden en de scope nog niet volledig vastligt, is het niet altijd mogelijk om een nauwkeurige schatting te maken van de uiteindelijke investeringskost. Waar mogelijk wordt gewerkt met een zo nauwkeurig mogelijke raming.

Waar nog te veel onzekerheden zijn, wordt gebruik gemaakt van een prijsvork. Hierbij wordt gewerkt met drie categorieën van investeringsvolumes (klein/middelgroot/groot).

Het is belangrijk om mee te geven dat onderstaand overzicht werd gebaseerd op de projecten die reeds in de legislatuur 2019-2024 in voorbereiding waren. De indicatieve lijst van projecten is behouden zoals in het basisrapport van 2023, met enkele dossiers die zijn doorgeschoven naar het basisrapport en het Toekomstverbond. Waar relevant, is de voortgang, het bedrag en de timing van de projecten geüpdatet.

Met de aankondiging van het nieuwe regeerakkoord worden investeringsagenda's per beleidsdomein ontwikkeld. Deze agenda's verhogen de voorspelbaarheid en zullen helpen om duidelijke prioriteiten te stellen voor toekomstige investeringen. Vanaf 2025 zal dit leiden tot een evaluatie en mogelijk een herziening van de lijst met projecten.

Bijstellingen in beleidskeuzes en prioriteiten zullen tegen die tijd worden opgenomen in het basisrapport, en een nieuwe indicatieve lijst zal worden opgesteld, in lijn met de investeringsagenda's van de nieuwe regering. Tot die tijd reflecteert dit overzicht de stand van zaken gebaseerd op de voorgaande legislatuur.

	Werken	Diensten
Klein	< 125 miljoen euro	< 35 miljoen euro
Middelgroot	125 -250 miljoen euro	35 – 60 miljoen euro
Groot	> 250 miljoen euro	> 60 miljoen euro

M HKA	
De bouw van een nieuw Vlaams Museum voor Hedendaagse Kunst op de site Zuidersluis/Hof van Beroep te Antwerpen in uitvoering van het Regeerakkoord.	
De Vlaamse Regering streeft ernaar om tegen het einde van de regeerperiode te kunnen starten met de bouwwerken. In het voorjaar 2020 werd de procedure i.h.k.v. de Open Oproep stopgezet. Na actualisatie van de projectdefinitie zal de procedure opnieuw opgestart worden.	
Beleidsdomein	CJSM - Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure¹	2022-2023

Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk	
Het kanaal Bossuit-Kortrijk verbindt de Boven-Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Vanaf Bossuit tot net voor het centrum van Kortrijk is het kanaal een klasse IV-vaarweg. In het centrum van Kortrijk kan enkel scheepvaart van klasse I plaatsvinden.	
Het doel van het project is de knelpunten oplossen zodat het een volwaardige klasse Va-verbinding wordt. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.	
De Vlaamse Regering heeft inmiddels het ontwerp voorkeursbesluit genomen. Dit besluit lag van 8 april t.e.m. 14 juni 2024 aan iedereen voor tijdens een openbaar onderzoek. Na het openbaar onderzoek volgt een volgende stap waarin de Vlaamse Regering de voorkeursoplossing definitief vastlegt in het definitief voorkeursbesluit.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Doortocht Brugge	
De doelstelling van het project Doortocht Brugge is tweeledig: het verbeteren van de binnenvaartontsluiting voor de kusthavens van Brugge (Zeebrugge) en Oostende én het verbeteren van de mobiliteit (wegverkeer) ter hoogte van de doortocht Brugge.	
Het project 'Doortocht Brugge' onderzoekt daarbij de mogelijkheden van een opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende voor schepen van klasse Va.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

KR8 (Kortrijk)	
Met het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) K-R8 wil de Vlaamse overheid de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost verbeteren. Daarvoor worden infrastructuurwerken, mobiliteit en nieuwe ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Op 19 juli 2019 keurde de Vlaamse Regering de startnota goed van het GRUP 'Verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost'. Op 26 februari 2021 werd de verfijnde startnota goedgekeurd: hierin wordt het verbeteren van de leefbaarheid nog meer naar voren geschoven als dé centrale doelstelling van het GRUP.	
De nota aan de Vlaamse Regering, van 30 juni 2023, nam een principiële beslissing in functie van de voortgang van het GRUP. Zo krijgt de procesvoering en de samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen verder vorm. Daarnaast verfijnt deze nota ook enkele inhoudelijke keuzes.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Nx Zeebrugge - Oost	
Samen met de aanleg van de nieuwe sluis Zeebrugge dient een nieuwe verbindingsweg, de Nx, gerealiseerd te worden om het lokaal verkeer te scheiden van het havenverkeer.	
Het onderzoek voor de nieuwe verbindingsweg Nx gebeurt momenteel op twee gebieden, nl. de Nx-West die vervat zit binnen het complex project 'Nieuwe sluis Zeebrugge' en anderzijds de Nx-Oost.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

¹ De 'start gunningsprocedure' slaat op de gunning van de architectuuropdracht. De start van de procedure en vastlegging van de werken is voorzien in 2026.

Viaduct E17 Gentbrugge	
<p>Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door AWW. De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar.</p> <p>De studie die moet leiden tot één voorkeursalternatief werd toegewezen aan De Werkvennootschap (DWV). Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Omvorming A8 Halle tot autosnelweg (ML4)	
<p>Deze missing link situeert zich langs de A8 te Halle tussen de aansluitingscomplex met de R0 (inclusief) en het Kanaal Brussel-Charleroi. Ze omvat alle ingrepen en projecten om de huidige A8 en N203a om te vormen tot een volwaardige hoofdweg, zoals geselecteerd in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).</p> <p>De Vlaamse Regering verleende op 15 oktober 2021 haar akkoord om dit project verder uit te werken als potentieel PPS-project en dit versneld aan te pakken. De Werkvennootschap werd hiervoor aangeduid en heeft ondertussen een studieconsortium aangesteld. De studie werd in juni 2022 opgestart en is momenteel nog lopende.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	400 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

A12 Boom-Brussel (ML 22)	
<p>Het programma A12 Boom-Brussel is één van de projecten uit de 27 missing links in het Vlaams wegennet. Het programma is onderverdeeld in verschillende kleinere deelprojecten die elk een eigen traject volgen. Het behelst alle ingrepen om te komen tot een verkeersveilige inrichting van de A12 conform de autosnelwegrichtlijnen, inclusief de aanleg van ondersteunende maatregelen zoals de aanleg van fietsinfrastructuur en het ontsnipperingsproject in Meise (Neromhof).</p> <p>Het doel is om te komen tot een zowel landschappelijk als multimodaal geïntegreerde inrichting van de A12 tussen Brussel en Boom.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 600 miljoen euro (waaronder 288 miljoen euro over 30 jaar voor de PPS Londerzeel-Zuid; reeds opgenomen in basisrapport)
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Tweede Tijsmanstunnel	
<p>De nood aan een betere doorstroming op de R2, de ontsluiting van de Antwerpse haven door een betere verkeersafwikkeling en een grotere verkeersveiligheid nopen tot de aanleg van een Tweede Tijsmanstunnel en een renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel. Ook de bedrijfszekerheid voor ADR-verkeer dient gewaarborgd te worden.</p> <p>Lantis voerde een haalbaarheidsstudie uit om de verschillende oplossingsvarianten in kaart te brengen.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 1,2 miljard euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Project Kustvisie	
<p>Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. Het project Kustvisie onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen de zeespiegelstijging, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten.</p> <p>In overleg met de betrokken gemeenten en de administratie heeft de Vlaamse Regering beslist om het project verder te zetten buiten de procedure complexe projecten.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2029-2030

N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht Lissewege wegwerken (ML 15)	
<p>Voorliggend project richt zich op de omvorming van de N31 tot Vlaamse hoofdweg tussen de A11 en de aansluiting op het project Nieuwe Zeesluis Zeebrugge (NSZ). Deze omvorming houdt rekening met de leefbaarheid van de aangelanden waarbij het doorgaand verkeer van het plaatselijk verkeer wordt gescheiden. Het hollands complex ter hoogte van Zwankendamme maakt integraal deel uit van deze omvorming.</p> <p>Een eerste fase van omvorming focust op de N31 buiten de kern van Lissewege. Een tweede fase omvat de kern zelf.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

N8 Veurne-Ieper (ML 27)	
<p>De N8, de verbindingsweg tussen Ieper en Veurne, is aan vernieuwing toe. Met een grondige herinrichting wil het Agentschap Wegen en Verkeer de gewestweg veiliger, aantrekkelijker en leefbaarder maken voor weggebruikers en omwonenden. Het Agentschap Wegen en Verkeer voert op dit moment verschillende studies uit om te bepalen hoe de gewestweg er in de toekomst uit zal zien. Het segment tussen het kruispunt met de Kruisboomstraat in Vleteren tot het kruispunt van de N38/N8 in Ieper volgt de procesaanpak voor complexe projecten.</p> <p>De Vlaamse regering heeft op 14 juli 2023 de startbeslissing en bijhorende procesnota goedgekeurd. Met de goedkeuring van de startbeslissing herbevestigde de Vlaamse regering ook haar engagement om de lopende projecten verder uit te werken en uit te voeren. Het complex project bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Complex Project 'De Nieuwe Rand'	
<p>De Nieuwe Rand (vroeger 'het complex project Oostelijke Verbinding') moet het oostelijk deel van het Antwerpse Haventracé realiseren. De bereikbaarheid van de haven van Antwerpen zal hierdoor verbeteren en het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk om de stad geleid worden. Het project onderzoekt daarvoor onder andere hoe de A12 en de E313 beter kunnen functioneren, maar ook of en hoe de aanleg van een nieuwe weg tussen de E313 in Wommelgem en de E19/A12 in Ekeren (A102) en een nieuwe weg in Stabroek (Nx) kan bijdragen tot een betere mobiliteit.</p> <p>Naast een oplossing voor de verkeersknoop, zoekt De Nieuwe Rand ook naar manieren om de openbaar vervoer-, fiets- en wandelnetwerken te versterken, de regio klimaatvriendelijker te maken en de leefkwaliteit te verbeteren. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Ringpark Zuid	
<p>Ringpark Zuid is een geïntegreerd project, waar twee van de 18 geselecteerde leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject Knoop Zuid worden uitgewerkt.</p> <p>Ringpark Zuid vormt de verbinding tussen de wijken Zuid, Brederode, Kiel en de Tentoonstellingswijk, en gebieden in ontwikkeling zoals Nieuw Zuid en Blue Gate Antwerp, die door de geplande herinrichting op een veilige en efficiënte manier naar het hoofdwegenet worden ontsloten. Het park creëert veilige en toegankelijke wegen voor voetgangers en fietsers, maar laat ook het openbaar vervoer en autoverkeer vlotter passeren. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontwikkelen tot een multimodaal knooppunt.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2026-2027

1

E19 Knoop Mechelen-Noord	
<p>De capaciteit van de knoop Mechelen-Noord moet verhoogd worden om de afwikkelingskwaliteit van de E19 met haar op- en afritten, de primaire I N16, en de primaire II R6 te bewerkstelligen.</p> <p>Daarnaast is ook een goede en vlotte ontsluiting naar de bedrijvenszone in Mechelen-Noord belangrijk. Daarbij gaat de voorkeur uit naar scheiding van het bestemmingsverkeer en het overige verkeer van en naar deze zones.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 300 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2026-2027

DBFM stelplaatsen De Lijn	
<p>De Lijn beschikt over een historisch patrimonium aan bus- en tramstelplaatsen die doorheen de tijd ingebed zijn in het stedelijk weefsel. Die situatie leidt er vaak toe dat de huidige locaties niet langer vergund kunnen worden waardoor uitgeweken moet worden naar nieuwe locaties. Het DBFM-programma betreft vergroening investeringen in nieuwe stelplaatsen of een grondige renovatie van bestaande stelplaatsen.</p> <p>Het betreft o.a. de stelplaatsen: Aalst, Asse, Diegem, Rumst, Het Rad, tram Zuid-Kiel, Op basis van de voortgang van de dossiers wordt een finale cluster of clusters samengesteld en voorgelegd als project.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2024-2025

Brabantnet - Sneltram A12	
<p>De Sneltram A12 verbindt Willebroek met Londerzeel, Meise en Brussel langs de A12. Voor de Sneltram A12 werd op 28 oktober 2021 de projectnota goedgekeurd. Voor deze halte-omgevingen wordt verder afgestemd met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolvenstem worden gemeentelijke RUP's opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland. Meer info op: https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 450 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

Brabantnet - Luchthaventram	
<p>De Luchthaventram verbindt Brussels Airport met Brussel Noord. Deze tramlijn over 12 km loopt via de Leopold III-laan en sluit binnen de Ring aan op het bestaande tramsporennet. Voor de LHT werd de projectnota, die zowel de herinrichting van de Leopold IIIlaan (A201) als de LHT zelf omvat, goedgekeurd op 12 mei 2021. Zowel de stedenbouwkundige vergunning in het BHG als de omgevingsvergunning in het VG zijn definitief uitvoerbaar.</p> <p>Het project is door Brussel Mobiliteit en MIVB in uitvoering op het territorium van het BHG (+/- 400m). De werken op het grondgebied van het VG (+/- 3km) worden in een 6-tal werkpakketten in de markt gezet. Het eerste werkpakket (viaduct over de HST-spoorlijn en de RO) zal naar verwachting in het 1e trimester 2025 kunnen gegund worden, met voorziene start na het bouwverlof 2025. De volgende werkpakketten komen gefaseerd tussen 2026-2028 in de markt. Het blijft de ambitie om tegen 2030 de Luchthaventram operationeel te hebben.</p> <p>Meer info: https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 190 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Spartacus Lijn 1 (Hasselt-Maastricht)	
<p>De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer in Limburg is te laag om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitsnoden hoog en urgent zijn in de provincie/vervoerregio Limburg. Voor een snelle realisatie van Spartacus lijn 1 werd De Werkvennootschap op 10 juni 2022 door de Vlaamse Regering gelast een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uit te werken met oog op een versnelde ingebruikname.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Uitbouw van de centra van Sport Vlaanderen tot excellentiecentra	
<p>Sport Vlaanderen wil haar domeinen ontwikkelen tot Centers of Excellence die topomstandigheden bieden voor recreatieve sporters, G-sporters, topsporters, coaches, clubs, en federaties. Hiervoor worden bestaande sportcentra gerenoveerd en nieuwe infrastructuur gebouwd, met aandacht voor duurzaamheid, toegankelijkheid en innovatie.</p> <p>De Vlaamse Regering (2019-2024) heeft ingestemd met de ontwikkeling van enkele centra via een PPS-formule (Publiek-Private Samenwerking), waarbij samenwerking en cofinanciering met lokale partners centraal staan. Er wordt een kredietlijn van 10 miljoen euro voorzien voor toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen.</p> <p>Voor het domein Hofstade zal een olympisch zwembad met opwarmbad worden ontwikkeld via een DBFM(O)-constructie, waarvan de selectieleidraad al in 2024 is goedgekeurd. In Herentals zal de schaatspiste vernieuwd worden met bijzondere aandacht voor energie-efficiëntie, eveneens via een DBFM(O)-formule.</p> <p>Projecten in Brugge, Hasselt en Willebroek bevinden zich momenteel in de fase van draagvlakcreatie met lokale besturen.</p>	
Beleidsdomein	CJSM – Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Geraamd investeringsbedrag	<125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

De projecten Gent-Dampoort – *Vertramming Lijn 4 en 7* (Gentspoort), het programma ‘*Asset Management*’ – *Beweegbare kunstwerken*, ‘*Asset Management – Sluizen Boven-Schelde*’ en ‘*N60: fietspad verbeteren, erven wegwerken, kruispunt herinrichten, ring om Ronse (ML 19)*’ (Rond Ronse), A12 Boom-Antwerpen (ML 23) verdwijnen uit de indicatieve lijst en worden in het basisrapport opgenomen voor een uitgebreidere rapportering.

Ook het project *Renovatie Beverentunnel* is uit de indicatieve lijst verdwenen, aangezien de gunning van dit project op 10 november 2023 definitief werd goedgekeurd aan TM Bever, voor een bedrag van 103.747 K euro (BTW excl.). Dit project valt binnen het Toekomstverbond, en de voortgang kan verder gevolgd worden via de specifieke voortgangsrapportering.

Met betrekking tot het project *Scheldebrug*, met een taakstellend budget van 254 miljoen euro, werd eind december 2023 de selectieleidraad voor de aanbesteding van de fiets- en wandelbrug over de Schelde goedgekeurd. Deze beslissing markeert het officiële begin van de Europese aanbestedingsprocedure, waarin gezocht wordt naar kwalitatieve bouwteams voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de brug. Vanwege de gevorderde status van dit project wordt het niet langer opgenomen in de indicatieve lijst en zal het verder worden opgevolgd via de specifieke rapportering over het Toekomstverbond.





Projectfiches Basisrapport

In dit deel van het rapport wordt een overzicht-gegeven van de projecten en programma's die vallen onder het decreet van 22 maart 2019. Het richt zich op grote investeringsprojecten en programma's die buiten de verkenningsfase zijn en waarvoor al concrete beslissingen zijn genomen. De projecten zijn geselecteerd op basis van hun substantiële financiële impact en uitvoeringsrisico's.

Grote projecten worden gedefinieerd als investeringen van minstens 100 miljoen euro (werken) of 20 miljoen euro (diensten en leveringen). Programma's omvatten een verzameling van projecten met een gezamenlijke waarde van minstens 200 miljoen euro.

Daarnaast biedt dit deel van het rapport een overzicht van de actuele status van elk project, variërend van de voorbereidende fase tot de operationele fase. Verder wordt aandacht besteed aan de beschikbaarheidsvergoedingen voor langlopende publiek-private samenwerking (PPS) projecten en hoe deze vergoedingen de overheidsfinanciën beïnvloeden.

De informatie in dit rapport is geactualiseerd tot minstens augustus 2024, en voor elk project wordt een indicatie gegeven van de vooruitgang ten opzichte van het vorige rapport.

Definities en afbakening

Voor het basisrapport worden grote projecten of programma's geselecteerd waarvan de afbakening en het concrete voorwerp in voldoende mate zijn vastgesteld. Dit zijn voornamelijk projecten die niet meer in de verkennings- of onderzoeksfase zitten (zoals bepaald in het decreet complexe projecten).

Voor grote projecten en programma's die onder het toepassingsgebied van het decreet complexe projecten vallen, geldt dat ze vanaf de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit in aanmerking komen. Voor projecten en programma's die niet onder dit decreet vallen, wordt er in principe gekozen om enkel die op te nemen die beschikken over een principiële goedkeuring van het voorkeursalternatief en waarbij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure voor werken, diensten of leveringen

is gestart voor minstens één van de deelprojecten.

Het decreet van 22 maart 2019 definieert grote projecten en programma's als volgt:

Groot project: Een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, met substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's. Een groot project heeft een investeringswaarde van ten minste 100 miljoen euro voor werken, of 20 miljoen euro voor leveringen of diensten, telkens exclusief btw.

Groot programma: Een verzameling van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten die zijn opgenomen in een programma waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's in, met een investeringswaarde van minstens 200 miljoen euro, exclusief btw.

Aangezien een project in de praktijk kan bestaan uit meerdere deelprojecten die gemeenschappelijk worden opgevolgd op basis van een tijdelijke organisatie, bestaat er enige ambiguïteit in deze definitie. Om dit verder te verduidelijken, kan worden gesteld dat onderliggende projecten van een programma zich onderscheiden van deelprojecten van een project doordat hun besturing en beheer worden verzekerd door een (overkoepelende) programma-stuurgroep en programma-beheer, bovenop de reguliere projectorganisatie. Onderliggende projecten van een programma worden óf binnen het programma gedefinieerd, óf apart maar toegewezen aan het programma. In het algemeen vloeien programma's voort uit eenzelfde masterplan of beleidsplan en worden zij als zodanig door de Vlaamse Regering geïnitieerd.

Overzicht van projecten

Onderstaande tabel bevat een overzicht van alle grote projecten, inclusief deelprojecten waar van toepassing, met een indicatie van hun huidige fase en een korte beschrijving van de stand van zaken van het respectievelijke project.

! KLIK OP DE TITELS IN DE TABEL OM VERDER IN TE ZOOMEN OP DE PROJECTEN EN DEELPROJECTEN.

➔ INHOUD

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop ²
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	
A11		Operationele fase	
Kempense Noord-Zuidverbinding		Operationele fase	
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem		Operationele fase	
R4-Zuid Gent		Operationele fase	
R4 West en Oost	R4 West en Oost – Quick wins	Bouwfase	
	R4 West en Oost – DBFM	Bouwfase	
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Gunningsfase	
	R0 Noord Zone Zaventem	Gunningsfase	
Rond Ronse		Gunningsfase	
Brabo I		Operationele fase	
Brabo II		Operationele fase	
Livan 1		Operationele fase	
HOV Hasselt-Maasmechelen		Bouwfase	
Noord-Zuid Limburg		Gunningsfase	
Gentspoort		Vorbereidingsfase	
Stelplaatsen	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	
	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat		Gunningsfase	

² Zie definities voor inhoudelijke duiding

! KLIK OP DE TITELS IN DE TABEL OM VERDER IN TE ZOOMEN OP DE PROJECTEN EN DEELPROJECTEN.

Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1	Operationele fase	
	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2	Operationele fase	
Loodsboot - Tender		Gunningsfase	
Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)	Vorbereidingsfase	
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Vorbereidingsfase	
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Vorbereidingsfase	
Renovatie Royerssluis		Bouwfase	
A12	A12 Londerzeel Zuid	Gunningsfase	
	Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	Vorbereidingsfase	
OverBruggen	Asset Management - PPS Kunstwerken	Gunningsfase	
	Asset Management- PPS Beweegbare kunstwerken	Gunningsfase	
Asset Management – Sluizen Boven-Schelde		Gunningsfase	
Scholen van Morgen		Operationele fase	
Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	Cluster GO!1	Bouwfase	
	Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	Gunningsfase	
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	
	Cluster Gent-Ninove	Bouwfase	
	Egied Van Broeckhovenschool	Operationele fase	
	Cluster KOBA	Gunningsfase	
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Gunningsfase	
	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Gunningsfase	
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	

! KLIK OP DE TITELS IN DE TABEL OM VERDER IN TE ZOOMEN OP DE PROJECTEN EN DEELPROJECTEN.

	Jan Van Eyck campus (SKOG)	Gunningsfase	
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Vorbereidingsfase	
Scholen van Vlaanderen		Gunningsfase	
Nieuw omroepgebouw VRT		Bouwfase	
Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV		Operationele fase	

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te waarborgen, is ervoor gekozen om bij de informatievoorziening over de projecten uit te gaan van de **stand van zaken per augustus 2024**.

Voor de nieuw toegevoegde projecten hebben de projecteigenaren een eerste indicatie gegeven met betrekking tot het verloop van het project.

Voor de andere projecten is de indicatie met betrekking tot het verloop gebaseerd op de planning die in het vorige rapport werd opgegeven. Dit maakt het mogelijk om snel een beeld te krijgen van de voortgang van elk project.

Wanneer we de negentwintig grote projecten en programma's verder uitsplitsen in concrete deelprojecten komen we aan een totaal van **vijftig deelprojecten**. Van deze deelprojecten bevinden zich:

- **Zes** deelprojecten in de **vorbereidingsfase**;
- **Eenentwintig** deelprojecten in de **gunningsfase**. Tien van deze deelprojecten bevindt zich binnen het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur;
- **Zeven** deelprojecten in de **bouwfase**;
- **Zestien** deelprojecten bevinden zich in de **operationele fase** (het gaat hier om de langlopende PPS-projecten).

Voor een beperkt aantal projecten en/of programma's is er sprake van een faseverandering. Zo ging het project DBFM Noord-Zuid Limburg over naar de gunningsfase. De projecten HOV Hasselt-Maasmechelen (voormalige Spartacus Iijn 2), R4 West en Oost – DBFM en het deelproject Cluster Gent-Ninove van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur gingen over naar de bouwfase. Finaal gingen de projecten FINOCAS en het deelproject Egied Van Broeckhovenschool van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur over naar de operationele fase.

Ten opzichte van vorig jaar is voor een aantal projecten de status met betrekking tot de voortgang gewijzigd:

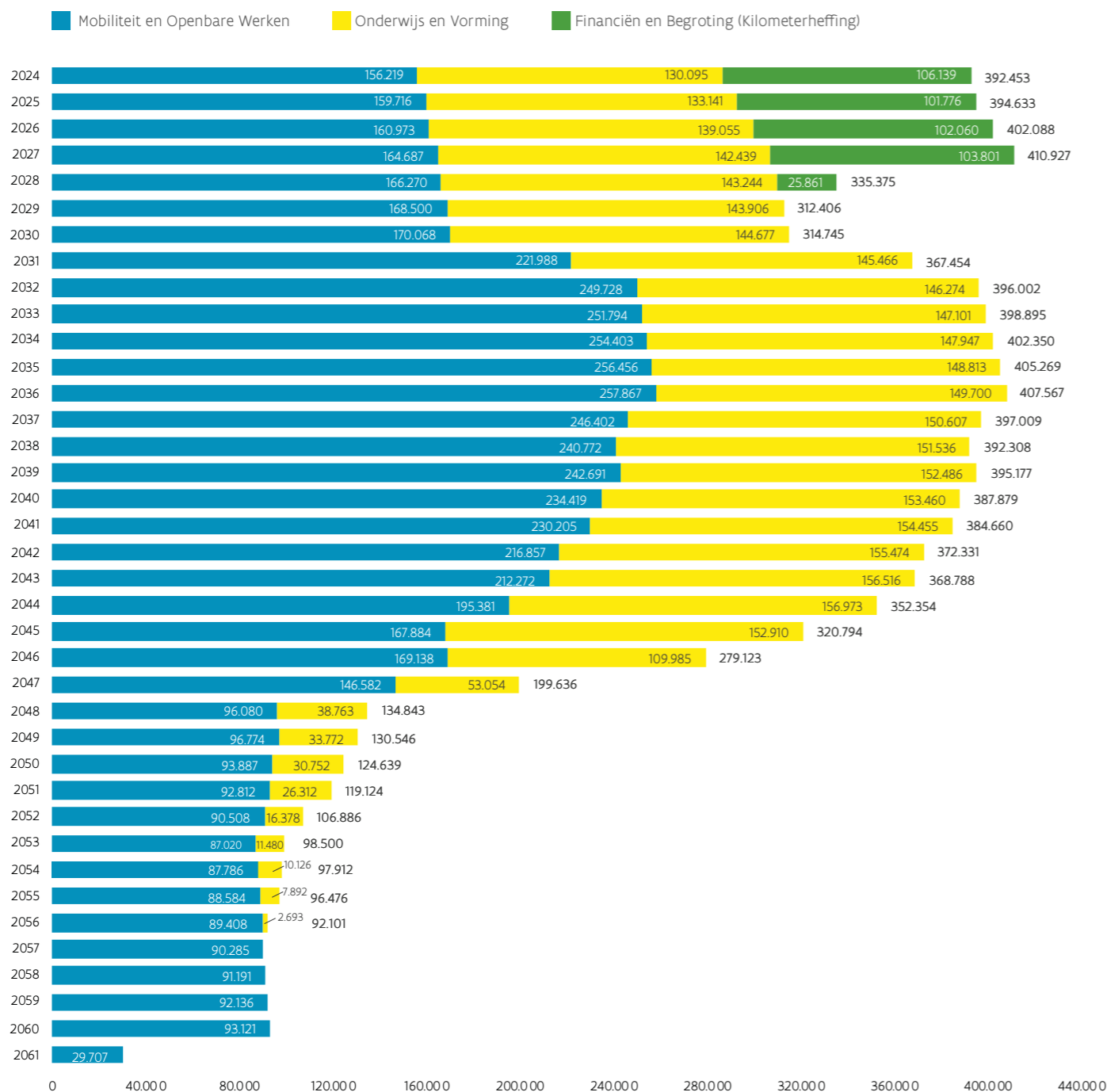
- Zo evolueerde de status van A12 Londerzeel Zuid van 'op schema' naar 'op schema, behoudens enkele aandachtspunten'.
- De status van Nieuw Omroepgebouw VRT veranderde van 'op schema' naar 'significante vertraging' ten gevolge van de laattijdige oplevering van het uitvoeringsontwerp, een wijziging van het plan en meer weerverletdagen dan voorzien.
- De status van PPS Kunstwerken ging van 'op schema' naar 'op schema, behoudens enkele aandachtspunten'.
- De status van de voortgang bij het project R4 West en Oost - DBFM wordt na een 'significante vertraging' vorig jaar, terug gebracht op een 'beperkte vertraging'.
- Bij de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur is er een wijziging waar te nemen bij de deelprojecten Cluster Gent-Ninove (opnieuw op schema), Scholengroep Sint-Michiel Roeselare (significante vertraging) en Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene die met een beperkte vertraging kampt.

Lopende beschikbaarheidsvergoedingen

Voor de langlopende PPS-projecten zal de Vlaamse overheid tijdens de looptijd van de contracten een beschikbaarheidsvergoeding of een vergoeding voor verstrekte diensten betalen. Momenteel zijn er twintig (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten.

De volgende grafiek toont een prognose van de verwachte ontwikkeling van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein voor PPS-projecten die reeds tot contractsluiting zijn gekomen. Voor meer details over de geschatte ontwikkeling op projectniveau kunt u de projectfiches raadplegen.

Prognose van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein ³ (in K euro) ^{4, 5}



³ Dit betreft enkel de prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen van beleidsdomeinen wiens projecten aan bod komen in dit rapport. Momenteel ontbreken hier de beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsdomeinen met kleine PPS-projecten die niet aan bod komen in dit rapport (Cultuur, Jeugd, Sport en Media; Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie; Omgeving).
⁴ De cijfers voor Onderwijs en Vorming betreffen een raming van de bruto beschikbaarheidsvergoeding voor de geclosede clusters van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en het programma Scholen van Morgen. De raming van en het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur slaat zowel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. De raming voor het programma Scholen van Morgen slaat enkel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen exclusief de eigen bijdrage door de inrichtende machten.
⁵ De cijfers voor Financiën en Begroting betreffen de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen in kader van de DBFMO-overeenkomst met Satellit inclusief de geraamde vergoedingen aan de EETS-providers Kilometerheffing voor vrachtwagens.

Wat opvalt ten opzichte van de grafiek in het vorige basisrapport is de significante stijging van te betalen beschikbaarheidsvergoedingen vanaf het jaar 2031. Deze stijging is te verklaren door het DBFM-project R4 West Oost dat tot contractsluiting is gekomen binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Ook binnen het beleidsdomein Onderwijs en Vorming is er een stijging waar te nemen door de cluster Gent-Ninove van het Programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur dat onder-tussen tot contractsluiting is gekomen. Met oog op de projecten die momenteel in gunningsfase of voorbereiding zijn, valt te verwachten dat in de komende jaren nog een verdere stijging van de toekomstige betaalverplichtingen in de vorm van beschikbaarheidsvergoedingen te zien zal zijn.

Merk op dat bovenstaande grafiek een prognose is van de uitgaven op kasbasis. Bij DBFM-projecten bestaat de beschikbaarheidsvergoeding enerzijds uit een kapitaals- en rentecomponent (gerelateerd aan de lening die de private partner heeft gesloten om de initiële investering te maken) en anderzijds uit een operationele vergoeding voor het onderhoud en eventueel het beheer van de projecten. Een groot deel van de opgenomen projecten werd in het verleden ESR-matig geherkwalificeerd als overheidsinvestering met directe impact op het vorderingensaldo en schuld (ten belope van de investeringswaarde van het project). Dit betekent dat de kapitaalscomponent binnen de beschikbaarheidsvergoeding voor deze geherkwalificeerde PPS-projecten ESR-matig niet meer aangerekend dient te worden. Het betreft immers een aflossing van een lening die via de financiële rekeningen loopt binnen het ESR, en die bijgevolg geen impact heeft op het vorderingensaldo.

Het doel van het basisrapport is om vanuit een projectlogica informatie te verstrekken over de voortgang van de projecten. De beschikbaarheidsvergoedingen worden daarom, anders dan in andere rapporteringen, op kasbasis weergegeven. Dit maakt het bovendien ook mogelijk om deze informatie te interpreteren in het licht van artikel 4 van het decreet grote projecten.

Dit wijkt af van de meerjarenraming (MJR) die een meerjarig prospect vanuit budgettair perspectief geeft. De geconsolideerde PPS'en worden hierin verwerkt op basis van de ESR-begroting van de projectvennootschappen. De beschikbaarheidsvergoedingen van de niet-geherkwalificeerde PPS'en worden impliciet mee genomen omdat er vanuit gegaan wordt dat deze worden gecompenseerd op de kredieten van constant beleid.

De geconsolideerde PPS-schuld van de geherkwalificeerde PPS'en is in dalende lijn en bedroeg eind 2023 (REA2023) 673,48 miljoen euro⁶.

De projecten die tot contractsluiting zijn gekomen en daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geoormerkt zijn: A11, Brabo II, Cluster 1 en 2 van het programma Verhoging van

de bruggen over het Albertkanaal, R4 West en Oost, de Egied Van Broeckhovenschol, Cluster GO! en Cluster Gent-Ninove van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. Dit wil zeggen dat voor deze projecten enkel de periodieke beschikbaarheidsvergoeding in de rekeningen van de overheid geboekt worden. De gemaakte investeringen gerelateerd aan deze projecten worden toegerekend aan de opdrachtnemende private partij. In de individuele projectfiches kunnen de specifieke classificaties van de (deel)projecten worden geconsulteerd.

Investeringen private partners afgelopen jaren

De investeringen die in dit verslag gerapporteerd worden voor PPS-projecten betreffen steeds de investeringen die werden gerealiseerd door de private PPS-vennootschappen.

Wanneer de investeringen in PPS-projecten bekeken worden moet echter steeds een onderscheid gemaakt worden tussen de investeringen in geherkwalificeerde PPS-projecten en niet-geherkwalificeerde PPS-projecten.

Bij geherkwalificeerde PPS-projecten werden de investeringen die zijn gerealiseerd door de private PPS-vennootschappen (ex-ante of ex-post) meegenomen als bruto-investeringen in vast actief in functie van de voortgang der werken. Deze investeringen zijn dus opgenomen in de bestaande rapportering inzake de investeringsinspanningen van de Vlaamse Overheid.⁷

De investeringen van de private partners bij de niet-geherkwalificeerde PPS-projecten worden niet geboekt als bruto-investeringen in vast actief en vallen m.a.w. niet onder de bestaande rapportering inzake de investeringsinspanningen van de Vlaamse Overheid.

In onderstaand overzicht van de investeringen bij de niet-geherkwalificeerde PPS-projecten die gerealiseerd werden in de vijf voorafgaande jaren valt op dat de meerderheid van deze investeringen geboekt zijn in het verdere verleden (in hoofdzaak tijdens de periode 2014-2017). De meest recente investeringen zijn vnl. geboekt in kader van Brabo II, het programma Bruggen over het Albertkanaal en het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. Naarmate er meer niet-geherkwalificeerde PPS-projecten de bouwfase bereiken kan verwacht worden dat de investeringen die gerealiseerd zullen worden door de private PPS-vennootschappen verder zullen toenemen.

Uitgedrukt in K euro	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal ⁸
Investeringen Niet-geherkwalificeerde PPS-projecten	56.020	45.229	42.351	22.077	19.235	897.331

⁶ <https://fin.vlaanderen.be/wp-content/uploads/2024/05/KSW-rapport-2023.pdf>
⁷ Zie: <https://fin.vlaanderen.be/uitvoering/investeringsinspanningen/>
⁸ Het totaal neemt ook de investeringen mee die voor het jaar 2019 werden gerealiseerd

Veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen

Artikel 4 van het decreet grote projecten en programma's introduceerde een zogenaamd veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen. Dit artikel wil tegemoet komen aan de wens om de vrije beleidsruimte te beschermen tegen een overmatig gebruik van langlopende PPS-projecten en de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen.

Er werd een dubbele drempel vooropgesteld voor het aangaan van engagementen inzake beschikbaarheidsvergoedingen die beoogt te vermijden dat de lopende beschikbaarheidsvergoedingen substantieel zouden interen op de toekomstige vrije beleidsruimte van de Vlaamse overheid als geheel en van de betrokken beleidsdomeinen.

Het dubbele veiligheidsplafond inzake beschikbaarheidsvergoedingen stelt dat de Vlaamse Regering grote projecten of programma's alleen kan initiëren en realiseren via DBFM-projecten als de uitvoering niet tot gevolg heeft dat de toekomstige vrije beleidsruimte van de geconsolideerde Vlaamse begroting langdurig op substantiële wijze wordt ingeperkt.

Veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid

Op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid is er sprake van een substantiële inperking van de toekomstige vrije beleidsruimte als door de initiatie van een nieuw project of programma ten minste vijf opeenvolgende jaren meer dan 10 % van de vereffeningskredieten van de Vlaamse begroting zou worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid af te zetten tegenover 10 % van de geconsolideerde ESR-uitgaven van de Vlaamse begroting zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing). **Uiteraard zijn de toekomstige geconsolideerde uitgaven aan wijzigingen onderhevig. De toetsing van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen aan de geconsolideerde ESR-uitgaven van de Vlaamse begroting zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde kan dus enkel een indicatie geven van het risico dat het veiligheidsplafond in de toekomst overschreden dreigt te worden.**

Aangezien de geraamde toekomstige uitgaven onderhevig zijn aan wijzigingen en fluctuaties, kan het plafond dus niet beschouwd worden als een harde grens die automatisch verdere investeringen blokkeert zodra de 10% overschreden wordt. Het blijft mogelijk om binnen deze indicatieve limiet flexibel te opereren, afhankelijk van de evolutie van de uitgaven en beleidsprioriteiten binnen de Vlaamse begroting.

Daarnaast dient opgemerkt te worden dat dit rapport werd opgemaakt op basis van de cijfers zoals deze werden vastgelegd in de begrotingsopmaak 2024 (BO2024). Ontwikkelingen en wijzigingen in de beleidscontext en budgetallocatie zullen invloed hebben op de toekomstige uitgaven en de indicatieve lijn van het plafond en bijgevolg dus ook het risico op het overschrijden van het veiligheidsplafond.

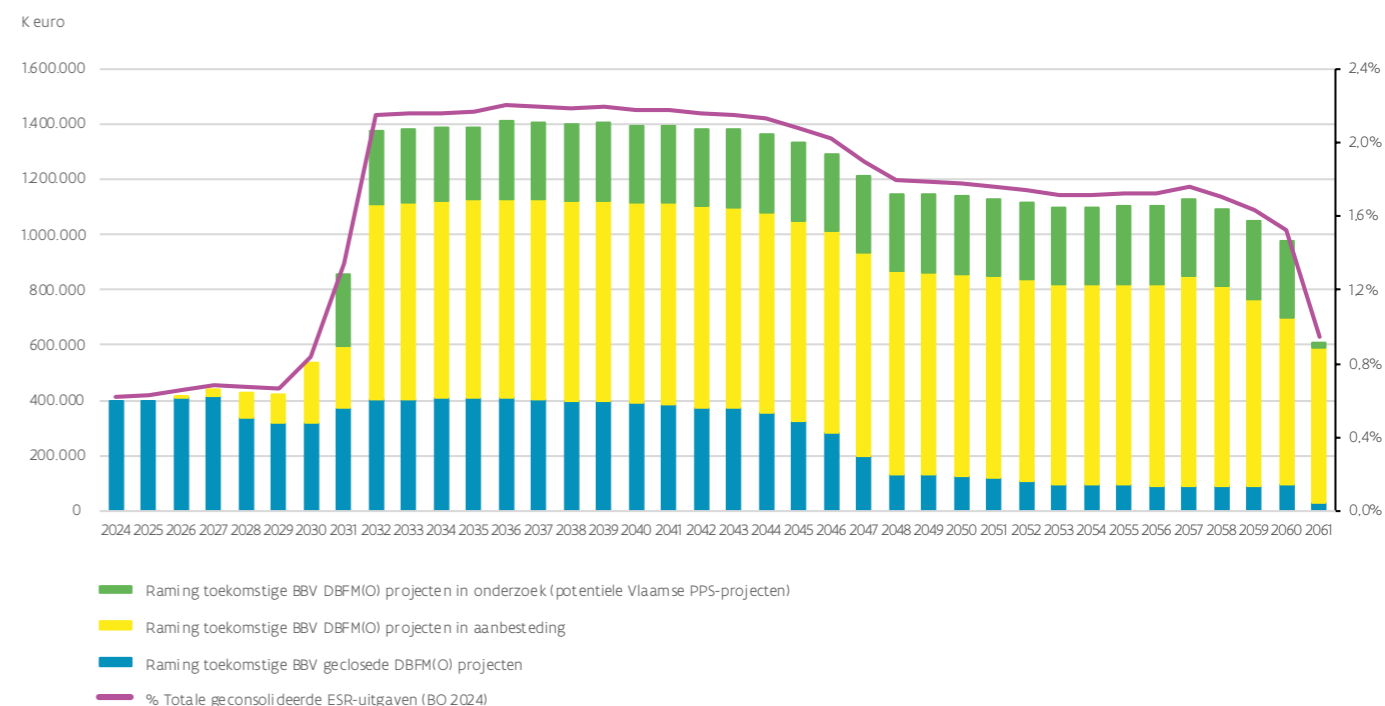
In de begrotingsopmaak van 2024 werd 64.045.982 K euro aan geconsolideerde ESR-uitgaven gerapporteerd. Het veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid ligt bijgevolg op 6.404.598 K euro.

Indien men louter rekening zou houden met de DBFM-projecten die momenteel opgenomen zijn in dit rapport kan men vaststellen dat de geraamde kasmatige uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel nooit meer dan 1,83 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BO 2024 bedragen.

Gezien de toetsing van het veiligheidsplafond op het niveau van de Vlaamse Overheid moet gebeuren aan de hand van de ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid dient er ook rekening gehouden te worden met de ramingen van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van DBFM-projecten die (nog) niet opgenomen zijn in dit rapport. Hetzij omdat ze niet onder de definitie van een groot project of programma vallen, hetzij omdat zij nog niet ver genoeg gevorderd waren op het moment dat het rapport werd samengesteld.

In onderstaande grafiek krijgt men een beeld van de verhouding van de raming van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen tot het veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid.

Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid



In deze grafiek geven de **blauwe balken** de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvan het contract reeds gesloten is. Dit houdt in dat er ook rekening wordt gehouden met de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van de kleinere Vlaamse PPS-projecten die niet worden opgenomen in dit basisrapport (o.m. PPS projecten Sportinfrastructuurplan, PPS Wonen en PPS Jeugdverblijf Brasschaat).⁹

De **gele balken** vertegenwoordigen de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvoor het opstarten van de plaatsingsprocedure goedgekeurd is door Vlaamse regering; het programma Projectspecifieke DBFM voor scholeninfrastructuur (met uitzondering van de reeds gesloten deelprojecten), het programma Scholen van Vlaanderen, de stelplaats Wissenhage, de R4 West en Oost, het Complex R0 x A201 en de zone Zaventem van de herinrichting van de R0-Noord (Werken aan de Ring), de Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat, de A12 Londerzeel Zuid, Gentspoort (Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7), de programma's PPS Kunstwerken en PPS Beweegbare kunstwerken (OverBruggen), het project Sluizen Boven-Schelde van het DBFM-programma Asset Management,

Rond Ronse en de Limburgse Noord-Zuid verbinding.

De **groene balken** geven de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle projecten van de Vlaamse Overheid in voorbereiding die momenteel in onderzoek zijn of verder uitgewerkt worden als potentieel Vlaams PPS-project: de A8 Halle, de herinrichting van de knoop Mechelen Noord, Brabantnet (Sneltram) en de overige zones van de herinrichting van de R0-Noord (Werken aan de Ring).

Een aantal van deze projecten zijn reeds een lange tijd in onderzoek of in voorbereiding. Voor deze laatste groep van projecten werd er nog geen finale beslissing genomen om de projecten effectief via een DBFM-formule te realiseren.

De **paarse lijn** vertegenwoordigt de verhouding van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid (van de DBFM(O) projecten die tot contractsluiting zijn gekomen en de DBFM(O) projecten in aanbesteding en voorbereiding) ten aanzien van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BO 2024. Hieruit kan waargenomen worden dat de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel op het hoogtepunt ongeveer 2,2 % bedragen van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BO 2024.¹⁰

⁹ Voor meer informatie inzake deze projecten kan verwezen worden naar [het verslag van de Vlaamse Regering over alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen van 30 november 2018](#).

¹⁰ In het Basisrapport 2023 was dit 2 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2023. Er is dus een stijgende tendens waar te nemen.

Ten opzichte van vorig jaar zien we dus een forste verschuiving van het aandeel projecten in onderzoek naar het aandeel van projecten die in aanbesteding zijn gegaan. Ook de prognose van het hoogtepunt van toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen stijgt van 1,21 miljard euro in 2036 (BR2023) naar 1,41 miljard euro in 2036 nu.

Er is momenteel **geen indicatie dat het veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid zal overschreden worden** indien alle DBFM-projecten die momenteel in aanbesteding of in voorbereiding zijn om uitgewerkt te worden als potentieel Vlaams PPS-project effectief worden gerealiseerd. Er is evenwel een stijgende tendens op te merken in de prognose van te betalen beschikbaarheidsvergoedingen.

Gezien de ramingen van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de projecten in aanbesteding en in voorbereiding nog ruw (tot zeer ruw) zijn, dient men uiteraard omzichtig om te gaan met deze vaststelling. Naarmate deze projecten verder uitgewerkt worden en de contractsluiting nadert, zullen ramingen meer accuraat worden. Het veiligheidsplafond wordt periodiek gemonitord.

Veiligheidsplafond op het niveau van (de beleidsprogramma's van) beleidsdomeinen

Op het niveau van beleidsdomeinen is er sprake van een substantiële inperking van de toekomstige vrije beleidsruimte als door de initiatie van een nieuw project of programma ten minste vijf opeenvolgende jaren meer dan 60 % van de vereffeningkredieten van een beleidsprogramma zouden worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen binnen ieder relevant beleidsprogramma¹¹ af te zetten tegenover 60 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten van de beleidsprogramma's in kwestie bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing).¹²

Er is momenteel ook **geen indicatie dat de veiligheidsplafonds op het niveau van de voornaamste beleidsprogramma's binnen de beleidsdomeinen** waarbij gebruik wordt gemaakt van beschikbaarheidsvergoedingen **zullen worden overschreden. Wel kan een significante stijging opgemerkt worden in de prognose van de toekomstig te betalen beschikbaarheidsvergoedingen binnen het beleidsdomein MOW en meer specifiek in het beleidsprogramma Weginfrastructuur en beleid.**

Uiteraard zijn de toekomstige de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten aan wijzigingen onderhevig. De toetsing van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen aan de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde kan dus enkel een indicatie geven van het risico dat het veiligheidsplafond in de toekomst overschreden dreigt te worden.

Ook hier worden, net als voor het plafond op VO-niveau, gekeken naar zowel **de projecten die reeds een principiële goedkeuring hebben ontvangen om uitgewerkt te worden als een DBFM-project, de projecten in aanbesteding en de projecten die reeds tot contractsluiting zijn gekomen.**

Beleidsdomein Financiën en Begroting:

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Fiscaliteit' (CD) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 6,2 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten voor dit beleidsprogramma in BO 2024 (1.725.118 K euro).

Beleidsdomein Onderwijs en Vorming:

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Ondersteuning van het onderwijsveld' (FG) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 16,5 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten voor dit beleidsprogramma in BO 2024 (1.346.262 K euro).

Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken:

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsprogramma's 'Waterinfrastructuur en beleid' (MI), 'Gemeenschappelijk vervoer' (ME), 'Weginfrastructuur en beleid' (MH)¹³ zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 5,1 %; 12,7 % en 39,7 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten voor hun beleidsprogramma in BO 2024 (1.115.949; 1.790.411 en 2.266.734 K euro).

Op niveau van beleidsprogramma's is er vooral een stijging te merken binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken¹⁴.

Zelfevaluatie en resultaten

Het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's voorziet, naast een kader voor de Informatieverstrekking in dit rapport, ook de verplichting tot zelfevaluatie voor de entiteiten

die belast zijn met het dagelijks beheer van grote projecten of programma's. Hiervoor kunnen zij ondersteuning vragen van het departement Financiën en Begroting dat een methodiek heeft uitgewerkt om dit proces te faciliteren¹⁵. Met deze methodiek wordt er expliciet gekozen om geen zware procedure of strak kader op te leggen, maar integendeel om de bijkomende administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

De zelfevaluatie heeft twee concrete doelstellingen.

1. Reflecteren

De aanbestedende overheid wordt aangespoord tot een reflectiemoment. Daarbij evalueert ze de voorbije periode en stuurt ze bij waar nodig.

2. Lessen capteren

Het capteren van lessen voor toekomstige interne projecten en bij uitbreiding voor heel de Vlaamse overheid. Zo wordt bijgedragen aan de verdere professionalisering bij de realisatie van grote projecten.

Het resultaat van de zelfevaluatie wordt in de projectfiches in het basisrapport weergegeven via eenvoudige **kleurencodes**¹⁶ die een indicatie geven van het resultaat van de zelfevaluatie op volgende thema's:

- Timing
- Zakelijke rechtvaardiging
- Projectorganisatie
- Samenwerking en draagvlak
- Risico's en kansen

Het thema 'Timing' (Verloop) wordt net zoals in de vorige edities van het basisrapport los van de zelfevaluatie behandeld in kader van de informatieverstrekking voor het basisrapport.

De zelfevaluatie werd geactualiseerd voor:

- De Kilometerheffing voor vrachtwagens door Viapass.
- Cluster 1 en 2 van het programma Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal door De Vlaamse Waterweg nv..
- De Renovatie van de Royerssluis
- Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

Het Departement Financiën en Begroting bundelt en aggregereert jaarlijks de geleerde lessen die uit deze evaluaties voortvloeien in een verslag 'Geleerde lessen uit de zelfevaluatie' dat geraadpleegd kan worden op <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/lessen-uit-zelfevaluatie/>.¹⁷

Wanneer er abstractie wordt gemaakt van de specificiteit van de projecten kunnen de lessen, observaties en aanbevelingen die tot nu toe uit de zelfevaluatie naar boven zijn gekomen samengevat worden in twaalf algemene lessen en aanbevelingen:

1. Nood aan voldoende expertise aan overheidszijde
2. Het belang van grondige voorbereiding en projectmaturiteit
3. Bij de opstart van nieuwe wetgeving overschrijdende projecten moeten voldoende politiek draagvlak en continuïteit van beleid geborgd worden.
4. Investeren in stakeholderparticipatie en communicatie loont
5. Wederzijds begrip voor de positie en belangen van de tegenpartij faciliteert de samenwerking
6. Een gestandaardiseerde en uniforme aanpak waar kan en projectspecifieke afwijkingen waar nodig
7. Enkel informatie uitvragen die meerwaarde/onderscheidend karakter/concreet engagement biedt vanuit de projectdoelstellingen van de opdrachtgever.
8. Om de vooropgestelde meerwaarde te garanderen is risicomanagement en contractmanagement tijdens de gebruiksfase cruciaal
9. Een correcte ex ante risico-inschatting en kwantificering zijn belangrijk in de keuze van de uitvoeringsvorm
10. De noodzaak van het gebruik van een aangepast managementmodel voor grote en complexe projecten.
11. Besteed bij de uitwerking van projecten vooraf voldoende aandacht aan de archivering en het documentbeheer.
12. Voor projecten met een lange looptijd is een (meer) formele overdrachtsprocedure noodzakelijk

Bovenstaande lessen corresponderen sterk met de bevindingen uit het rapport '*Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking: Leidraad voor het optimaliseren van transactiekosten bij PPS*' (2023)¹⁸. Dit rapport werd in opdracht van het Departement Financiën en Begroting uitgevoerd om bestaande kennis en optimale werkwijzen voor publiek-private samenwerking om te zetten in praktische richtlijnen in functie van kostenbesparing en verbeterde samenwerking. Hierbij werd samengewerkt met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en de bouwsector. Dit proces heeft geleid tot een procesleidraad die handreikingen biedt voor elke fase van de aanbesteding. Het gaat hierbij onder andere over projectidentificatie, stakeholdermanagement, het verlagen van biedkosten en de toepassing van biedvergoedingen. Ook specifieke problematieken met betrekking tot vergunningen, ondergrondse risico's en schommelingen in materiaalprijzen worden behandeld.

¹¹ Alle beleidsprogramma's waarbinnen investerings- en onderhoudsuitgaven worden geboekt.

¹² De ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten van de beleidsprogramma's beslaan de ESR-uitgaven van de Vlaamse Ministeries, DAB en te consolideren Vlaamse Rechtspersonen.

¹³ Ten gevolge van de beslissing van de Vlaamse Regering van 21 juni 2024 (wijziging organisatiebesluiten Vlaamse administratie en kabinetten) worden de benamingen van de beleidsprogramma's 'Weginfrastructuur en beleid' en 'Waterinfrastructuur en beleid' vervangen door respectievelijk 'Weggebonden mobiliteit en Transport' en 'Watergebonden Mobiliteit en Transport'.

¹⁴ Op basis van BA 2023 in vorig basisrapport: voor de beleidsprogramma's 'Waterinfrastructuur en beleid': 3,8%, 'Gemeenschappelijk vervoer': 11,8% en 'Weginfrastructuur en beleid' 36,5 % - van de ESR-aanrekenbare vereffeningkredieten voor hun beleidsprogramma in BA 2023.

¹⁵ <https://www.vlaanderen.be/financien-en-begroting/beleid/grote-projecten-en-programmas/zelfevaluatie-grote-projecten-en-programmas>

¹⁶ Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes

¹⁷ <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/lessen-uit-zelfevaluatie/>

¹⁸ Het rapport zelf kan geraadpleegd worden op: <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/studies-en-modellen/>

1 Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Financiën en Begroting
Betrokken entiteit	Vlaamse Belastingdienst
Andere betrokken entiteiten	MOW Dep. (Verkeerscentrum) -AWV, LNE, Vlabel, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Classificatie	Andere
ESR Impact	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handavingsinfrastructuur (circa 10% van de totale capex) als activa van de overheid worden beschouwd. Voor het overgrote deel van de uitgaven geschiedt de ESR-aanrekening op het moment dat beschikbaarheids- en mijlpaalvergoedingen betaald worden. (Advies van 13 augustus 2015)
Uitvoeringsvorm	DBFMO
Looptijd contract	12 jaar + 3 maal verlengbaar met 1 jaar.
Private partner	Satellie NV
Huidige fase van het project	Operationele fase
Website	https://www.viapass.be/

Omschrijving van het project

De kilometerheffing werd in het Vlaamse Gewest ingevoerd bij decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 september 2013 in dat verband. De tarieven van de kilometerheffing worden bepaald in artikel 2.4.4.0.1. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit zoals gewijzigd door artikel 12 van het hiervoor vermelde decreet.

Er werd gekozen voor een ambitieus systeem, gebaseerd op moderne technologieën, inclusief een GPS-achtig opvolgingssysteem van de voertuigen. Om de financiële inspanning te optimaliseren en het technologische risico te beperken hebben de regio's beslist samen te werken.

Het was daarbij de bedoeling om een 'ecologisch gemoduleerde slimme' kilometerheffing in te voeren, die gedifferentieerd kon worden naar plaats, tijd, rijgedrag en milieukeurmerken van het voertuig.

Het contract heeft een looptijd van 12 jaar en kan 3 maal met 1 jaar worden verlengd. De beslissing om de looptijd al dan niet te verlengen ligt bij de Gewesten, Sofico en Viapass.

Op dit moment is nog geen beslissing genomen over een eventuele verlenging.

Nagestreefde doelstellingen

Bij het begin van de legislatuur 2009-2014 hebben de drie gewesten vastgesteld dat in de drie regeerakkoorden de wil tot een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit is vastgelegd. Deze hervorming had tot doel om een eerlijkere fiscaliteit in te stellen, het transport- en mobiliteitssysteem te verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem te verhogen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

De Vlaamse opbrengst van de kilometerheffing bedroeg 565,3 miljoen euro in 2023. Ten opzichte van 2022 betekent dit een toename van de ontvangsten met 4%. Die toename is het gevolg van de indexering van de tarieven. Qua volume was er immers een daling van een kleine 3% van het aantal tolkilometer.

EETS-dienstverleners kunnen toetreden tot het Belgisch toldomein (door toepassing van de EETS-richtlijn) op voorwaarde dat ze voldoen aan de technische eisen die gesteld worden. Dit wordt nauwgezet gecontroleerd en opgevolgd door Viapass. EETS-dienstverleners volgen de regels vervat in het tolgebiedsverklaring en vallen bijgevolg niet onder het DBFMO-contract met Satellie. Het **aandeel van de EETS-dienstverleners neemt jaar na jaar toe**. Hun aandeel in de ontvangsten steeg van 45% in 2021 naar 57% in 2022 en 62% in 2023.

De inkomsten uit de kilometerheffing worden aangewend voor investeringen in weginfrastructuur (ca. 100 miljoen euro) en voor flankerend beleid (ca. 40 miljoen euro). De resterende inkomsten vloeien naar de algemene middelen van de Vlaamse overheid.

Risicobeheer

De afspraken zijn eenduidig vastgesteld in de DBFMO-overeenkomst; de afdekking van de risico's (ook deze van de overheid) via verzekeringen vormt één van de bijlagen. Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de interregionale vereniging Viapass.

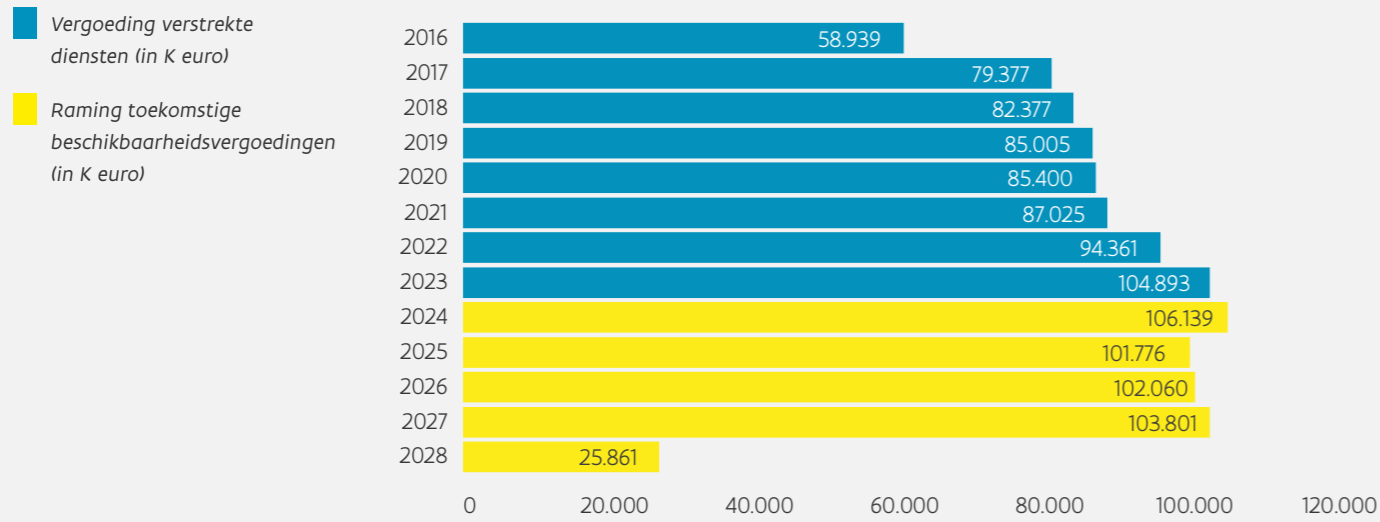
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	178.043
Studie -en ontwerpkosten:	27.177
Intercalare interesten:	8.251
Investeringsbedrag excl. BTW:	213.471

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	286.242



Kilometerheffing voor vrachtwagens



Duiding bij de financiële kerngegevens

De bedragen in bovenstaande grafiek geven steeds de beschikbaarheidsvergoeding voor Satellic inclusief de vergoedingen aan de EETS-providers weer. In bovenstaande grafiek zijn de betalingen opgenomen tot het einde van de contractperiode van 12 jaar.

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in 2023 een bedrag van 104,9 miljoen euro (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (91,1 miljoen euro) en de EETS-providers (13,8 miljoen euro). De uitgaven zijn in 2023 sterk toegenomen ten opzichte van 2022 door de vervangingsinvesteringen in de OBU's.

De beschikbaarheidsvergoeding daalt van 2024 naar 2025 door het wegvallen van de vervangingsinvesteringen in OBU's.

Daarna zal de beschikbaarheidsvergoeding weer dalen. Door het accrediteren van EETS-dienstverleners en het grote succes van het EETS-model is het aantal gebruikers waarvoor Satellic een OBU moet kunnen voorzien sterk gedaald. Dit heeft Viapass toegelaten deze parameter waarop de berekening van de VVI is gebaseerd drastisch te verlagen. Het aantal gebruikers werd zodoende door Viapass gereduceerd van 800.000 (2016) tot 400.000 (2023). Dit was goed voor een kostenvermindering voor de 3 gewesten van 117 miljoen euro excl. BTW naar 53 miljoen euro excl. BTW, zijnde een besparing van 64 miljoen euro excl. BTW. Het aandeel van Vlaanderen in deze besparing bedraagt 62,2% of 39,8 miljoen excl. BTW (48,1 miljoen incl. BTW).

Indien het succes van de door Viapass geïmplementeerde EETS-omgeving aanhoudt kan ook de volgende jaren het aantal gebruikers neerwaarts worden bijgesteld zonder uit het oog te verliezen dat de nationale dienstverlener eveneens de opdracht van universele dienstverlening moet blijven vervullen.

De beschikbaarheidsvergoeding aan Satellic bestaat uit diverse onderdelen:

- De **Investeringsvergoeding**, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste Handhavingstations en daaraan verbonden uitrusting, dat reeds, tijdens de bouw, en als activa van de overheid, als ESR-uitgave was geregistreerd. De Investeringsvergoeding dient dus te worden opgesplitst in een deel dat betrekking heeft op de handhavingssportieken enerzijds, en de rest anderzijds. (De component Handhavingssportieken van de Investeringsvergoeding omvat zelf ook nog financieringskosten en mag dus niet zonder meer integraal worden afgezet tegen de eerder reeds erkende capex.)
- De **overige onderdelen van de Beschikbaarheidsvergoedingen** betreffen de reëel betaalde bedragen, d.w.z. inclusief prijsherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag toelinkomsten, aantal operationele OBU's).

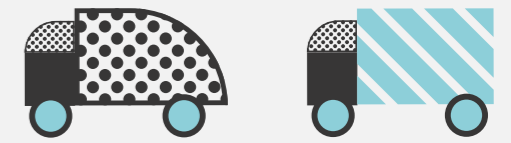
Bij de verdeling van genoemde bedragen over de Gewesten werd er telkens gebruik gemaakt van de vaste verdeelsleutels uit de Samenwerkingsovereenkomst. Conform praktijkafspraken tussen Viapass en de Gewesten wordt er in die verdeling geen correctie doorgevoerd voor wat betreft de handhavingvoertuigen, zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst, noch voor wat betreft de geografische allocatie van boetes.

Begrotingsartikel

CEO-ICDX2DD-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2007	BVR om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren
08/2011	Opstart van het begeleidingstraject
07/2012	Goedkeuring van de voorlopige architectuur door de Vlaamse Regering en opstart van marktconsultatie en juridische toetsting. De marktconsultatie werd in 2012 afgerond en heeft geleid tot de definitieve architectuur. Deze werd in januari 2013 goedgekeurd door de drie Gewestregeringen.
05/2013	Bekendmaking plaatsingsprocedure
07/2013	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2014	Gunning opdracht en contractclose
09/2014	Start werken
07/2015	Invoering van de kilometerheffing in het Vlaamse Gewest bij decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband
04/2016	Einde werken
2031	Einde contract (indien 3 maal met 1 jaar verlengd).



ZELFEVALUATIE (2024)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	GO
Risico's en kansen	GO

2 A11

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	MOW – Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	PMV
Gerelateerde projecten	Andere Via-Invest projecten
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Volgend op de consolidatie van de activa van Via Zaventem, Via Noord Zuid Kempen en R4 Zuid door de verstrenge interpretatie van het INR en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide) werden na de closing van het A11 project aanpassingen aangebracht aan de documentatie zodat het project niet geconsolideerd moest worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 2047)
Private partner	Via A11
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Vlaanderen identificeerde in 1997 een aantal zogenaamde missing links. Om een aantal van deze missing links te realiseren, werd gekeken naar een uitvoering via alternatieve financiering.

Het project **A11 te Brugge** betreft de aanleg van een verbinding tussen de gewestwegen N49 te Knokke (Westkapelle) en N31 te Brugge via een nieuw aan te leggen hoofdweg, uit te bouwen volgens de Europese normen voor autosnelwegen. Dit vormt de zuidelijke begrenzing van de achterhaven van Zeebrugge. De snelweg heeft een totale lengte van 12 kilometer en behelst 89 bouwkundige kunstwerken inclusief 3 tunnels, 2 bruggen – waarvan 1 beweegbare -, 9 ecopassages en 15 kilometer nieuwe fietspaden.

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren, waarbij in de eerste plaats het realiseren van een aantal zogenaamde missing links wordt beoogd. Het elimineren van de ontbrekende schakels in het Vlaamse wegennet en het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten zijn belangrijke voorwaarden om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen in Vlaanderen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing) G Op schema

Het project A11 bevindt zich momenteel voor het zevende jaar in de fase Maintenance. Het consortium Via Brugge staat tot 2047 in voor het beheer van alle infrastructuur die contractueel bepaald wordt als Binnen Configuratie. Het gaat dan om alle snelweginfrastructuur en alle gebouwde kunstwerken (ook deze op het onderliggende wegennet).

De infrastructuur die Buiten Configuratie werd gebouwd, werd definitief aanvaard op 9 september 2020. Na de definitieve aanvaarding werd de infrastructuur Buiten Configuratie overgedragen in beheer aan AWV. **De overdracht van Infrastructuur aan Damme en Knokke-Heist is afgerond. De overdracht van infrastructuur aan Brugge en Zuienkerke is nog lopende.**

Risicobeheer

Het project in operationele fase. De risico's zijn beperkt. De dagelijkse opvolging van het onderhoudsluik gebeurt door de THV MTC Via Brugge in samenspraak met AWV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Bouwkost:	445.796
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	37.906
Investeringsbedrag excl. BTW:	483.702

	2023
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	28.169

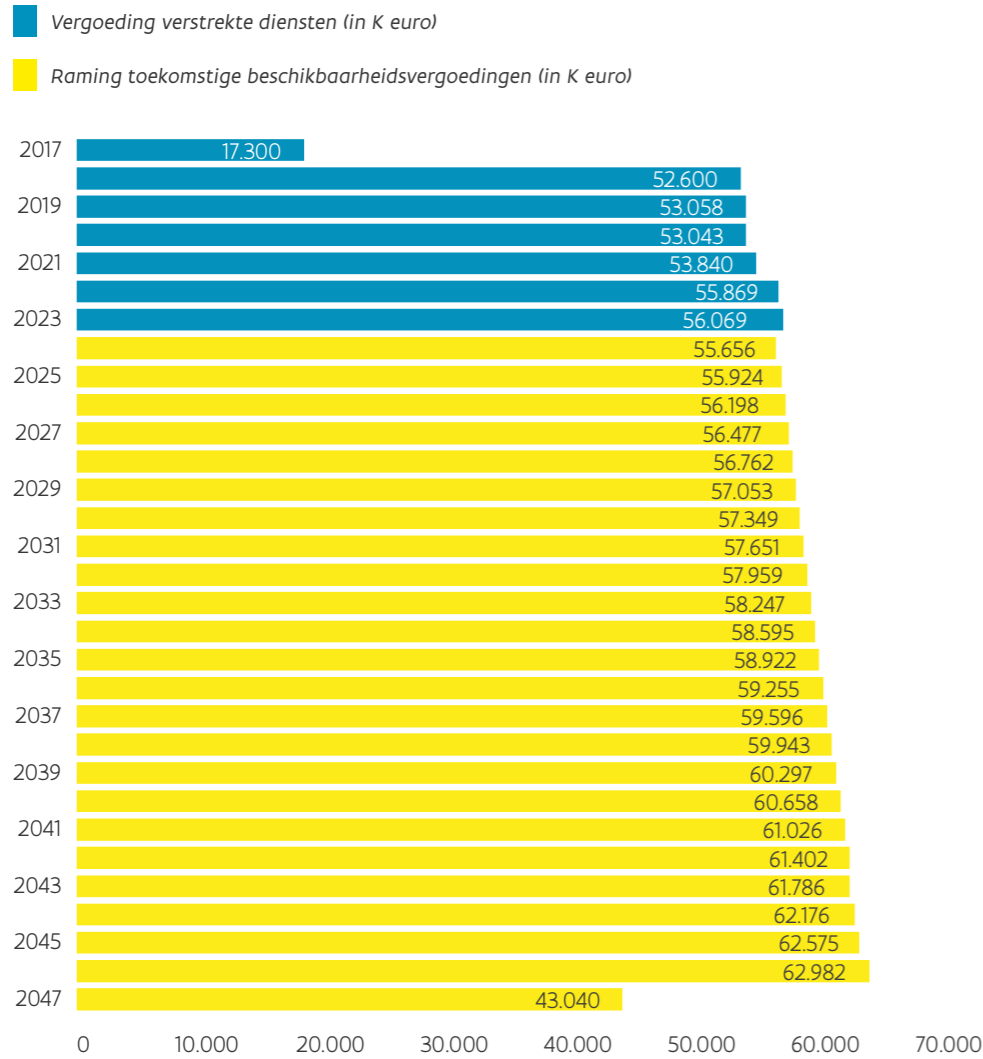
	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investerings per jaar	0	0	0	0	0	586.900



Het project A11 bevindt zich momenteel voor het zevende jaar in de fase Maintenance.



A11



Duiding bij de financiële kerngegevens

* De studie –en ontwerpkosten van dit project konden niet opgesplitst worden van de bouwkosten en werden opgenomen in de bouwkost.

De cijfers in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023). Voor 2047 is het cijfer op basis van 3 kwartalen.

De kwartaalaflossing van het project A11 bestaat telkens uit een vaste Financiële Component (10.758.622 euro) en een variabele

Operationele Component (telkens tussen 2.000 en 3.000 K euro). In deze variabele component worden Boetepunten, Lane Rentals en een Energie Efficiëntie Bonus verwerkt.

De cijfers van de 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator' zijn geactualiseerd op basis van de gegevens van de boekhouding van PMV per 31 december 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
04/2010	Bekendmaking plaatsingsprocedure
12/2012	Gunning opdracht
10/2013	Bekomen bouwvergunningen
03/2014	Sluiting contract
03/2014	Start van de werken
06/2015	Contractwijziging: TINC verwerft 23,7% van de aandelen door deze over te nemen van DG Infra+
09/2017	Einde werken / beschikbaarstelling
11/2017	Contractwijziging: TINC verwerft bijkomend 16% van de aandelen en verhoogt haar participatie zo tot 39%
09/2020	Na de definitieve aanvaarding werd de infrastructuur Buiten Configuratie overgedragen in beheer aan AWW
2047	Einde contract/overdracht actief

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	GO
Projectorganisatie	O
Samenwerking en draagvlak	GO
Risico's en kansen	O

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die eind 2022 werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeelten van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase. Een volgende zelfevaluatie wordt in 2027 gepland.

Begrotingsartikel

MDU-3MHH2RB-WT (vanaf 2024 MD0-1MHH2RB-WT):
onderhoud incl. btw + interesten



3 Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) PMV
Gerelateerde projecten	Andere Via-invest projecten
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Al de geclosede Via-Invest projecten waren ESR neutraal op het moment dat de financial close bereikt werd. De herclassificatie vond plaats op basis van de introductie van ESR 2010 en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide).
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar (tot 2044)
Private partner	Via Noord Zuid Kempen
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Vlaanderen identificeerde in 1997 een aantal zogenaamde missing links. Om een aantal van deze missing links te realiseren, werd gekeken naar een uitvoering via alternatieve financiering.

Het project **Kempense Noord-Zuidverbinding** is het eerste project dat op basis van de door Via-Invest ontwikkelde standaarden in de markt werd geplaatst. De gekozen werkwijze is volgens het DBM+F principe.

Het project betreft enerzijds de aanleg van een nieuwe weg tussen Geel en Kasterlee en anderzijds de heraanleg van het complex 23 Geel-West, inclusief een nieuwe brug over het Albertkanaal.

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren, waarbij in de eerste plaats het realiseren van een aantal zogenaamde missing links wordt beoogd. Het elimineren van de ontbrekende schakels in het Vlaamse wegennet en het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten zijn belangrijke voorwaarden om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen in Vlaanderen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

De werken zijn uitgevoerd en het project zit in de operationele fase. Momenteel loopt er een geschil rond PFAS vervuiling. De uitspraak is nog niet gekend.

Risicobeheer

Het project bevindt zich momenteel in de operationele fase. De risico's zijn beperkt.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

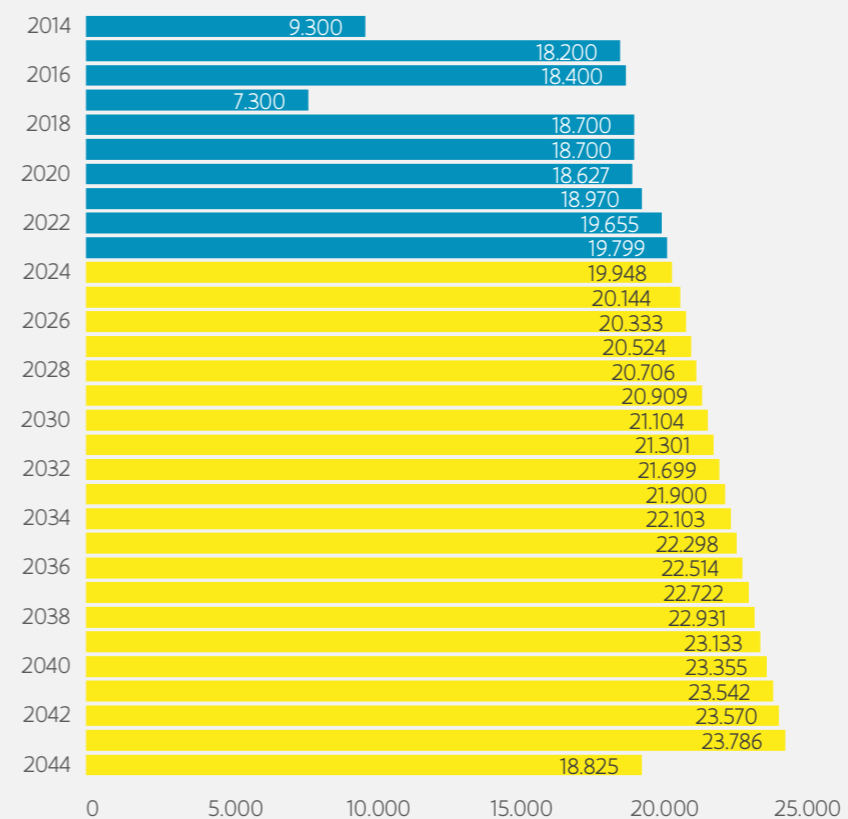
Bouwkost:	159.371
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	196.800

Kempense Noord-Zuidverbinding

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

* De studie –en ontwerpkosten van dit project konden niet opgesplitst worden van de bouwkosten en werden opgenomen in de bouwkost.

De cijfers uit bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023). Jaarlijks wordt de prognose bijgesteld op basis van de werkelijke indexen van het voorbije jaar. Voor de prognose van de resterende jaren van de beschikbaarheidsperiode wordt gebruikgemaakt van de gemiddelde indexcijfers overeen langere periode heen.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat per kwartaal uit 3 componenten:

1. kapitaalsaflossing (deze zijn progressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
2. interesten (deze zijn degressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
3. onderhoudsbijdrage, welke onderhevig is aan indexatie en btw.

De som van kapitaalaflossing en interesten vormt elk kwartaal hetzelfde bedrag. De onderhoudsbijdragen volgen per kwartaal de evolutie van de verschillende indexen die contractueel van toepassing zijn.

Vanaf januari 2024 worden de waarden voor openbare werken (O.W.) gepubliceerd als index met dezelfde basis, namelijk december 2023 = 100.

Begrotingsartikel





MDU-3MHH2RB-LE (vanaf 2024 MDO-1MHH2RB-LE):
Kapitaalvergoedingen

MDU-3MHH2RB-WT (vanaf 2024 MDO-1MHH2RB-WT):
Onderhoud incl. btw + interesten

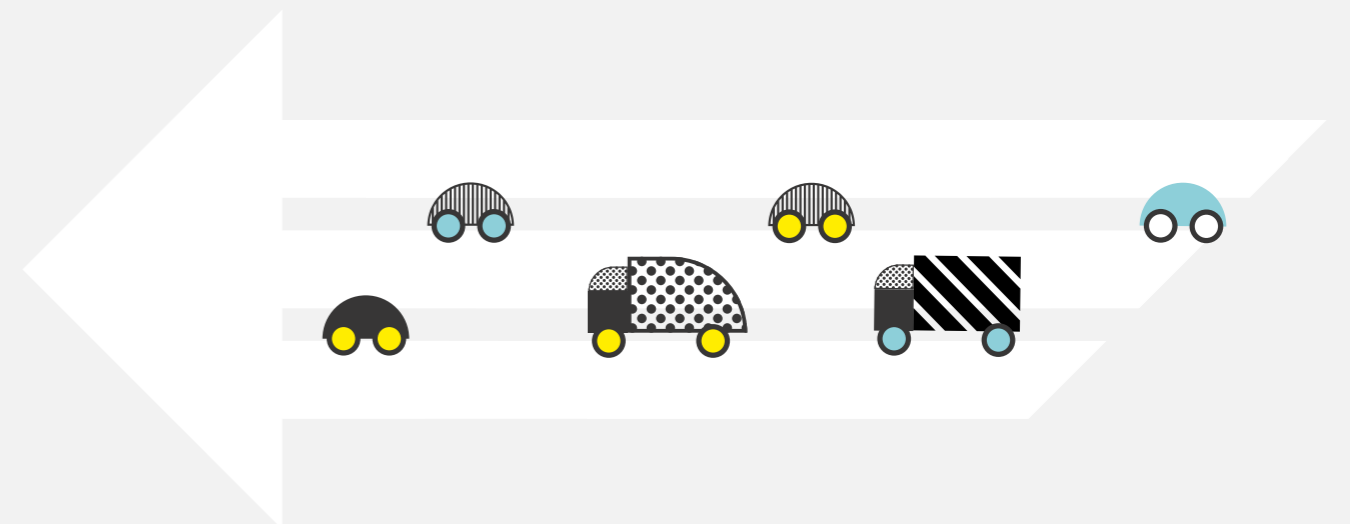
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking plaatsingsprocedure
04/2008	Selectiedatum plaatsingsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract en financial close
11/2011	Bekomen bouwvergunningen
12/2011	Start van de werken
06/2014	Einddatum werken / beschikbaarstelling (initiële timing 03/2014)
12/2016	Contractwijziging: In kader van de vernietiging van de bouwvergunningen in de zomer van 2016 en de herfinanciering, werd een DBFM addendum No. 1 Building Permit ondertekend
01/2017	Contractwijziging: In kader van de herfinanciering werd een DBFM addendum No. 2 Refinancing ondertekend: 200 bp boven Euribor (stepping up tot 300 bp).
01/2021	Aanleg van de ontbrekende tak van de zuidelijke rotonde van de fly-over te Westerlo. Gezien de aanleg vele jaren na de realisatie van de NZK gebeurt, gebeurt deze in de vorm van een Wijziging Opdrachtgever, zoals contractueel overeengekomen.
2044	Einde contract/overdracht actief

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die eind 2022 werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeelten van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase. Een volgende zelfevaluatie wordt in 2027 gepland.



4 Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	MOW- Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) PMV/ De Werkvennootschap
Gerelateerde projecten	Andere Via-Invest projecten
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Al de geclosede Via-Invest projecten waren ESR neutraal op het moment dat de financial close bereikt werd. De herclassificatie vond plaats op basis van de introductie van ESR 2010 en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide).
Uitvoeringsvorm	DBM+F
Looptijd contract	30 jaar (tot 2042)
Private Partner	DBM: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&FreitagIngenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project 'Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem' betreft het bouwen en onderhouden over een periode van 30 jaar van het op- en afrittencomplex nr. 12 op de E19 te Machelen, het viaduct op de Luchthavenlaan en het herinrichten van de wegenis, een fietserstunnel onder de Luchthavenlaan en een fietsersbrug over de E19, de brug op de Luchthavenlaan over de E19.

Het unieke aan dit project is dat twee projecten worden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk worden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 6 maart 2008 door het Britse vakblad Project Finance Magazine uitgeroepen tot de European Transport PPP Deal of the Year 2007.

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren, waarbij in de eerste plaats het realiseren van een aantal zogenaamde missing links wordt beoogd. Het elimineren van de ontbrekende schakels in het Vlaamse wegennet en het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten zijn belangrijke voorwaarden om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen in Vlaanderen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

G Op schema

De werken zijn uitgevoerd en het project zit in de operationele fase.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	3.797
Investeringsbedrag excl. BTW:	48.264

Risicobeheer

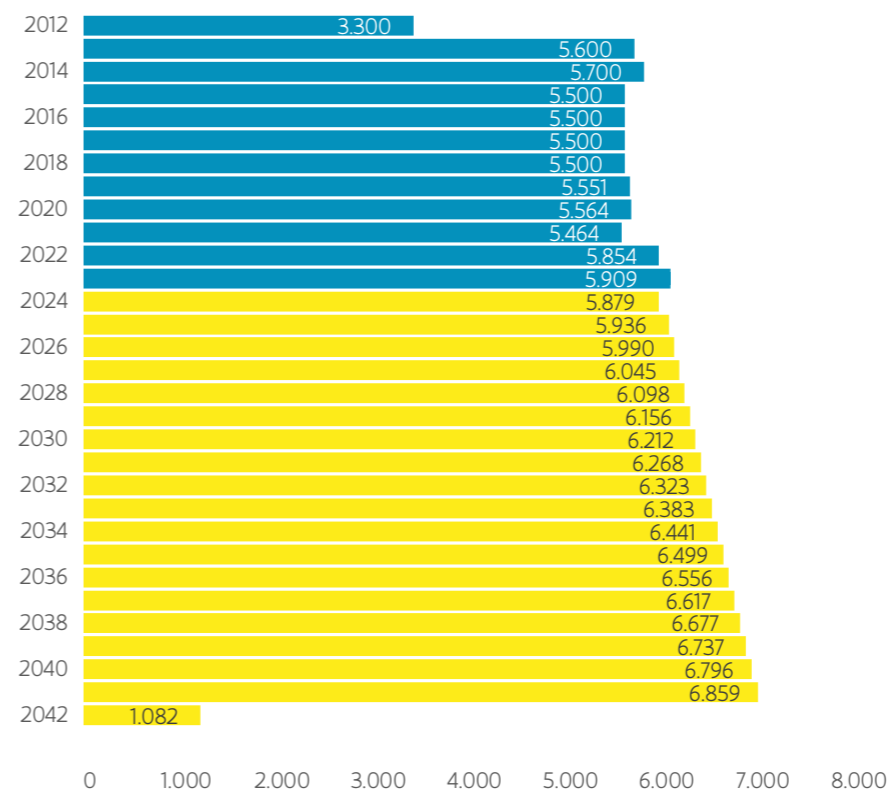
Het project bevindt zich in de operationele fase. De risico's zijn beperkt. Het dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring gebeuren door AWV en PMV.

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	58.400

Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

■ Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

* De studie –en ontwerpkosten van dit project konden niet opgesplitst worden van de bouwkosten en werden opgenomen in de bouwkost.

De cijfers in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2024).

Begrotingsartikel

MDU-3MHH2RB-LE (vanaf 2024 MD0-1MHH2RB-LE):
kapitaalvergoedingen

MDU-3MHH2RB-WT (vanaf 2024 MD0-1MHH2RB-WT):
onderhoud incl. btw + intresten

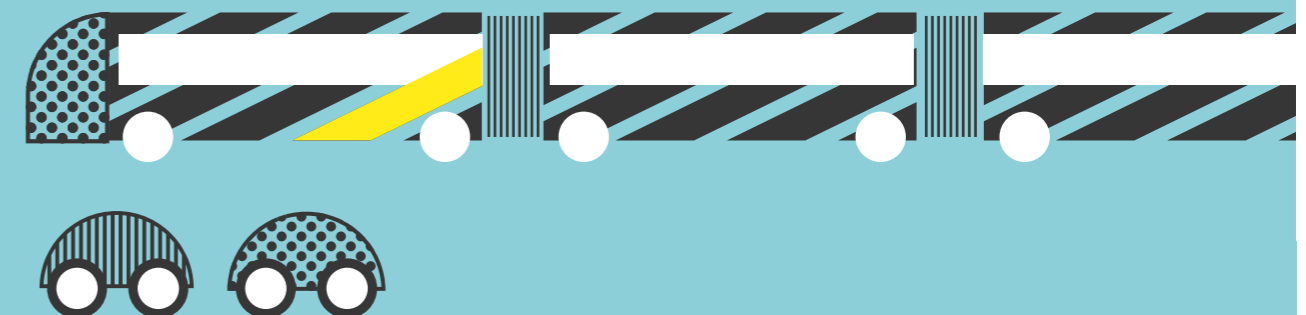
ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die eind 2022 werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeelten van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase. Een volgende zelfevaluatie wordt in 2027 gepland.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Vorstel tot oprichting Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
09/2005	Bekendmaking plaatsingsprocedure
03/2006	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2006	Bekomen omgevingsvergunning
09/2007	Gunning en Financial close: DBF: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&FreitagIngenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
10/2007	Contractsluiting en start bouw
02/2012	Einde bouwfase, start beschikbaarheidsfase
07/2021	Vorstel tot wijziging op verzoek van het Vlaams Gewest. Aanpassing van de configuratiegrens.
2042	Einde contract/overdracht actief



5 R4-Zuid Gent

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Gerelateerde projecten	Andere Via-Invest projecten
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Al de geclosede Via-Invest projecten waren ESR neutraal op het moment dat de financial close bereikt werd. De herclassificatie vond plaats op basis van de introductie van ESR 2010 en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide).
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar (2044)
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis. Hierbij werd voorgesteld de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen.

Het project R4-Zuid omvat het **doortrekken van de R4-buitenring tussen de Heerweg Noord in Gent – Zwijnaarde en de Guldensporenlaan in Merelbeke** en een aantal ingrepen op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid. Die werken dienden om de globale doorstroming te verbeteren en de verkeersafwisseling vlotter en veiliger te maken.

Ook het fietsverkeer kreeg de nodige aandacht dankzij een **afzonderlijk fietspad** langs het traject van de R4-buitenring, dat maximaal wordt afgescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Nagestreefde doelstellingen

Via-Invest was een structureel samenwerkingsverband tussen enerzijds het Vlaams Gewest vertegenwoordigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en anderzijds de Participatie Maatschappij Vlaanderen (PMV). De samenwerking had tot doel de technische expertise op het vlak van openbare werken aanwezig binnen de Vlaamse administratie te combineren met de PPS en financiële expertise aanwezig bij PMV. In de operationele fase wordt het project thans opgevolgd door AWV.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

De werken zijn uitgevoerd en het project bevindt zich in de beschikbaarheidsfase. Er waren geen bijzondere gebeurtenissen in het afgelopen jaar.

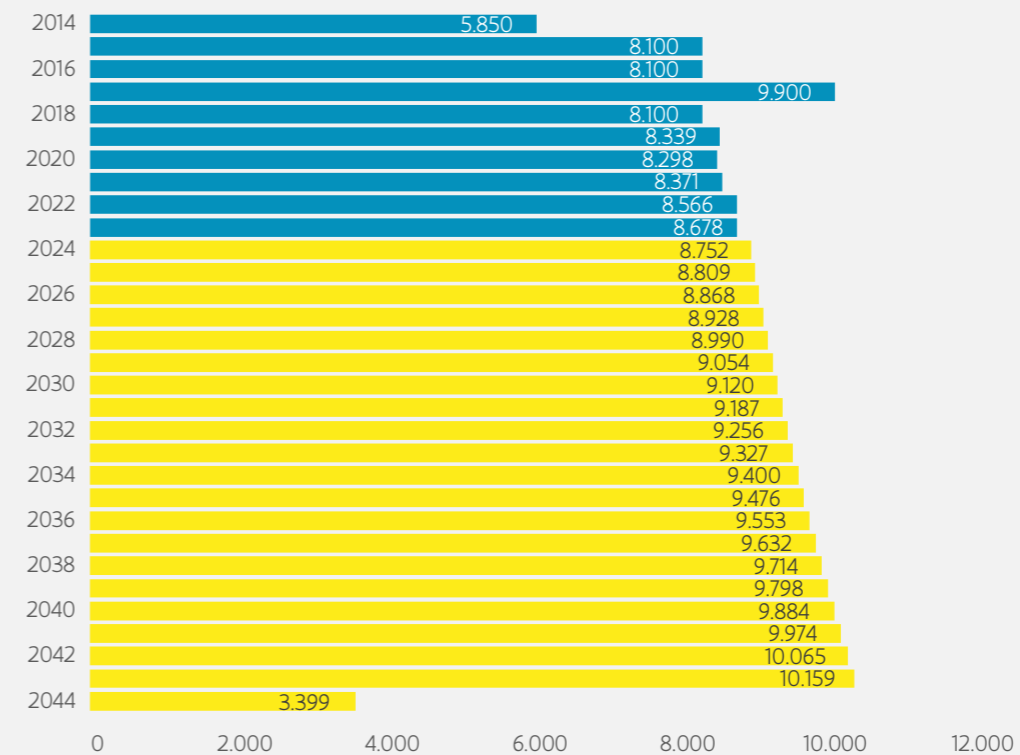
Risicobeheer

De dagelijkse projectopvolging gebeurt door de districtchef. Er is trimestrieel overleg met MPC. Monitoring gebeurt via kwartaal- en jaarrapportage.

R4 - Zuid Gent

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	69.771
Studie -en ontwerpkosten:	2.079
Intercalare interesten:	4.826
Investeringsbedrag excl. BTW:	76.676

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investerings per jaar	0	0	0	0	0	91.200

	2023
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	15
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	2.256



Duiding bij de financiële kerngegevens

De cijfers uit bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (november 2023).

De beschikbaarheidsvergoedingen betreffen het jaarlijks ver-effend bedrag aan kapitaalsvergoedingen, intresten en onderhoudsvergoeding (inclusief BTW).

De cijfers van 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator' werden geactualiseerd op basis van de gegevens van de boekhouding van PMV per 31 december 2023.

Begrotingsartikel

MDU-3MHH2RB-LE (vanaf 2024 MD0-1MHH2RB-LE): kapitaalvergoedingen

MDU-3MHH2RB-WT (vanaf 2024 MD0-1MHH2RB-WT): onderhoud incl. btw + intresten

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die eind 2022 werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeelten van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase. Een volgende zelfevaluatie wordt in 2027 gepland.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
10/2011	Bekomen bouwvergunning
01/2012	Gunning opdracht
02/2012	Contractsluiting en financial close
03/2012	Start van de werken
02/2014	Einde werken / start beschikbaarheidsfase
01/2015	Contractwijziging: Herfinanciering van de bestaande 'hard mini perm'. Tenor 28,25 jaar, maturiteit: 1 maart 2043
2044	Einde contract/overdracht actief

6 R4 West en Oost

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare werken
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Website	https://r4wo.be/

Omschrijving van het project

De R4 West en Oost zijn **missing links** in het Vlaamse wegennet waar de Vlaamse Regering versneld werk wil van maken. Missing links zijn ontbrekende schakels in het wegennet of wegen die al aangelegd zijn, maar onvoldoende uitgerust zijn voor de functie die ze moeten vervullen.

De R4 West (van N9 tot N49) en R4 Oost (tussen R4 – Eisenhowerlaan en grens met Nederland) voldoen momenteel niet aan de inrichting van een primaire weg. Verschillende kruispunten zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld, aan verschillende knopen is er congestie en regelmatig gebeuren er ongevallen op deze delen van de R4. De doortocht Zelzate kent veel te veel doorgaand verkeer dat op de R4 West en Oost en op de N49 thuisloort.

In het zuidelijk havendeel ondervinden de woonkernen Muide-Meulestede sterke hinder van het doorgaand verkeer op de Zeeschipstraat-New Orleansstraat – Port Arthurlaan.

Met het project R4-West Oost worden de R4 West en Oost omgebouwd tot primaire wegen in Gent, Evergem en Wachtebeke. De weg én de fietsinfrastructuur worden aangepakt tussen de Brugsevaart (N9) in Wondelgem en de E34, en tussen het kruispunt aan Euro-Silo en de E34. Deze ombouw is een investering van de Vlaamse overheid in een **vlottere en veiligere R4**.

Het project R4WO bestaat uit de ombouw van **16 knooppunten**. Het project is opgesplitst in twee grote delen:

- De aanpak van **4 quick win knooppunten**: deze werken zijn makkelijker en sneller uitvoerbaar dan de andere knooppunten (2021 - 2023).
- De aanpak van **de 12 resterende knooppunten en tussenliggende gedeelten**: deze werken zijn groter, starten later en zullen langer duren (2024 - 2028). Voor de uitvoering hiervan sluit De Werkvennootschap een DBFM-overeenkomst af met een private opdrachtnemer die zal zorgen voor het ontwerp (Design), de bouw (Build), de financiering (Finance) en het onderhoud (Maintain) van het infrastructuurproject.



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

Nagestreefde doelstellingen

De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, de R4 Oost zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de havenbedrijven. Door het aantal knooppunten waar het verkeer de R4 kan op- en afrijden te verminderen, wordt niet enkel vlotter verkeer beoogd, maar wordt ook ingezet op een veiligere R4.

De **hoofddoelstellingen** die aan de basis liggen van het project en de bestaansreden ervan vormen zijn:

- Het ombouwen R4 West tot primaire weg type I, R4 Oost tot primaire weg type I (tussen E34 en Nederland) & primaire weg type II (tussen E34 en R4-Eisenhowerlaan) volgens RSV.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid van R4 West & Oost en aansluitingen met de kruisende wegen.
- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kanaaldorpen.
- Het vervolledigen van de hoofdroute BFF op R4 West & realisatie van een hoofdroute BFF op R4 Oost (tussen knooppunt 4 en Langerbruggestraat).
- (Oorspronkelijk) het aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

In **de tweede instantie** gaat het om het vormen van een logisch en leesbaar wegbeeld, het ondersteunen van de hiërarchie in het wegennetwerk door infrastructurele maatregelen, het ontsluiten van uitzonderlijk vervoer van en naar de haven, een kwalitatieve ruimtelijke inpassing in het omliggend landschap en het milderen van negatieve effecten van de R4 op onmiddellijke omgeving.

Na de ombouw zullen er:

- zo goed als geen kruispunten met lichten meer zijn op de R4 West en Oost, maar wel nog bruggen, tunnels of onderdoorgangen (korte tunnel).
- veilige fiets(snel)wegen liggen langs en over/onder de R4.
- sommige zijstraten met een lokale functie afgesloten zijn van de R4.

Risicobeheer

PFAS-problematiek (risico Opdrachtgever)

Na indiening van de offerte werd de Aanbestedende Overheid geconfronteerd met PFAS. Op een aantal locaties (bv. een voormalige brandweerkazerne) werden verhoogde PFAS-concentraties vastgesteld. Er werd een studie bureau aangesteld

om dit in kaart te brengen en te onderzoeken. De resultaten van deze studie zijn nog niet volledig afgerond. Het PFAS-kader is op dit moment nog onzeker aangezien er ook nog onduidelijkheid heerst rond het tijdelijk handelingskader PFAS zodat de impact op dit ogenblik nog niet volledig kan worden ingeschat.

Het staat wel vast dat in het kader van de realisatie van het project meerkosten dienen gemaakt te worden ten gevolge van PFAS voor waterzuivering (ten gevolge van bemaling) alsook voor grondsanering of grondafvoer (indien zou blijken dat de gronden niet meer hergebruikt kunnen worden). Deze PFAS-gerelateerde kosten (onder meer voor de bouw van de waterzuiveringsinstallaties) worden momenteel minimaal geraamd op 50 miljoen euro. Dit bedrag werd opgenomen in de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen.

Verplaatsing nutsleidingen (risico Opdrachtgever)

Niettegenstaande de Aanbestedende Overheid tijdig verplaatsingsbevelen heeft uitgevaardigd, konden de nutsleidingen niet tijdig worden verplaatst. Enkele nutsmaatschappijen hebben de verplaatsingsbevelen bij de Raad van State aangevochten. In het bijzonder Proximus nv, die niet bij machte bleek om tijdig alle verplaatsingswerken binnen de gestelde termijn uit te voeren.

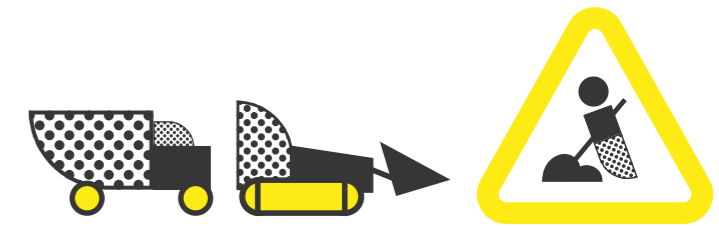
Hierbij heeft de voorzitter van de Raad van State het auditoraatsverslag niet gevolgd en werd een arrest tot schorsing uitgesproken. De Werkvennootschap heeft vervolgens de initiële verplaatsingsbevelen ingetrokken.

In overleg met de nutsmaatschappijen, werden vervolgens nieuwe verplaatsingsbevelen opgemaakt en gegeven. De laat-tijdige verplaatsingen hebben evenwel een belangrijke impact gehad op de vooropgestelde initiële timing om tot contractsluiting te kunnen overgaan, met een substantiële verlenging van de bouwperiode (met ca anderhalf jaar), een hogere bouw prijs en een substantiële impact op de globale kostprijs (hogere financieringskosten t.g.v. de gestegen EURIBOR-rentetarieven en gestegen marges die de financiers aanrekenen) van het project tot gevolg. De bijkomende financiële impact ten gevolge van deze laat-tijdige verplaatsingen worden geraamd op 50 tot 75 miljoen euro.

De belangrijkste kansen liggen in de realisatie van de omvorming van R4 West en Oost binnen een bouwtermijn van 7 jaar (waarbij tijdens de eerste 18 maanden de werken door de opdrachtnemer beperkt zullen zijn tot voorbereidende werken i.k.v. de verplaatsing van de nutsleidingen en enkele naar voor getrokken werken), zodat de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden. De belangrijkste risico's zijn de PFAS-vervuiling en de tijdige verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen.

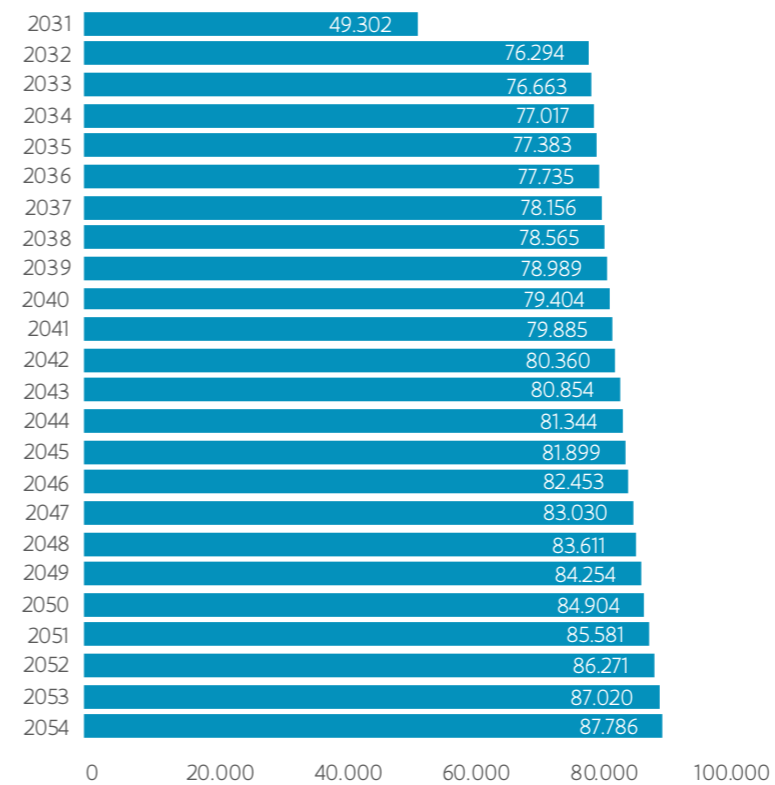
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten	31.000
Bouwkost	776.429
Intercalare interesten	225.215
Totaal betaalde biedvergoeding	1.400
Investeringsbedrag excl. BTW	1.001.644
BTW	198.981
Investeringsbedrag incl. BTW	1.200.625
Raming jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten	12.249



R4 - West en Oost

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

In de **bouwkost** is een bedrag van 50 miljoen euro voor PFAS-gerelateerde kosten opgenomen. Exclusief PFAS-kost zou de bouwkost 726.429 euro (excl. btw) bedragen. Het voorziene bedrag voor PFAS werd verrekend in de beschikbaarheidsvergoedingen. De PFAS-gerelateerde kosten hebben hoofdzakelijk betrekking op de bouw en werking van waterzuiveringsinstallaties die nodig zijn voor bemalingen enerzijds en de sanering/afvoer van de vervuilde grond anderzijds.

Overeenkomstig de bepalingen van het bestek, werd op datum van contractsluiting de Bouwkost aan een prijssherziening onderworpen. De prijssherziening bedroeg 24,92% en werd reeds verrekend in de Bouwkost.

De **studie- en ontwerpkosten** werden niet afzonderlijk inzichtelijk gemaakt door de Opdrachtnemer, maar zitten vervat in de Bouwkost.

De raming van de jaarlijkse gemiddelde beheers- en onderhoudskosten werd bekomen door deze totale kosten over de looptijd van de DBFM-Overeenkomst (30 jaar) te delen.

Het is inherent aan de DBFM-formule dat de aannemer de risico's met betrekking tot budgetoverschrijding draagt.

De uitvoering van de **betalingverplichtingen** onder deze DBFM-overeenkomst wordt gewaarborgd door het Vlaamse Gewest via een contractuele doorbetalingsverbintenis. Om die reden heeft het Vlaamse Gewest de DBFM-overeenkomst – louter met oog op deze doorbetalingsverbintenis - mee ondertekend.

De PFAS-gerelateerde kosten kunnen, naargelang de vorderingen van de onderzoeken en de uitvoering van de werken tijdens de bouwfase hoger uitkomen. Om deze reden werd met BRAVO4 m.b.t. de aanwezigheid van verhoogde PFAS concentraties een regeling uitgewerkt voor de noodzakelijke waterzuivering en sanering hiervan. Aangezien de PFAS-kosten niet ten laste kunnen gelegd worden van BRAVO-4 (dit was immers geen gekend risico op datum van indiening van de Offerte), zullen voor de PFAS-gerelateerde kosten die het bedrag van 50 miljoen euro overschrijden, op dat ogenblik bijkomende middelen dienen voorzien te worden.

Vanaf de beschikbaarheid van de infrastructuur zal De Werkvennootschap het project overdragen aan AWW. Vervolgens zal AWW een beschikbaarheidsvergoeding betalen aan de projectvennootschap (SPV). Deze vergoeding is de compensatie voor het ontwerpen, bouwen, onderhouden en financieren van de infrastructuur.

Ook de investering van de realisatie van de oprit E34 (als buiten configuratie) zal worden verrekend in de periodieke vergoedingen. De overige mijlpaalvergoedingen m.b.t. de buiten-configuratie die niet voor derden bestemd is, worden voorzien op de begroting van De Werkvennootschap.

Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding die AWW aan de SPV zal betalen.

De opgegeven **beschikbaarheidsvergoedingen** zijn btw inclusief.

Aangezien de eerste jaren voornamelijk interest wordt betaald en later meer kapitaal, stijgt de btw jaarlijks aangezien er geen btw verschuldigd is op interest.

Een deel van de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoeding wordt gedurende de looptijd van de DBFM-Overeenkomst geïndexeerd. Thans wordt rekening gehouden met een theoretische prijssherziening van 2%. De opgegeven beschikbaarheidsvergoedingen kunnen dus nog afwijken op basis van de werkelijke indices van de prijssherzieningsformule voor de onderhoudscomponent.

Percentage in SPV: Het indirecte aandeelhouderspercentage van de overheden (Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming en de Federale Participatiemaatschappij (FPIM)) binnen het consortium bedraagt 13,308%

Quick wins

De opdracht voor de quick win J.F.Kennedylaan-D.Eisenhowerlaan (**Euro-Silo**) werd gegund voor een bedrag van 16.695.224,25 euro excl. btw.

De opdracht voor de quick win (fietsbruggen) **knooppunten Hoogstraat en Beekstraat- Walgracht/Vasco da Gamalaan** werd gegund voor een bedrag van 11.585.129,35 euro excl. btw.

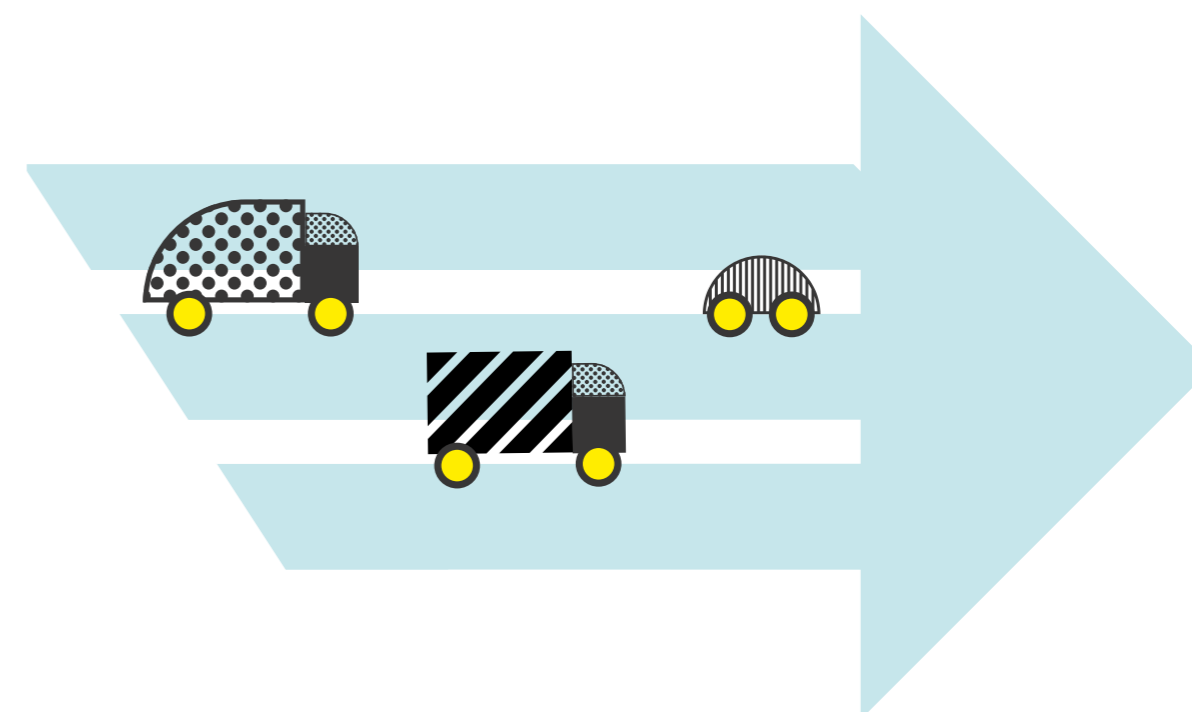
De opdracht voor de quick win (fietsbrug) **knooppunt Vijfhoekstraat** te Gent werd gegund voor een bedrag van 6.916.236,47 euro excl. btw.

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
1999	Goedkeuring van het Ontwerp raamplan Gent-Zeehaven – R4 West en –Oost door de Vlaamse Regering
07/2005	Het RUP 'Inrichting R4 Oost en West' werd definitief vastgesteld op 15 juli 2005.
10/2013	Op 18 oktober 2013 beslist de Vlaamse Regering om aan Via-Invest en het Agentschap Wegen en Verkeer opdracht te geven om de Ombouw van de R4 West en de R4 Oost voor realisatie als PPS-project voor te bereiden.
2017	Doorstart naar de opmaak van het referentieontwerp door De Werkvennootschap
05/2018	Goedkeuring VR start- en procesnota's Omgeving
04/2019	Goedkeuring plaatsingsprocedure (inclusief selectieleidraad) VR
05/2019	Voorlopige vaststelling GRUP's - knoop Wondelgem en Wachtebeke VR (en effectenbeoordeling)
03/2020	GRUP R4 – knoop Wondelgem: definitieve vaststelling VR
04/2020	GRUP R4 – knoop Wachtebeke: definitieve vaststelling VR



6.1 R4 West en Oost - Quick Wins

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het deelproject

Quick wins zijn deelprojecten in het kader van het project R4WO die naar voor worden geschoven in het proces en eerder gerealiseerd worden dan de rest omdat ze makkelijker en sneller uitvoerbaar zijn. Van de 16 knooppunten die het project R4WO aanpakt, worden er vier naar voor geschoven.

Het gaat om de omvorming van het **kruispunt aan Euro-Silo** op de R4 Oost tot een turboveerkeersplein en de bouw van **3 fietsbruggen** op de R4 West (knooppunten Hoogstraat, Beekstraat - Walgracht/Vasco Da Gamalaan en Vijfhoekstraat Mariakerke).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Beperkte vertraging
-------------------------	---

Voor het **Euro-Silo knooppunt** werd de omgevingsvergunning bekomen op 18 oktober 2020. Parallel hieraan werd het aanbestedingsdossier der werken afgerond en de opdracht met de aannemer werd gesloten begin december 2020. Intussen zijn in januari 2021 de voorbereidende werken opgestart voor de verplaatsing van de nutsleidingen. De werken werden aangevat op 15 februari 2021 en zijn ondertussen afgerond. Sinds eind mei 2022 zijn er geen werken meer aan de rijbaan. De drie rijstroken in iedere richting werden volledig vrijgegeven en ook de tijdelijke signalisatie is verwijderd. In de zomer van 2022 volgden nog kleine werken zonder al te veel hinder: de plaatsing van de geluidsschermen en de afwerking van de groenzones.

Voor **knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke** werd de omgevingsvergunning bekomen op 30 maart 2021. Het aanbestedingsdossier der werken werd in februari 2021 gepubliceerd en de innames werden afgerond. De sluiting van de opdracht met de opdrachtnemer vond in augustus 2021 plaats. De nodige verplaatsingen door de nutsmaatschappijen werden opgestart. Op 15 november 2021 zijn de werken gestart aan de Vijfhoekstraat in Mariakerke. De bouw van de fietsbrug aan de Vijfhoekstraat heeft ongeveer een halfjaar vertraging opgelopen door een tekort aan lassers bij de staalbouwer en door beperkte vooruitgang bij de conserveringswerken. Daarom werd in december 2022 naast de definitieve fietsbrug een tijdelijke fietsbrug over de R4 geplaatst, die voor een veilige oplossing zorgde. De definitieve fietsbrug werd in gebruik genomen op donderdag 10 augustus 2023, maar dient nog verder afgewerkt te worden. De laatste afwerkingen zijn volgens de huidige planning klaar in 2024.

De **knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan** werden in de processen van omgevingsvergunning en aanbesteding gezamenlijk behandeld. De omgevingsvergunning voor deze knooppunten werd bekomen op 30 november 2020. Parallel hieraan werd het aanbestedingsdossier der werken opgestart en werd de opdracht met de opdrachtnemer gesloten. Parallel met de nodige verplaatsing van de nutsleidingen werden de werken op 19 augustus 2021 aangevat. De **Hultjenbrug** (aan het Ovaal van Wippelgem) is fietsklaar sinds september 2022. Begin juni 2023 werd de Hultjenbrug enkele weken afgesloten voor de afwerking van het brugdek. De **Zandekenbrug** (aan de Hoogstraat) werd in december 2022 met een tijdelijk wegdek opengesteld voor fietsers. Sinds 5 juni 2023 kunnen fietsers via de Zandekenbrug veilig de R4 oversteken. Op 30 juni 2023 openden De Werkvennootschap en de gemeente Evergem de nieuwe fietsbrug over de R4 aan de Hoogstraat.

De beperkte vertraging van 2 fietsbruggen heeft onder meer te maken met de latere levering van het staal.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2019 - 09/2019	Voorontwerp
01/2019 - 11/2021	Vorbereidende nutswerken
04/2019 - 06/2020	Opmaak bestek
04/2019 - 06/2021	Aanbesteding en gunning
10/2019	Bekendmaking aanbesteding Euro-Silo knooppunt
02/2020 - 05/2021	Omgevingsvergunningaanvragen
09/2020	Bekendmaking aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
10/2020	Bekomen omgevingsvergunning Euro-Silo knooppunt.
11/2020	Bekomen omgevingsvergunning knooppunten Hoogstraat, Beekstraat - Walgracht/Vasco Da Gamalaan.
12/2020	Gunning Euro-Silo knooppunt
02/2021	Bekendmaking aanbesteding knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
02/2021 - eind 2023	Uitvoering quick wins
02/2021	Aanvang werken Euro-Silo knooppunt
03/2021	Bekomen omgevingsvergunning knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
04/2021	Gunning knooppunt aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
08/2021	Gunning knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
08/2021	Aanvang werken knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
11/2021	Aanvang werken knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
Zomer 2022	Einde werken Euro-Silo knooppunt
Eind 2023	Geplande einde werken overige Quick wins
2024	Geplande definitieve oplevering

6.2 R4 West en Oost - DBFM

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Op 27 november 2023 heeft de Werkvennootschap een advies gevraagd aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) over de statistische behandeling van de DBFM-overeenkomst voor het project Ombouwen R4 West en Oost tot primaire wegen. Op 24 januari 2024 heeft het INR een advies gegeven over dit project. Het INR is van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Bouwfase

Omschrijving van het deelproject

Voor de uitvoering van 12 van de 16 knooppunten van de R4WO sluit De Werkvennootschap een DBFM-overeenkomst af met een private aannemer.

De aannemer zal gedurende 30 jaar instaan voor de beschikbaarheid en onderhoud van de infrastructuur en de overheid zal een periodieke beschikbaarheidsvergoeding betalen. De precieze timing en fasering van de werken zullen ook door de aannemer uitgewerkt worden.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	○ Beperkte vertraging
-------------------------	---

Alle 6 omgevingsvergunningen die werden aangevraagd door opdrachtnemer BRAVO4 zijn definitief en uitvoerbaar (10 februari 2024). De Vlaamse Regering keurde op 22 maart 2024 het ontwerp van gunningsbeslissing goed. Nadat de Dept Funding Competition succesvol heeft plaatsgevonden werd op 7 mei 2024 contract en financial close bereikt.

Alle omgevingsvergunningen voor het Referentieontwerp werden aangevraagd door De Werkvennootschap. Deze omgevingsvergunningen (met uitzondering voor de knopen op het grondgebied van Zelzate) werden inmiddels door de bevoegde minister afgeleverd. Tegen één omgevingsvergunning werd een beroep tot schorsing en vernietiging ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (OMV/OMV_2020118929). Zowel het beroep tot schorsing als het beroep tot vernietiging werden door de Raad verworpen, zodat de omgevingsvergunningen voor het Referentieontwerp definitief en uitvoerbaar zijn.

In 2023 heeft de voorkeursbieder BRAVO4 (bestaande uit N.V. BESIX GROUP S.A., EPICO N.V., Rebel Infra Developers B.V., N.V. STADSBADER en N.V. I4B) zes omgevingsvergunningsaanvragen aangevraagd voor zijn geoptimaliseerd ontwerp en de bijhorende openbare onderzoeken georganiseerd. Tijdens de openbare onderzoeken heeft De Werkvennootschap samen met BRAVO4 een infomarkt ingericht per zone. Op deze fysieke infomomenten werden de verfijnde plannen toegelicht en vragen beantwoord. Deze omgevingsvergunningen werden bekomen tussen maart 2023 en juni 2023. Tegen één omgevingsvergunning werd beroep ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Op 10 februari 2024 heeft BRAVO4 een dading afgesloten met de beroepsindieners zodat alle omgevingsvergunningen voor het geoptimaliseerde ontwerp van BRAVO4 definitief en uitvoerbaar zijn.

De belangrijkste redenen voor de vertraging zijn:

- PFOS/PFAS-problematiek
- vertraging op de planning omwille van de complexiteit van de gecoördineerde verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen (in het bijzonder door Proximus).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2019	Selectiedatum plaatsingsprocedure
10/2020	Afronden van de dialoofase
11/2020	Opstart offertefase
04/2021	Indiening offerte
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
06/2021	Verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) ingediend bij de Raad van State door het consortium ArteRink4 (Jan De Nul, Be.sharppp en Aclagro) tegen de beslissing van de raad van bestuur van 28 mei 2021 tot aanduiding van de Voorkeursbieder BRAVO-4.
07/2021	In haar arrest van 8 juli 2021 (nr. 251.228) heeft de Raad van State de vordering van het consortium ArteRink4 verworpen.
11/2021	Op 3 november 2021 besliste de Vlaamse Regering om geen vergunning toe te kennen aan De Werkvennootschap voor de ombouw van de R4 in Zelzate. Bijgevolg kan het gedeelte tussen de grens met Nederland en de E34 inclusief de uitwisseling met de E34 en de doortocht Zelzate niet meer worden aangepakt binnen het project R4WO.
01/2024	Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen door de opdrachtnemer)
2024	Start van voorbereidende werken, onder meer in functie van de verplaatsingswerken door de nutsmaatschappijen
2025	Start van de hoofdwerken
2031	Te verwachten einde van de bouwwerken en start beschikbaarheidsfase

7 Werken aan de Ring

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren worden betrokken (voor het verlenen van advies etc.)
Website	https://www.werkenaantering.be

Omschrijving van het programma

Het programma 'Werken aan de Ring' zet in op het **verbeteren van de mobiliteit en het verhogen van de leefbaarheid in de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. Het uitgangspunt van het programma is een aanpak die veel meer is dan een verzameling prioritaire infrastructuurwerken. Het is een geïntegreerd en samenhangend geheel dat infrastructuur-, mobiliteits- en leefbaarheidsmaatregelen bevat en meewerkt aan een ambitieuze **modal shift**. Het is geen doel op zich, maar een middel, een hefboom om veel meer te doen dan de herinrichting van bestaande infrastructuur. Met het programma 'Werken aan de Ring' willen we een **leefbaarheids-sprong** maken, de sprong in gang zetten, of daar waar leefbaarheidsverbeteringen bezig zijn, volop meegaan in de richting die is ingezet.

Het **multimodale karakter** van het programma is zeer belangrijk. En om een modale verschuiving te bekomen, moet er ook ingezet worden op een **mental shift**. Verplaatsingen moeten duurzamer, en ook verplaatsingen zelf dienen kritisch te worden geëvalueerd en eventueel aangepast of verminderd. De (evolutie van de) ruimtelijke ordening is hierin ook heel belangrijk, zowel wat wonen betreft, als werken en recreatie. In de ruime omgeving van de Ring klinkt een grote vraag om de mobiliteit te verbeteren en de leefbaarheid te verhogen.

Met het programma 'Werken aan de Ring' willen we op deze urgente vragen een antwoord bieden door op een integrale manier wegenis-, fiets-, en openbaar vervoersprojecten aan te vatten, in te zetten op combimobiliteit, en tegelijkertijd de leefbaarheid in haar vele dimensies in het programmagebied te verbeteren.

Het programma bestaat dan ook uit verschillende onderdelen:

Het **noordelijke deel van de R0** wordt – via het geïntegreerde planningsproces voor de herinrichting - integraal en multimodaal aangepakt tussen - en met inbegrip van - de verkeerswisselaars R0/E40 Groot-Bijgaarden en R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe. Waar mogelijk wordt al volop werk gemaakt van een aantal zgn. Quick Wins: we werken aan de verkeerscomplexen van de Medialaan in Vilvoorde en de Henneaulaan in Zaventem, zodat we de weginfrastructuur hier vlotter, veiliger en multimodaler kunnen maken, met oog voor een groene verbinding.

Voor het **oostelijke deel van de R0**, vanaf het Vierarmenkruispunt tot voorbij Groenendaal, is een studie afgerond, die de streefbeeldstudie van 2005/06 heeft geactualiseerd, en aangegeven heeft wat op korte termijn kan gebeuren om soelaas te kunnen bieden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio. In het kader hiervan wordt op vandaag gewerkt aan de voorbereiding van de herinrichting van de grote knooppunten binnen R0-Oost, waarbij wordt voorzien in 4 geïntegreerde planningsprocessen:

- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt 'Vierarmen'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt 'Leonard'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt 'Groenendaal'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt 'Jezus-Eik'

Ook wordt werk gemaakt van een heel aantal quick wins.

Door de Vlaamse Regering werd in 2019 beslist om ook voor het **westelijk deel van de R0** een studie op te starten.

Binnen het programma wordt ook werk gemaakt van de drie nieuwe tram(bus)lijnen van het **Brabantnet**:

- De **sneltram** die over een afstand van 30km Willebroek met Londerzeel, Meise en Brussel zal verbinden. De tram zal slechts op enkele plaatsen stoppen. Daardoor kan hij in 40 minuten van Willebroek naar Brussel rijden. Dat is 35 minuten sneller dan het openbaar vervoer vandaag.
- De **ringtrambus** die heden al rijdt van de Heizel via Vilvoorde naar Brussels Airport, in een eigen aparte busbaan.
- De **luchthaventram** van Brussel Noord naar de luchthaven van Zaventem. Deze tramlijn over 12 km zal lopen via de Leopold III-laan en sluit binnen de ring aan op het bestaande tramspretnet.

Daarnaast wordt binnen het programma 'Werken aan de Ring' in een heel aantal **fietssnelwegen** geïnvesteerd. Ook wordt binnen het programma gewerkt aan **hoppinpunten**.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het programma 'Werken aan de Ring' wil de mobiliteit en leefbaarheid verbeteren in de regio rond de R0: de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt een **multimodale mobiliteitsvisie** gevolgd: er wordt ingezet op verschillende modi door de respectievelijke netwerken te verbeteren en knooppunten uit te bouwen, om zo de multimodale bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Zo wordt bijgedragen tot de **'Ambitieuze Modal Shift'** doelstelling zoals vooropgesteld in de beleidskaders in Vlaanderen en Brussel, en enkel zo kunnen we de files en de verliesuren verminderen.

Zowel de modal shift als het verbeteren van het netwerk per modus vindt plaats in een context van een steeds groeiende mobiliteitsvraag, wat een extra uitdaging betekent. Sowieso zal rekening gehouden moeten worden met tal van aspecten van een veranderende toekomst, en zodoende is het **future proof** ontwerpen een doelstelling die we steeds voor ogen stellen.

Verbeteren van netwerken kan verschillende betekenissen hebben: vernieuwen, sociale of verkeersveiligheid verhogen, logischer maken, uitbreiden, inkrimpen of knips doorvoeren, meer leesbaar maken, doorstromingsmaatregelen nemen voor bijvoorbeeld openbaar vervoer, etc. Voor de duurzame

vervoerswijzen omvat verbeteren van het netwerk sowieso een uitbreiding en een verhoging van veiligheid, kwaliteit en comfort, teneinde een verschuiving in vervoerswijzekeuze te bekomen.

De **leefbaarheid** wil men verhogen in zowel de woon- als tewerkstellingsgebieden, o.a. door de bovenstaande mobiliteitsdoelstellingen na te streven. Omgevingskwaliteit heeft vele aspecten: geluidsimpact, luchtkwaliteit, sluisverkeer, architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit, biodiversiteit, etc. De leef- en woonkwaliteit zal ook verbeteren wanneer we volop inzetten op de versterking van het groenblauwe netwerk.

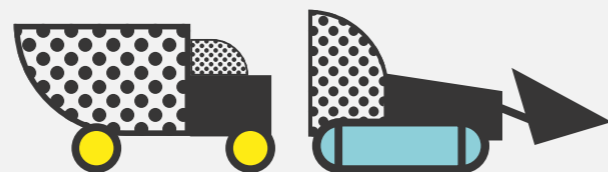
Stand van zaken programma

De schop voor het programma 'Werken aan de Ring' ging in de grond in 2018.

Intussen zijn al heel wat projecten binnen het programma gerealiseerd of in uitvoering:

- De fietssnelweg langs de A12 in Meise (**F28**) is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de R22 (**F202**), met een fietstunnel onder de Leuvensesteenweg in Zaventem is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de E40 (**F203**) is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de N260 (**F23 – Kanaalroute Noord**) die de verbrande brug in Grimbergen via Vilvoorde met Brussel verbindt is in uitvoering en wordt verwacht in 2023 gerealiseerd te zijn
- De fietssnelweg langs de HST-spoorlijn met een nieuwe **fietsbrug** over de R0 ter hoogte van **Zaventem** is in uitvoering
- We werken volop aan een aantal **hoppinpunten**, zoals in Sint-Genesius-Rode, Asse, Vilvoorde en Wezembeek-Oppeem

Daarnaast zijn we ook gestart met een aantal **quick wins** aan de R0 zelf: we werk(t)en aan de verkeerscomplexen van de Medialaan in Vilvoorde en de Henneaulaan in Zaventem, zodat we de weginfrastructuur hier vlotter, veiliger en multimodaler kunnen maken, met oog voor een groene verbinding.



7.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Op basis van de aangeleverde informatie is het INR van oordeel dat de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd. De finale versie van de DBFM-Overeenkomst zal voor advies over de statistische behandeling voorgelegd worden aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). De verwachting is dat deze ook door het INR als ESR-neutraal zal worden beschouwd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Gerelateerde projecten	Luchthaventram
website	https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/weginfrastructuur/verkeerscomplex-leopold-iii-laan-en-ring

Omschrijving van het project

'Werken aan de Ring' is het programma dat de globale multi-modale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de regio rond Brussel en de Vlaamse Rand wil verbeteren en tegelijkertijd de verkeersveiligheid en de doorstroming op de R0 wil verhogen.

Voor de **aansluiting van de Leopold III-laan (A201) op de R0** is hierbij een Quick Win gedefinieerd: dit project zal voorafgaandelijk aan (of gelijktijdig met) de eigenlijke Herinrichting van de Ring Noord (waarvoor een geïntegreerd planningsproces loopt) gerealiseerd worden.

Bij dit project zal een nieuwe weginfrastructuur aangelegd worden voor de aansluitingen over de Leopold III-laan (A201) en de R0. De bestaande fly-overs worden afgebroken en we

voorzien een nieuwe brug voor de Leopold III-laan over de R0. De ingrepen streven naar een logische weginfrastructuur en verbeteren zo de doorstroming op de R0. De nieuwe infrastructuur wordt zodanig ontworpen dat deze later compatibel is met de mogelijke alternatieven voor de herinrichting van de R0, zoals opgenomen in het geïntegreerd planproces

Nagestreefde doelstellingen

- Verhogen van de verkeersveiligheid
- Beperken van conflictzones en discontinuïteiten op de R0 en Leopold III-laan
- Optimaliseren van de afwikkeling op de R0 en de Leopold III-laan
- Verbeteren bereikbaarheid van de luchthaven en de bedrijvenzones
- Tegelijkertijd werken we aan de ontsluiting voor het openbaar vervoer (Ringtrambus en Luchthaventram) en de fiets. We creëren ruimte voor:
 - De Luchthaventram
 - De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug op het tracé van de fietssnelweg FR0
 - Een geoptimaliseerd tracé voor de Ringtrambus

Daarnaast willen we de milieuhinder en barrièrewerking van de ring-infrastructuur inperken. We verbeteren de leefbaarheid in de omliggende woonkernen en bedrijventerreinen. We zetten actief in op:

- Herstellen van de Woluwevallei
- Ontsnippering van natuur-en groengebieden
- Verbindingen maken op de R0 en Leopold III-laan
- Optimalisering van de leefbaarheid

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema, behoudens aandachtspunten
-------------------------	--

SPI.R0 diende zelf op haar risico de definitieve en uitvoerbare omgevingsvergunning te bekomen. De omgevingsvergunningsaanvraag werd op 10 november 2023 ingediend en op 7 juni 2024 verleend.

Op 3 mei 2024 besliste de Vlaamse Regering het beoordelingsverslag en addendum goed te keuren, de conclusies ervan bij te treden en dienvolgens haar goedkeuring te hechten aan het voorstel en het ontwerp van gunningsbeslissing.

de DBFM-overeenkomst en de directe overeenkomst. De omgevingsvergunning werd verleend op 7 juni 2024. De uiteindelijke gunningsbeslissing werd genomen op 2 augustus 2024.

De werken voor de verplaatsing van de nutsleidingen zijn lopende.

De volgende stappen staan op de planning:

- Contractsluiting: Q3 2024
- Aanvangsbevel: Q3 2024
- Start der werken: Q4 2024
- Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase: ingeschat vanaf midden 2027
- Voltooiing park en fietsinfrastructuur: voorjaar 2028

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Jaar raming
Complex R0 x A201	1.700	280.000	9.000	2024

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de kostenraming (volgens de SSK-methode – Standaard Systematiek voor Kostenramingen) die gebaseerd was op een eerste ontwerp van startnota, werd de totale investeringskost voor de DBFM-opdracht R0xA201 in 2020 op 200 miljoen euro (exclusief btw) geschat (VR 2020 1707 DOC.0835– nota).

Naar aanleiding van opmerkingen geformuleerd door de leden van de Projectstuurgroep over de startnota, werden een aantal aanpassingen doorgevoerd aan het initiële ontwerp (o.a. een aanpassing van het tracé van de Ringtrambus, aanpassingen funderingstechnieken,...). Deze aanpassingen vertaalden zich in een totale geraamde investeringskost van 217 miljoen euro (exclusief objectoverstijgende risico's, prijsherzieningen en BTW).

In juni 2022 werd gelet op de gewijzigde marktomstandigheden, de eerder geraamde investeringskost herbekeken (prijsherziening tot juni 2022 aangevuld met forecast op basis van planbureau tot september 2022), hetgeen resulteerde in een totale geraamde investeringskost van ongeveer 250 miljoen euro.



De ingrepen streven naar een logische weginfrastructuur en verbeteren zo de doorstroming op de R0.

De Voorkeursbieder heeft op 24 oktober 2022 een offerte van ongeveer 265 miljoen euro (excl. BTW) ingediend. Het hogere bedrag is te wijten aan de hoge vrijheidsgraden die in het kader van de DBFM-procedure werden gelaten en het feit dat de eerdere ramingen werden gemaakt op een concept voorstel, opgemaakt met een aantal richtinggevende modellen van een aantal kunstwerken.

Tijdens de Voorkeursbiedersfase werden zoals voormeld een aantal wijzigingen doorgevoerd aan het ontwerp, die resulteerden in een stijging van de bouw- en onderhoudskost met ongeveer 15 miljoen euro (excl. BTW). Het gros van deze meerkost heeft betrekking op wijzigingen ten gevolge van het project-MER (implementatie milderende maatregelen), ten belope van ongeveer 6,6 miljoen euro (excl. BTW). Daarnaast werden ook nog aanvullingen in het kader van tunnelveiligheid ten belope van ongeveer 4,9 miljoen euro (excl. BTW) doorvertaald in het ontwerp. De overige wijzigingen betreffen aanpassingen aan het infra-ontwerp, wijzigingen aan het ontwerp afwatering en beperkte wijzigingen elektromechanica.

Eenmaal de infrastructuur beschikbaar zal worden gesteld (bij de afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat), zal de DBFM-overeenkomst worden overgedragen aan de wegbeheerder (het Agentschap Wegen en Verkeer).

In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de projectvennootschap van het Vlaamse Gewest vanaf de beschikbaarheidsdatum een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties, (op basis van lane rentals), prestatiekortingen (op basis van boetepunten) en andere sancties die op basis van de DBFM-overeenkomst kunnen worden opgelegd. Deze vergoeding is de compensatie voor het ontwerpen, bouwen, onderhouden en financieren van de infrastructuur, alsook voor het dragen van een aantal risico's.

Vanaf 2028 dienen de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen voorzien te worden bij het Agentschap Wegen en Verkeer die worden ingeschat tussen de 25 miljoen euro en 27 miljoen euro (inclusief btw) voor het eerste volledige jaar van beschikbaarheidsvergoeding.

De finale beschikbaarheidsvergoedingen zullen op datum van financial close worden vastgelegd in overeenstemming met het (onderhandelde) offertebedrag, gecorrigeerd met (i) de evolutie van de marktrentevoeten tussen datum van neerlegging van het financieel deel van het financieel deel van de offerte (24 oktober

2022) en de financial close (die in principe zal samenvallen met de contractsluiting) en (ii) de indices van de prijsherzieningsformule op financial close.

De eerste beschikbaarheidsvergoeding zal volgens de huidige planning van SPI.RO verschuldigd zijn vanaf de beschikbaarheidsdatum die gepland is in het eerste kwartaal van 2028.

De uitvoering van de betalingsverplichtingen onder deze DBFM-overeenkomst wordt gewaarborgd door het Vlaamse Gewest via een contractuele doorbetalingsverbintenis. Om die reden zal het Vlaamse Gewest de DBFM-overeenkomst – louter met oog op deze doorbetalingsverbintenis - mee ondertekenen.

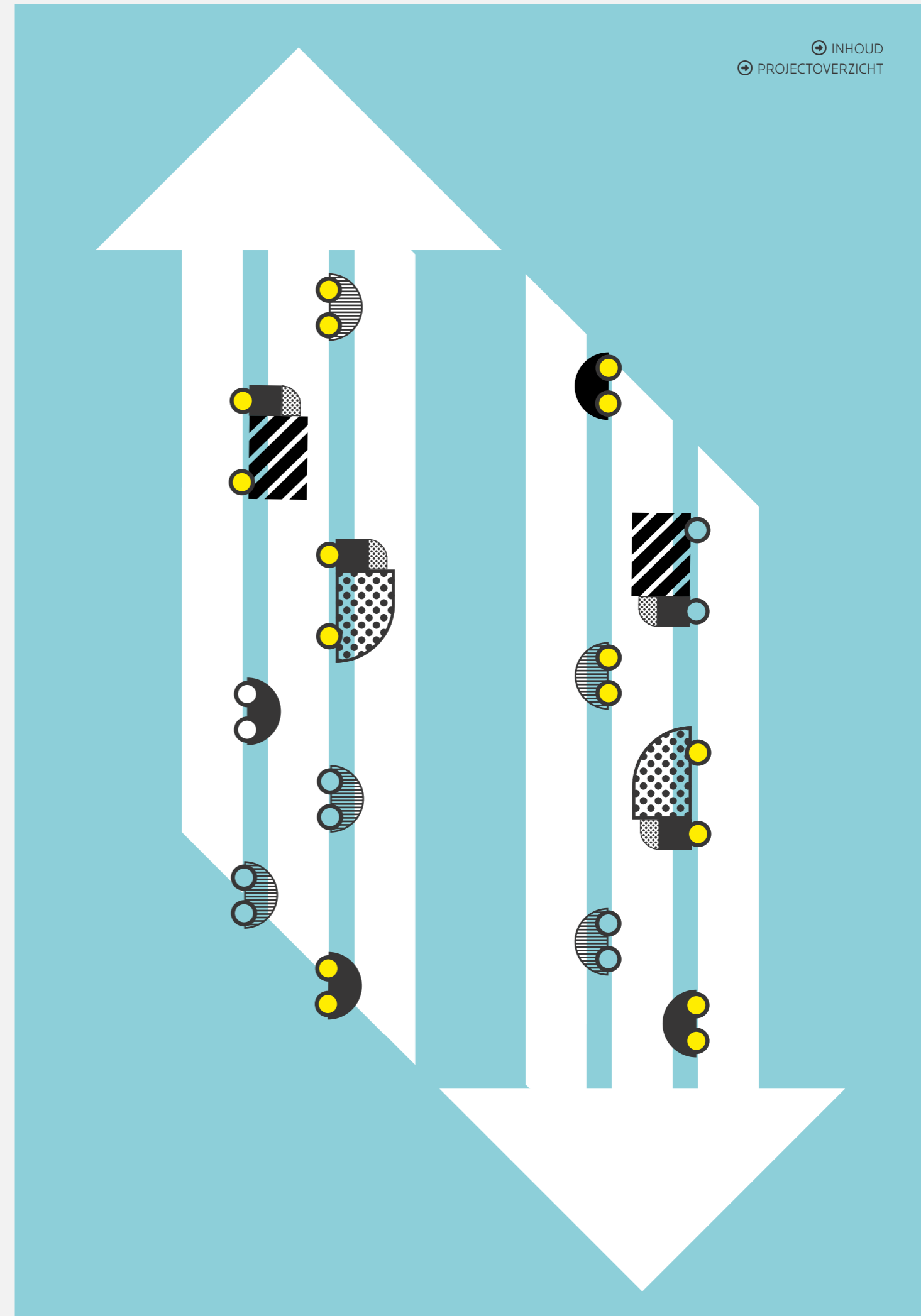
Het aandeelhouderschap van SPI.RO NV zal bestaan uit De Werkvennootschap NV van publiek recht, TINC NV, Jan De Nul NV en Be.Sharppp BV. De Werkvennootschap zal vanuit haar opgebouwd eigen vermogen de 10% deelname in de SPV (aandelen en achtergestelde lening) financieren, wat uitkomt op circa 3,7 miljoen euro tot 4 miljoen euro, afhankelijk van de verdere evolutie van de rentes.

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2017	Goedkeuring samenwerkingsovereenkomst Vlaamse Gewest met De Werkvennootschap (DWV) en toewijzing programma 'Werken aan de Ring' aan DWV
05/2018	Startbeslissing Opstart geïntegreerd planproces GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) – deel Noord'
07/2020	Goedkeuring opstart plaatsingsprocedure met selectieleidraad DBFM-project 'Complex RO x A201' van DWV als Vlaams PPS-project Bekendmaking plaatsingsprocedure
10/2020	Selectie van 4 deelnemers voor het verdere verloop van de concurrentiegerichte dialoog
Q4 2022	Aanduiding voorkeursbieder
Q3 2023	Omgevingsvergunningsaanvraag
Q1 2024	Contractsluiting
Q2 2024	Aanvangsbevel (Start van de werken)
2028	Einde werken (Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase)



7.2 R0 Noord Zone Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Op basis van de aangeleverde informatie is het INR van oordeel dat de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd. De finale versie van de DBFM-Overeenkomst zal voor advies over de statistische behandeling voorgelegd worden aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). De verwachting is dat deze ook door het INR als ESR-neutraal zal worden beschouwd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Website	https://www.werkenaantering.be/nl/zone-zaventem

Omschrijving van het project

De zone Zaventem situeert zich in het oostelijk deel van de R0-Noord (het noordelijk deel van de R0) en situeert zich van de verkeerswisselaar R0/E19 Machelen tot en met de verkeerswisselaar R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe. Daarnaast omvat de zone het aansluitingscomplex 4 (A201) op de R0, het aansluitingscomplex 3 (H. Henneaulaan) op de R0 en het aansluitingscomplex 20 (Kraainem) op de E40.

Het project voor de herinrichting van de R0 Noord – zone Zaventem beoogt de aanleg van een robuuste, veilige, logische en vlotte weginfrastructuur met bijzondere aandacht voor veilige verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Daarbij wordt ook ingezet op leefbaarheid en het herstellen van het groenblauw ecologisch netwerk.

De zone Zaventem is ingedeeld in 5 deelzones:

- De eerste deelzone omvat de verkeerswisselaar R0/E19 Machelen, het aansluitingscomplex op de R22 en het nabijgelegen onderliggend wegennet.
- In de tweede deelzone ligt het aansluitingscomplex 4 (A201) en het onderliggend wegennet.
- De derde deelzone bevat het aansluitingscomplex 3 (H. Henneaulaan) inclusief het nabijgelegen onderliggend wegennet.
- De vierde deelzone omvat de verkeerswisselaar R0/E40 Sint-Stevens-Woluwe en het nabijgelegen onderliggend wegennet.
- De vijfde deelzone omvat aansluitingscomplex 20 (Kraainem) op de E40, samen met het onderliggend wegennet in die omgeving.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema
-------------------------	---

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 oktober 2013 werd de NV Via-Invest opgedragen het project 'Optimalisatie van het noordelijk deel van de R0 – zone Zaventem' verder uit te werken als een eventueel Vlaams PPS-project. Intussen werd dit project verder uitgewerkt, mede op basis van het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord. Op 31 maart 2023 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp-GRUP voorlopig vast. Conform de verwachtingen werd op 26 januari 2024 het GRUP R0 Noord principieel vastgesteld en besliste de Vlaamse Regering, na een adviesperiode bij de Raad van State, op 8 maart 2024 tot de definitieve vaststelling van het GRUP R0 Noord.

De Vlaamse Regering hechte op 17 mei 2024 haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem' en De Werkvennootschap NV werd gelast met het voeren van de plaatsingsprocedure.

In de hieropvolgende projectfase worden de omgevingsvergunningaanvragen en de project-MERs opgemaakt. Voor de eerste zone (Zaventem) werd de omgevingsvergunningaanvraag op 7 augustus 2024 volledig en ontvankelijk verklaard.

De omgevingsvergunningaanvraag voor de zone Zaventem werd volledig en ontvankelijk verklaard op 7 augustus 2024.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Jaar raming
Complex R0 x A201	1.250.000	2023

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige inzichten voor het project (zie ook bovenstaande projectbeschrijving) werd een globale kostenraming opgemaakt, prijspeil september 2023. De totale aanbestedingskost wordt daarbij geraamd op ca. 1,25 miljard euro excl. BTW. De overige bijkomende kosten (studiekosten, terreinonderzoeken, verplaatsen van kabels en leidingen, aanpassingen aan het project o.b.v. eisen vanuit project MER en vergunningstraject) worden geraamd op ca 110 miljoen euro excl. BTW. De vastgoedkosten werden nog niet geraamd door de dienst Vastgoedtransacties. Momenteel is er geen melding van grote PFAS vervuiling.

De Vlaamse Regering besliste op 17 mei 2024 principieel akkoord te gaan tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest.

Op basis van de geraamde investeringskost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op 150 à 160 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2026 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 6 jaar. De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen gaat uit van een beschikbaarheidsperiode van 30 jaar. Gezien de hoogte van het investeringsbedrag zal onderzocht worden of een beschikbaarheidsperiode van 25 jaar de lange termijn financieringsmarkt verbreedt en/of resulteert in lagere financieringsmarges. Het project zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

Begrotingsartikel

MDO-1MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2017	Goedkeuring samenwerkingsovereenkomst Vlaamse Gewest met De Werkvennootschap (DWW) en toewijzing programma 'Werken aan de Ring' aan DWW
03/2023	Het ontwerp-GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord werd op 31 maart 2023 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld, waarna het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden.
01/2024	De Vlaamse Regering nam op 26 januari 2024 een principiële beslissing tot definitieve vaststelling van het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord.
03/2024	Goedkeuring van het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord, na advies Raad van State.
05/2024	Goedkeuring van het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201 De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure.

8 Rond Ronse

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, de stad Ronse, de gemeente Maarkedal, De Lijn, het Departement Mobiliteit & Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Natuur en Bos, het Agentschap Onroerend Erfgoed, de Vlaamse Milieumaatschappij, de Vlaamse Landmaatschappij, de Vlaamse Bouwmeester en het Departement Landbouw en Visserij
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt.
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Het project Rond Ronse bestaat uit een noord-zuid verbinding, alsook uit een oost-west verbinding.

De noord-zuid verbinding van de nieuwe Vlaamse Hoofdweg voorziet in een lange boortunnel bestaande uit 2 parallelle tunnelbuizen. De boortunnel is ca. 2.600m lang voor een uiteindelijke totale tunnallengte van ca. 2.725m. de boortunnel loopt onder de Schavaarthelling tot aan de N36 Zonnestraat, met een zuidelijke tunnelmond tussen de Kapellestraat en de N36 Zonnestraat. Vanaf de N36 Zonnestraat volgt het tracé de reservatiestrook van het Gewestplan om finaal aan te sluiten op de bestaande N60b Leuzesesteenweg ter hoogte van grens met het Waalse Gewest.

Wat betreft de oost-west verbinding start net voor de grens met Wallonië de secundaire zuidelijke omleidingsweg met een knooppunt op de nieuwe primaire weg N60 als noord-zuid verbinding. De nieuwe secundaire weg loopt ten zuiden van de stad en sluit aan op de N48 Ninovestraat/Ninoofsesteenweg ten westen van de industriezone Klein-Frankrijk.

Nagestreefde doelstellingen

Het mobiliteitsluik van het project Rond Ronse beoogt het oplossen van de regionale mobiliteitsproblematiek waarbij ingezet wordt op het realiseren van een kwalitatieve bovenlokale verbinding, het verbeteren van de lokale verkeerssituatie in functie van leefbaarheid en veiligheid en het verbeteren van de multimodaliteit.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het GRUP Rond Ronse werd definitief vastgesteld. De Vlaamse Regering keurde de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedure goed. De Vlaamse Regering heeft op 17 mei 2024 haar goedkeuring gegeven aan de publiek-private samenwerking voor het project Rond Ronse. Via een DBFM-overeenkomst zal er daarna een overeenkomst met de aannemer aangegaan worden.

Op datum van afsluiting van deze rapportering waren beroepen hangende tegen het GRUP bij de Raad van State.

Met de publicatie van de selectieleidraad op 16 september 2024 werd de plaatsingsprocedure opgestart. De gunning is dan te verwachten in 2027.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringsbedrag excl. BTW:
Jaar Raming	2023
Investeringsbedrag excl. BTW	700.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

In het kader van de beslissing van de Vlaamse Regering tot voorlopige vaststelling van het GRUP Rond Ronse werd tevens in de toegevoegde MKBA een investeringskost van 584 miljoen euro voorop gesteld (prijspeil 2021) voor het gekozen alternatief. Op basis van de huidige inzichten voor het project werd een nieuwe globale kostenraming opgemaakt, prijsspeil juni 2023. De totale investeringskost (excl. grondverervingen) wordt daarbij geraamd op ca. 700 miljoen euro excl. BTW. Deze stijging is voor het grootste deel te wijten aan de prijsverhogingen.

De kosten voor de grondvererving werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen, alsook alle andere kosten verbonden met het voorliggende project (niet exhaustief: studiekosten, grondvererving, gekende saneringskosten, exploitatie etc.), opgevangen worden binnen de beschikbare refertekredieten van MOW zonder dat dit kan leiden tot een budgettaire meervraag

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
1997	Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen categoriseert de N60 als primaire weg type I. Ter hoogte van Ronse loopt de N60 als tweevaksweg door het centrum van de stad. Dat deel wordt door de Vlaamse overheid opgenomen als 'missing link'.
2009	De N60 bij Ronse wordt in het Vlaamse regeerakkoord aangeduid als prioritair te realiseren.
7/2014	Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt vastgesteld.
6/2016	De Raad van State vernietigt het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan na een aantal bezwaren.
14/7/2017	Vroegere studie: Beslissing VR tot heropstart via geïntegreerd planningsproces
17/5/2019	Nieuwe studie: Goedkeuring VR start -en procesnota Omgeving
01/2023	Voorlopige vaststelling GRUP Rond Ronse
11/2023	Definitieve vaststelling GRUP Rond Ronse
05/2024	De Vlaamse Regering heeft haar goedkeuring gegeven aan de publiek-private samenwerking voor het project Rond Ronse en keurde de selectieleidraad goed.
09/2024	Bekendmaking plaatsingsprocedure

9 Brabo I

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Lijn is opdrachtgever voor het tram gedeelte en het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Gewest) voor het niet-tram gedeelte waarbij De Lijn optreedt als Aanbestedende Overheid.
Andere betrokken entiteiten	Aquafin, Pidpa, Infrabel, Stad Antwerpen, Gemeente Wijnegem, Stad Mortsel, Gemeente Boechout
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Dit project werd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 geherkwalificeerd als niet ESR-neutraal.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	Tram gedeelte: 25 jaar (tot 2037) / Niet-tram gedeelte: 35 jaar (tot 2047)
Naam private partner	Project Brabo 1 NV
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project Brabo 1 omvat (een gedeelte van) het ontwerp, de bouw, de financiering en het meerjarig onderhoud. Het is een **clustering van 2 projecten** bestaande uit de volgende onderdelen:

- Tramlijnverlenging over de N10 v/h Gemeenteplein Mortsel tot de eindhalte Capenberg in Boechout.
- Tramlijnverlengingen over de N12 v/d Schotensteenweg tot de keerlus Fortveld in Wijnegem, en v/d eindhalte Wim Saerensplein over de Ruggevelddaan naar de N12, incl. de Stelplaats Deurne (bouwen v/e tramstelplaats voor 53 tramstellen, met onderhoudscentrum & administratieve gebouwen).

Zij zijn gerealiseerd als zogenaamde **gevel-tot-gevel projecten**.

Nagestreefde doelstellingen

Het project Brabo 1 maakt deel uit van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen en moet een oplossing bieden aan de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het project bevindt zich in de Gebruiksfase. Deze loopt goed. De onderhoudspartner doet zijn werk en reageert voldoende snel op meldingen/incidenten.

De nieuwe CAF voertuigen zijn toegekomen in Antwerpen en worden gestald in de stelplaats en rijden deels op het tracé van Brabo 1. Onderzoek naar de eventuele impact van deze nieuwe voertuigen op slijtage spoorinfra (lange termijn) wordt in overleg met partner besproken en zal vervolgens uitgevoerd worden.

Net als het voorgaande jaar hebben we op vlak van de onderhoudsvergoeding te maken gehad met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten. De (materiaal)indices lijken de laatste maanden minstens te stabiliseren en eerder licht dalend.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

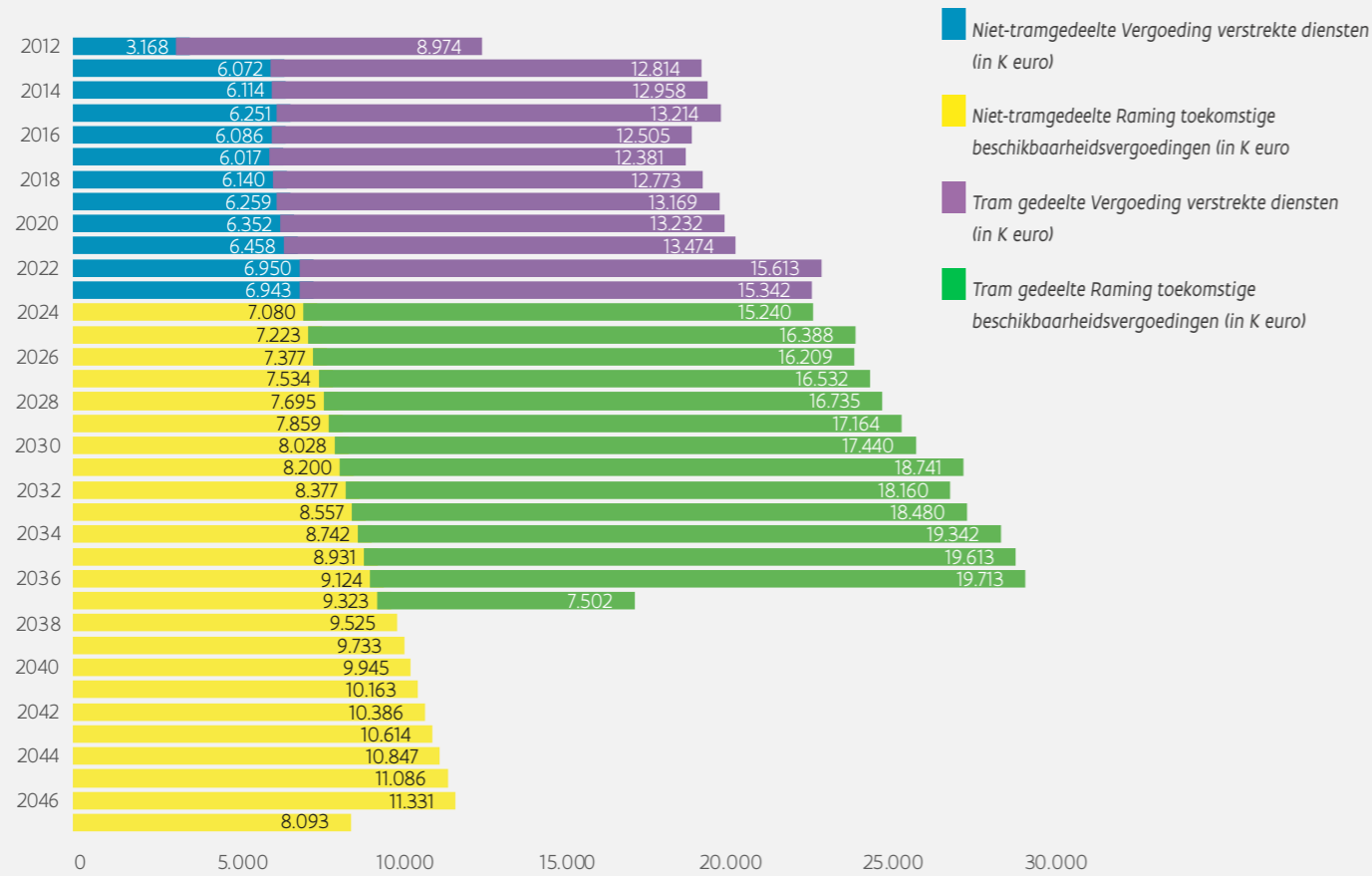
	Investeringsbedrag excl. BTW:
Brabo I Tram gedeelte	83.568
Brabo I Niet-tram gedeelte	40.993
Totaal	124.561

Investeringen per jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Brabo I Tram gedeelte	0	0	0	0	0	83.568
Brabo I Niet-tram gedeelte	0	0	0	0	0	40.992
Totaal	0	0	0	0	0	124.561

Brabo I Tram gedeelte	2023
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	2.215
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	8.157
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	106.980



Brabo I



Duiding bij de financiële kerngegevens

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-herziening die opgenomen is in de contracten. Bepaalde indices zijn terug gedaald. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. mei 2024 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

De lichte stijgingen in de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het tramgedeelte in 2025 en 2031 zijn te wijten zijn aan een voorziene verhoging van de vervangingsinvesteringen.

Bouwkost volgens goedgekeurde BAFO: 124,5 miljoen euro (excl. BTW) (tram + niet-tram), Bouwkost na oplevering: 125,8 miljoen euro

- extra kosten tractiestation Mortsel (379.413 euro) en
- extra kosten tramstelplaats Deurne (511.225 euro)
- extra kosten omwille van de vernietiging van de stedenbouwkundige vergunning Tramlijn Deurne-Wijnegem (302.801,52 euro)
- extra kosten voor een aanpassing aan de tramwasinstallatie in de stelplaats Deurne (106.445,11 euro)

De gerapporteerde **kapitaalparticipatie** bedraagt de som van de kapitaalparticipaties door De Lijn (24% in geheel) en BAM (24% in geheel). De participatie, de achtergestelde lening en garanties zijn op het niveau van de operator en dus zowel voor het luik Tram als Niet-Tram. De aan de operator verstrekte **overheidsgaranties** betreft een vreemd-vermogensgarantie van het Vlaams Gewest voor 70% van de hoofdsom van de lange termijnsfinanciering van de operator. Vermelde bedragen betreffen enkel het gegarandeerde deel, exclusief eventuele vervallen intresten en swap-herschikkingskosten.

Begrotingsartikel

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/0642/punt F), werd beslist om de openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve financiering in een structuur van publiek-privatesamenwerking (PPS).
01/2008	Begin 2008 werd de aanbestedingsprocedure opgestart. Eind 2008 werd de bidder THV Silvius als voorkeursbieder weerhouden en besliste de aanbestedende overheid de opdracht te gunnen. Door de externe marktomstandigheden slaagde de THV SILVIUS er niet in om de nodige externe financiering te vinden. Ook de andere kandidaten slaagden hier niet in. Daarop werd met elk van de bidders afspraken gemaakt om een nieuwe BAFO-ronde te organiseren.
04/2009	Op 3 april 2009 dienden de drie betrokken consortia een Offerte in met aangepaste bestek-eisen, vooral op het financiële onderdeel. Op 30 april 2009 wordt de definitieve beslissing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.
05/2009	Op 11 mei 2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing. In het Arrest van de Raad van State van 9 juni 2009 werd de vordering tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) verworpen.
07/2009	Beslissing van de stuurgroep Brabo 1 om de projectmaatschappij nv Project Brabo 1 op te richten en de financial and contractual close te realiseren.
07/2009	De Vlaamse Regering keurt op 24 juli 2009 het uitvoeringsbesluit goed over de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsver-bintenis rond beschikbaarheidsvergoedingen en beëindigingsvergoedingen. Ze machtigt tegelijk AWV om uitvoering te geven aan de beslissing in het kader van contractsluiting en Financial Close van het project Brabo 1.
08/2009	Contractsluiting en Financial Close

10/2009	Start bouw
04/2011	De Raad van State heeft bij Arrest van 28 april 2011 de stedenbouwkundige vergunning van 2 maart 2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 3 augustus 2005 vernietigd. Deze vernietiging had tot gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem niet wettig konden worden verder gezet. De bouwinspectie legt de BAM bewarende maatregelen op om de veiligheid voor de omwonenden en de verkeersveiligheid voor het doorgaande verkeer te waarborgen.
06/2011	Op 1 juni 2011 sloot de BAM met de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur en de procureur des konings een minnelijke schikking af die concrete afspraken bevat over het verdere verloop van bepaalde werken aan de tramlijnverlenging van Deurne naar Wijnegem. Hierdoor kunnen de al aangevatte werken in Deurne en Wijnegem worden afgewerkt. Aan de noordzijde van de Turnhoutsebaan in Wijnegem mocht echter nog niet worden gewerkt. Intussen wordt een regularisatiedossier opgestart. Voor de regularisatie van alle werken moest immers een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend.
06/2011	Op 6 juni 2011 heeft de BAM de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekent dat -na de wettelijk bepaalde wachtermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezset.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschikbaarheid: 21 december 2012)
06/2014	Heijmans verkoopt haar aandeel in de SPV Brabo I N.V. aan DG Infra+. Heijmans had een participatie van 20.8% in Brabo I N.V.
03/2016	Herfinanciering. Lening op 30 jaar (marge: 135bp op Euribor). De herfinancieringswinsten werden 50/50 gedeeld tussen de publieke en private partij.
2037	Einde contract/overdracht actief (Tram)
2047	Einde contract/overdracht actief (Niet-Tram)

10 Brabo II

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Lijn - MOW
Andere betrokken entiteiten	AWV, Stad Antwerpen en Lantis
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS Project
ESR Impact	ESR-neutraal 22/01/2018: Positief advies van Eurostat
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar (tot 2044)
Naam private partner	nv TramContractors
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het programma

Brabo 2, ook bekend als **Noorderlijn**, omvat de heraanleg van de Noorderleien en het Operaplein, alsook een nieuwe tramverbinding op de Noorderlaan tot aan de Havanastraat en op het Eilandje.

Brabo 2 maakt deel uit van het masterplan 2020 voor Antwerpen. Het **Masterplan 2020**, opgesteld in 2010, verzameld een zeer uiteenlopende waaier van multimodale maatregelen die de verkeersdruk, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen aanpakken.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

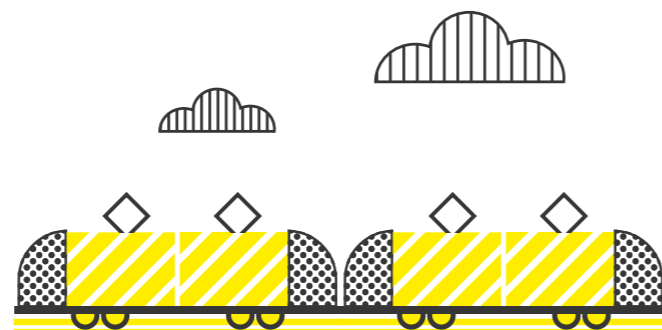
Het project moet via het openbaar vervoer zorgen voor een vlotte, hoogwaardige verbinding met het noorden van de stad en het Eilandje. Voor de Opera wordt een nieuw autoluw plein aangelegd met een ondergrondse parking en een autotunnel. De Noorderleien, de hoofdassen op het Eilandje en de Noorderlaan worden ingericht als stedelijke boulevard, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid. Aan de A12 komt een park&ride om de overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het tramgedeelte van Brabo 2 is ondertussen bijna 5 jaar volledig opgeleverd.

- De nieuwe CAF voertuigen zijn in 2023 toegekomen in Antwerpen rijden deels op het tracé van Brabo 2 waarvoor toestemming werd bekomen.
- Er is sinds begin 2023 een nieuwe SPV manager aan zijde Opdrachtnemer. De samenwerking hiermee loopt goed.



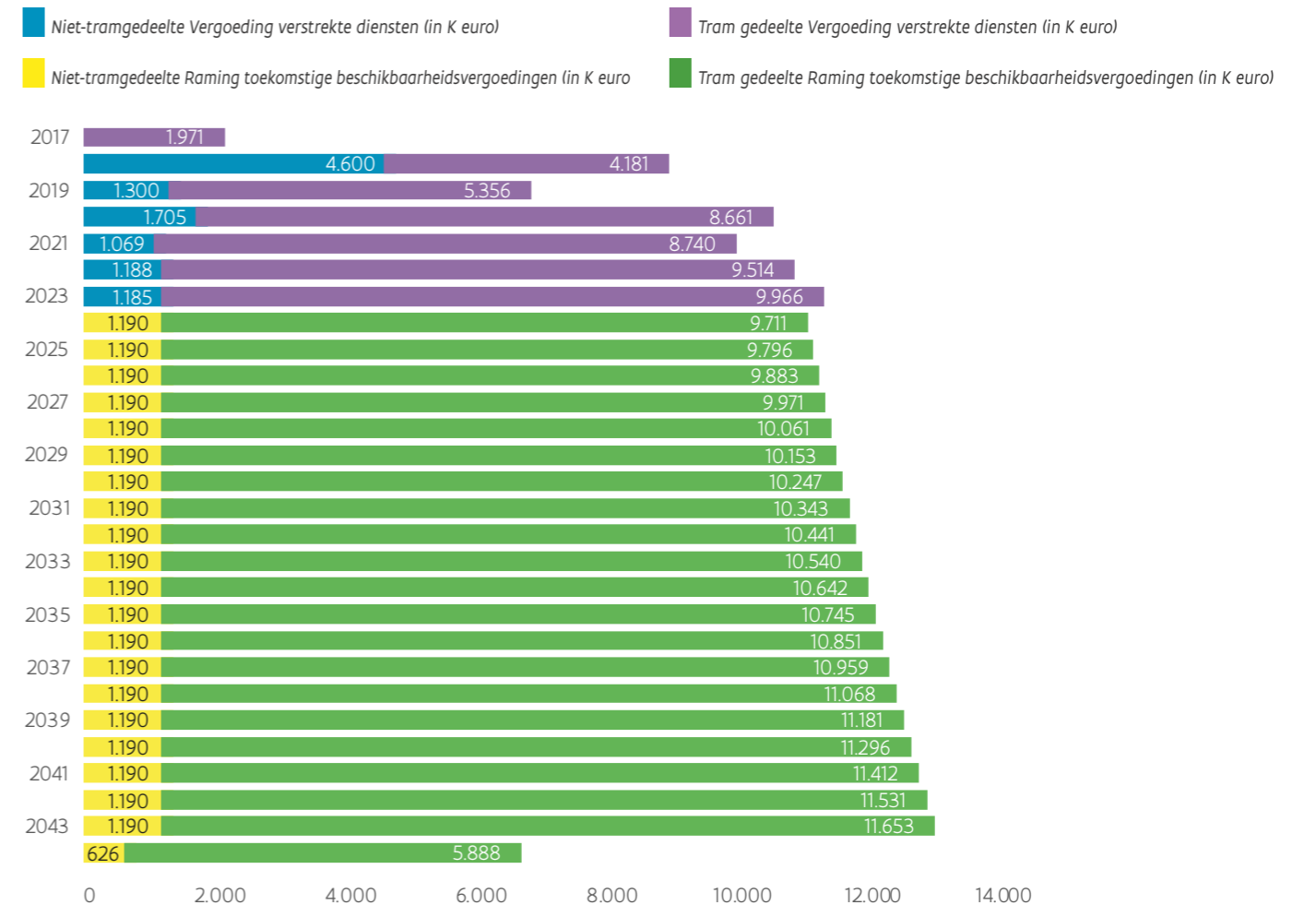
Risicobeheer

De samenwerking tussen de verschillende partijen biedt kansen op synergie-effecten zowel op technisch vlak, als op communicatie en afstemming. In deze samenwerking liggen anderzijds ook risico's omdat vertraging op 1 deelproject de kosten en risico's van andere deelprojecten aanzienlijk kan verhogen. Het draagvlak zowel binnen het beleid maar ook bij het publiek was een belangrijk aandachtspunt. Het is een complex en groot project binnen een stedelijke omgeving hetgeen zeer veel afstemming vraagt.

In de operationele fase wordt het project aan de zijde van de **Opdrachtnemer** opgevolgd door de SPV manager en

Tramcontractors Onderhoud (MTC) bestaande uit Bam Contractors en Engie Fabricom. Er zijn maandelijkse onderhoudsmeetings alsook kwartaaloverleg (eerste escalatie). Aan zijde van de **Opdrachtgever** De Lijn wordt het project opgevolgd door een vast team dat enerzijds bestaat uit medewerkers vanuit Service&Expertise Infrastructuur die de dagelijkse opvolging verzekeren (meldingen, opvolgen van meldingen, ...) en anderzijds bestaat uit medewerker(s) uit Beheer&Innovatie Infrastructuur die meer de algemene principes en het contractuele/financiële luik bewaken.

Brabo II



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

	Investeringsbedrag excl. BTW:
Tram gedeelte	87.395
Niet-tram gedeelte	11.609
Totaal	99.004

Investerings per jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Tram-gedeelte	13.840	0	0	0	0	87.396
Niet-tramgedeelte	0	0	0	0	0	11.600
Totaal	13.840	0	0	0	0	98.996

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het hierboven gerapporteerde Investeringsbedrag excl. BTW heeft **enkel betrekking op het aandeel van de Vlaamse overheid in dit project.**

Het niet-tram gedeelte van Brabo II bestaat enerzijds uit een component 'Vlaams Gewest/AWV' en anderzijds een component 'Stad Antwerpen'¹ In tegenstelling tot de bedragen die terug te vinden zijn in het GIP hebben de financiële gegevens voor het niet-tram gedeelte van Brabo II hier enkel betrekking op de component 'Vlaams Gewest/AWV' (gebaseerd op de DBFM-overeenkomst tussen AWV en de SPV Tram Contractors) en niet op de component 'Stad Antwerpen' (gebaseerd op basis van de DBF-overeenkomst tussen de Stad Antwerpen en de SPV).

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we de laatste jaren te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-herziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2023 (met prijsindices van juni 2023 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren).

Voor project Brabo II – niet tram gedeelte krijgt men geen geactualiseerde tabellen maar wordt het bedrag van de onderhouds-component ook ieder jaar geïndexeerd. Daar de toekomstige indexatie moeilijk te voorspellen is werd de laatste gekende prognose lineair doorgetrokken.

Het betreft hier de nog te betalen bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding te betalen aan Tram Contractors (investering + onderhoud).

De bedragen die aan de Stad betaald worden cfr addendum 2 aan de samenwerkingsovereenkomst, zijn niet opgenomen in deze rapportering.

Afspraken bij budgetoverschrijding

Op grond van artikel 8§3 van de Samenwerkingsovereenkomst geniet de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn van volgende vrijwaring: Het Vlaamse Gewest bevestigt, en Partijen aanvaarden, dat bij de realisatie van één of meer Bijzondere Omstandigheden zoals gedefinieerd in de respectieve Projectovereenkomsten, doch enkel voor zover ze betrekking hebben op de bouwwerken (en dus niet de instandhoudingswerken of het onderhoud), het Vlaamse Gewest de kosten van de vergoedingen die onder de Projectovereenkomsten aan de SPV moeten worden betaald, ten laste neemt zodanig dat ze de reguliere budgetten niet bezwaren.

Begrotingsartikel

MDU-3MHH2RB-WT (vanaf 2024 MDO-1MHH2RB-WT):
onderhoud incl. btw + intresten

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering om onder meer een deel van de investeringen van De Lijn op te lossen door een alternatieve financiering (VR/2007/16.02/DOC.0150)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering om het openbaar vervoerproject van De Lijn 'Brabo 2' te bevestigen als onderdeel van het Masterplan 2020. (VR/2011/23.09/DOC.0967)
12/2011	Goedkeuring Vlaamse Regering van de Samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, de VMM De Lijn, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en de stad Antwerpen.
04/2012	Bekendmaking procedure
01/2013	Selectiedatum procedure: Vijf kandidaten melden zich aan.
09/2013	Erkenning Brabo 2 als Vlaams PPS-project (VR/2013/20.09/DOC.1001/6)
10/2013	Goedkeuring bestek door de Vlaamse Regering
01/2014	Vier kandidaten leveren een offerte in op het technische luik.
09/2014	Indiening van financiële BAFO
12/2014	Selectie van BAM-consortium als preferred bidder Bekomen bouwvergunningen
03/2015	Uitstel financial close omwille van onduidelijkheid rond ESR-kwalificatie van het project
07/2015	Gedeeltelijke heraanbesteding project na aanpassingen aan het contract om ESR2010-compliant te zijn. Gunning
11/2015	Gunning opdracht, contractsluiting en financial close
01/2016	Start werken (Niet-tram)
03/2016	Start werken (Tram)
9/2018	Datum werkelijke beschikbaarheid (Niet-tram)
12/2019	Datum werkelijke beschikbaarheid (Tram)
03/2020	Onderhandelingen over kostenoverschrijding en tijdsoverschrijding van 12 maanden
10/2020	Dading gefinaliseerd tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers
12/2020	Voltooiingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd
08/2021	Voltooiingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd
10/2022	Aanpassing Financieringsovereenkomst en wijziging zekerheidsagent van CACIB.
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)

¹ In het ruime kader van het project Brabo II heeft AWV ook financiële verplichtingen ten aanzien van de Stad Antwerpen bepaald in de samenwerkingsovereenkomst Brabo II (en addenda) ondertekend n.a.v. de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011.

11 Livan 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Lijn
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.
Uitvoeringsvorm	DBFM met 25%+1 participatie van De Lijn in de projectvennootschap
Looptijd contract	25 jaar (tot 2040)
Naam private partner	Hermes Infrastructure NV
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het investeringsprogramma van De Lijn kwam onder steeds grotere druk te staan. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) waren er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. Die kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basis-mobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

LIVAN 1 is het eerste deelproject uit het **Toekomstplan 2020** dat werd gerealiseerd. Het toekomstplan 2020 is een aanvulling op het **Masterplan Mobiliteit Antwerpen**, een reeks maatregelen om een verkeersinfarct in en rond Antwerpen te vermijden.

Nagestreefde doelstellingen

In het kader van deze inhaalbeweging waren er plannen voor het uitbreiden van de infrastructuur voor hoogkwalitatief, spoorgebonden openbaar vervoer in overeenstemming met de regels en criteria van het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement.

LIVAN 1 moet zorgen voor een betere bereikbaarheid van Antwerpen vanuit het oosten. Door een snelle tramverbinding aan te leggen tussen het rond punt van Wommelgem en het Centraal Station, kan men immers de structurele ochtend- en avondfiles vermijden op de autosnelweg E313.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema
-------------------------	---

Het project zit in de operationele fase. Dit verloopt goed.

De nieuwe CAF voertuigen zijn toegekomen in Antwerpen. Het inzetten van nieuwe types voertuigen wordt contractueel aanzien als een Wijziging Opdrachtgever. De procedure Wijziging Opdrachtgever is nog niet afgerond gezien de eventuele impact (bv. extra slijtage door ander rijgedrag) nog niet volledig in beeld is. Hiervoor wordt een objectief onderzoeksvoorstel in overleg met partner opgesteld. In afwachting hiervan is er een akkoord dat de nieuwe CAF-voertuigen ingezet kunnen worden op de sporen van Livan.

Raakvlak Kerkstraat – Pothoekstraat:

De aanpassing aan de configuratie van LIVAN die als een Wijziging Opdrachtgever in het project Livan zal doorgevoerd moeten worden, in kader van het project Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat (zie projectfiche), wordt geraamd op 675 K euro.

Risicobeheer

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de SPV. De risicoallocatie die werd opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, werd getoetst aan een taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het voormalig Kenniscentrum PPS.

De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als afnemer van de infrastructuur opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase werden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in het DBFM-bestek van Stelplaatsen Cluster 2 werd opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken nam De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woonde hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen werd eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

Het project wordt aan zijde **opdrachtnemer** opgevolgd door de onderhoudspartij (MTC) alsook door de SPV manager. Het team vanuit **opdrachtgever** De Lijn is enerzijds opgebouwd uit medewerkers van de afdeling Service&Expertise Infrastructuur die de dagdagelijkse opvolging doen (melding storingen, opvolgen meldingen, ...) en anderzijds uit medewerkers van de afdeling Beheer&Innovatie Infrastructuur. Op regelmatige basis zijn overleggen voorzien.

De Lijn is eveneens vertegenwoordigd in de raad van bestuur van LIVAN Infrastructure NV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

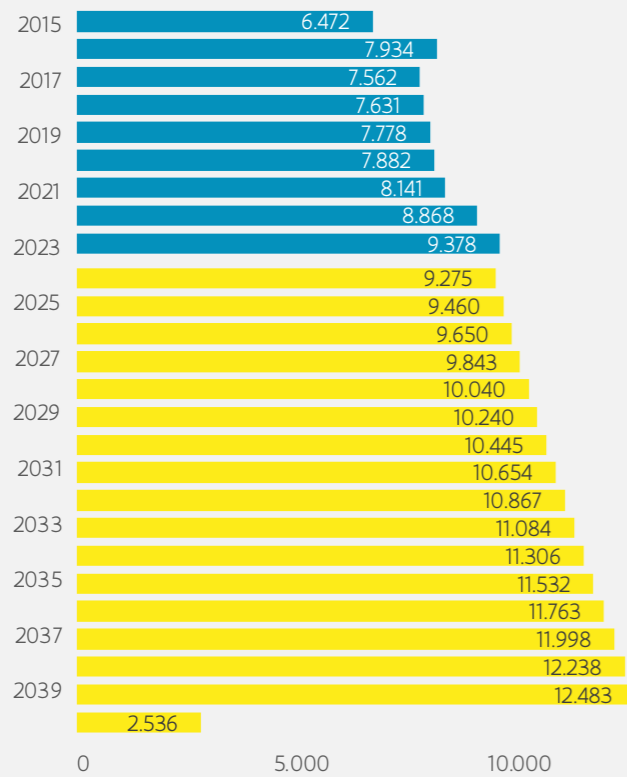
Bouwkost:	68.062
Studie -en ontwerpkosten:	3.383
Intercalaire interesten:	15.927
Investeringsbedrag excl. BTW:	87.372

	2023
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	68.062

Livan

- Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding (investeringsvergoeding) voorzien voor tramprojecten (exclusief Masterplan Antwerpen), stelplaatsen en rollend materieel – zoals beschreven in de nota VR en vastgelegd op maximaal 42.759 miljoen euro op kruissnelheid – determinerend voor het totale investeringsvolume dat kan gerealiseerd worden. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen worden op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting ingeschreven.

Kapitaalparticipaties door De Lijn (26%) in Livan Infrastructure NV: De gecommiteerde bedragen werden pas effectief ingebracht in 2015. Idem m.b.t. de Achtergestelde Aandeelhouderslening.

De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. mei 2024 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren. Op vlak van de onderhoudsvergoeding was er 2022 en 2023 sprake van een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten.

Decretale basis

Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 - Decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
06/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
04/2012	Op 25 april 2012 heeft De Lijn een negatief advies van het INR ontvangen met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1. Uiteindelijk werd voorgesteld om de structuur van het DBFM-contract voor het project LIVAN 1, initieel gesteund op een onroerende leasing conform het BTW KB nr. 30, aan te passen en om in het aangepaste DBFM-contract de voorbehouden van het negatieve advies van het INR weg te werken. Ten gevolge hiervan werd een terechtwijzend bericht opgemaakt dat aan de bidders ter beschikking werd gesteld en op basis waarvan zij een nieuw administratief en financieel luik dienden in te dienen.
09/2012	Bekomen bouwvergunningen
12/2012	Contractclose
04/2013	Start bouwfase
04/2015	Beschikbaarheid van de infrastructuur
04/2017	Herfinanciering
09/2020	Dadingsovereenkomst tussen de partijen met betrekking tot een geschil rond spoorstroomkringen (SSK).
2023	De nieuwe CAF voertuigen zijn in 2023 toegekomen in Antwerpen. Het inzetten van nieuwe types voertuigen wordt contractueel aanzien als een Wijziging Opdrachtgever. Onderzoek naar de eventuele impact van deze nieuwe voertuigen op slijtage spoorinfra (lange termijn) wordt in overleg met partner besproken en zal vervolgens uitgevoerd worden (slijtagemetingen, software modelering en validatie praktijk vs theoretisch model).
07/2023	Op 14 juli 2023 keurde de Vlaamse Regering het ontwerp van Biedingsleidraad en DBFM-Overeenkomst van het project Premetro Kerkstraat-Poethoekstraat goed. De aanpassing aan de configuratie van LIVAN die als een Wijziging Opdrachtgever in het project Livan zal doorgevoerd moeten worden, wordt geraamd op 675k euro.
2040	Einde contract/overdracht actief



12 HOV Hasselt–Maasmechelen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé.
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 1, Spartacus Lijn 3 (in kader van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg), aankoop HOV
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
Website	https://hovhasselt-maasmechelen.be/

Omschrijving van het project

Al in 2004 werd een toekomstplan voor openbaar vervoer in Limburg voorgesteld door De Lijn en de NMBS: het **Spartacusplan**. Het Spartacusplan is een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg, dat een forse reizigersgroei wil bereiken door de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg op te trekken zodat het een waardevol alternatief kan bieden voor de auto. Het Spartacusplan voorziet in een regionaal netwerk met drie snelle verbindingen: Lijn 1-Hasselt-Maastricht, Lijn 2- Hasselt-Maasmechelen en Lijn 3- Hasselt-Noord-Limburg.

De nieuwe HOV-verbinding moet een **kwakeitetsvol en aantrekkelijk alternatief voor de wagen** worden.

Deze trambus zal in een maximaal vrije bedding rijden, die stelselmatig uitgebreid wordt. Zo kunnen we op korte termijn snelle, noodzakelijke verbindingen realiseren die ook voor de verre toekomst alle opties openlaten.

- Via verschillende **quickwins** kunnen we de bestaande buslijn 45 vlotter later doorstromen, zonder al te veel bijkomend studiewerk, tijdsintensieve procedures of grote investeringen.
- We maken intussen werk van het realiseren van een **maximaal vrije bedding** voor de trambus. Die zal stapsgewijs gerealiseerd worden. Verwacht wordt dat de eerste trambus zal kunnen rijden in 2024.
- De vrije bedding laat voor de lange termijn **alle opties open om eventueel nieuwe voertuigtechnologieën in te zetten**.

Om versneld aan de hoge nood aan hoogwaardig openbaar vervoer tegemoet te komen wordt **gefaseerd** gewerkt. De Werkvennootschap heeft de opdracht gekregen om te starten met de **eerste fase** van de uitvoeringswerken waarin via een eerste reeks kortetermijnmaatregelen of quick wins al de helft van de vrije bedding gerealiseerd wordt. De meer ingrijpende werkzaamheden, zoals de doortochten in Hasselt, de universitaire campus Diepenbeek, Genk en Maasmechelen, worden ondertussen verder bestudeerd en voorbereid om ze in een **tweede fase** te realiseren. Er wordt hierbij gestreefd naar een breed gedragen oplossing en gaan de dialoog aan met de lokale besturen en andere stakeholders.

De HOV-verbinding met trambus van Hasselt naar Maasmechelen (Spartacus Lijn 2) zal uitgebaat worden door VMM De Lijn. De Lijn heeft een bestek in de markt gezet voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur, in nauw overleg met De Werkvennootschap. De onderhandelingen hieromtrent zullen binnenkort aanvatten zodat begin 2023 gegund kan worden. De levertermijn bedraagt +/- 1 jaar. Omdat geopteerd wordt voor de meest duurzame voertuigen die volledig elektrisch rijden, zal er zowel in de stelplaats van VVM De Lijn, als op de eindpunten van de HOV-lijn, laadinfrastructuur voorzien worden. De stelplaats in Winterslag zal hiervoor eveneens aangepast worden.

Nagestreefde doelstellingen

De centrale doelstelling voor de HOV-verbinding Hasselt-Maasmechelen is het uitbouwen van een **duurzaam mobiliteitsproject dat een regionale netwerklogica ondersteunt en substantieel bijdraagt tot de duurzame modal shift in Limburg**. Het HOV-project wil enerzijds de snelle verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen realiseren, en anderzijds een zo groot mogelijk reizigerspotentieel langsheen het tracé bedienen.

De provincie Limburg is in volle ontwikkeling. Daarbij wordt volop ingezet op zowel innovatie als duurzaamheid. Het openbaar vervoer kan niet achterblijven en moet net mee een voortrekker zijn. Hoogwaardig openbaar vervoer kan een katalysator zijn van een nieuwe manier van reizen, wonen en werken. Maar vandaag neemt men in Limburg, meer dan in andere provincies, de auto voor veel verplaatsingen.

Willen we de provincie Limburg verduurzamen én klaar maken voor de toekomst, dan is het noodzakelijk dat meer mensen het openbaar vervoer nemen. En als we willen dat meer mensen het openbaar vervoer nemen dan hebben we nood aan hoogwaardig openbaar vervoer.

De nieuwe trambus zal zo veel mogelijk in een eigen bedding rijden. Door deze vrije bedding wordt de trambus niet gehinderd door het andere verkeer en ontstaat een performant openbaar vervoersysteem, dat stipt kan rijden en betrouwbaar is. Een vlakke ondergrond en weinig bochtenwerk onderweg zorgen ervoor dat het comfortniveau van de reiziger verhoogt.

Om zo min mogelijk nieuwe open ruimte te verharderen, leggen we de trambusbaan maximaal aan binnen het bestaande openbaar domein en gaan hierbij op zoek naar ruimtelijke kansen om de leefkwaliteit van de omgeving te verhogen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing) G Op schema

De eerste Quick Win projecten (Koning Boudewijnlaan Hasselt, N702 Diepenbeek en N75 Genk) zijn uitgevoerd en klaar voor gebruik. Voor de volgende Quick Win projecten (eindhalte station Hasselt, halte Elfde Liniestraat en Elfde Liniestraat Hasselt en halte campus Diepenbeek samen met Agoralaan en kruispunt N702 Diepenbeek, op- en afrittencomplex 33 Maasmechelen en eindhalte Maasmechelen Village/Terhills) zijn de aannemers geselecteerd en de omgevingsvergunningen aangevraagd en/of verkregen. De start der werken is hier voorzien in de loop van 2024-2025.

De infrastructurele werken om vrije busbanen aan te leggen en doorstromingsmaatregelen te nemen gebeuren gefaseerd om versneld aan de hoge nood aan hoogwaardig openbaar vervoer tegemoet te komen. Het is de ambitie in een eerste fase delen te realiseren voorafgaand aan het in gebruik nemen van de trambus. Deze delen maken circa 50% van het aan te leggen tracé uit.

Voor bovenstaande reeks 1ste fase Quick Win projecten zijn de middelen voorzien in het GIP 2022 en GIP 2023. De eerste drie Quick Win projecten zijn reeds uitgevoerd. De start der werken van de overige Quick Win projecten is voorzien in de loop van 2024-2025.

Planning

In een 2de fase zullen de meer complexe segmenten en doortochten (Grote Ring R71 Hasselt, N76 Genk, N75 Genk, N78 Maasmechelen, connectie Bloemenlaan tot Maasmechelen Village) gerealiseerd moeten worden. Voor die segmenten is verder ruimtelijk, vergunningstechnisch, en draagvlak onderzoek vereist om de uitvoering van de werken te plannen.

Aan de concrete (technische) uitwerking van de 2de fase wordt momenteel verder gewerkt, in nauw overleg met de betrokken administraties en stakeholders. De budgettaire middelen die nodig zijn voor de realisatie van de 2de fase zullen voorzien worden in de volgende legislatuur 2024 – 2029.

De levering van de 17 trambussen is voorzien voor het najaar van 2024.

Risicobeheer

De **belangrijkste kansen** staan geformuleerd in de projectdefinitie die samen met de verschillende stakeholders is uitgewerkt. De projectdefinitie is toegevoegd aan de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 juli 2021. Met de trambus krijgt de HOV-verbinding een doorstart en het nieuwe voertuig biedt ook een aantal nieuwe opportuniteiten en kansen. De doelstellingen van het Spartacus Lijn 2 project, die initieel beperkt waren tot het mobiliteitsvraagstuk, worden in deze doorstart ruimer beschouwd. We maken werk van een geïntegreerd project dat stoelt op een participatief proces. We houden hierbij rekening met de eigenheid van de regio en haar ruimtelijke realiteit.

De **belangrijkste risico's** zijn algemeen te formuleren in de volgende zeven categorieën: politiek/bestuurlijk, financieel/economisch, juridisch/wettelijk, technisch, organisatorisch, geografisch/ruimtelijk en maatschappelijk. Aangezien het project zich momenteel in de voorbereidingsfase bevindt met als finaliteit de versnelde realisatie van de eerste fase van de uitvoeringswerken, is de voornaamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg te komen tot gedragen oplossingen voor de verschillende segmenten.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar Raming	2021
Investeringsbedrag excl. BTW	160.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

De investeringen, rollend materieel en exploitatiekosten worden opgenomen in de Vlaamse begroting.

Infrastructuur:

De indicatie van de kosten voor de uitvoering van de eerste fase – de werken die uitgevoerd worden tot en met 2023 – bedraagt 50 miljoen euro (excl. BTW). Deze inschatting is gebaseerd op algemene kengetallen en vertegenwoordigt op dit ogenblik de meest waarschijnlijke inschatting. Gelet op de aard van de ingrepen (quick wins) is deze raming realistisch en accuraat. Voor het geheel gespreid over 2022 en 2023 werd een bedrag goedgekeurd door de Vlaamse Regering van 50 miljoen euro (beslissing Vlaamse Regering van 16 juli 2021).

De middelen voor de tweede fase zullen worden voorzien in de legislatuur 2024-2029 en zijn geraamd op 96 miljoen euro (excl. BTW). Ook deze inschatting is gebaseerd op algemene kengetallen en vertegenwoordigt op dit ogenblik de meest waarschijnlijke inschatting. Dit wordt nog verder verfijnd rekening houdende met de wijze waarop bepaalde kruispunten worden aangepakt (zie beslissing Vlaamse Regering van 16 juli 2021).

Rollend materieel en laadinfrastructuur:

In een eerste fase werden 17 trambussen aangekocht voor een bedrag van 11.889.808,00 euro.

De investeringskost voor de laadinfrastructuur inclusief nachtladen, stallen en onderhouden van de trambussen op de stelplaats en op de eindpunten van de HOV-lijn wordt geraamd op 2 miljoen euro uitgaande van 3 locaties (eindhalthes + station Genk). De bepaling van (eventuele) andere locaties zal verder deel uitmaken van het nog te leveren studiewerk. In 2022 werd voor de financiering hiervan eenmalig binnen het beleidsdomein MOW 2.000.000 euro gecompenseerd naar de investeringstoelage van De Lijn (aanvullend aan het EBS-programma).

Exploitatie -en onderhoudskosten:

De exploitatiekosten van deze trambusverbinding zullen grotendeels opgevangen worden binnen het huidig personeelsbestand en het exploitatiebudget van de VVM De Lijn. De bijkomende exploitatiekost voor de VVM De Lijn wordt geraamd op 2.100.000 euro per jaar uitgaande van een kwartiersfrequentie. In de meerjarenbegroting is een jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn voorzien van 2 miljoen euro dewelke zal worden aangewend om de exploitatie- en onderhoudskosten te financieren.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MBO-1MHH5RY-PA
MBO-1MEH5EY-IS

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2020	De Vlaamse Regering heeft beslist op 8 mei 2020 om de trambus als busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te zetten voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 2. De Vlaamse Regering besliste hiervoor De Werkvennootschap te gelasten de vereiste studies op te starten om de infrastructurele ingrepen te realiseren waarbij een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) uitgewerkt wordt met oog op een versnelde ingebruikname (als opstap naar een sneltramtracé) alsook de mogelijke vormen van financiering van het project te onderzoeken.
08/2020	In augustus 2020 stelde De Werkvennootschap een studieconsortium SPL2 (Tractebel – Arcadis) aan om een HOV-lijn op het tracé van Hasselt tot Maasmechelen te onderzoeken. Uit het onderzoek volgde een projectdefinitie. Verschillende scenario's werden doorgerekend in het Regionale Verkeersmodel Limburg, waaruit blijkt dat de HOVverbinding een positieve impact heeft op de modal shift in het invloedsgebied met 1.800 extra verplaatsingen met het openbaar vervoer. Een HOV-verbinding via de Grote Ring van Hasselt (R71) die rechtstreeks naar Maasmechelen rijdt met een frequentie van 4x per uur, blijkt het grootste reizigerspotentieel te hebben.
07/2021	Op 16 juli 2021 besliste de Vlaamse Regering kennis te nemen van het verdere onderzoek over een busgebaseerd HOV systeem en om de realisatie van het infrastructuurproject Spartacus Lijn 2 (fase 1 en 2) toe te wijzen aan De Werkvennootschap overeenkomstig het tracé en de haltes die zijn uitgetekend. De Werkvennootschap kreeg de opdracht om te starten met de eerste fase van de uitvoeringswerken, de nodige studies voort te zetten en planningsprocessen op te starten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren. VVM De Lijn kreeg in samenspraak met De Werkvennootschap de opdracht een bestek op te maken voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur.
10/2021	De Werkvennootschap organiseerde in oktober en november 2021 reeds in elke betrokken gemeente een info-markt om de brede bevolking te informeren over de genomen beslissingen en input te capteren vanuit de burgers.
04/2023	Omgevingsvergunning Koning Boudewijnlaan Hasselt goedgekeurd.
04/2023	Omgevingsvergunning voor N702 Diepenbeek is goedgekeurd.
04/2023	Omgevingsvergunning voor N75 in Genk goedgekeurd. Start der werken gepland op 25 september 2023.
06/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Hasselt.
08/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Diepenbeek.
01/2024	Omgevingsvergunning voor eindhalte Maasmechelen Village/Terhils is goedgekeurd en afgeleverd
01/2024	Omgevingsvergunning voor bouw middenspanningscabine stationsomgeving Hasselt is goedgekeurd en afgeleverd
03/2024	Quick Win project Koning Boudewijnlaan Hasselt: openstelling voor het verkeer
03/2024	Quick Win project: N702 Diepenbeek: openstelling voor het verkeer
04/2024	Quick Win project N75 Genk: openstelling voor het verkeer
04/2024	De start der werken eindhalte Maasmechelen Village/terhills

13 Noord-Zuid Limburg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWW)
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerking met Departement Omgeving als mede-opdrachtgever van complex project Noord-Zuidverbinding Limburg. Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé..
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 3 ofwel studie naar Openbaar Vervoer (OV)-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg.
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.noordzuidlimburg.be/

Omschrijving van het project

Het globale project Noord-Zuid Limburg (NZL) bestaat uit twee luiken (bouwstenen). Zo stelde de Vlaamse Regering op 22 april 2022 het voorkeursbesluit definitief vast waarin de keuze voor het voorkeursalternatief werd gemaakt. Het voorkeursalternatief bestaat enerzijds uit een Hoogwaardig Openbaar Vervoersysteem onder de vorm van een elektrische trambus op een vrije bedding (bouwsteen 1) tussen Hasselt en Noord-Limburg. Anderzijds bestaat het uit een wegverbinding N74 (bouwsteen 2) met o.a. 2 tunnels onder de Grote Baan t.h.v. de kernen Houthalen en Helchteren.

Deze fiche heeft betrekking op de realisatie van bouwsteen 2, nl. de wegverbinding N74, d.m.v. de DBFM-uitvoeringsvorm.

Gezien de grootte van het hele dossier Noord-Zuid Limburg en van het projectgebied van Noord-Limburg t.e.m. Hasselt, inclusief de aanleg van HOV Spartacus Lijn 3, werd het dossier opgedeeld in delen (deelzones). Er is gekozen voor een gefaseerde aanpak gelet op de urgentie(s) in het projectgebied en de uitvoeringslogica (m.b.t. de aanleg van de tunnels), waarbij de deelzone B (Houthalen-Helchteren) als eerste aan bod komt. Het decreet complexe projecten laat een dergelijke gefaseerde aanpak toe. Zones A (Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel) en C (Zonhoven t.e.m. Hasselt) zullen op een later moment verder onderzocht en uitgewerkt worden.

Nagestreefde doelstellingen

Dit project heeft als algemene doelstelling te komen tot een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de gehele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. De scope van deze opgave is evenwel breder dan louter het verkeerskundige. Naast het oplossen van de verkeers- en bereikbaarheidsproblematiek gaat het ook om de leefkwaliteit (mens), de natuur, het landschap, de landbouw en de economie. Bij de oplossing zal maximaal rekening worden gehouden met de diverse en verschillende belangen/ambities van alle actoren. Het doel is om gezamenlijk een ruimtelijke impuls te geven aan het betrokken gebied in de vorm van een gedegen en gedragen pakket aan maatregelen, d.i. de zogenaamde gebiedsopgave. Voor een uitgebreide bespreking van de doelstellingen, kan worden verwezen naar het document (voor)ontwerp projectbesluit NZL - fase 1.

Stand van zaken/status

Verloop (timing) G Op schema

De Vlaamse Regering herbevestigde op 17 mei 2024 het project Noord-Zuid Limburg' als Vlaams PPS-project en gaf goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieidraad van het DBFM-project Noord-Zuid Limburg'. Op 24 mei 2024 nam de Vlaamse Regering het besluit tot vaststelling van het ontwerp van projectbesluit NZL - fase 1 van het Complex Project NZL. Van 29 mei t.e.m. 27 juli werd hierover een openbaar onderzoek georganiseerd.

Planning

Advies Europese Commissie:

In functie van het definitieve projectbesluit wordt door de bevoegde instantie, het Agentschap Natuur en Bos, het advies van de Europese Commissie ingewonnen, gelet op de betekenisvolle impact op prioritaire habitattypes.

Definitief Projectbesluit NZL – Fase 1:

Na de verwerking van de reacties uit het openbaar onderzoek wordt het definitieve projectbesluit ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Als de Vlaamse Regering het projectbesluit principieel goedkeurt dan wordt het voorgelegd aan de Raad van State, die advies geeft. Nadat de opmerkingen van de Raad van State verwerkt zijn, kan de Vlaamse Regering het projectbesluit definitief vaststellen.

Wanneer het projectbesluit goedgekeurd is, kan de uitvoeringsfase starten. De voorbereidende werken kunnen in 2024 in gang gezet worden.

Indicatieve planning aanbestedingsprocedure:

- Selectiefase: 2024
 - Aankondiging Opdracht met bekendmaking Selectieidraad Q2 2024
 - Indiening Aanvraag tot Deelneming Selectiebeslissing Q3 2024
- Dialoofase Q4 2024 – Q4 2025
 - Verzending Initieel Beschrijvend Document Q4 2024
 - Dialoogsessies Q4 2024 – Q2 2025
 - Indienen Oplossingen Q2 2025
 - Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies Q3 2025
 - Beëindigen Dialoofase Q3/Q4 2025
- Offertefase: Q4 2025- Q2 2026
 - Uitsturen Definitief Beschrijvend Document Q4 2025
 - Ontvangst Offertes Q1 2026
 - Opmaak finale rangschikking en aanduiden Voorkeursbieder Q2 2026
- Voorkeursbiederfase: Q2 2026-Q4 2026
 - Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten Q2/Q3 2026
 - Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting Q4 2026

De effectieve start van de werken is (ten vroegste) voorzien eind 2026, begin 2027.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW	1.169.00
-------------------------------------	----------

Duiding bij de financiële kerngegevens

Raming omvat de totale aanbestedingskost van het integrale project in zone B (Houthalen-Helchteren). Het gaat dan om de volledige realisatie van het gekozen alternatief met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als missing link' in deelzone B (Houthalen-Helchteren):

- Projectbesluit NZL – fase 1 (infrastructuurproject in deelzone B)
- Projectbesluit NZL – fase 2 (herinrichting Grote Baan bovenop tunneldak in deelzone B)
- Lokale Lus (aanpassingen wegennet, cfr. milde-rende maatregelen MER)

De hierboven beschreven aanbestedingskosten omvatten niet:

- Overige bijkomende kosten (kabels en leidingen, communicatie en voorlichting, archeologie, explosieven, etc.)
- Studiekosten DWV
- Vastgoedkosten (bebouwde + onbebouwde percelen)
- HOV in zone A en C (Aanleg van vrije of eigen bedding voor trambus Halte infrastructuur Aankoop rollend materieel Exploitatiekosten)

De aanbestedingskost van 1,169 miljard euro is dus exclusief de deelzones A en C die in een volgende fase van het complex project zullen worden uitgerold. Voor de volledigheid wordt meegegeven dat de eerdere raming (2021) van de infrastructuur aanleg HOV Spartacus lijn-3 75 miljoen euro bedroeg.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2008	In 2006 wordt een MER studie opgestart en op 3/10/2008 kiest de VR voor het omleidingstracé langs de westzijde van de dorpskernen van Houthalen en Helchteren.
02/2010	In februari 2010 keurt de VR het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 voorlopig goed, de Project-MER is ook opgestart. Eind 2010 vat de VR de eerste onderhandelingen aan met de geselecteerde aannemersconsortia.
03/2011	Op 4 maart 2011 wordt het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 bij besluit van de VR principieel goedgekeurd. Bij het arrest dd. 29 maart 2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienst-MER dd. 22 september vernietigd door de Raad van State. Een herwerkt plan-MER werd door AWW opgemaakt waarvan de ontwerpbeurt op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25 februari 2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochtracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd.
03/2015	Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 12 mei 2017 werd het herwerkt plan-MER en het GRUP wederom vernietigd door de Raad van State.

03/2018	Gelet op de complexiteit en de gevoeligheden heeft de Vlaamse Regering beslist om voor het project van de Noordzuidverbinding Limburg de mogelijkheid voor de toepassing van het decreet complexe projecten te volgen en werd de verkenningsfase - d.i. de eerste fase van de complexe projectenprocedure - aangevat. Op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg. Dit betekent de start van de onderzoeksfase - d.i. de tweede fase van de complexe projectenprocedure.
06/2019	Eind juni 2019 is een gezamenlijke ambitienota Noord-Zuid Limburg opgeleverd in samenspraak met de betrokken stakeholders. De ambitienota zal als kompas en toetskader gebruikt worden in de verdere stappen van het complex project Noord-Zuid Limburg.
09/2019	In september 2019 is aan de hand van concrete bouwstenen (openbaar vervoer, wegverbinding, kernversterking, bedrijvigheid, natuurverbinding, ...) een aantal toekomstbeelden opgebouwd. Ze verbeelden een mogelijke toekomst en testen het draagvlak voor verschillende concepten. De toekomstbeelden zijn concreet, maar tegelijk ook radicaal.
12/2019	Aan de hand van de conclusies van de dialoog rond de vier toekomstbeelden worden in december 2019 verschillende mogelijke oplossingen, de zogenaamde alternatieven, opgebouwd en voorgelegd aan een brede groep van betrokkenen. Elk alternatief omvat heldere keuzes met betrekking tot duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De alternatieven worden opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota (AON).
03/2020	Begin maart 2020 is de alternatievenonderzoeksnota (AON) gepubliceerd. De nota bepaalt welke alternatieven er geïntegreerd onderzocht moet worden en op welke wijze de effecten van die alternatieven zullen worden onderzocht. De alternatieven worden bepaald in overleg met de betrokken stakeholders, op basis van de gezamenlijke ambities zoals geformuleerd in de ambitienota.

03/2020	Publieke raadpleging inzake de alternatievenonderzoeksnota (AON): 16 maart 2020– 13 mei 2020. Iedereen kon tijdens deze periode reageren op de AON. De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in juli 2020 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd gepubliceerd op de website.
11/2020	In november 2020 werd een tussennota gepubliceerd. De tussennota bundelt de resultaten van Fase 1: Verfijning van alternatieven van het geïntegreerde onderzoek, de basis waarop de beslissing tot vertrechtering gemaakt werd en geeft een samenvatting van de drie weerhouden redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven. Publieke raadpleging inzake de tussennota: 09 november 2020 – 08 december 2020. Er wordt in gesprek gegaan over de vertrechtering, het gevoerde onderzoek in de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek, het te voeren onderzoek in fase 2 en 3, en de drie overblijvende alternatieven.
03/2021	De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in maart 2021 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd eveneens opgemaakt. Op 19 maart 2021 werden de verschillende documenten gepubliceerd op de website.

	<p>Op de tijdens de adviesronde gestelde vraag tot (her)combinatie van alternatieven werd in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota van maart 2021 ingegaan door A2 in Helchteren te combineren met A3 in Helchteren. Dit brengt het aantal te onderzoeken alternatieven in de gAON op vijf: drie alternatieven uit de tussennota en twee combinatie-alternatieven.</p> <p>De in totaal vijf redelijke alternatieven maakten het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moest leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.</p>
10/2021	<p>Binnen de onderzoeksfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de samenvatting en de geïntegreerde afweging werden opgenomen in de ontwerp synthesesnota. De ontwerp rapporten van het geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota waren op 8 oktober 2021 publiek raadpleegbaar via de projectwebsite.</p> <p>Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen werd er door het projectteam een voorkeursalternatief (tracé Ay met tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren en Hoogwaardig Openbaar Vervoer met een trambus) naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op 8 oktober 2021 via een mededeling kenbaar gemaakt.</p> <p>Het voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota werden van 8 oktober 2021 t.e.m. 9 november 2021 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.</p>
12/2021	<p>Op 17 december 2021 werd het ontwerp voorkeursbesluit van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg vastgesteld door de Vlaamse Regering.</p> <p>Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesesnota en, de ontwerp onderzoeks-</p>

	<p>rapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van de dienst Mer, werden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek.</p> <p>Publieke raadpleging inzake ontwerp voorkeursbesluit: 22 december 2021 – 19 februari 2022</p>
04/2022	<p>Het team Mer heeft de kwaliteit van het ontwerp van S-MER beoordeeld en getoetst aan de richtlijnen die zij hebben opgesteld. De kwaliteitsbeoordeling S-MER werd ontvangen op 1 april 2022.</p> <p>Definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) en de goedkeuring van het begeleidingsplan door de Vlaamse Regering op 22 april 2022.</p>
12/2022	<p>Eind december 2022 is de projectonderzoeksnota (PON) gepubliceerd. De PON beschrijft het verdere verloop van het proces, het project zelf en het geïntegreerd onderzoek dat hierop volgt. Het voorkeursalternatief wordt nu immers verder geconcretiseerd. Via het geïntegreerd onderzoek krijgt het projectontwerp steeds meer vorm.</p>
02/2023	<p>Van 9 januari tot en met 7 februari 2023 kon de PON geraadpleegd worden en kon iedereen erop reageren tijdens de publieke raadpleging. Om iedereen goed te informeren, zijn er vijf infomarkten georganiseerd in het projectgebied tijdens de eerste twee weken van die publieke raadpleging.</p>
06/2023	<p>Er zijn een vijftigtal inspraakreacties vanuit burgers en verenigingen en 12 adviezen van adviesinstanties ontvangen op de PON. Deze reacties zijn verzameld en beantwoord in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en van de aanpassingen aan de projectonderzoeksnota die daaruit voortvloeien. De aangepaste of geactualiseerde PON vormt de basis van het geïntegreerd effectenonderzoek. Deze documenten werden gepubliceerd op de website, samen met de richtlijnen MER van Team Omgevingseffecten.</p>

01/2024	<p>Op 26 januari 2024 werd aan de Vlaamse Regering een mededeling gericht waarin de stand van zaken m.b.t. het complex project werd gediend. Deze mededeling vormde tevens de aanzet tot de start van de adviesronde ter voorbereiding van het definitieve projectbesluit.</p>
05/2024	<p>De Vlaamse Regering herbevestigde op 17 mei 2024 het project Noord-Zuid Limburg' als Vlaams PPS-project en gaf goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project Noord-Zuid Limburg'.</p>
05/2024	<p>Op 24 mei 2024 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp van projectbesluit NZL - fase 1 vast.</p> <p>Tijdens het openbaar onderzoek over het Ontwerp van Projectbesluit NZL - Fase 1 van 29 mei 2024 tot en met 27 juli 2024 kon iedereen reageren op het Ontwerp Projectbesluit NZL - Fase 1. De bezwaren worden behandeld en het dossier wordt waar nodig bijgestuurd.</p>
2032	<p>Jaar te verwachten beschikbaarheid</p>



14 Gentspoort

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Andere betrokken entiteiten	Stad Gent, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), NMBS, Infrabel, Synductis, Farys en Aquafin
Gerelateerde projecten	Aankoop rollend materieel De Lijn
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Het DBFM-project Gentspoort bundelt een aantal projecten in een stedelijke omgeving te Gent, m.n. de heraanleg van de stationsomgeving Gent-Dampoort, vertramming van lijn 7 en de doortrekking van tramlijn 4. Dit project valt dan ook uiteen in een aantal samenhangende componenten:

1. Aanleg van traminfrastructuur, nl. aanleggen van nieuwe sporen in de Voormuide met eindhalte voor tramlijn 1, het doortrekken van tramlijn 4 die thans loopt via Muidelaan en die wordt doorgetrokken tot station Gent-Dampoort en het aanleggen van een nieuwe tramlijn 7 (vertramming van buslijn 7) die zal lopen van Sint-Denijs-Westrem tot aan het station Gent-Dampoort
2. Ondertunneling van Dampoort en Heuvelpoort
3. Herinrichting van de publieke ruimte in het projectgebied.

Het projectgebied wordt opgedeeld in een aantal zones:

Zone 1: Kortrijksesteenweg deel Parkbos – Maaltebrugge

Deze zone is het apart deel in de vertramming van de buslijnen 70 tot 78 van Parkbos via station Gent-Sint-Pieters tot station Gent-Dampoort. De eerste zone van Gentspoort begint aan de ingang tot het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem, waar de eindhalte van de tramlijn voorzien wordt. De tram rijdt op nieuwe tramsporen richting Gent en sluit ter hoogte van Maaltebrugge aan op de bestaande tramsporen. Het ontwerp voorziet in een volledige herinrichting van de steenweg met naast de inpassing van de trambedding ook de realisatie van voet- en fietspaden. Ook de kruispunten worden herzien.

Ter hoogte van de kruising van de spoorlijn L50 dient de bestaande onderdoorgang omgebouwd te worden in functie van de aan te leggen traminfrastructuur en verbetering van de fietsinfrastructuur en voetgangersonderdoorgang.

Zone 2: Parkplein – Ter Platen

Deze zone maakt mee deel uit van de vertramming van de busbundel 7. Het project voorziet in nieuwe traminfrastructuur vanaf het Parkplein (het begin van zone 2) via de Parklaan, Emile Clauslaan en Familie van Rysselberghedreef over het Museumplein, naar de Heuvelpoort en de Citadellaan, inclusief de herinrichting van de publieke ruimte. In deze zone doorkruist de tramlijn de stadsring R40, waar rekening gehouden moet worden met complexe verkeersstromen. Ter hoogte van de Heuvelpoort wordt de stadsring R40 ondergronds gebracht voor het doorgaande gemotoriseerd verkeer zodat bovengronds

ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en het resterend autoverkeer. De aansluitende zijstraten worden afgewikkeld via een nieuw aan te leggen kruispunt bovenop de tunnel.

Zone 3: Tentoonstellingslaan – Gent Zuid

In de verdere vertramming van de busbundel 7 loopt het tramtraject door de Tentoonstellingslaan, de Jules De Bruyckerdreef en verderop via de Zuidparklaan naar het Graaf van Vlaanderenplein, waar vandaag al traminfrastructuur aanwezig is. Het project voorziet naast de aanleg van de traminfrastructuur eveneens in de herinrichting van de publieke ruimte in deze straten zodat ook voldoende ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers. Het Graaf Van Vlaanderenplein is een groot knooppunt waar een vlotte overstap en goede doorstroming voor bus en tram gegarandeerd zal worden en extra haltepleinen en tramsporen aangelegd worden.

Zone 4: Gent Zuid – Kasteellaan

In zone 4 rijdt tramlijn 7 door de smallere straten in het stadscentrum (Zuidstationstraat, Nieuwebosstraat, Tweebruggenstraat) en via het Sint-Annaplein en de Kasteellaan verder naar de ring R40 om binnen zone 5 aan de Dampoort uit te komen. Het project voorziet naast de aanleg van de traminfrastructuur eveneens in de herinrichting van de publieke ruimte in deze straten. In deze zone kruist de nieuwe tramlijn de oostelijke en westelijke arm van de Visserijvaart. De bestaande westelijke brug wordt vervangen. De bestaande beweegbare brug over de oostelijke arm en de bestaande voetgangersbrug worden vervangen door één vaste brug. De doorvaart van de schepen onder deze brug zal gegarandeerd worden door een sluis van het type drop lock.

Zone 5: Dampoort

De stadsring R40 wordt middels een tunnel voor gemotoriseerd verkeer verlegd richting Afrikalaan. Hierbij wordt de aansluiting van de N70 Antwerpsesteenweg op de nieuwe R40 integraal heringericht in de zone Koopvaardijlaan. De volledige ruimte rond het station Dampoort wordt als een transferium heringericht waarbij tramlijnen 4 en 7 een eindhalte krijgen ter hoogte van het stationsgebouw. De huidige stadsring R40 (Dampoort – Kasteellaan) inclusief de publieke ruimte wordt volledig heringericht voor de actieve weggebruiker, openbaar vervoer en lokaal verkeer. Hiertoe behoren ook de realisatie van een fiets- en voetgangersonderdoorgang onder de Dampoortbrug en een nieuwe fietsbrug naast de sporen voor de fietssnelweg en de vernieuwing van de Octrooibrug.

Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort

De huidige tramlijn via Tolhuis, Voormuide en Sint-Salvatorstraat wordt gesplitst in twee lijnen. Eén lijn zal via de Sint-Salvatorstraat lopen en krijgt een eindhalte in de Voormuide. Hiertoe worden de sporen in de Voormuide vernieuwd. De andere lijn wordt vanaf de Blaisantvest over nieuwe tramsporen doorgetrokken naar Dampoort via de Muidelaan, Dok-Noord, Stapelplein, Klipperstraat en Dok-Zuid. Hiertoe worden binnen zone 6 de publieke ruimte van het Neuseplein, de Muidelaan, Voormuide, Dok-Noord, Dok-Zuid volledig heringericht, waarbij onder andere fietsonderdoorgangen onder de R40 worden voorzien met aanpassingen aan de kaaimuren tot gevolg. Een nieuwe fietsbrug naast de huidige Tolhuisbrug zorgt ook in deze zone voor veiligere en comfortabelere fietsverbindingen.



Een nieuwe fietsbrug naast de huidige Tolhuisbrug zorgt ook in deze zone voor veiligere en comfortabelere fietsverbindingen.

Nagestreefde doelstellingen

Het project Gentspoort beoogt de aanleg van een robuust, veilig en vlot mobiliteitsnetwerk met bijzondere aandacht voor voetgangers, fietsers en trams.

Bij het begin van Gentspoort werd een ambitiechartter uitgewerkt waarin 6 gedeelde ambities op papier werden gezet om aan te geven wat de brede, algemene doelen zijn waar we naartoe willen met het project:

1. Stad in beweging

Gentspoort bouwt aan een bereikbaar Gent. Daarvoor zijn er kwalitatieve tramverbindingen en overstappunten nodig. Het project werkt aan een robuust mobiliteitsnetwerk met een vlotte doorstroming voor alle vervoerswijzen, met speciale aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Met dit netwerk wordt het aantrekkelijker om verschillende vervoerswijzen te combineren. Bovendien wordt het voor inwoners en bezoekers eenvoudiger om zich op een duurzame manier te verplaatsen.

2. Toegankelijke stad

De tram verbindt wijken, plekken en pleinen. Gentspoort is een hefboom voor een toegankelijke, comfortabele en sociaal veilige publieke ruimte voor alle bewoners en bezoekers. Of zij nu jong of oud, mobiel of minder mobiel zijn. Gentspoort zet extra in op een verkeersveiliger Gent. Oversteekbaarheid en het wegwerken van barrières voor fietsers en voetgangers krijgen veel aandacht.

3. Stad van morgen

Gentspoort werkt aan een robuuste en flexibele publieke ruimte. We bereiden de stad voor op nieuwe mobiliteitsvormen, de energietransitie en klimaatuitdagingen. Daarnaast wil het project ook de kansen van tijdelijke situaties maximaal benutten en kwalitatief inrichten.

4. Dynamische stad

Gentspoort benut de troeven van Gent en wil een boost geven aan de straten en betekenisvolle plekken langs het tracé. Stedelijke herkenningspunten zoals de stationsomgeving Dampoort, Sint-Annaplein en Museumplein hervinden een karaktervolle identiteit. Gentspoort ontvlecht op cruciale plaatsen de verkeersstromen om ruimte te maken voor een kwalitatieve en veilige inrichting.

5. Gezonde stad

Gentspoort werkt aan een gezondere leefomgeving. Dat doen we door in te zetten op duurzame mobiliteit en het creëren van publieke ruimte waar het aangenaam vertoeven is. We ontwerpen op maat van de mens met veel aandacht voor verblijfskwaliteit.

6. Geëngageerde stad

Alle projectpartners engageren zich voor een vlotte realisatie van Gentspoort met aandacht voor draagvlak, budget en timing. De projectpartners willen samenwerken met andere organisaties en Gentenaars aan een breed gedragen project.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
------------------	---

In maart 2024 werd de Gentspoortbeurs georganiseerd. Dit betrof een grote infomarkt voor het ruime publiek waarbij de plannen (schetsontwerp) voorgesteld werden en er ook werkateliers plaatsvonden. In juli van 2024 werd de startnota voor het project Gentspoort finaal goedgekeurd door de stuurgroep.

De plannen van de startnota worden momenteel verder verfijnd en uitgewerkt tot het niveau voorontwerp in het kader van de opmaak van de projectnota. Gelijktijdig wordt ook gewerkt aan het projectmer.

Planning

Indicatieve planning op hoofdlijnen:

- Voorjaar 2024 - begin 2025 – Projectnota
- Voorjaar 2024 – najaar 2026 - Milieueffectenrapport (MER)
- Najaar 2024 – 2027 – Aanstellen aannemer
- Selectiefase: begin 2025 – medio 2025
- Dialoofase: najaar 2025 – begin 2027
- Offertefase: begin 2027 – eind 2027
- Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting – Voorjaar 2028
- Voorjaar 2025 – 2027 – Verwervingen of vroeger bij opportuniteiten
- Eind 2026 – medio 2027 - Aanvraagprocedure omgevingsvergunning

De bouwfase en start van de werken aan het project kan ten vroegste worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. De beschikbaarheidssperiode zal 25 à 30 jaar bedragen (nog verder uit te klaren). Het project Gentspoort zal dus ten vroegste in 2033 beschikbaar gesteld worden. Het kan wel zijn dat we eerder beginnen met kleine ingrepen of deelprojecten.

De Vlaamse Regering ging op 22 december 2023 akkoord met de selectie en realisatie van het project Gentspoort als Vlaams PPS-project. Ze keurde de opstart goed van de plaatsingsprocedure door een concurrentiegericht dialoog voor de DBFM-opdracht (Design, Build, Finance and Maintain) Gentspoort. Ze keurde de voorgestelde selectieleidraad goed en stemde in met de geactualiseerde raming en beschikbaarheidsvergoedingen die opgevangen worden binnen het beleidsdomein MOW. Ze ging ook principiële akkoord met de opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging voor contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest. Ze keurde ten slotte ook de uitbreidingsinvestering goed voor de aankoop van tramvoertuigen en de verhoging van de exploitatietoelage van De Lijn met de geraamde bedragen voor de operationele kosten.

Risicobeheer

De belangrijkste kansen liggen in de versnelde realisatie van de tramlijnen en tunnels, waarmee de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden. De belangrijkste risico's zijn het verliezen van draagvlak voor het project waardoor de omgevingsvergunningen niet tijdig bekomen worden, het aantreffen van vervuilde gronden, scopewijzigingen en/of -uitbreidingen die gevraagd worden door partners, wijzigingen in wetgeving of richtlijnen en de impact van (archeologisch) erfgoed gezien de stedelijke context.

Duiding bij de financiële kernegevens

Op basis van de huidige inzichten voor het project (zie ook bovenstaande projectbeschrijving) werd een nieuwe globale kostenraming opgemaakt, prijspeil maart 2023. De totale investeringskost (excl. grondverwervingen) wordt daarbij geraamd op 779 miljoen euro excl. BTW. De bouwkost is daarin geraamd op 615 miljoen euro. Dit bedrag houdt naast de indexering van circa 21% (okt 2021 – maart 2023) ook rekening met de bemerkingen geformuleerd in de vorige nota Vlaamse Regering.

In dit bedrag zijn onder andere ook de engineeringkosten vervat, kosten voor bijkomende onderzoeken, een ingeschat bedrag voor de risico's van bodemverontreiniging, kosten verbonden aan minder hinder maatregelen, kosten verbonden aan fase-ringen, bijkomende projectkosten als gevolg van verdere detailering van de projectscope en ontwerpkeuzes in overleg met projectpartners. ... Voor de volledigheid zijn in deze raming ook de kosten ten laste van de stad Gent (zie infra), Farys en Aquafin opgenomen. De kosten voor de grondverwerving werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

Er werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen De Werkvennootschap en de Stad Gent waarbij de bijdrage van de stad Gent in de financiering wordt vastgelegd op maximaal 30 miljoen euro (incl. btw incl. prijsherzieningen). In het (geplafonneerd) stadsaandeel zijn echter niet inbegrepen:

- de wijzigingen aan de infrastructuur binnen configuratie op vraag van de Stad Gent tijdens de beschikbaarheidsperiode.
- de kosten van de riolering (zal afzonderlijk geregeld worden met Farys).
- de bouw van de parking Dampoort.

Indien Stad Gent infrastructurele elementen buiten configuratie (onderhoud bij opdrachtgever) wenst toe te voegen zijn deze ten laste van de Stad Gent. De werken zullen uiteraard in nauw overleg met Stad Gent en Provincie Oost-Vlaanderen uitgewerkt worden. Waar nodig zullen bijkomende samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar Raming	2023
Bouwkost	615.000
Investeringsbedrag excl. BTW:	779.000

Aanvullende investeringskosten alsook operationele kosten De Lijn:

Aankoop rollend materieel

De aankoop van 17 bijkomende nieuwe trams en bijhorende stallingscapaciteit zijn niet mee opgenomen in de DBFM Gentspoort.

- De kostprijs van 17 nieuwe tramvoertuigen wordt ingeschat op minimaal 50 miljoen euro (prijspeil 2023).
- Deze voertuigen dienen gestald te worden in de toekomstige stelplaats Wissenhage waarbij deze uitbreiding geraamd wordt op ca. 10 miljoen euro (prijspeil 2023).

De operationele kosten De Lijn:

Exploitatiekosten

De exploitatiekosten omvatten alle kosten die bij de exploitatie een rol spelen. In functie van de voorziene lijnvoering, met zijn specifieke amplitude, frequentie, snelheid en afstand, worden de exploitatiekosten berekend. Hierin zitten o.a. de personeelskosten, huisvesting, energie, ... De meerkost t.o.v. de huidige exploitatie wordt geraamd op 4 miljoen euro/jaar (prijspeil 2023).

Onderhoudskosten

In een DBFM overeenkomst wordt het onderhoud van de nieuwe infrastructuur gedurende de contractduur uitgevoerd door de opdrachtnemer. Echter, het rollend materieel alsook het incidentmanagement, behoren niet tot de DBFM-overeenkomst waardoor De Lijn hiervoor zelf zal moeten instaan.

- Het onderhoud van het rollend materieel bedraagt ca. 2 miljoen euro per jaar (prijspeil 2023).
- De kostprijs van het incidentmanagement is nog niet bepaald gezien dit afhankelijk is van de concrete afspraken die hiervoor opgenomen zullen worden in het finale bestek van Gentspoort. In ieder geval zal dit budget voor De Lijn voorzien moeten worden naast de beschikbaarheidsvergoedingen.

De Vlaamse Regering gaat principiële akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2023	<p>Ambitiecharter: Met alle vaststellingen uit de onderzoeken en een duidelijk zicht op de kansen en knelpunten van het project stelde het projectteam zes Gentspoort-ambities op. Die ambities kregen vorm in het ambitiecharter, de leidraad van het project. Het ontwerpteam vertrok in de volgende fase vanuit de ambities om het ontwerp vorm te geven.</p> <p>Op 18 april 2023 werd het project gelanceerd onder de naam Gentspoort. Tijdens dat publieke startschot zetten alle partners hun handtekening onder het ambitiecharter.</p>
05/2023	<p>Participatieronde: Begin mei 2023 konden Gentenaars en Gentgebruikers het project zelf ontdekken op verschillende infomomenten met kaarten, infopanelen en persoonlijke toelichting van leden uit het projectteam.</p> <p>Maar hen alleen wegwijs maken in Gentspoort was niet genoeg. De buurtbewoners kennen namelijk het gebied op hun duimpje en zijn daarom een belangrijke partner in het verhaal. In werkateliers zoomden we daarom samen met hen in op de zes zones binnen het projectgebied. We luisterden actief naar de wensen, verwachtingen en kritische opmerkingen van de Gentenaren. Waar nodig vulden we met hun feedback de kansen en knelpunten verder aan.</p>
10/2023	<p>Synthesenota: In oktober 2023 ontving de stuurgroep de synthesenota. De synthesenota vat in drie boekdelen het project samen en kondigde het einde de analysefase aan.</p>
12/2023	<p>De Vlaamse Regering nam op 22 december 2023 een beslissing inzake:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De erkenning van het project Gentspoort (Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7) als Vlaams PPS-project • De opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project Gentspoort' • Opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest
03/2024	<p>Startnota: De startnota wordt in maart 2024 voorgelegd aan de projectstuurgroep. Deze nota omschrijft uitgebreid de huidige situatie, de context en de doelstellingen van het project. In de nota staat ook de motivatie bij enkele principiële keuzes en een conceptontwerp.</p> <p>In deze fase werd ook de Gentspoortbeurs georganiseerd. Dit betrof een infomarkt waarop het ruime publiek de plannen kom bekijken. Gelijktijdig werden ook werkateliers georganiseerd. De startnota werd na verwerking van nog enkele opmerkingen in juli definitief goedgekeurd door de stuurgroep.</p>
05/2024	<p>De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure.</p>



15 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Lijn

Omschrijving van het programma

Het investeringsprogramma van De Lijn kwam onder steeds grotere druk te staan door de groei van De Lijn. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) werden er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. De groei kwam vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hebben een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. De stelplaatsprojecten die in het kader van deze beslissing werden opgenomen zijn: **Stelplaatsen Cluster BOVZO**, **Stelplaats Tongeren**, **Stelplaatsen Cluster 2** en **Stelplaats Wissenhage**.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn. Door ontwerp, bouw en onderhoud bij dezelfde partner te leggen, kunnen synergievoordelen worden benut en risico's beter worden beheerst. Ook kan er een sterkere focus gelegd worden op het life-cycle management, hetgeen moet resulteren in extra kwaliteit voor De Lijn.

Risicobeheer

De **risicoallocatie** die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het voormalige Vlaams Kenniscentrum PPS. Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als opdrachtgever opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

Risicomangement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomangement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomangement na contractsluiting.

Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aanbestedende overheid, bijgestaan door financiële en juridische adviseurs.

Tijdens de opvolging van de uitvoering van de werken, neemt De Lijn de rol van leidend ambtenaar op. De taak van de aanbestedende overheid bestaat er vooral in te controleren of de opdrachtnemer zijn verplichtingen inzake kwaliteitsborging nakomt. De Lijn woont hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen wordt eveneens een projectmanagementoverleg georganiseerd in aanwezigheid van opdrachtgever en opdrachtnemer.

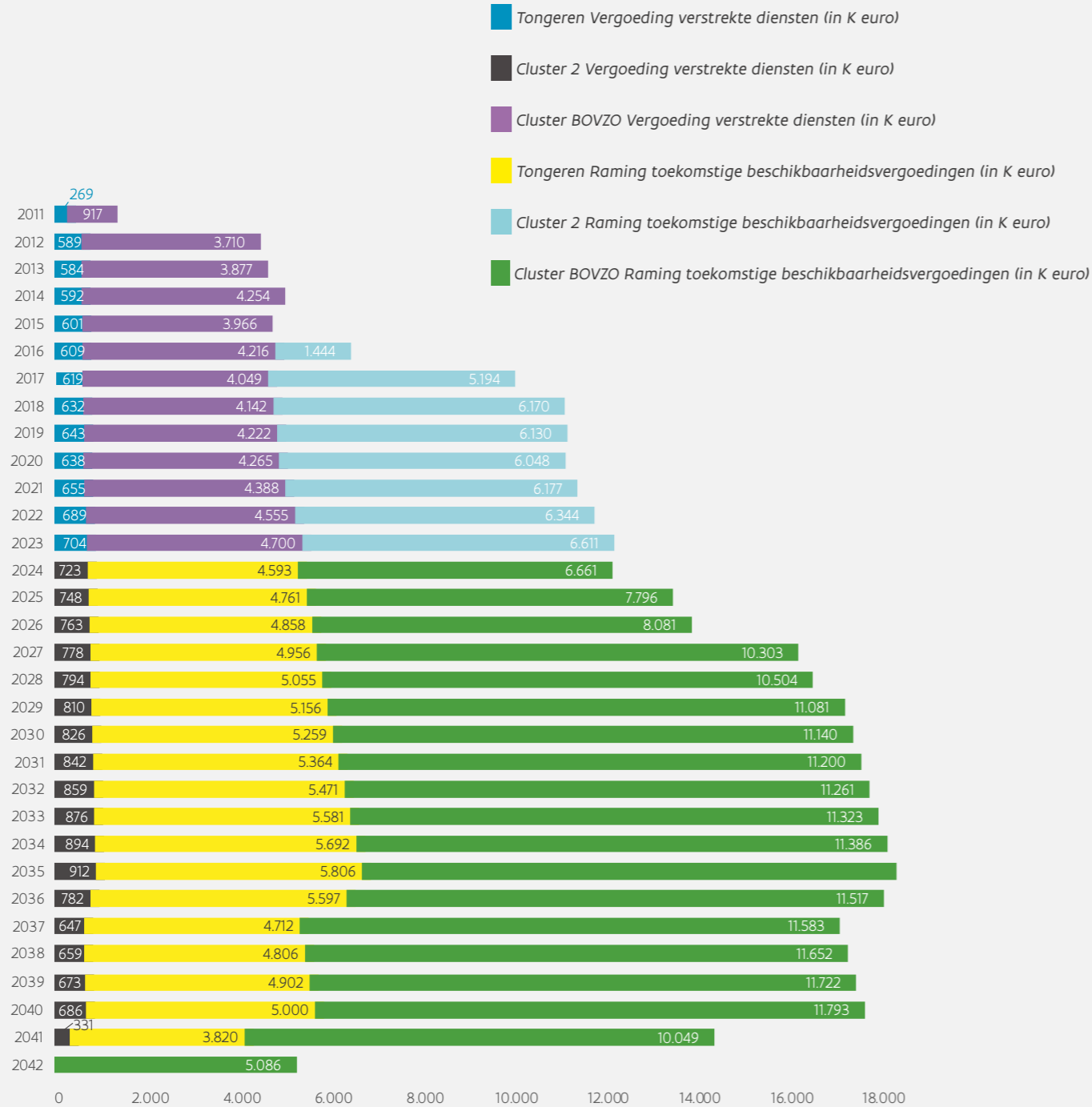
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Studie -en ontwerp-kosten:	Intercalaire interesten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
Stelplaatsen Cluster BOVZO	28.783	2.053	782	31.618	
Stelplaats Tongeren	6.168	432	198	6.798	
Stelplaatsen Cluster 2	52.009	3.915	9.408	65.332	
Stelplaats Wissenhage	197.000	35.000	18.000	250.000	2023
Totaal	283.960	41.400	28.388	353.748	

Investeringen per jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	30.836
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	6.600
Stelplaatsen Cluster 2	0	0	0	0	0	55.924
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	93.360



Stelplaatsen (exclusief Wissenhage)



Duiding bij de financiële kerngegevens

De raming van de bouwkost, studie-en ontwerpkosten en intercalaire interesten voor de stelplaats **Wissenhage** dateert van 2023. De aanbesteding is nog lopende. De bedragen hierboven zijn afgeronde bedragen die bij de contract close in 2024 exact gezet zullen worden nadat ook het ontwerp vergund is.

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding(leasecomponent) voorzien voor tramprojecten (exclusief Masterplan Antwerpen), stelplaatsen en rollend materieel – zoals beschreven in de nota VR en vastgelegd op maximaal 42,759 miljoen euro op kruissnelheid – determinerend voor het totale investeringsvolume dat kan gerealiseerd worden. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

Voor de stelplaatsprojecten is er een tekort vanaf het moment dat het project Wissenhage in gebruik zal genomen worden. Het project zal niet gegund worden zolang de financiële engagements niet afgedekt zijn.

De raming van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de stelplaats Wissenhage werd omwille van de lopende aanbestedingsprocedure nog niet in bovenstaande grafiek opgenomen.

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijssherziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. mei 2024 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

De elektrificatie van de BOVZO cluster zal niet gebeuren via beschikbaarheidsvergoedingen maar via mijlpaalvergoedingen (via kapitaalsubsidies). De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen voor elektrificatie van cluster 2 zijn opgenomen in de voorlopige cijfers in bovenstaande grafiek. In september 2024 worden geactualiseerde cijfers voorgelegd worden aan de RvB van De Lijn. Finaal zal het bedrag van de beschikbaarheidsvergoedingen geüpdatet worden bij het einde van de werken op basis van eventuele laatste aanpassingen tijdens de uitvoering.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	De nota rond de realisatie van de stelplaatsen via alternatieve financiering werd op 16 februari 2007 door de Vlaamse Regering goedgekeurd.

15.1 Stelplaatsen cluster BOVZO

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid: Specifiek voor het project 'Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem' werd een positief INR-advies verkregen op 7 mei 2010, waardoor toen werd uitgegaan dat dit gunstige INR advies eveneens van toepassing zou zijn op de inhoudelijke analoge contractuele PPS-dossiers voor deze lijst stelplaatsen. In de consolidatiegolf voortvloeiend uit de nieuwe richtlijnen van ESR2010 werd dit project geherkwalificeerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
Looptijd contract	30 jaar
Naam private partner	siCURAnt (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project omvat het ontwerpen, bouwen, (voor)financieren en onderhouden van de stelplaatsen in Brugge, Overijse en Zomergem.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het DBFM-project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren.

Op de **stelplaats Brugge en Zomergem** werd in 2023 gestart met de **elektrificatie** in functie van de vergroening van de busvloot.

Inzake vergroening was de oorspronkelijke financier niet geïnteresseerd in de financiering in de werken t.b.v. de elektrificatie. De financiering gebeurt dus op een klassieke manier met mijlpaalvergoedingen en dit via kapitaalsubsidies.

Relevante beslissingen werden genomen op de RvB van De Lijn:

- 6 september 2023: aankoop schakelmateriaal Zomergem t.w.v. 157.227 euro
- 15 mei 2024: werken Fase 1 te Brugge t.w.v. 9.829.498 euro
- 7 juli 2024: werken Zomergem Fase 1 t.w.v. 5.934.649 euro + studies Overijse t.w.v. 257.494 euro

Op de stelplaats van **Brugge** werden 7 laadpalen in dienst genomen voor de Midi-bussen, en zijn de werken gestart voor de volgende fase waarbij 87 laadpalen zullen geïnstalleerd worden tegen Q1 2025.

Voor de Stelplaats **Zomergem** is de ontwerpstudie voor de eerste fase van elektrificatie afgerond. De omgevingsvergunningsprocedure loopt. Oplevering wordt verwacht in Q1 2025.

De studie voor **Overijse** wordt opgestart.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2008	Bekendmaking plaatsingsprocedure
02/2008	Selectiedatum plaatsingsprocedure
03/2010	Formele gunningsbeslissing
06/2010	Financial close, contractdatum en bekomen bouwvergunningen
08/2010	Start bouw
10/2011	Einde bouw/start beschikbaarheid
12/2016	Wijziging aan het contract: Herfinanciering
2041	Einde contract/overdracht actief

15.2 Stelplaats Tongeren

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	NMBS m.b.t. de toegangsweg
Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid: In de consolidatiegolf voortvloeiend uit de nieuwe richtlijnen van ESR2010 werd dit project geherkwalificeerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
Looptijd contract	30 jaar
Naam private partner	Cordeel zetel Hoeselt
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project omvat de Stelplaats Tongeren: parkeerplaats voor ca 50 bussen met bijhorende tank en wasstraat, dienstgebouw en onderhoudscentrum met 4 werkstanden.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren. Studies en gesprekken rond elektrificatie van de stelplaats dienen nog opgestart te worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2007	De selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren is 19 juni 2007 door de RvB van De Lijn goedgekeurd.
09/2008	Beslissing RvB De Lijn op 3 september 2008 om de lopende plaatsingsprocedure Stelplaats Tongeren stop te zetten en opdracht tot opmaak nieuw bestek voor de organisatie van een (nieuwe) onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking met dezelfde kandidaten op grond van artikel 39 §2, 1 ^o d) van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten.
01/2009	Goedkeuring nieuw bestek door RvB van De Lijn, waarvan de kandidaten in februari 2009 in bezit werden gesteld en op basis waarvan zij offertes konden indienen.
09/2009	Bekomen bouwvergunningen
10/2009	Formele gunningsbeslissing
01/2010	Contractclose/Financial close
02/2010	Start bouwfase
08/2011	Wijziging aan het contract: Minnelijk akkoord ten gevolge de impact van de vertraging door een noodzakelijke tussenkomst van Infrax cvba
10/2011	Einddatum bouw/start beschikbaarheid
06/2013	Wijziging aan het contract: Addendum aan de overeenkomst ten gevolge diverse wijzigingen opdrachtgever zowel binnen als buiten configuratie.
2041	Einde contract/overdracht actief

15.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Stad Leuven voor het gedeelte Buiten Configuratie van het deel-project Stelplaats Leuven
Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid 22 augustus 2016 bracht het INR een ongunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Naam private partner	NV Hermes (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Huidige fase deel-project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project omvat het ontwerpen, bouwen, (voor)financieren en onderhouden van de van de stelplaatsen Leuven, Sint-Niklaas en Hasselt.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren. Er is gestart met de **elektrificatie** van de stelplaatsen. In tegenstelling tot Cluster BOVZO wordt bij Cluster 2 de elektrificatie wel via externe financiering gerealiseerd. De betrachting is om in september 2024 met het concreet voorstel van o.a. term sheet, financieel model, ... naar de RvB van De Lijn te gaan.

Eerder werd reeds op volgende momenten naar de RvB van De Lijn gegaan:

- 2023: hoogspanningsmateriaal Hasselt Fase 1
- 17 januari 2024: Studies Sint-Niklaas Fase 2 t.w.v. 246.990 euro
- 17 april 2024: aankoop bijkomende transfo's Sint-Niklaas t.w.v. 111.318 euro
- 10 juli 2024: principes financieringswijze met melding dat concreet voorstel in september 2024 komt

Op de stelplaats van Sint-Niklaas werden de eerste 32 laadpunten in dienst genomen. De studie voor de volgende fase (36 laadpunten) werd afgerond. De omgevingsvergunningsprocedure loopt.

Op de stelplaats Hasselt is de start van de werken voor de eerste fase (86 laadpunten) gepland voor midden september 2024. De oplevering wordt verwacht in Q2 2025.

Voor de stelplaats Leuven Noord loopt de voorstudie.

De finale contractuele & financierings-voorwaarden voor de elektrificatie van de Cluster 2 stelplaatsen worden voorgelegd aan de RvB van begin september 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
02/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2010	RvB De Lijn keurt 1de terechtwijzend bericht (TWB 1) goed met als belangrijkste beslissing het schrappen van het sneltramgedeelte uit het project ten gevolge vertraging van het project Spartacus STL 1.
08/2011	Start onderhandelingsfase met kandidaten
10/2013	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB 2) goed met als belangrijkste beslissing dat de stelplaats Aalst uit het dossier wordt geschrapt gezien er geen vergunning voor de stelplaats kan worden bekomen en de aanpassing naar een sui generis contractvorm.
10/2014	Gunning opdracht
01/2015	Contractsluiting/Financial close/bekomen bouwvergunningen
04/2015	Startdatum bouw
06/2016	Beschikbaarheidsdatum
12/2018	Wijziging aan het contract: Herfinanciering door AG Real Estate
2042	Einde contract/overdracht actief



Op de stelplaats van Sint-Niklaas werden de eerste 32 laadpunten in dienst genomen.

15.4 Stelplaats Wissenhage

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Binnen de DBFM-overeenkomst is uitsluitend De Lijn een contractuele partij. Binnen de DB-overeenkomst zal de stad Gent mogelijks een belanghebbende partij zijn die invloed zal hebben in het opleveringsproces.
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van het ontwerp van de DBFM-overeenkomst heeft het INR 28 september 2017 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept. Dit advies zal uiteindelijk nog moeten worden bevestigd na kennisname van de definitieve contracten.
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Probleemstelling:

De capaciteit van de huidige stelplaatsen en onderhoudscentra te Destelbergen en Gentbrugge was te beperkt om de beoogde toename in exploitatie van trams en bussen te kunnen opvangen. Beiden zijn maar 5 hectare groot. De vraag naar een permanente oplossing diende zich dus aan.

De vergroening van de vloot en dus de verdere uitbouw van duurzaam openbaar vervoer in en rond Gent vragen een herinvulling van de stelplaats Wissenhage

Alsook door de plannen voor lijn 4 en lijn 7 in Gent zal er extra plaats nodig zijn om trams te installeren.

Hoofddoelstellingen:

- Voldoende stalruimte voorzien voor de huidige 120 bussen Gentbrugge, E17 en Driebeekstraat) en in eerste instantie en 40 trams.
- Ruimte voor uitbreidingsmogelijkheden in de toekomst waarbij in totaal 143 bussen en 78 trams kunnen gestald worden.
- Laadplaatsen te realiseren voor de vergroening van de bussen van De Lijn. Dit omvat bij aanvang 40 elektrische standaardbussen maar omvat ook de mogelijkheid op het vergroenen van het gehele buspark van De Lijn Gent.
- Het realiseren van een centrale werkplaats voor bussen en trams inclusief wasstraten.
- De nodige voorzieningen voor het personeel om deze logistiek te onderhouden. Dit in de vorm van kantoren, werkhuizen en magazijnen.
- Het realiseren van een duurzame stelplaats met hedendaagse technieken om zo kosten en impact op omgeving te beperken.
- De toegang tot de stelplaats te voorzien voor trams door het aanpassen van het kruispunt Blaisantvest en de Gaardeniersbrug

De e-stelplaats Wissenhage werd in de markt gezet als een PPS-project met een DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance & Maintain). De opdracht omvat het ontwerpen, bouwen, financieren en langdurig beschikbaar houden en onderhouden van een tram- en busstelplaats met herstel- en onderhoudswerkplaatsen, kantoren, magazijnen en parkeerplaatsen voor voertuigen van (personeel van) De Lijn.

Op de nieuwe stelplaats met een oppervlakte van 14 ha wordt opstelruimte voorzien voor: 44 gelede trams (uitbreidbaar naar 78) en 120 bussen, waarvan 65 gelede bussen en 40 elektrische standaardbussen (uitbreidbaar naar 83 gelede en 60 standaardbussen).

Wissenhage is één van de eerste nieuwe stelplaatsen waar vanuit de ontwerpfaserekening wordt gehouden met de toekomst van e-mobility. In eerste aanleg worden voorzieningen getroffen om de standaardbussen uitsluitend elektrisch te laden. Er worden ook voorzieningen getroffen om de gelede bussen te elektrificeren. Deze stelplaats is de opportuniteit om in de Gentse regio

een aanzienlijke vloot met elektrische bussen te realiseren. Ook de bijhorende wegeninfrastructuur is inbegrepen en tevens worden de voorzieningen getroffen voor de inzet van elektrische bussen. Om de elektrische vloot in de stelplaats Wissenhage te ontvangen wordt er van in de conceptfase rekening gehouden met specifieke vereisten van e-bussen, voornamelijk dan de nodige laadinfrastructuur voorzien op de stelplaats (depotcharging).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	R Kritieke vertraging
-------------------------	---

Aanbesteding

Met de voorkeursbieder werden de finale onderhandelingen opnieuw aangevat zodat men naar de contract en financial close kan gaan. De BAFO dateert reeds van maart 2022.

Omgevingsvergunning

In december 2023 is de vergunningsaanvraag opnieuw ingediend. Deze is op 30 januari 2024 volledig en ontvankelijk verklaard. De vergunning werd eind juli 2024 verleend. Deze zal vermoedelijk aangevochten worden.

Op het terrein zitten bezetters. Zowel politie als deurwaarder nemen hier tegen actie.

Communicatie/Participatie

Er werd een extern communicatiebureau (Billie Bonkers) aangesteld dat ondersteuning biedt in het communicatie en participatieproces met de buurt.

Bodemsanering

De saneringsopdracht werd inmiddels gegund. Buiten een pilootproef kunnen de werken pas effectief starten zodra de vergunning uitvoerbaar is omdat hiervoor bomen dienen gekapt te worden.

Grondverwerving

Er werd een finaal akkoord gesloten inzake de resterende stukjes grond die nog moesten worden verworfd.

Planning

De ingebruikname van de stelplaats is voorzien voor 2028.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning milieuvergunning
08/2017	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
12/2017	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2018	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2019	Ontvangst eerste offertes
02/2021	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB2) goed en beslist om de toegelaten inschrijvers uit te nodigen om een BAFO in te dienen. Technisch gedeelte tegen 27 september 2021 en financieel deel tegen 22 november 2021.
03/2021	Verzenden TWB2
11/2021	Goedkeuring terechtwijzend bericht voor aanpassing scope (beperken scope)
01/2022	Ontvangst technische BAFOs
03/2022	Ontvangst administratief-financiële BAFOs
09/2022	Weigering van de aangevraagde omgevingsvergunning, omwille van een juridisch niet sluitende boscompensatie.
01/2023	RvB De Lijn duidt Voorkeursbieder aan op basis beoordeling BAFO's.
03/2023	RvB De Lijn beslist om de project & gunningswijze voor de sanering goed te keuren waarna het bestek in de markt werd geplaatst.
05/2023	RvB De Lijn keurt de financiering en de overeenkomst met Colimo (Bosgroep) goed (tbv boscompensatie ter waarde van 569.759,40 euro)
01/2024	Vergunning ontvankelijk verklaard en goedgekeurd
2028	Geplande ingebruikname stelplaats

16 Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Lijn
Andere betrokken entiteiten	stad Antwerpen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
Gerelateerde projecten	Livan 1
ESR Impact	ESR-neutraal De Opdracht zal middels een DBFM-overeenkomst ESR-neutraal worden gestructureerd. Er wordt toepassing gemaakt van het intussen standaard geworden model van DBFM-overeenkomst dat ook in de andere DBFM-projecten van De Lijn wordt gebruikt en dat in de markt goed is gekend. De DBFM-overeenkomst zal voor advies voorgelegd worden aan het INR/Eurostat.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het programma

Het DBFM-project Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat betreft de opening van de laatste ongebruikte premetrotunnel in Antwerpen en is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het premetronetwerk en het verlagen van de busdruk in de stad.

Het bestaat uit twee grote delen, m.n. de opening van de **premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat** en de **opening van 4 stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven)**.

De ruwbouw van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat bestaat reeds maar zal nog worden afgewerkt met de nodige infrastructuur (spoorinfrastructuur, tractie en beveiliging) om tramexploitatie mogelijk te maken. In deze tunnel wordt de afwerking en ingebruikname voorzien van 2 premetrostation: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan (tracé Livan 1) wordt eveneens de afwerking en ingebruikname van 2 premetrostation ingepland: Drink en Morckhoven.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Dit DBFM-project beoogt bij te dragen aan het **verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context** en het bewerkstelligen van een **modal shift**. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan een ambitie van het **kwalitatief verbeteren van de publieke ruimte en van de verkeersleefbaarheid**.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema
-------------------------	---

Op 15 september 2023 werd het bestek aan de bidders verstrekt. De technische offertes werden ingediend op 1 maart 2024, gevolgd door de financiële offertes op 15 maart 2024. In de maanden april, mei, juni en juli 2024 vonden toelichtende gesprekken plaats met de kandidaten. De eerste vergunningsaanvraag werd ingediend op 30 april 2024, met een tweede versie op 27 juni 2024. Het openbaar onderzoek liep van 19 juli tot en met 18 augustus 2024. Het beoordelingsverslag zal uiterlijk op 22 oktober 2024 worden afgerond.

Indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata):

- Q4 2024: Ontvangst BAFO
- Q1 2025: Gunning & contract close
- Q2 2025: Start werken
- Q2 2026: Opening station Drink
- Q1 2027: Opening station Morckhoven
- Q1 2027: Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus

Als alles volgens deze indicatieve planning verloopt, dan rijden er begin 2027 trams door de tunnelkokers en premetrostations.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit zal in het concrete DBFM-contract van het project vastgelegd worden. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de infrastructuur worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het vergunningsrisico wordt gedragen door de aanbestedende overheid, die voorafgaand aan contract close de omgevingsvergunningen zal aanvragen en verkrijgen. Indien de opdrachtnemer nadien zelf nog aanpassingen zou aanbrengen aan het ontwerp die impact hebben op de vergunning, wordt dit risico eveneens bij die partij gelegd.

Aangezien het over de afwerking van bestaande metrotunnels en -stations gaat, is er weinig tot geen marge voor afwijking van het initiële ontwerp, dat ondertussen al stamt uit de jaren '70 van vorige eeuw. De inpassing van de toegangen in de huidige stedelijke context vormt een specifieke uitdaging.

De stations Drink en Morckhoven zijn gelegen langs de metrolijn onder de Turnhoutse- en Herentalsebaan. Deze lijn werd gerealiseerd via het DBFM-project Livan 1. De genoemde stations, welke dus heden nog niet in gebruik zijn als reizigersstation, zitten momenteel in beheer bij Livan 1.

Om de omvang van project voldoende groot te houden om interessant te zijn voor potentiële PPS-partners is er beslist om de stations Drink en Morckhoven in hetzelfde dossier (PPS Premetro) als de tunnels en overige stations op te nemen. Bovendien speelt hier ook het schaalvoordeel dat zich voordoet bij de bouw van vier gelijkaardige station. Ook op gebied van architectuur en vormgeving wordt er een eenheid binnen deze stations nagestreefd. Hier ontstaat aldus een interface tussen twee aparte DBFM-contracten.

Door de specifieke aard van de werken, nl. werken in tunnels en beperkte ondergrondse ruimtes, is er een verhoogd risico op werkongevallen tijdens de bouwperiode.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2023
Bouwkost	66.270
Studie -en ontwerpkosten:	2.340
Investeringsbedrag excl. BTW:	68.610

Duiding bij de financiële kerngegevens

In de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 werd een geraamde bouwkost vermeld van 61,38 miljoen euro (excl. BTW). Dit bedrag is tot stand gekomen door de raming uit fase Voorontwerp (49,10 miljoen euro) te indexeren met een globale factor van 25%, op basis van in de bouw gangbare herzieningsformules, welke o.a. rekening houden met loonkost en materiaalkost. Sindsdien werd het Voorontwerp verder uitgewerkt tot een Referentieontwerp, met bijhorende geactualiseerde raming. Deze raming van de bouwkost bedraagt heden 66,27 miljoen euro (excl. BTW). De toegenomen kosten van fase Voorontwerp naar fase Referentieontwerp zijn een gevolg van verschillende redenen:

- Actualisatie van de prijzen
- Verdere technische uitwerking van het dossier
- Ontwerpaanpassingen

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 6,958 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar. De totale kost aan beschikbaarheidsvergoedingen bedraagt 173,925 miljoen euro (excl. BTW en prijsherziening) over de periode van 25 jaar.

De beschikbaarheidsvergoedingen zullen opgevangen worden binnen de referentie kredieten van het beleidsdomein MOW. De onderhoudsvergoedingen voor het DBFM-project zullen enkel drukken op de operationele kosten van De Lijn (en dus indirect op de Vlaamse Begroting via werkingsdotatie en de jaarlijkse investeringsdotatie).

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor investering (Investeringsvergoeding):

Op basis van de ervaringen uit eerdere, gelijkaardige DBFM-opdrachten (Brabo 2, Livan 1) wordt de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding (investeringsvergoeding) geraamd op 7 % van de bouwkost. Gelet op de onvoorspelbare evolutie van de materiaalprijzen en de lange duurtijd van de overeenkomst, wordt zowel gedurende de bouwfase als gedurende de gebruiksfase voorzien in een indexatiemechanisme. De geactualiseerde jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" bedraagt aldus 4,639 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar. Bij het finaal vastleggen van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte speelt enerzijds de dan geldende marktrente een belangrijke rol en anderzijds de risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever. Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project moet tevens nog rekening gehouden worden met de evolutie van prijzen van de bouwmaterialen tussen de huidige raming op basis van prijzen 2023 en de marktprijzen (in plus of in min) op het ogenblik van de gunning (2024) en eventueel tijdens uitvoering. Finale wijzigingen door de opdrachtgever aan het programma (in plus of in min), bijvoorbeeld naar aanleiding van specifieke voorwaarden in de vergunning, hebben ook hun effect op de beschikbaarheidsvergoeding.

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud (Onderhoudsvergoeding):

Het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, kan op basis van de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten geraamd worden op 3,5% van de bouwkost, of € 2,319 miljoen euro per jaar. Deze vergoeding wordt nadien jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en exploitatie van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijsherzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in materialen (vnl. staal) en andere middelen (vnl. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

Aandachtspunt: Het project is opgedeeld in verschillende projectonderdelen, met name drie Fasen die parallel zullen worden

uitgevoerd. Voor de drie Fasen geldt één gezamenlijke aanvangsdatum en één gezamenlijke aanvangsgarantie. Aangezien de Fasen niet gelijktijdig zullen worden afgerond, wordt voor elke Fase een afzonderlijke Geplande Beschikbaarheidsdatum en Beschikbaarheidscertificaat (met een afzonderlijke Beschikbaarheidsvergoeding) voorzien. Na afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat begint voor die Fase een 25-jarige onderhoudstermijn te lopen.

De **projectonderdelen buiten configuratie** zijn de delen welke weliswaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, maar die geen deel (kunnen) uitmaken van het DBFM-project. Zij zullen niet via DFBM gefinancierd worden maar via een éénmalige bijkomende investeringsdotatie vanuit MOW aan de Lijn voorzien in 2024. De delen buiten configuratie worden geraamd op 6,05 miljoen euro (excl. btw, prijspeil juni 2022) en zullen verder gedetailleerd worden in de komende periode. Deze kosten slaan op de installatie van een sein -en beveiligingssysteem geraamd op 5 miljoen euro, aanpassingen die ingrijpen op de configuratie van de DBFM Livan 1 geraamd op 625 K euro, de verplaatsing van nutsleidingen geraamd 125 K euro en de voorziening van kunstintegratie in de stations.

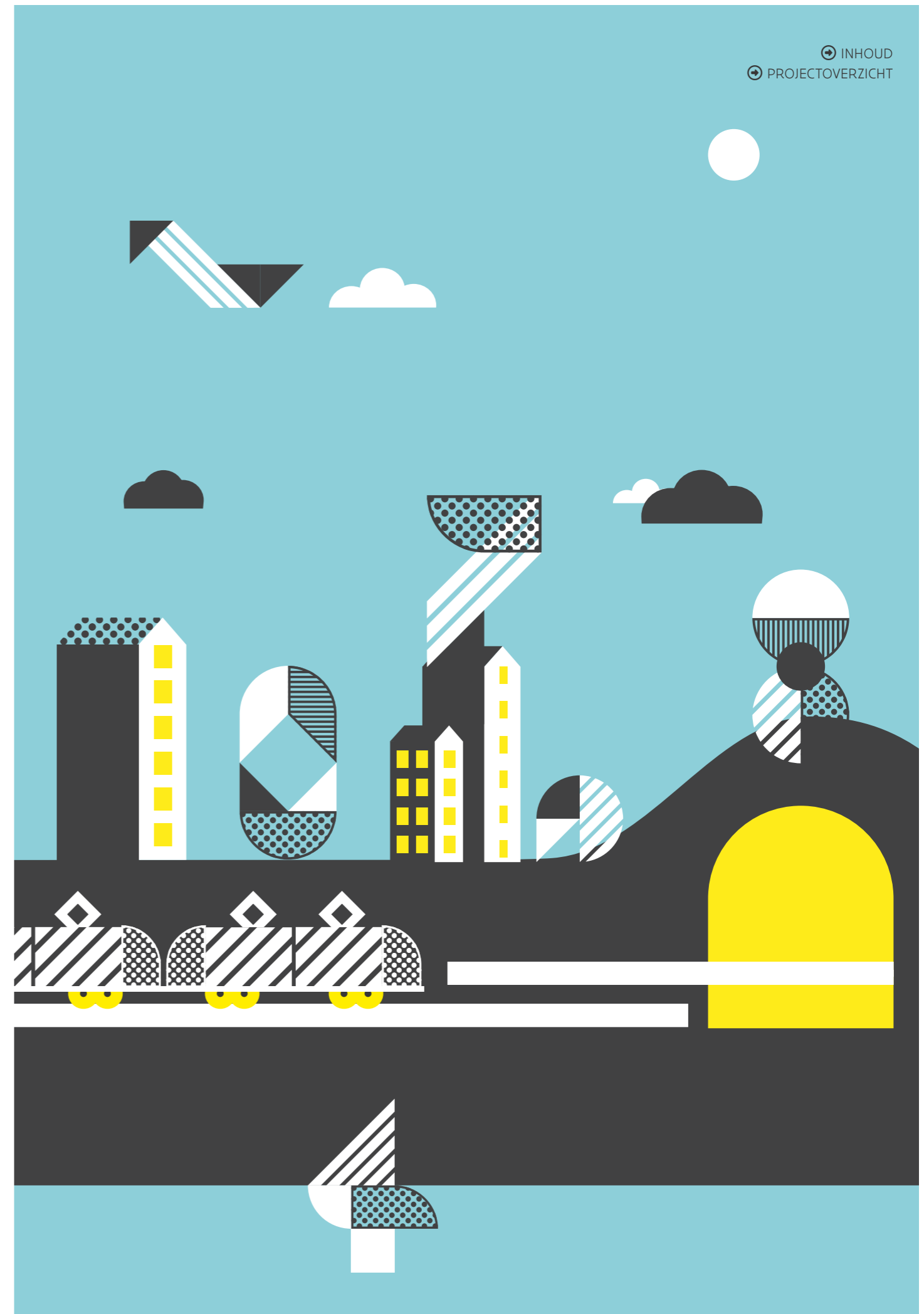
Net als in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Bruggen Albertkanaal van De Werkvennootschap) zal een **doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaamse Gewest** opgenomen worden om de nakoming van de betalingsverplichtingen t.a.v. de opdrachtnemer te garanderen ter bescherming van de financierbaarheid van het project. Middels een contractuele borgstelling vanwege het Vlaams Gewest kunnen de vreemd vermogensverschaffers aan het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat hetzelfde gunstige kredietprofiel toekennen alsof het een DBFM-overeenkomst betreft die rechtstreeks door het Vlaams Gewest zelf als contractuele opdrachtgever zou worden gesloten. De DBFM-overeenkomst zal, voor doeleinden van deze doorbetalingsverbintenis, ook door het Vlaamse Gewest moeten worden ondertekend.

De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen, alsook alle andere kosten verbonden met het voorliggende project (niet exhaustief: studiekosten, grondverwerving, saneringskosten etc.), dienen te worden opgevangen binnen de beschikbare refertekredieten van MOW zonder dat dit kan leiden tot een budgettaire meervraag.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2021	Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering: <ol style="list-style-type: none"> haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW een aantal projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project, waaronder het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat. haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat op te dragen aan De Lijn.
04/2022	Op 20 april 2022 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn: <ol style="list-style-type: none"> de plaatsingsprocedure, namelijk een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging voor het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering. het ontwerp van selectiedossier inzake de opdracht Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren. het selectiedossier over te maken aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring.
07/2022	Bekendmaking gunningsprocedure
10/2022	Op 15 oktober 2022 besliste de Vlaamse Regering: <ol style="list-style-type: none"> Het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat definitief te selecteren als Vlaams PPS-project. Haar definitieve akkoord voor de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedure voor het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat te verlenen aan de hand van het voorgelegde selectiedossier. Dat de geraamde jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat zullen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW. De minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat kunnen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW. De minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de opdracht aan De Lijn om de gunningsleidraad voor advies aan IF voor te leggen vooraleer te agenderen op de Raad van bestuur De minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.
01/2023	Op 18 januari 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om drie kandidaten te selecteren voor de ingebruikname premetrotunnels Kerkstraat – Pothoekstraat en afwerking van vier stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink, Morckhoven).
07/2023	Op 13 juli 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om: <ol style="list-style-type: none"> de Biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst goed te keuren de voorgestelde gunningcriteria en de verdeling van de gewichten goed te keuren in te stemmen met de geactualiseerde ramingen de biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voor te leggen akkoord te gaan met de verdeling van het bestek aan de geselecteerde kandidaten (onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering).

07/2023	<p>Op 14 juli 2023 besliste de Vlaamse Regering:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Haar goedkeuring te verlenen aan het ontwerp van Biedingsleidraad en DBFM-overeenkomst, en aan de verderzetting van de aanbestedingsprocedure. 2. Er principieel mee akkoord te gaan dat De Lijn in de finale versie van de DBFM-overeenkomst voor het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat een clausele voorziet op grond waarvan het Vlaams Gewest zich borg stelt voor de nakoming door De Lijn van alle betalingsverplichtingen die zij ten aanzien van de opdrachtnemer (of diens rechtsopvolger) op zich neemt krachtens de DBFM-overeenkomst. 3. In te stemmen met de geactualiseerde raming en de hieruit voortvloeiende Beschikbaarheidsvergoedingen die opgevangen worden binnen het beleidsdomein MOW. 4. De minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat kunnen opgevangen worden binnen de referstekredieten van het beleidsdomein MOW.
09/2023	Bestek werd verdeeld aan de kandidaten
03/2024	Ontvangst technische offertes van 3 bidders
03/2024	Ontvangst financiële offertes van 3 bidders
Q1 2025	Gunning & contract close
Q2 2025	Start werken
Q2 2026	Opening station Drink
Q1 2027	Opening station Morkhoven
Q1 2027	Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus
2027	Te verwachten beschikbaarheid



17 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg nv
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22 september 2016 bracht het INR na overleg met Eurostat een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Website	https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering_albertkanaal

Omschrijving van het programma

Voor de aanvang van het project lieten de bruggen over het kanaal enkel het transport met drie lagen containers toe. Om een saturatie van het kanaal te voorkomen en de competitiviteit van het transport via de binnenvaart te verhogen en aldus de modal shift naar watertransport verder te bevorderen, was het noodzakelijk dat op middellange termijn het transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

Het project voorziet in de **verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m** waarvoor de beheersovereenkomst als streefdatum eind 2023 vooropstelt. Met de verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en voor Short Sea Shipping aanzienlijk worden verhoogd.

Sinds eind januari 2024 zijn alle 62 bruggen verhoogd naar een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m. Voor de 2 resterende brugprojecten zijn de werken nog in uitvoering, maar voldoende ver gevorderd dat er geen hoogtebeperking meer is. In onderstaande programmatische wordt enkel ingegaan op de bruggen die gerealiseerd worden via PPS Cluster 1 en 2.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2015-2019 beloofde werk te maken van een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg: Bij de uitbouw en versterking van het waterwegennet ligt de focus op de verdere uitbouw van het Albertkanaal. De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal wordt gradueel uitgevoerd van Antwerpen richting Luik, deels met reguliere budgetten en deels via PPS.

Het **Vlaams regeerakkoord 2019-2024** bevestigt de eerdere engagementen voor de omvorming van het Albertkanaal: 'We verhogen de transportcapaciteit op onze binnenwateren, met de voortgezette uitvoering van het Seine-Scheldeproject (incl. rivierherstel), de optimalisatie van het Albertkanaal en het kanaal Brussel-Charleroi, de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met een vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met oog op schepen tot 2500 ton.'

De maatschappelijke relevantie van het project situeert zich hoofdzakelijk op **de significante capaciteitsuitbreiding van het kanaal en de reductie van de kostprijs voor containertransport over het water**. Tegelijk verhoogt door de verhoging van de bruggen de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor het transport van grote ondeelbare elementen (silo's, reactoren,...). Met dit project wordt dan ook een belangrijke bijdrage geleverd aan het beheersen van de mobiliteitsproblematiek en wordt de **modal shift naar de binnenvaart** bevorderd. Tenslotte zal het project bijdragen tot een verhoging van de veiligheid op het kanaal en het bevorderen van een vlot scheepvaartverkeer.

De investeringsdotatie van De Vlaamse Waterweg nv liet toe om jaarlijks een bedrag van ca. 12 à 16 miljoen euro te investeren in het project. Om het investeringsritme te kunnen verhogen en zo de realisatie van het globale project tegen 2020 mogelijk te maken, werd gezocht naar een financieringswijze, die een versnelling van de investeringen binnen de bestaande budgettaire beperkingen mogelijk maakt.

Gezien het project slechts optimale waarde en economische return creëert nadat alle bruggen zijn verhoogd, worden de projectbaten gemaximaliseerd indien de periode van uitvoering zo kort mogelijk wordt gehouden. Door het project gedeeltelijk via PPS uit te voeren kunnen de projectenbaten sneller gerealiseerd worden.

Naast een versnelde uitvoering van het globale project wordt als bijkomend voordeel van een PPS-benadering de beperking van de veroorzaakte hinder tijdens de werken geïdentificeerd. Door het project als geïntegreerd pakket in de markt te plaatsen en de private partner voor de veroorzaakte hinder te responsabiliseren, mag verwacht worden dat de afstemming van de werkzaamheden geoptimaliseerd wordt. Bijkomend mag verwacht worden dat men innovatieve mobiliteitsoplossingen zal uitwerken die de hinder nog verder zullen reduceren.

Risicobeheer

De Vlaamse Waterweg nv voert voor dit project gedurende de hele doorlooptijd risicomangement door. Deze wordt in elk van de fase geactualiseerd en aangevuld waar nodig.

Het **risicomangement** bestaat uit vier stappen: het vaststellen van het doel, het in kaart brengen van de risico's, het vaststellen van de belangrijkste risico's en tenslotte het in kaart brengen van de (beheers)maatregelen. Het project wordt hierbij beschouwd vanuit de volgende **invalshoeken**, zodat een integraal risico beeld wordt verkregen:

- Organisatorisch
- Financieel/economisch
- Politiek/bestuurlijk
- Technisch
- Juridisch/wettelijk
- Geografisch/ruimtelijk
- Maatschappelijk

Meer specifiek voor het DBFM-luik van het project, wordt een optimale risicoverdeling bereikt door elk risico toe te wijzen aan die partij die het best is geplaatst om door proactief management de kans dat het risico zich voordoet te verkleinen of ongedaan te maken.

Concreet draagt de private partner naast de bouw- en de onderhoudsrisico's (zowel onderhoud van de bruggen, de onderliggende kaaimuren als de wegenis en de bermen) ook de risico's met betrekking tot de onderlinge afstemming, planning en organisatie van de verschillende werken onderling, en de organisatie van de nodige minderhinder-maatregelen. Verder dient de private partner ook in te staan voor het beschikbaar houden van de wegen en de waterwegen tijdens de duur van het contract.

De overheid behoudt in hoofdzaak de risico's op het bekomen van de stedenbouwkundige vergunningen vóór de gunning, gelet op de specifieke aard van het project en de aanzienlijke tijdswinst die dit genereert. Verder wordt ook het risico m.b.t. het verplaatsen van pijpleidingen (transportleidingen) en de drinkwatercollector bij de overheid gehouden.

Voor de opvolging van in de studie-, de opstart-, de uitvoeringsfase is een specifiek **projectbureau** opgericht, waarvoor De Vlaamse Waterweg nv een contract heeft afgesloten met een gespecialiseerd consortium van studiebureaus met specifieke ervaring m.b.t. DBFM-contracten voor infrastructuurprojecten. Dit consortium treedt binnen dit projectbureau op als technisch adviseur van De Vlaamse Waterweg nv. Het contractmanagement wordt opgenomen door De Vlaamse Waterweg nv, hierbij waar nodig ondersteund door de technisch adviseur en door De Werkvennootschap nv.

Voor de monitoring tijdens de exploitatiefase dient De Vlaamse Waterweg nv nog een specifieke organisatie op te zetten, die de verantwoordelijkheid voor de opvolging en het contractmanagement tijdens de exploitatiefase zal opnemen. Hierbij zal nauw samengewerkt moeten worden met de wegbeheerders in de configuratiezone (AWV, gemeentebesturen).

De Vlaamse Waterweg nv heeft enerzijds reeds een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met AWV en is anderzijds momenteel bezig met de opmaak van een samenwerkingsovereenkomst tussen De Vlaamse Waterweg nv en elk van de betrokken gemeentebesturen, om de nodige modaliteiten te regelen.



Intussen zijn 60 van de 62 bruggen verhoogd, voor de 2 resterende brugprojecten zijn de werken volop in uitvoering.

Het contract voorziet verder een reeks van prestatiekortingen en/of beschikbaarheidscorrecties om in te grijpen indien de contractuele bepalingen niet worden voldaan.

Voor zowel het opmaken van de contracten als voor de monitoring tijdens uitvoering en exploitatiefase wordt uitgegaan van en verder gebouwd op de reeds opgedane ervaringen van De Werkvennootschap (voorheen Via Invest/PMV) en AWW met bestaande PPS-projecten.

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Intercalare interesten:	Investeringsbedrag excl. BTW:
Cluster 1	78.422	1.469	2.301	82.192
Cluster 2	111.389	2.197	3.094	116.680
Totaal	189.811	3.666	5.395	198.872

Investerings per jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Cluster 1	30.214	2.904	0	0	0	73.481
Cluster 2	11.966	42.325	42.351	10.191	0	106.833
Totaal	42.180	45.229	42.351	10.191	0	180.314

Duiding bij de financiële kerngegevens

Cluster 1:
Voor PPS-Project Bruggen Albertkanaal Cluster 1 (7 bruggen) bedragen het aandeel van de bouwkost en de onderhoudskosten respectievelijk 87,38% en 12,62% van de beschikbaarheidsvergoeding. Contractueel is vastgelegd dat op het aandeel van de bouwkosten geen herziening wordt toegepast. Op het aandeel van de onderhoudskosten in de beschikbaarheidsvergoedingen is een prijsherzieningsclausule van toepassing, die eenduidig vastgelegd is in de DBFM-overeenkomst. Het is deze herziening die voor een jaarlijkse aanpassing van het budget zorgt. In deze formule zijn een aantal prijsparameters voor

prijsevolutie van grondstoffen en bouwmaterialen opgenomen en waardoor de prijsevolutie van bouwmaterialen en grondstoffen dus een impact hebben.

De opgegeven BBV'en zijn in dit geval inclusief niet-aftrekbare BTW (3,15%), aangezien de BTW voor De Vlaamse Waterweg nv slechts ad. 85% kan afgetrokken worden.

Cluster 2:
Het vermelde bedrag is de som van de gedane betalingen (BBV) voor de kwartalen Q1 t.e.m. Q4 van elk jaar.

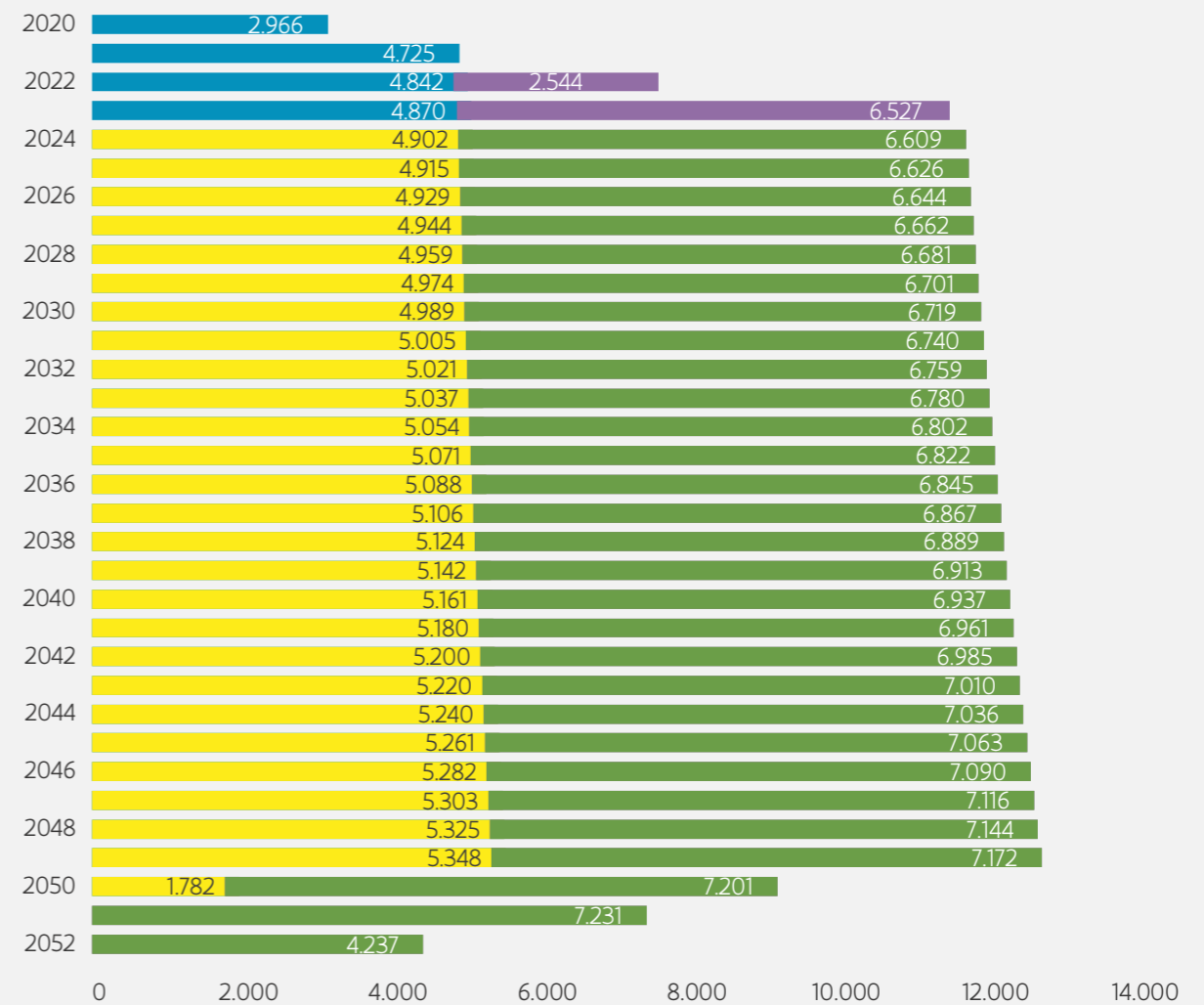
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

Cluster 1 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 1 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	GO

Duiding: Op het moment van de opmaak van het rapport werd de laatste hand gelegd aan de actualisatie voor 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2013	Na de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering 'Alternatieve Financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen – voorstel van projecten De Werkvennootschap (VR 2013 0102 MED.0045), werkten De Vlaamse Waterweg nv en PMV (thans De Werkvennootschap nv) tijdens het eerste semester 2013 het projectvoorstel 'Verhoging bruggen Albertkanaal uit met het oog op voorlegging aan de Vlaamse regering.
10/2013	De Vlaamse regering besliste (VR/PV 2013/43 – punt 005) akkoord te gaan met het voorstel om voor (ondermeer) het project 'verhoging bruggen Albertkanaal', de nv Via Invest (thans De Werkvennootschap nv) opdracht te geven om deze, in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden voor realisatie.
07/2015	Op 17 juli 2015 heeft de Regering vervolgens het project 'Verhogen bruggen over het Albertkanaal' erkend als een PPS-project, conform het PPS-decreet.

17.1 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

De verhoging van een eerste cluster van 7 bruggen over het Albertkanaal een vrije hoogte van 9,10 m zodat transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
------------------	-------------

Het project bevindt zich momenteel in de onderhoudsfase (30 jaar onderhoud door Opdrachtnemer).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
08/2015	Bekendmaking in het Bulletin der Aanbestedingen op 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Unie op 12 augustus 2015.
11/2015	Er worden 4 kandidaten geselecteerd. De Raad van Bestuur keurde het selectiever- slag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed op 25 november 2015.
06/2016	Bekomen bouwvergunning
07/2017	Op 14 juli 2017 heeft de Vlaamse Regering het gunningsvoorstel goedgekeurd.
08/2017	Op 31 augustus 2017 is het contract met VIA T Albert gesloten en is de Opdracht van start gegaan.
08/2017	Start bouw
04/2020	Einde bouw en aflevering beschikbaarheids- certificaat
07/2020	Voltooiingscertificaat
2050	Einde contract/overdracht actief



Een verhoging van 7 bruggen over het Albertkanaal, zodat transport met vier lagen containers mogelijk wordt.

17.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert 2
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

De verhoging van een tweede cluster van 8 bruggen over het Albertkanaal een vrije hoogte van 9,10 m zodat transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

Stand van zaken/status

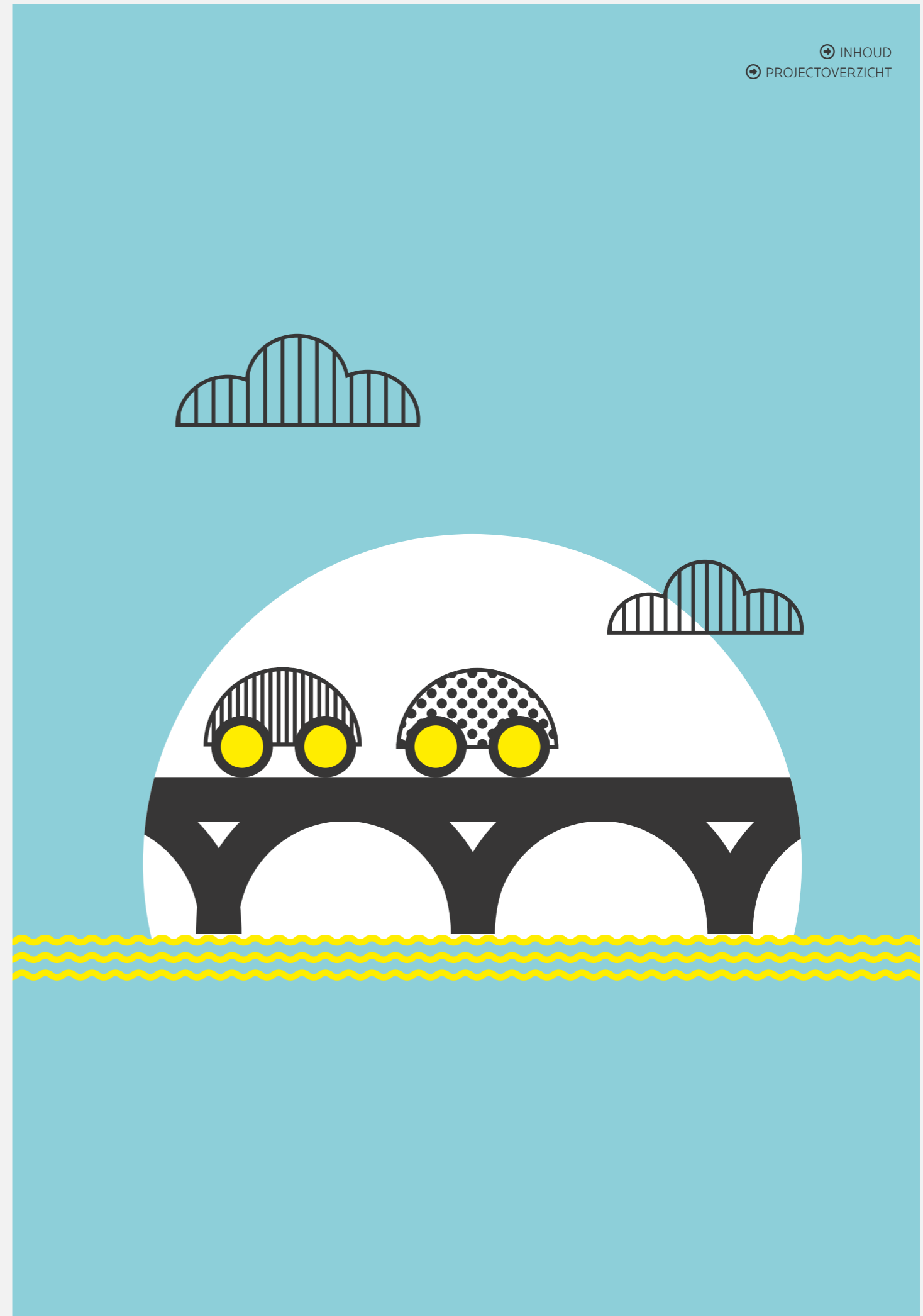
Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	--------------------

Het project bevindt zich momenteel in de onderhoudsfase (30 jaar onderhoud door Opdrachtnemer).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2017	Publicatie van de opdracht
02/2018	Selectiedatum plaatsingsprocedure
10/2018	Bekomen bouwvergunning
04/2019	Op 29 april 2019 is het contract met VIA T Albert gesloten voor 7 bruggen (excl. 8e optionele brug, omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was) en is de Opdracht voor deze 7 bruggen van start gegaan. Start bouw

04/2020	Sluiting van de optionele 8e brug van PPS Cluster 2
09/2021	Wijziging door de opdrachtgever op 23 september 2021 (Opgedragen m.b.t. het integreren en implementeren van een aantal maatregelen tijdens de uitvoering van de werken (periode 18 maart 2020 – 30 september 2021) ter bescherming tegen de Covid-19 pandemie). Er werd een eenmalige betaling (1.793 K euro) uitgevoerd van het financieel nadeel ten gevolge van deze Wijziging door de opdrachtgever.
08/2022	Beschikbaarheid project en start onderhoudsfase
10/2022	Voltooiingscertificaat
11/2022	Opdrachtwijziging vanuit de Opdrachtgever (DVW) toegekend voor een aantal bijkomende werken. Er werd een eenmalige betaling (289 K euro) uitgevoerd van het financieel nadeel ten gevolge van deze Opdrachtwijziging.
01/2023	Wijziging vanuit de opdrachtgever waarbij het verzoek aan de opdrachtnemer gericht werd om de werken hoe dan ook binnen de vooropgestelde timing (beschikbaarheids-certificaat) af te ronden. Er werd een bijkomende betaling (1.800 K euro) uitgevoerd van het financieel nadeel ten gevolge van deze Opdrachtwijziging.
2052	Einde contract/overdracht actief



18 Loodsboot

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Agentschap MDK - DAB Vloot
Classificatie	Klassieke investering
Uitvoeringsvorm	Mededingingsprocedure met onderhandeling - aanneming van leveringen
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het programma

Het project omvat het ontwerpen en bouwen van één Loodsboot-Tender voor de Noordzee. Er is acute nood aan de vervanging van de grote varende eenheden voor de beloodsing op de Westpost. Zowel de oude loodsboten die instaan voor het tenderen van loodsen van het beloodsingsstation Wandelaar naar Vlissingen als het beloodsingsplatform Wandelaar zelf, zijn dringend aan vervanging toe.

Gelet op het belang van het gezamenlijk in de markt zetten van beide vaartuigen, is het sterk aangewezen om de bouw en levering van het 2de P-klasse vaartuig als voorwaardelijk gedeelte op te nemen in het bestek (gunningsleidraad) voor de bouw en levering van de 1e P-klasse. Deze piste houdt in dat er wordt gewerkt met een vast gedeelte en een voorwaardelijk gedeelte, waarbij de verbintenis bij gunning enkel wordt aangegaan voor het vast gedeelte (1e P-klasse) en nog niet voor het voorwaardelijk gedeelte (2de P-klasse). Het tijdsaspect dat hieraan is gekoppeld houdt in dat binnen de 4 jaar na de sluiting van de opdracht voor het 1e vaartuig in principe het volgende vaartuig besteld moet worden.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De loodsvaartuigen werden gebouwd in de jaren 1978 (LB7) en 1985 (LB1) om op de loodspost Wandelaar als loodskotter te functioneren. Beide vaartuigen verzorgen daarnaast in beurtrol de tenderdienst (transport van loodsen) tussen de Westpost en de locatie Vlissingen. De leeftijd van de vaartuigen maakt het moeilijker en moeilijker om onderdelen van technische componenten te verkrijgen. De accommodatie is verouderd onder meer qua sanitair, airco,... Gezien deze vaartuigen tot in zeer zware weersomstandigheden gefunctioneerd hebben dringt zich een vervanging van deze vaartuigen op. Tevens verloopt binnen 2 jaar de lease overeenkomst voor het beloodsingsvaartuig Wandelaar, waardoor ook voor dit schip een vervanging noodzakelijk is.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

De aanbestedingsprocedure werd gepubliceerd op 19 januari 2024, waarna de gunningsleidraad op 3 mei aan de kandidaten werd bezorgd.

Planning:

- 17 september 2024: opening offertes
- Sep-okt 2024: onderhandelingsfase
- Nov 2024: goedkeuringsronde gunningsvoorstel (IF-Min-VR)
- Dec 2024: gunning

Risicobeheer

De vervanging van de loodsboten verzekert de continuïteit van deze belangrijke dienstverlening voor de nautische keten en de havens en creëert eveneens kansen inzake vergroening van de Vlaamse vloot.

Het belangrijkste risico schuilt in het verkrijgen van voldoende (degelijke) offertes. In tijden van hoogconjunctuur is het moeilijker om offertes te verkrijgen vanuit de markt en tevens lopen de prijzen voor zowel nieuwbouw- als onderhoudsbestekken voor vaartuigen hoog op de laatste jaren.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2023
Investeringsbedrag excl. BTW:	46.200

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/24	Bekendmaking gunningsprocedure
04/24	Selectie

Duiding bij de financiële kerngegevens

De betalingen voor het nieuwe loodsvaartuig zullen worden gespreid over meerdere begrotingsjaren met een maximale spreiding van de betaalkalender. Hiertoe zal DAB Vloot in de aanbestedingsdocumenten voldoende contractuele betaalmomenten inlassen.

Het is de bedoeling om voor de aankoop van het 1e P-klasse vaartuig (vast gedeelte in het bestek) het onbelast saldo van DAB Vloot aan te wenden. Naar gelang het finale gunningsbedrag zal dit budget worden aangevuld vanuit de reguliere investeringskredieten van MDK zodat de financiering volledig intern wordt gecompenseerd. Wanneer in een latere fase wordt beslist tot de aankoop van een tweede P-klasse vaartuig, kan het voorwaardelijk gedeelte uit het bestek worden aangesproken. Hiervoor wordt een budgetair plan opgesteld.

Conform artikel 109 van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën wordt op het einde van het begrotingsjaar het niet-aangewende gedeelte van het begrotingssaldo van de Diensten met Afzonderlijk Beheer overgedragen naar het volgende begrotingsjaar. Het overgedragen saldo op het begrotingsartikel MCE-2MIHAZZ-OG is opgelopen tot 60.312 K euro. Hiervan is 17.970 K euro belast (openstaande vastleggingen) en is 42.342

K euro onbelast, cf. cijfers in de begroting BO2024 van de DAB Vloot. De opbouw werd gerealiseerd door meerontvangsten (vs. begroot) van externe klanten, het aanrekenen van afschrijvingen aan externe klanten (zonder begrotingsuitgaven daartegenover), en het uitstellen van investeringen in functie van contractuele afspraken.

Naast een opbouw van het begrotingssaldo is er op de zichtrekening (kasmatig) van DAB Vloot ook over de jaren heen een substantieel saldo opgebouwd dat volstaat voor de financiering van de nieuwe loodsboot en dat niet belast is met reeds genomen engagements.

Het onbelast saldo 42.342 K euro wordt via een aanpassing van de begroting van DAB Vloot op het begrotingsartikel MCE-3MIH2WA-WT ingeschreven. Dit bedrag wordt aangevuld met reguliere investeringskredieten overeenkomstig het gunningsbedrag van de loodsboot. De betalingen voor het nieuwe loodsvaartuig zullen worden gespreid over meerdere begrotingsjaren. Hiertoe zal DAB Vloot in de aanbestedingsdocumenten voldoende contractuele betaalmomenten en mijlpalen inlassen.

Begrotingsartikel

MCE-3MIH2WA-WT

19 Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Gerelateerde programma's	<p>Sterke Mate:</p> <ul style="list-style-type: none"> E34-west: Dit vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van de Waaslandhaven voor het wegverkeer (onderdeel van het haventracé) <p>Mindere Mate:</p> <ul style="list-style-type: none"> Toekomstverbond: omwille van de mobiliteitsimpact op het hoofdwegennet in de Antwerpse regio Europaterminal: een ander inbreidingproject in de haven van Antwerpen
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Website	https://www.cpeca.be/

Omschrijving van het programma

Om de verwachte groei van containertrafik in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering **extra mogelijkheden** voor containerbehandeling faciliteren. Het traject ervan vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de **uitwerkingsfase** gestart. Het programma is in deze fase uiteengevallen in meerdere deelprojecten. De deelprojecten Containercluster Linkerscheldeoever (CCL) en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW), worden middels een projectbesluit vergund. Het deelproject Noordzeeterminal volgt de procedure richting een gewone omgevingsvergunning.

Initieel omvatte het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (ECA) twee projectbesluiten (CCL en WOW) en twee aparte omgevingsvergunningen (NZZ en BHB):

- Projectbesluit: **Containercluster Linkerscheldeoever** (CCL) - projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge
- Projectbesluit: **Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven** (WOW) - projectleiding: Departement MOW
- Omgevingsvergunning: **Bieshoekbos** (BHB) - projectleiding: Maatschappij Linkerscheldeoever
- Omgevingsvergunning: **Noordzeeterminal** (NZZ) - projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

Tijdens de uitwerkingsfase werd de omgevingsvergunning voor BHB geclusterd in het deelproject CCL. Het geplande projectbesluit CCL bevat naast het geheel van machtigingen en vergunningen voor het Tweede Getijdedok en de omliggende containercapaciteit tevens de omgevingsvergunning voor het deelproject Bieshoekbos. Op die manier streeft het programma naar **twee projectbesluiten en één omgevingsvergunning**.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het volledige complex project ECA beoogt een **driedelige doelstelling**:

- extra containerbehandelingscapaciteit creëren,
- bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en
- de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.

CP ECA beoogt de containercapaciteit van de haven van Antwerpen te verhogen. De Antwerpse haven wordt zo als motor van de Vlaamse economie versterkt.

Daarnaast zoekt men binnen het programma ook naar andere kansen die die een meerwaarde bieden voor het projectgebied. Zo wordt er onder meer gekeken naar:

- Een versterking van de buffering, niet enkel van de nieuwe maar ook van de bestaande havenactiviteiten
- De winning van hernieuwbare energie binnen het projectgebied.
- Versterking van diverse recreatieve mogelijkheden
- De verkeersveiligheid versterken binnen de omliggende dorpskernen
- Een versterkte samenhang tussen de functies natuur, landbouw en wonen in de direct omgeving van de Waaslandhaven

Stand van zaken van het programma

Uitwerkingsfase

De procesaanpak voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen is gebaseerd op de procedure complexe projecten. Sinds de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief vaststelde op 31 januari 2020 bevindt ECA zich in de uitwerkingsfase. De stand van zaken van de deelprojecten binnen de uitwerkingsfase verschilt, omdat de deelprojecten elk hun eigen traject richting projectbesluit of vergunning volgen.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's van het programma worden beheert conform de RISMAN-methodologie. Het risicoregister wordt periodiek geactualiseerd. De meeste recente actualisatie dateert van juni 2024. De volgende is gepland in november 2024. Er werden 32 relevante risico's geïdentificeerd. Deze werden gerangschikt volgens hun kans op voorkomen en hun verwachte impact op de planning, het budget en de omgeving.

De **top 4** aan risico's (juni 2024) is:

- De projectbesluiten zijn niet vergunbaar of worden aangevochten bij de Raad van State.
 - Beheersing:** Continue uitvoering van juridische checks, beheer van het ommelandverbond vanuit de afdeling Maritieme Toegang, opvolging en implementatie van alle veranderende wetgeving rond gevoelige thema's (PFAS, PAS, Natuurherstelwet,...)
- Er kan geen adequate financiering gevonden worden.
 - Beheersing:** opvolgen van een duidelijke projectraming, taakstellend budget door task force laten opvolgen, organiseren van voorbereidend studiewerk op het financieringsvraagstuk
- Er wordt geen oplossing gevonden voor de grondbalans
 - Beheersing:** grondbalans opvolgen door specifiek werkgroep
- Een project buiten het CP ECA waar het afhankelijk van is komt op het kritieke pad van de planning
 - Beheersing:** opvolging van gerelateerde projecten via een raakvlakregister en de impact op de programma-planning monitoren



OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
2.600.000	2022



Investerings per jaar	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
	548	626	720	13	0	0	3.215

Duiding bij de financiële kerngegevens

Omdat de aanbesteding nog ver in de toekomst ligt, gaat het hier slechts om een ruwe raming, voornamelijk opgesteld door het Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met de projectpartners. De grote hiaten in de raming zijn nog het flankerend beleid ter uitvoering van het actieprogramma, dat nog in uitwerking is en veel ruimer gaat dan de hier gerapporteerde oteigeningen. De oteigeningskost t.o.v. de totale investeringskant is hier aan de lage kant, omdat er in het projectgebied reeds veel historische oteigeningen zijn verricht ter voorbereiding van verschillende gedaantes van het project. Hoewel er geprobeerd is om het grondverzet van het project zo goed mogelijk weer te geven in de raming, blijft er een inherente onzekerheid rond dit geraamde onderdeel hangen.

Noot: Het betreft hier de raming van de volledige projecten CCL en WOW. Naargelang het Havendecreet en zijn uitvoeringsbesluiten, de Wet Chabert en de andere relevante wetgeving zullen het Havenbedrijf van Antwerpen en de Maatschappij Linkerschelde-oever een deel van de projectkost moeten dragen.

Een actualisatie van de raming staat op de planning in de loop van het najaar van 2024 als onderdeel van de technische studie voor de aanbestedingsdocumenten.

Het taakstellend budget voor dit project is gelegd op 3,146 miljard euro inclusief btw (exclusief oteigeningen P50 prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar).



Voor de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied van Antwerpen worden extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	De verkenningsfase voor het ECA-project werd op 15 juli 2016 afgerond met het nemen van de startbeslissing voor de onderzoeksfase door de Vlaamse Regering. Tijdens de onderzoeksfase werd gezocht naar het meest aangewezen alternatief op strategisch niveau.
12/2016	Publicatie alternatievenonderzoeksnota (AON) Raadpleging alternatievenonderzoek: 9 december 2016 – 18 januari 2017
03/2017	Beslissing richtlijnen strategisch MER bij complex project ECA, publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
07/2018	Raadpleging tussennota: 10 juli 2018 – 19 augustus 2018
09/2018	Publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2018	Publicatie Synthesenota geïntegreerd onderzoek
12/2018	Voorontwerp van voorkeursbesluit
06/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 8 juni 2019 – 17 augustus 2019
12/2019	Kwaliteitsbeoordeling MER R i.k.v. voorkeursbesluit voor het complex project ECA - Beslissing goedkeuring MER
01/2020	Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het Voorkeursbesluit van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA) definitief vast, en rondde hiermee de onderzoeksfase af. Het voorkeursbesluit legt op strategisch niveau de contouren vast van het programma dat in de loop van de uitwerkingsfase verder vorm zal krijgen, en zal vastgelegd worden in een aantal projectbesluiten met telkens een geheel van vergunningen en machtigingen, een bestemmingsplan en actieprogramma.
07/2023	Het Voorontwerp Projectbesluit WOW werd op 14 juli 2023 medegedeeld aan de Vlaamse Regering.
03/2024	Het Ontwerp Projectbesluit WOW werd op 8 maart 2024 vastgesteld door de Vlaamse Regering.

19.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	<p>Medefinanciers/projectpartners: Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever, Elia (medefinancier), Infrabel (medefinancier)</p> <p>Andere betrokken overheden/overheidsinstellingen (adviesinstanties bij de projectbesluiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Vlaamse overheid: <ul style="list-style-type: none"> Beleidsdomein Omgeving Departement Economie, Wetenschap en Innovatie Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin Departement Landbouw en Visserij Departement Financiën en Begroting Gemeenten <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Beveren Gemeente Zwijndrecht Hulpverleningszone Waasland [Gemeente Beveren en Gemeente Zwijndrecht zullen vanaf 1 januari 2025 fuseren tot de gemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruidbeke] Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen Andere Besturen: <ul style="list-style-type: none"> Fluxys Fluvius Aquafin FANC Polderbestuur Polder Land van Waas Provincies NL: Zeeland en Noord-Brabant Gemeenten NL: Hulst, Woensdrecht en Reimerswaal Ministeries NL: Rijkswaterstaat Zee en Delta en Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselveiligheid en Natuur
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond (Haventracé: E34-West, Tweede Tijsmanstunnel)
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De **Containercluster Linkerscheldeoever** (CCL) vormt het bestanddeel binnen het programma dat het leeuwendeel van de extra containercapaciteit in de Waaslandhaven zal creëren. De bestanddelen binnen dit project vallen uiteen in 3 hoofddelen: **de containercapaciteit zelf, de aanhorige industrieel-logistieke terreinen, en de nodige natuurcompensaties en acties ter bevordering van de leefbaarheid.**

De bestanddelen die **extra containercapaciteit** via uitbreiding en inbreiding genereren zijn:

- De bouw van een tweede getijdendok, met de ingang dwars op het bestaande Deurganckdok.
- De demping van het Noordelijk Insteekdok en de bouw van een diepwaterkaai aan het Waaslandkanaal.
- Een binnenvaartterminal aan het Doeldok.

De **industrieel-logistieke terreinen** om de extra containercapaciteit te faciliteren worden gecreëerd door:

- De zone Drie Dokken, een terrein in de directe nabijheid van het tweede getijdendok.
- De zone Bieshoek.

Er wordt ook gezorgd voor adequate **natuurcompensaties** (ter hoogte van Prosperpolder Zuid en Doelpolder-midden om de natuurdoelstellingen te halen. En **buffering** middels de bouw van een dijk en bufferheuvel om de leefbaarheid te verbeteren.

Het bovenstaande wordt maximaal verankerd in het planologisch instrumentarium: in een MER, een omgevingsvergunning en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, als onderdeel van het projectbesluit.

Het Containercluster Linkerscheldeoever draagt bij aan de driedelige doelstelling van het complex project via het realiseren van herbestemmingen en de aanleg van basisinfrastructuur om (1) extra containerbehandelingscapaciteit te creëren, (2) bijhorende industriële/logistieke terreinen te ontwikkelen op het havenplatform en (3) de geplande ontwikkelingen multimodaal (via spoor, weg en binnenvaart) te kunnen ontsluiten naar het achterland. De laatste doelstelling vormt tevens het onderwerp van het project Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	● Beperkte vertraging
-------------------------	---

In het najaar van 2023 werd een beperkte technische ronde gehouden met enkele adviesinstanties.

Op 8 maart 2024 werd de principeovereenkomst financiering CP ECA goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Dit is een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en Port of Antwerp-Bruges. Deze overeenkomst legt de principes vast voor het vervolg van het financieringstraject van CP ECA met betrekking tot de verdeling tussen de projectpartners. Uit deze overeenkomst zullen verdere uitvoeringsovereenkomsten die het project faciliteren voortvloeien.

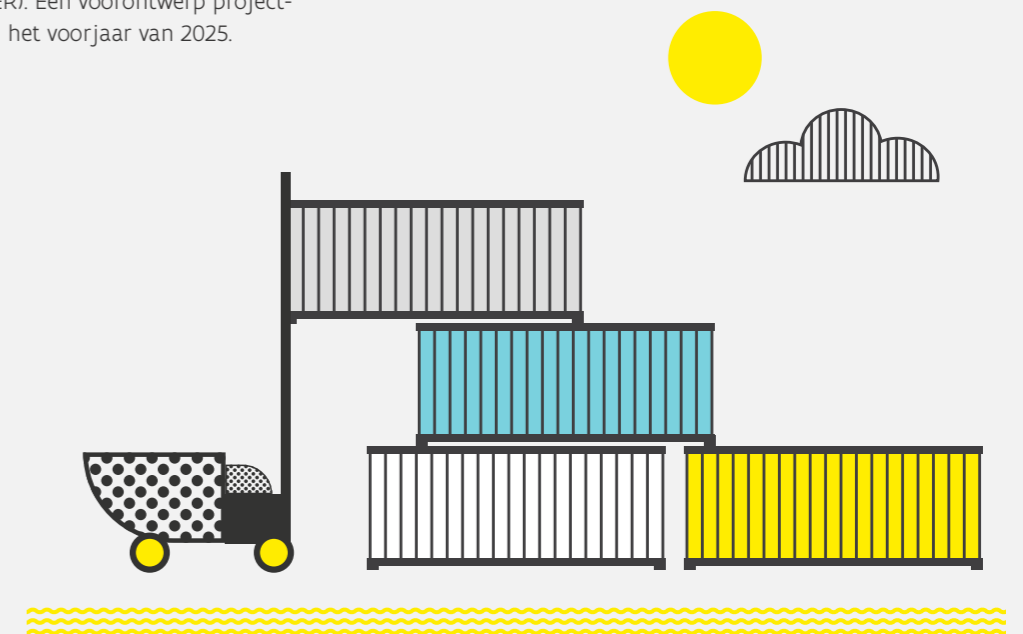
Het technisch ontwerp en geïntegreerd onderzoek zijn nagenoeg afgerond, inclusief de verwerking van de opmerkingen uit de technische ronde. Dit met uitzondering van het in kaart brengen van de PFAS-problematiek. De aanpak hiervoor wordt continu afgestemd met de OVAM. Er zal achtereenvolgens (en deels parallel) een oriënterend bodemonderzoek, beschrijvend bodemonderzoek en een bodemsaneringsplan worden opgesteld.

Planning

De PFAS-onderzoeken zullen volgens een ambitieuze planning naar verwachting afgerond worden in het najaar van 2024, deze resultaten moeten dan verwerkt worden in de reeds opgestelde geïntegreerde onderzoeken (o.a. MER). Een voorontwerp projectbesluit wordt daardoor verwacht in het voorjaar van 2025.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27 juli 2020 – 11 september 2020
03/2021	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON) en overwegingsdocument
05/2021	Raadpleging tussennota CCL: 5 mei 2021 – 4 juni 2021
09/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen en overwegingsdocument tussennota CCL en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON II) CCL.
08-03-2024	Goedkeuring door de Vlaamse Regering van de principeovereenkomst tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Antwerpen-Brugge die de principes voor de financiering van het project vastlegt.



19.2 Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	<p>Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Maatschappij Linkerscheldeover</p> <p>Andere betrokken overheden/overheidsinstellingen (adviesinstanties bij de projectbesluiten):</p> <ul style="list-style-type: none"> Vlaamse overheid: <ul style="list-style-type: none"> Beleidsdomein Omgeving Departement Economie, Wetenschap en Innovatie Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin Departement Landbouw en Visserij Departement Financiën en Begroting Gemeenten <ul style="list-style-type: none"> Gemeente Beveren Gemeente Zwijndrecht Hulpverleningszone Waasland [Gemeente Beveren en Gemeente Zwijndrecht zullen vanaf 1 januari 2025 fuseren tot de gemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruibeke] Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen Andere Besturen: <ul style="list-style-type: none"> Fluxys Fluvius AquaFin FANC Polderbestuur Polder Land van Waas Provincies NL: Zeeland en Noord-Brabant Gemeenten NL: Hulst, Woensdrecht en Reimerswaal Ministeries NL: Rijkswaterstaat Zee en Delta en Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselveiligheid en Natuur
Gerelateerde projecten	cluster E34-West

Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend

Omschrijving van het project

De Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW) houdt de realisatie in van een **multimodale ontsluiting** in en een **optimalisatie en uitbreiding van de aanpalende buffer tussen havengebied en polder**, inclusief de herbestemming van Putten Weiden, Putten West en Putten Hoog als natuurgebied.

De ontsluiting loopt van aan het bestaande complex Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen complex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum, aan de huidige Schoorhavenweg. Het project zal zorgen voor **vlot en veilig verkeer van fietsers, goederentreinen en vracht- en personenwagens** van en naar dit deel van de haven.

Het projectbesluit Westelijke Ontsluiting is gericht op de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet, meer bepaald:

- Een vlotte ontsluiting voor vracht- en personenwagenverkeer van de havenactiviteiten in de omgeving van het Deurganck- en Tweede Getijdendok naar het hoofdwegennet door de realisatie van een primaire ontsluitingsweg tussen het bestaande complex Deurganckdok-West en het nieuw te bouwen Complex Watermolen.
- De spoorontsluiting voor de containerterminals en bedrijven in dit deel van de haven die een rechtstreekse spoorontsluiting van de nieuwe terminals aan het Tweede Getijdendok en Noordelijk Insteekdok mogelijk maakt.
- Het vervolledigen van gewenste fietsverbindingen in de routenetwerken van de haven (het ondersteunen van een modal shift naar fiets voor werknemers en het uitbouwen van een recreatief fietsnetwerk).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

In de loop van zomer worden de inspraakreacties uit het openbaar onderzoek verwerkt. Dit dossier kan dan in de loop van het najaar/begin 2024/2025 voorgelegd worden aan de Vlaamse Regering om het definitieve projectbesluit vast te stellen. Ondertussen wordt er werk gemaakt van de aanbesteding. De studieopdracht ter voorbereiding van het aanbestedingsdossier (technisch) werd recent opgestart. De selectieleidraad als startpunt van het eigenlijke aanbestedingsproces is in opmaak.

Op 8 maart 2024 stelde de Vlaamse Regering het Ontwerp van Projectbesluit vast. Van 15 april tot 13 juni 2024 liep het openbaar onderzoek. Er werden drieënveertig reacties ontvangen.

Planning

De start der werken wordt verwacht in 2026 na achtereenvolgens of parallel:

- definitieve vaststelling van het projectbesluit
- de afronding van het technisch ontwerp als input van het uitvoeringsbestek
- het doorlopen van het aanbestedingstraject.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27 april 2020 – 26 mei 2020
10/2020	Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON)
07/2023	Mededeling voorontwerp projectbesluit WOW aan de Vlaamse Regering.
03/2024	Vaststelling ontwerp projectbesluit door Vlaamse Regering.



20 Nieuwe Sluis Zeebrugge

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Andere betrokken entiteiten	De projectpartners: <ul style="list-style-type: none"> Port of Antwerp Bruges (PoAB) Stad Brugge <p>Overheidsinstanties die minder dicht betrokken zijn: Defensie, Infrabel, NMBS, de stad Blankenberge, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Lijn, de VLM en het departement Omgeving</p>
Gerelateerde projecten	Renovatie Pierre Vandammesluis, Kustvisie, Kustverdediging MDK, leidingentunnel thv Visartsluis, N31 complex Zwankendamme (AWV)
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
Website	www.nieuwesluiszeebrugge.vlaanderen.be

Omschrijving van het project

Met het Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst.

Het project bestaat uit **drie pijlers**:

- De bouw van een **nieuwe sluis**, die zorgt voor een tweede toegang tot de achterhaven. Hierdoor worden de bedrijvigheid en werkgelegenheid langdurig verankerd in de regio.
- De aanleg van de **nieuwe weg Nx**, die het doorgaand en havenverkeer scheidt van het plaatselijk verkeer. Door deze verbeterde mobiliteit neemt de huidige verkeersdrukte in en rond de kern van Zeebrugge af.
- Een verbetering van de bestaande infrastructuur en voorzieningen in het projectgebied, om zo de **leefbaarheid** te garanderen. Waardoor het hier na realisatie aangenaam wonen en werken is.

Het project zorgt niet enkel voor **economische zekerheid**, maar maakt ook een **einde aan de onzekerheid over de toekomst bij de omgeving**. We realiseren ons dat het project een grote impact zal hebben, zowel tijdens als na de werken. Net daarom willen we een goede buur zijn voor de inwoners van het projectgebied, en een bondgenoot voor de overige nabijgelegen projecten. We zetten hierbij steeds in op samenwerking, dialoog en actuele informatie.

Nagestreefde doelstellingen

Dit project moet de nautische toegankelijkheid van de (achter) haven van Zeebrugge verbeteren en naar de toekomst toe blijven garanderen. De nieuwe sluis is noodzakelijk voor de haven en is tegelijk een hefboom voor het revitaliseren en verbinden van Zeebrugge. Met de nieuwe zeesluis investeren we in een wereldhaven in een gezond en leefbaar Zeebrugge.

1. Haven klaarmaken voor de toekomst

De haven van Zeebrugge is in volle ontwikkeling. Om de groei en werkgelegenheid in de toekomst te verzekeren, moeten we nú investeren. Daarom besliste de Vlaamse regering op 15 juli 2016 dat de haven nood heeft aan een tweede toegang.

Alternatief voor Pierre Vandammesluis

De Pierre Vandammesluis is momenteel de enige verbinding voor zeeschepen tussen de voor- en achterhaven van Zeebrugge. Dat is niet meer voldoende. Als de sluis defect geraakt, zitten schepen vast, met grote economische verliezen als gevolg. Bovendien zijn er ingrijpende onderhoudswerken nodig aan de Vandammesluis. Tijdens die werken is de Vandammesluis lange tijd niet toegankelijk. Dan is een tweede sluis nodig om de volledige achterhaven bereikbaar te houden.

Moderne tweede sluis ter hoogte van Visartsite

De nieuwe sluis wordt sneller en moderner dan de Vandammesluis. Op die manier kan de achterhaven meer en grotere schepen ontvangen. Zo verzekeren we op lange termijn de positie van Zeebrugge als een belangrijke wereldhaven. Dit is niet enkel van belang voor de haven zelf, maar voor de hele Vlaamse economie, waarvoor de haven een belangrijke motor is.

2. Vlotte en veilige mobiliteit

Naast een nieuwe sluis komt er ook de Nx, een gloednieuwe verbindingsweg voor het doorgaand verkeer en havenverkeer. Deze weg scheidt het vrachtverkeer van het lokaal verkeer, waardoor we het zwaar verkeer uit de woonwijken van Zeebrugge weren. Dat heeft een positieve impact op de leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid in de wijken. De Nx wordt aangelegd tussen de Expresweg (N31) en de Alfred Ronsestraat (N350) en komt in een tunnel te liggen, zoals is vastgelegd in het voorkeursbesluit. Het projectteam bekijkt op welke manier de Nx zo goed mogelijk kan worden ingebed in de omgeving.

Ook het lokaal verkeer wordt aangepast. Door de scheiding van het havenverkeer is het uiteindelijk mogelijk om op de Kustlaan ruimte te maken voor fietsers, voetgangers en groen. Zo kunnen Zeebrugge-Dorp en de Visserswijk beter met elkaar worden verbonden.

3. Leefbaarheid en verbondenheid van Zeebrugge

Opmaak van een leefbaarheidsplan

De realisatie van het project zal een impact hebben op de omgeving. Met een leefbaarheidsstudie brengen we die impact in kaart en kijken we welke maatregelen de impact kunnen verzachten. Zo bestuderen we de invloed op het verkeer en de bereikbaarheid, op de hinder (zoals geluid, lawaai of trillingen), op het woonaanbod en op diensten en voorzieningen.

Revitaliseringsstudie Zeebrugge

Voor de uitwerking van al deze maatregelen, binnen de perimeter van dit project, baseren we ons onder andere op de revitaliseringsstudie van Zeebrugge. Die studie uit 2016 onderzocht welke initiatieven nodig zijn om de gemeente te doen heropleven. Na de keuze voor de Visartsite als voorkeurslocatie, werd een addendum aan de studie toegevoegd. Een van de prioriteiten uit de studie is de verbondenheid tussen de wijken van Zeebrugge: Zeebrugge-Dorp, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk. Als onderdeel van de leefbaarheidsstudie onderzoeken we een wandel- en fietsverbinding tussen deze vier wijken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



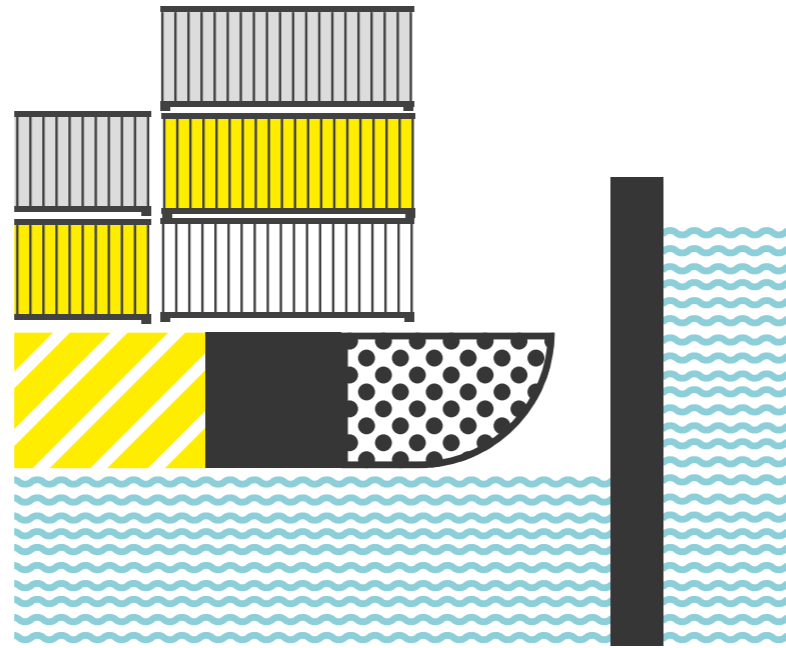
Op schema, behoudens aandachtspunten

Op 26 april 2024 werd het ontwerp projectbesluitbesluit voor het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge door de Vlaamse Regering vastgesteld. Aansluitend werden dit ontwerp projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek van 6 mei tot en met 4 juli onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Het ontwerp projectbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Verder bevat het de conclusies van het geïntegreerd onderzoek, een eindbeeld, een GRUP en een milieuverklaring en actieprogramma. Het projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek worden nu onderworpen aan een openbaar onderzoek.

Volgens de initiële planning ging het openbaar onderzoek begin 2024 van start, maar om de adviezen van de formele adviesinstanties op het voorontwerp kaderprojectbesluit in detail te kunnen verwerken, was er meer tijd nodig.

De start van het openbaar onderzoek was 6 mei 2024. Gedurende 60 dagen kon iedereen het ontwerp kaderprojectbesluit inkijken en reacties indienen. Het ontwerp kaderprojectbesluit omvat het eindbeeld, het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en alle onderzoeksresultaten.



Momenteel worden alle inspraakreacties en bezwaarschriften verwerkt. Een overzicht van alle reacties, wat ermee is gebeurd en waarom ze wel of niet zijn verwerkt komt na dit proces in een antwoortenota te staan. Wanneer de reacties zijn verwerkt, kan de Vlaamse Regering het projectbesluit definitief vaststellen en kan het project verder uitgewerkt worden tot op vergunningsniveau. Het definitief projectbesluit alsook de antwoortenota en alle overige bijlagen worden dan op de projectwebsite gepubliceerd.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

- Geen financiering voor investeringskost
- Afzetmogelijkheden voor vrijgekomen gronden en baggerspecie:
 - Beheersmaatregel: baggerwerk zo veel mogelijk proberen beperken, gefaseerde uitvoering diepgang doorvaartkanaal grondonderzoeken en grondmodel opmaken zodat fracties gekend zijn mogelijks deels gebruik bij kustvisie onderzoeken
- Afbrokkelend draagvlak en procedures Raad van State
 - Beheersmaatregel: inzet gebiedswerking, communicatie en infomarkten
- Timing herlocalisatie bedrijven
 - Beheersmaatregelen: nu al vrijwillig verwerven, omgevingsmanagement dat actief meezoekt naar locaties, opvolging en aansturing i.f.v. verbouwingen, omgevingsvergunningen....
- Verwerving (onteigening) woningen en gronden
 - Beheersmaatregelen: nu al vrijwillig verwerven van woningen zodat alleen nog onbebouwde gronden overblijven omgevingsmanagement en zeer actief in gesprek gaan met bewoners
- Uitvoerbaarheid tunnel in combinatie met sluis
 - Beheersmaatregel: bijkomend expertise opzoeken
- Hinder/schade in de omgeving (bemaling/veenlaag)
 - Beheersmaatregel: opmaak grondwatermodel voorafgaande pompproeven
- Scoop die uitdijt door partners die eigen doelstellingen wensen te realiseren op kosten van het groot project
 - Beheersmaatregel: consequent scoop bewaken naar partners en externen

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2022
Onteigeningskosten:	130.000
Bouwkost:	2.789.000
Studie -en ontwerpkosten	87.000



Met dit project maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst.

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het totale project wordt momenteel geraamd op 2.423.422.000 euro, raming P50 prijspeil jan 2021, incl. BTW. Gezien de onzekerheden en exogene kosten die er nog zijn, kunnen we ervan uit gaan dat de verwachte aanpassing van de raming op basis van een definitief ontwerp (volgend projectbesluit) minstens 20% hoger zal liggen. Een bedrag richting 2.908 miljard euro is vermoedelijk realistisch. Het taakstellend budget van 2.789 miljard euro inclusief BTW (exclusief onteigeningen P50 prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar) wordt vastgeklit. In de hypothese dat het Vlaams Gewest +80% van een basis infrastructuur zal bekostigen, betekent dit een budget van 2.326 miljard voor NSZ. Voorlopig is het, gelet op de stand van zaken van het ontwerp voor NSZ, niet mogelijk om een model te maken met de budgettaire spreiding over de komende jaren.

De onteigeningskost zoals hierboven vermeld betreft de meest recente geactualiseerde raming. De samenstelling van de onteigeningskosten (o.b.v. kredietramingen vastgoedtransacties, dus nog redelijk ruw) is als volgt:

- 100 miljoen euro voor bedrijven (27 miljoen gefinancierd via relanceplan Vlaamse Veerkracht, 42 miljoen gefinancierd via provisie FB en het saldo via reguliere kredieten)
- 30 miljoen euro voor woningen

De werkelijke budgettaire impact van het project zal uiteindelijk pas duidelijk worden op het moment van de opening van de offertes na publicatie van het bestek. Dat zal aanleiding geven tot een actualisatie van de projectkost.

De totale projectkost zal gedragen worden door verschillende partijen nl. door het Vlaams Gewest en het havenbedrijf van Antwerpen-Brugge en in mindere mate door de Stad Brugge en Infrabel. Bij de verdeling van de kost voor het Gewest en het havenbedrijf zal rekening gehouden worden met de volgende principes:

- toepassing van hoofdstuk IV van het Havendecreet en de bepalingen van het Subsidiebesluit
- de afspraken tussen het Vlaams Gewest en de havenbedrijven inzake de kostenverdeling voor de oprichting van nieuwe zeesluizen (cf. de parlementaire voorbereiding van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens) waarbij

PoAB zich akkoord verklaarde om een responsabiliseringsbijdrage van 15% van de totale kostprijs van het onderdeel van het complex project dat de zeesluis en aanhorigheden van de zeesluis omvat bij te dragen aan het Vlaams Gewest bij de realisatie ervan -dit hoewel de nieuwe zeesluis en aanhorigheden een onderdeel zullen vormen van de basisinfrastructuur van de haven.

- voor de Wegenis verduidelijken Partijen reeds dat (her)aanleg van / werken aan gewestwegen N31, N34 en NX incl. de nieuwe verbindingsweg Stevin tussen N34 en NX en de nieuwe rotonde Kiwiweg en incl. de nodige infiltratie-buffer en afwateringsvoorzieningen voor deze verhardingen als basisinfrastructuur volledig ten laste van het Vlaamse Gewest zal zijn, behoudens in de mate dat er omwille van een vraag van POAB een afzonderlijk rijstrook voor uitsluitend havenintern verkeer aan het wegennet/ tunnel dient toegevoegd te worden.
- bij de verdere uitwerking het Havendecreet en het Havenbesluit (Besluit van de Vlaamse regering betreffende voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages) worden gerespecteerd.

Het taakstellend budget van 2.789 miljard euro inclusief btw (exclusief onteigeningen P50 prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar) waarbinnen het project dient te worden gerealiseerd wordt gerespecteerd bij de verdere uitwerking van het project.

De budgettaire impact voor het Vlaams Gewest wordt ingepast en opgevangen binnen het meerjarige GIP MOW. Dit geldt ook voor het deel van de exogene kosten die worden toegerekend aan het Vlaams Gewest. Dit dient richting de volgende legislatuur te worden bekeken.

Voor wat betreft de exogene risico's een iteratief proces wordt opgezet waarin de projectpartners en alle andere betrokken actoren samenwerken en streven naar het minimaliseren en beheersen van deze exogene kosten. De verdeling van de exogene kosten tussen de projectpartners wordt verder overeengekomen, waarbij elke projectpartner eveneens instaat voor haar respectievelijk aandeel in de aan de exogene kosten verbonden btw, volgens het tarief dat op de betrokken projectpartner van toepassing is.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Als resultaat van de verkenningsfase werd op 15 juli 2016 een startbeslissing genomen door de Vlaamse regering, voor de opstart van een complex project om de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge te verbeteren en naar de toekomst toe te blijven garanderen. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden verkeer (Nx) werd hierin als projectonderdeel opgenomen.
09/2016	Publicatie 1e versie van de alternatievenonderzoeksnota (AON)
10/2016	Raadpleging alternatievenonderzoeksnota (AON): 5 oktober 2016 – 5 november 2016.
05/2017	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2017	Publicatie synthesesnota
03/2018	Publicatie voorontwerp van voorkeursbesluit. Gevolgd door een adviesronde (5 maart 2018 – 17 april 2018) met info-moment voor direct betrokken actoren en inloopavond voor geïnteresseerden.
12/2018	Vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering
01/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 21 januari 2019 – 22 maart 2019.
04/2019	Kwaliteitsbeoordeling effectenstudies: Beslissing goedkeuring MER
06/2019	Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg binnen de onderzoeksfase werd door de Vlaamse regering op 28 juni 2019 (voorkeursbesluit) gekozen voor het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite (huidige locatie) komt te liggen en waarbij de NX in een tunnel komt te liggen. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De Raad van State ontving binnen de termijn van 60 dagen na publicatie van het voorkeursbesluit meerdere bezwaar-schriften. Het projectteam van het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge heeft begin december 2020 twee verslagen ontvangen van de auditeur van de Raad van State. De auditeur van de Raad van State adviseerde in beide auditoraatsverslagen om het voorkeursbesluit te vernietigen. Met de twee bezwaarindieners werd overleg gestart om tot een oplossing te komen.
Q1 2020	Start uitwerkingsfase
06/2020	Publicatie projectonderzoeksnota (PON) Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 8 juni 2020 – 10 juli 2020

11/2020	Beslissing richtlijnen MER: Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON).
Q4 2020 - Q1 2022	Geïntegreerd effectenonderzoek van de redelijke alternatieven t.b.v. de trechtering tot het inrichtingsalternatief
06/2021	Geactualiseerde projectonderzoeksnota/ Alternatief tussennota ter inzage gegeven op 1 juni 2021 waarin de aanpassing van het alternatief ovonde in detail wordt toegelicht. Deze lag vanaf dan tot en met 21 juni 2021 ter inzage voor alle geïnteresseerden. Advies en opmerkingen inzake deze tussennota werden verzameld in een overwegingsdocument. De input die men verder meenam werd toegevoegd aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON). Bekendmaking overeenkomsten met alle partijen die een bezwaar indienden, waardoor alle procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van de Nieuwe Sluis Zeebrugge worden stopgezet.
09/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen, overwegingsdocument tussennota en addendum geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON)
06/2022	Na een periode van intensief studiewerk en diverse overlegmomenten met belanghebbenden werd in de taskforce van 10 juni 2022 het inrichtingsalternatief voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge vastgelegd. Dit inrichtingsalternatief werd op 14 juni 2022 in een persconferentie bekend gemaakt. Het inrichtingsalternatief stelt nu duidelijk waar de nieuwe sluis en de nieuwe verbindingsweg Nx precies gepland worden. Dit inrichtingsalternatief wordt nu verder uitgewerkt tbv het projectbesluit.
Q3 2022 - Q2 2023	Geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief
07/2023	Het voorontwerp van kaderprojectbesluit wordt, middels een mededeling aan de VR, voorgesteld aan de Vlaamse Regering op 14 juli 2023. Aansluitend wordt de adviesvraag opgestart.
04/2024	De Vlaamse Regering stelde op 26 april 2024 het besluit voor het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge vast. Het projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek werden onderworpen aan een openbaar onderzoek.
08/2024	Het ontwerp van projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek werden van 6 mei tot 4 juli aan een openbaar onderzoek onderworpen. Momenteel worden de inspraakreacties en bezwaarschriften behandeld.

21 Renovatie Royerssluis

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Afdeling Maritieme Toegang (AMT) - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Andere betrokken entiteiten	AMT zal voor deze werken optreden als leidend ambtenaar, terwijl het onderdeel wordt uitgevoerd in opdracht van Port of Antwerp-Bruges. Lantis treedt op als aanbestedende overheid van de samengevoegde opdracht van het onderdeel Royerssluis, en onderdeel Oosterweelknoop. Stad Antwerpen, Provincie Antwerpen, AWW, De Vlaamse Waterweg nv, Vervoerregio Antwerpen, Aquafin en Agentschap Onroerend Erfgoed (voor de Sluismeesterswoning) zijn ook betrokken instanties.
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond, Oosterweelknooppunt (het op- en afrittencomplex aan de tunnelmond op rechteroever), Droogdokkenpark – (Stad Antwerpen/AG Vespa), Dijkwerken (sigmaking Droogdokkenpark) - DVW
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/maritieme-toegang/havenprojecten/royerssluis

Omschrijving van het project

De Royerssluis verbindt de Schelde met de dokken en met het verderop gelegen Albertkanaal. Na meer dan 100 jaar trouwe dienst is de sluis aan vernieuwing toe. De Royerssluis is na een aanvaring begin 2021 permanent buiten gebruik. Door de geplande totale renovatie waren tijdelijke herstelwerkzaamheden niet aan de orde.

De komende jaren wordt de Royerssluis grondig gerenoveerd en uitgebreid tot een **performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen vlot en veilig zal behandelen**. De sluis wordt aanzienlijk langer (van 180 naar 235 meter lengte) én breder (van 22 naar 36 meter) waardoor ze grotere binnenschepen efficiënt kan versassen en het transportvolume naar het Albertkanaal verhoogd kan worden.

Samengevat houdt de renovatie het volgende in:

- 2 nieuwe sluishoofden
- Vernieuwing sluiskolkmuur, deuren, vulsysteem en nautische aansturing
- Vernieuwing en verbreding van de remmings/geleidewerken
- Aanleg van een leidingtunnel onder de sluis
- Renovatie sluisgebouw en aanleg machinegebouwen, een centraal technisch gebouw en kiosken
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis

De uitvoering wordt afgestemd met de aangrenzende Oosterweelwerken. Tijdens de uitvoering zal ook op frequente basis worden afgestemd met alle betrokken actoren, zoals het Havenbedrijf Antwerpen, stad Antwerpen en andere administraties.

Nagestreefde doelstellingen

De renovatie van de sluis is een belangrijke stap in de modal shift naar duurzamere vervoersmiddelen binnen het goedertransport.

De renovatie van de sluis kadert ten slotte ook binnen het Sigma-plan. Het niveau van de sluisdeuren en sluishoofden wordt opgetrokken om Antwerpen in de toekomst te beschermen tegen overstromingen van de Schelde. Het onderzoek naar de noodzakelijke breedte van de sluis werd gevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema, behoudens aandachtspunten
-------------------------	--

De bemaling tot op diepte werd volledig bereikt, en de volledige bouwput werd uitgegraven, waarbij de verontreinigde grond conform de regelgeving werd verwerkt. Voorafgaand aan de afbraak werden baggerwerken en sweepwerken uitgevoerd. De afbraak van de bestaande sluis en aanhorigheden werd afgerond.

De betonwerken voor de nieuwe sluis zijn reeds van start gegaan, waaronder de vloer van de brugkelder en deurkamer benedenhoofd, de leidingtunnel en meerdere vloertegels. De bouw van de stalen sluisdeuren, naast de bruggen, is in de werkhuizen ook opgestart. Daarnaast zijn de werken in de toegangsecul aan de noordzijde aangevangen.

Volgende werken werden voltooid:

De omschakeling van de waterzuiveringsinstallatie Zuid is gaande voor de ontdebelling met de werken van Lantis. Het BIM-model is klaar voor uitvoering. De verdere aanleg van onderloopheidsschermen, zoals omloopriolen, is voltooid.

Het vlechtwerk (wapeningsijzer) en betonwerk, waaronder de kabelkoker, vloertegels, en de wanden van de brugkelder en deurkamer benedenhoofd, zijn eveneens uitgevoerd. De verdere uitwerking van de studie naar de elektromechanische uitrusting is in de richting van goedkeuring.

Wekelijkse keuringen in de werkhuizen, waaronder die van de sluisdeuren en basculebruggen, worden uitgevoerd. Het heiwerk voor de damwand in de toegangsecul, ten behoeve van de combiwand oeververdediging, is ook gaande. Tot slot wordt de verdere uitwerking van de fasering met betrekking tot de raakvlakken van naastliggende projecten voortgezet.

Planning (indicatief)

- Verdere (beton)bouw nieuwe sluis: maart 2024 – eind 2026.
- Aanvullingen bouwput: juni 2026 – december 2026.
- Afbouw beton en gebouwen: eind 2025 – midden 2027.
- Elektromechanische uitrusting sluis en gebouwen: midden 2026 – maart 2028.
- Definitieve wegenis en sluisplateau: begin 2027 – midden 2027.
- Afbraak kofferdam bovenhoofd (Lantis): tegen midden mei 2027.
- Start invaren bruggen en deuren: midden mei 2027.
- Afbraak kofferdam benedenhoofd: tegen april 2028.
- Afwerking toegangsecul: tegen zomer 2028.
- Einde werken en proefperiode: eind 2028.
- Indienstname nieuwe Royerssluis (schepen versassen): begin 2029.
- Definitieve oplevering: eind 2031.

Risicobeheer

De grootste risico's zijn momenteel:

Potentiële vertragingen omwille externe factoren zoals (uitlopende of met de eigen fasering conflicterende) naburige projecten of andere onvoorziene omstandigheden (zoals vastgestelde verontreinigingen, wijzigende beleidsbeslissingen, ...).

De belangrijkste vier hangijzers hierbij zijn de volgende vier, waarbij het risico-management voor deze vier verderop in de rapportage wordt toegelicht:

- Vastgestelde PFAS-contaminatie in de bodem (gronden) evenals het grondwater binnen projectgebied Royerssluis: gezien Royerssluis zich op minder dan 5km van de 3M-fabriek bevindt is de impact zeer groot. Van het initieel voorziene quasi sluitende grondverzetmodel blijft niet veel meer over. Meer dan 100.000m³ grond en slib moest naar de reiniger of AMORAS afgevoerd worden, wat wil zeggen dat er ook vele nieuwe (zand)gronden aangeleverd zullen moeten worden voor heraanvulling van de bouwput. Voor de zuivering van het bemalingswater werden twee waterzuiveringsinstallaties gebouwd on site.
- Interferentie met de werken van de Oosterweelknoop en de Kanaalzonetunnel i.o.v. Lantis: de conceptwijziging vanuit Lantis van kistdam naar kofferdam aan het bovenhoofd van de Royerssluis zorgde eerder voor een vertraging van meer dan een kalenderjaar. Voor de Kanaalzonetunnel (perceel 3B) in het Amerikadok dient Lantis de fasering nog verder in detail uit te werken, maar het risico bestaat dat dit project tegen mei 2027 niet ver genoeg gevorderd zal zijn, en daardoor de sluisbruggen en -deuren niet op het in de planning voorziene tijdstip binnen project Royerssluis ingevaren zullen kunnen worden.
- Vraag vanuit diverse partijen (Stad Antwerpen, Provincie, ...) tot grondige wijziging van de vergunde gelijkgrondse fietsinfrastructuur: Kabinet Mobiliteit van Stad Antwerpen is samen met bepaalde afdelingen van Port of Antwerp-Bruges grote voorstander om het vergunde fietspadenontwerp van het project te herdefiniëren. Echter hiervoor is alleen nog

maar een voorstudie uitgewerkt, en inschattingen van de raming liggen meer dan een factor 4 uit mekaar tussen partijen. Moest dit beslist beleid worden, heeft dit onvermijdelijk een impact op de uitvoeringstermijn (nieuwe vergunning zal bekomen moeten worden) en de ingebruikname van sluis en wegenis.

- Interferentie tussen gekozen (tijdelijke) locatie vaarsimulator Hogere Zeevaartschool, en heiverken Royerssluis in de toegangseuwl t.b.v damwand en oeverwerken: de Hogere Zeevaartschool heeft vertraging opgelopen met haar nieuwbouwwerken waardoor ze haar nieuwe vaarsimulator niet in de nieuwbouw kon installeren. Buiten project Royerssluis om koos de school voor een installatie in tijdelijke containers, vlak tegen de oever/jaagpad van de toegangseuwl van de Royerssluis. De containers zijn echter niet vergund terwijl de installatie er toch meerdere jaren zal staan. Los van deze discussie neemt dit niet weg dat er schade zou kunnen optreden aan de (zeer dure) trillingsgevoelige simulator wanneer de geplande heiverkerken in de toegangseuwl verder uitgevoerd worden.

Project Royerssluis kan ook zelf omwille van enkele van de hierboven opgesomde risico's naburige projecten vertragen:

- Dit zou het geval kunnen zijn indien men op Royerssluis de PFAS-contaminatie niet tijdig verwerkt zou krijgen waardoor de bouwfaserings zou uitlopen in termijn, wat onvermijdelijk zijn invloed heeft op de omgeving.
- Maar ook indien de beleidsbeslissing zou vallen om het ganse vergunde ontwerp van de fietsinfrastructuur om te gooien naar ongelijkvloerse fietsverbindingen, brengt dit een ongeziene verkeersomleiding met zich mee (met tijdelijke wegbruggen, tijdelijk afsluiten Siberiabrug,...), en tevens een uitloop van het project gezien een nieuw vergunningstraject doorlopen zal moeten worden.

Budgettair wordt bij budgetoverschrijdingen voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen-Brugge toegepast.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:	288.000
-------------------------------	---------

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen per jaar (VAK)	91.054	13.890	1.493	12.000	10.124	6.471	104.547

Duiding bij de financiële kerngegevens

De uitvoering van de renovatie van de Royerssluis gebeurt samen met de werken van de Oosterweelverbinding, maar dit onderdeel valt niet binnen het Financieel Model.

De totale uitgave voor de werken in kader van de renovatie van de Royerssluis bedraagt 288 miljoen euro (excl. BTW). Voor deze uitgave engageren de Vlaamse overheid en Port of Antwerp Bruges, de opdrachtgever voor de renovatie, zich voor het grootste deel. 3 miljoen euro valt ten laste van stad Antwerpen en 1,4 miljoen euro ten laste van de Vlaamse Waterweg.

Port of Antwerp Bruges heeft haar bijdrage van 142,8 miljoen euro zoals opgenomen in de overeenkomst houdende de afspraken inzake investeringen in flankerende maatregelen en stedelijke leefbaarheidsprojecten naar aanleiding van het project Oosterweelverbinding, goedgekeurd door Vlaamse Regering op 15 juni 2018, aangewend als prefinanciering voor de Royerssluis. Conform de overeenkomsten worden ten belope van de geprefinancierde bedragen dan de verbintenissen van die partij overgenomen door het Vlaamse Gewest en voorzien vanuit de overkapingsruiter. De definitieve modaliteiten over de bijdrage van het Havenbedrijf zijn vastgelegd in een overeenkomst van 21 april 2021 tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf.

Budgettair wordt voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen toegepast. Port of Antwerp Bruges draagt, naast de 142,8 miljoen euro, ook een responsabiliseringsbijdrage van 41,3 miljoen euro voor de meerkost van de gekozen variant voor de ombouw van de Royerssluis tot een performante binnenvaartsluis.

Het saldobedrag voor Vlaanderen werd in 2020 volledig vastgelegd. Op het GIP werd hiervoor 91 miljoen euro voorzien. Het budget dat op het GIP 2021 werd voorzien omvat de ondersteunende processen tijdens de uitvoering: nl. veiligheidscoördinatie, controle in het kader van de tienjaarlijkse verzekering en de inhuur van externe ondersteuning tijdens uitvoering van de werken. Tot slot is ook de werken voorzien voor een verplichte rietcompensatie ten gevolge van deze werken.

Verrekeningen werden/worden als volgt vastgelegd:

2023: verrekening VE01A m.b.t. PFAS, voor een bedrag van 15.325 K euro.

2023: verrekening VE01B m.b.t. PFAS, voor een bedrag van 5.694 K euro.

2024: verrekening VE02A m.b.t. kofferdam bovenhoofd – dagkost, voor een bedrag van 2.522 K euro.

2024: 5.441 K euro i.f.v. verrekening m.b.t. PFAS (3M-fonds).

2025: 6.471 K euro i.f.v. verrekening m.b.t. PFAS (3M-fonds).

Herzelingen werden als volgt vastgelegd:

2022: herziening 1 voor 2021 en 2022 (deel1) (IO20079426 lijn 2-1-1), goedgekeurd voor een bedrag van 1.493.179 euro

2023: herziening 2 voor 2022 (deel2) (IO20079426 lijn 3-1-1), goedgekeurd voor een bedrag van 12.000.000 euro

2024: herziening 3 voor 2023, goedgekeurd voor een bedrag van 9.835,75 euro.

2024: herziening 4 voor (herzelingen) verrekening O2A (85% aandeel MT), goedgekeurd voor een bedrag van 414.526,45 euro.

2024: herziening 5 voor verrekening addendum kofferdam bovenhoofd (85% aandeel MT), goedgekeurd voor 1.746.186,71 euro.

Begrotingsartikel

MBU-3MIH2VA-WT

22 A12

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2016	Bekendmaking plaatsingsprocedure
05/2017	Selectiedatum plaatsingsprocedure
05/2020	Op 8 mei 2020 kreeg de renovatie van de Royersluis in Antwerpen groen licht van Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir met de levering van de omgevingsvergunning aan de Afdeling Maritieme Toegang.
12/2020	Op 18 december 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. Het onderdeel Royersluis werd gegund na een koepelovereenkomst met het Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang (AMT). Dit is de overeenkomst inzake de samengevoegde opdracht, contract 3A, tussen Lantis en Havenbedrijf enerzijds en de opdrachtnemer anderzijds, met tussenkomst van het Vlaams Gewest (AMT).
03/2021	Contractsluiting en financial close
04/2021	Overeenkomst van 21 april 2021 tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Bijstelling vergunningsvoorwaarden (milieu-kundig)
10/2021	Start bouwfase
04/2022	OVA2.0 (werfgedeelte + lozingsnormen PFOA + conceptwijziging kistdam naar kofferdam).
Eind 2022	Waterzuiveringsinstallaties (WZI) opgebouwd
03/2023	CB-wanden bouwput klaar
04/2023	Kofferdam benedenhoofd klaar: Omleiding wegenis eind april 2023 voor meerdere jaren

Zomer 2023	Kofferdam bovenhoofd klaar (Lantis) Bouwput klaar voor start bemaling
Zomer 2024	Ontgraving bouwput en volledig bemaald
2028	Einde der werken
2031	Definitieve oplevering

Zelfevaluatie (2024)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

22.1 A12 Londerzeel Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Londerzeel en Meise, De Lijn (Via De Werkvennootschap)
Gerelateerde projecten	A12 Boom-Brussel (ML22), Sneltram A12, fietssnelweg F28
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Er wordt gebruik gemaakt van een standaard DBFM-overeenkomst waarvoor reeds INR-advies werd ingewonnen inzake de ESR-neutraliteit. Er werd een vraag ingediend tot het bekomen van een finaal advies aangaande de statistische behandeling van de finale DBFM-overeenkomst bij het INR. De verwachting is dat deze door het INR als ESR-neutraal zal worden beschouwd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelsesteenweg-met-a12

Omschrijving van het project

Het project A12 Londerzeel Zuid kadert enerzijds in het **missing link**-project van omvorming van de A12 tot autosnelweg (ML22 - **A12 Boom-Brussel**) en past anderzijds in het **streefbeeld van de A12 Strombeek-Bever – Willebroek**.

Het programma **A12 Boom-Brussel**: omvorming tot volwaardige autosnelweg is één van de **missing links** in het bestaande wegennet zoals werd gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In dit programma worden verscheidene deelprojecten gedefinieerd. Het programma behelst alle ingrepen tussen Brussel en de Rupeltunnel om te komen tot een verkeersveilige inrichting van de A12 conform de autosnelwegrichtlijnen, inclusief de aanleg van ondersteunende maatregelen zoals de aanleg van fietsinfrastructuur en ontsnipperingsprojecten. Het doel is om uiteindelijk te komen tot een zowel landschappelijk als multimodaal geïntegreerde inrichting van de A12 tussen Brussel en Boom.

Met de realisatie van het deelproject Londerzeel-Zuid zou een **eerste belangrijke knelpunt van deze missing link weggevoerd** worden.

De gewenste infrastructuurprojecten kunnen als volgt samengevat worden:

- Het realiseren van een **ongelijkvloerse kruising voor alle modi van de Londerzeelsesteenweg / Kerkhofstraat met de A12**. Dit kruispunt is opgenomen op de lijst van de gevaarlijke kruispunten waar ingrijpende werken nodig zijn.
- Het **waarborgen en veiliger maken** van de **lokale verbinding tussen Westrode en Londerzeel**, in het bijzonder voor actieve weggebruikers
- Een **lokale ontsluiting van de omgeving naar de A12 via een aansluitingscomplex**

- De **ontsluiting voor uitzonderlijke transporten van en naar de A12**
- De realisatie van een **tramtunnel voor de Sneltramlijn langs de A12**
- De realisatie van het deel **fietssnelweg F28 langs de A12** binnen de projectzone
- De realisatie van **waterbuffering**

Nagestreefde doelstellingen

De **hoofddoelstellingen** van het project kunnen als volgt geformuleerd worden:

- Verhogen van de verkeersveiligheid voor alle verkeersmodi
- De omvorming van de A12 tot primaire weg I met 2x3 rijstroken (Vlaamse hoofdweg, autosnelweg)
- Een kwalitatieve ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de nieuwe infrastructuur
- Het optimaliseren en rationaliseren van het onderliggende wegennetwerk
- De hinder tijdens de werken beperken

Dit vertaalt zich door in een **referentieontwerp bestaande uit de volgende vier ruimtelijk-landschappelijke structuren**, met als eindbeeld een omvorming van de A12 als een multimodale en compacte infrastructuurbundel:

- de **transportinfrastructuur** - een verkeersveilige, compacte doch toekomstbestendige infrastructuurbundel voor de A12, Sneltram en fietssnelweg, met een zo beperkt mogelijke impact op de omgeving
- de **inrichting voor de actieve modi** - vlotte en verkeersveilige voetgangers- en fietsverbindingen langs en over de A12
- de **lokale ontsluiting** - een inrichting die de kernen van Westrode en Londerzeel verbindt en drager is van lokale ontwikkelingen
- een **inrichting met aandacht voor de landschappelijke inpassing met verbeterde ecoconnectiviteit langs de A12**.

Deze vier structuren vormen elk een **ruimtelijk samenhangend geheel** en faciliteren een **kwalitatieve verbinding binnen het projectgebied op maat van de vooropgestelde gebruikers**: bovenlokaal verkeer, fietsers en voetgangers, lokaal verkeer en fauna & flora. Elke gebruiker heeft hierbij zijn plaats in het aansluitingscomplex, wat de leesbaarheid en veiligheid binnen de knoop bevordert.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema, behoudens aandachtspunten
-------------------------	--

Gelet op de reeds lange historie van het project zijn ook reeds een groot deel van de onteigeningen gerealiseerd in de periode 2019-2020, doch op basis van de eerdere versies van het ontwerp. Nadat de Vlaamse Regering had beslist om het project via PPS aan te besteden, konden de onteigeningsplannen voor de resterende verwervingen gefinaliseerd worden. Op 22 maart 2024 werd het voorlopig onteigeningsbesluit ondertekend. Hiervan werden de betrokken eigenaars in april 2024 in kennis gesteld en startte de voorziene onderhandelingstermijn.

Het Agentschap Wegen en Verkeer vroeg in januari 2024 de omgevingsvergunning aan. In het voorjaar 2024 liep het openbaar onderzoek. Het project-MER werd echter niet goedgekeurd, waardoor de aanvraag terug werd ingetrokken door de administratie medio augustus. Het project-MER wordt voor het oogenblik in samenspraak met Departement Omgeving aangepast waar gewenst, dit ook in samenwerking met het consortium ViA12. Het doel is om over te gaan tot een gezamenlijke indiening van een geactualiseerd dossier half november 2024. In tegenstelling tot het oorspronkelijk plan om een referentieontwerp te laten vergunnen dat later geactualiseerd moest worden door de opdrachtnemer, zal nu 1 geactualiseerde dossier ingediend worden waarbij zowel het referentieontwerp als het geoptimaliseerd ontwerp samengenomen werden. De opdrachtnemer moest namelijk sowieso half november een geactualiseerde aanvraag indienen voor zijn geoptimaliseerd ontwerp uit zijn BAFO en de tijdelijke werfinrichtingen.

Dit betekent een vertraging in de contract close, echter voorlopig zonder weerslag op de start der werken gezien de opdrachtnemer sowieso in zijn planning ook een omgevingsvergunningaanvraag voor zijn aanpassingen had voorzien.

Aanbesteding van DBFM-dossier:

In oktober 2021 gaf de Vlaamse Regering de opdracht om te onderzoeken of het haalbaar en wenselijk was om het knooppunt te realiseren via een publiek-private samenwerking (PPS) en meer bepaald via een DBFM-dossier (Design, Build, Finance, Maintain). Na dat onderzoek besliste de Vlaamse Regering op 28 april 2023 om dit project effectief op de markt te brengen als PPS en DBFM-dossier, en dit via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Dit resulteerde in het besluit van de Vlaamse Regering op 31 mei 2024 om haar goedkeuring te hechten aan het voorstel en het ontwerp van gunningsbeslissing, de DBFM-overeenkomst en de directe overeenkomst voor het project PPS A12 Londerzeel Zuid.

Hierbij werd het consortium viA12 (TM Jan De Nul - Willemen) aangeduid voor de realisatie van het project

Afgelopen jaar werd project-MER in het kader van de lopende omgevingsvergunningaanvraag afgekeurd. Er wordt hiervoor een remediëringstraject gevolgd via de integratie van het referentieontwerp met het geoptimaliseerd ontwerp van de voorkeursbieder, waarbij nu één geïntegreerde omgevingsvergunningaanvraag ingediend zal worden. Hierdoor kan een vertraging van de start der werken alsnog vermeden worden.

Planning

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal met de TM ViA12 een bindende overeenkomst aangaan nadat (i) een gunstig INR-advies omtrent de ESR-verwerking van de DBFM-overeenkomst werd bekomen en (ii) een uitvoerbare omgevingsvergunning voor het referentieontwerp is bekomen.

De weerhouden opdrachtnemer had in zijn BAFO voorzien om de contract close niet af te wachten om reeds aan de voorbereiding te starten van zijn omgevingsvergunningaanvraag, meer bepaald de uitwerking van de voorgestelde optimalisaties in de BAFO en de opmaak van de bijhorende aanvraag van omgevingsvergunning voor de wijzigingen ten opzichte van het referentieontwerp.

Hiervan zal gebruik worden gemaakt om een aangepaste project-MER en omgevingsvergunning in te dienen voor het volledig project via één geïntegreerd dossier (referentieontwerp en geoptimaliseerd ontwerp), zonder dat dit impact zal hebben op de globale timing voor de realisatie.

Na het bekomen van de omgevingsvergunning zal overgegaan worden tot de ondertekening van de DBFM-overeenkomst. Parallel hiermee zal eveneens de samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en AWW ondertekend worden.

In de loop van 2025 worden vervolgens de eerste werkzaamheden op het terrein uitgevoerd, met name het bouwrijp maken van de projectzone, de verplaatsing van de nutsleidingen, het uitvoeren van de voorafgaandelijke onderzoeken,...

Vanaf medio 2025 wordt eveneens de Debt Funding Competition georganiseerd, wat zou moeten leiden tot een Financial Close in december 2025.

De aanvangsdatum van de werken wordt vervolgens voorzien in januari 2026. De voltooiing van de werken wordt volgens de huidige planning voorzien eind 2028.

Risicobeheer

Het voornaamste risico bij het project is momenteel de vergunbaarheid van het project / het bekomen van een omgevingsvergunning.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het project is de integratie van het tracé van de Sneltram (Brabantnet) binnen het nieuwe complex, waarbij de realisatie van de onderdoorgang voor de Sneltram mee geïntegreerd wordt. Hiermee wordt gestreefd naar een maximale afstemming tussen beide projecten en een winst bij realisatie op vlak van hinderbeperking (interface risico).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Onteigeningskosten	3.500
Bouwkost:	67.500
Studie -en ontwerpkosten:	2.500
Investeringsbedrag excl. BTW:	70.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

Bouwkost:

deze bouwkost beslaat enkel een raming van de werken indien het project via een klassieke uitvoeringsvorm werd gerealiseerd, dit op basis van de offerte van de opdrachtnemer. Gelet de financial close nog niet gebeurd is (voorzien eind 2025), en er volgens de DBFM-overeenkomst voorzien is om nog een herziening door te voeren naar prijspeil datum financial close, betreft het hier nog een raming.

- Biedvergoeding: Er wordt een biedvergoeding voorzien voor alle regelmatige maar niet weerhouden inschrijvers (1 inschrijver). Deze biedvergoeding bedraagt 100.000 euro. Hiervoor zijn kredieten voorzien op het GIP 2024.
- Mijlpaalvergoeding: Er wordt een éénmalige mijlpaalvergoeding voorzien van 6.212 K euro (incl. btw) in 2028 voor de vergoeding van de oplevering van het aandeel van de werken buiten configuratie. Hiervoor zijn er momenteel nog geen kredieten voorzien op het GIP.

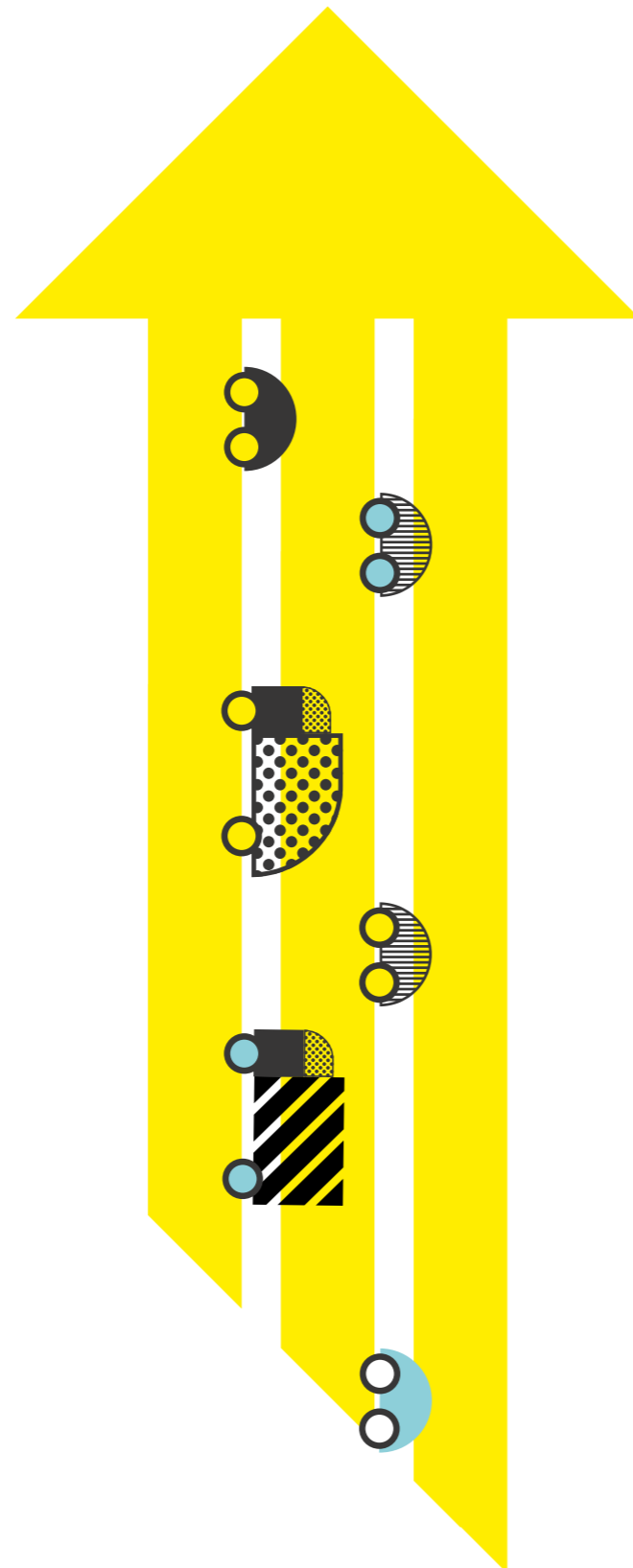
Vanaf 2028 dienen de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen voorzien te worden die wordt ingeschat op een constant bedrag van 8,888 miljoen euro (inclusief btw, excl. indexeringen) voor het eerste volledige jaar van beschikbaarheidsvergoeding.

De weerslag op de begroting op basis van de geraamde Bruto Beschikbaarheidsvergoeding is constant per jaar en vloeien voort uit de BAFO van de inschrijver met de economisch meest voordelige offerte, waarbij de committering van het vreemd vermogen verder in het traject vastgesteld zal worden via een Debt Funding Competition conform de aanbestedingsdocumenten. Deze bedragen zullen bijgevolg nog geactualiseerd moeten worden na het doorlopen van deze Debt Funding Competition (incl. herzieningen).

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

De studiekosten en onteigeningskosten voor PPS A12 Londerzeel Zuid werden geboekt op het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR).

De beschikbaarheidsvergoedingen bij het Agentschap Wegen en Verkeer worden vanaf 2024 voorzien op begrotingsartikel MD0-1MHH2RB-WT en zullen betaalbaar zijn vanaf 2028.



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2017	iGBC startnota
11/2017	Goedkeuring RMC startnota
Medio 2018	Goedkeuring RMC projectnota
Medio 2019	Onteigeningsplannen (deel 1) - gerealiseerd
Eind 2020	Onteigeningsprocedure (deel 1) - gerealiseerd
10/2021	De Vlaamse Regering beslist om het beleidsdomein MOW toe te laten DBFM-project Londerzeel Zuid verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS (Publiek-Private samenwerkings)-project door het agentschap Wegen en Verkeer.
Lente tot najaar 2022	Aanbesteding financiële & juridische ondersteuning PPS
Najaar 2022 - voorjaar 2023	Onderzoek naar haalbaarheid en geschiktheid PPS (DBFM)
04/2023	De Vlaamse Regering geeft groen licht voor de opstart van de aanbestedingsprocedure via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Voor deze beslissing werd reeds een selectieleidraad opgesteld.
05/2023	Formele opstart van de aanbestedingsprocedure door de publicatie van de opdracht (1ste fase - selectie)
06/2023	Opening offertes / aanvraag tot deelnames in het kader van de 1ste fase van de aanbestedingsprocedure
07/2023	De selectiebeslissing van de 1ste fase van de aanbesteding wordt aan de inschrijvers overgemaakt, inclusief uitnodiging tot deelname voor de volgende fase en een eerste set documenten in het kader van het Initieel Bestek (doorstart naar de volgende fase).

10/2023	Op 23 oktober 2023 vond de opening van de initiële offertes plaats. Daaruit bleek dat 2 deelnemers een initiële offerte hebben ingediend, met name BEST Veilig en ViA12. Het Consortium Eiffage kondigde aan geen offerte in te dienen in het kader van de plaatsingsprocedure.
05/2024	De Vlaamse Regering beslist op 31 mei 2024 om haar goedkeuring te hechten aan het voorstel en het ontwerp van gunningsbeslissing, de DBFM-overeenkomst en de directe overeenkomst voor het project PPS A12 Londerzeel Zuid.
03/2023	In maart 2023 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de procedure opgestart voor aanvraag van de omgevingsvergunning voor de infrastructuurwerken aan Londerzeel Zuid
03/2024	Juli 2023- april 2024: Onteigeningsplannen en voorlopig onteigeningsbesluit (deel 2) <ul style="list-style-type: none"> • Voorlopig onteigeningsbesluit: 22 maart 2024 • Kennisgeving en start onderhandelings-termijn: 24 april 2024
01/2024	Op 11 januari 2024 werd het Definitief Bestek en DBFM-overeenkomst door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken goedgekeurd en vervolgens overgemaakt aan de 2 weerhouden inschrijvers op 16 januari 2024.
03/2024	Op 4 maart 2024 vond de opening van de offertes plaats. Daaruit bleek dat de 2 deelnemers die aan de onderhandelingsrondes hadden deelgenomen, beiden een offerte hebben ingediend. Uit de beoordeling en vergelijking bleek voorlopig dat ViA12 de economische meest voordelige offerte ingediend heeft. Bijgevolg werd voorgesteld om ViA12 aan te duiden als inschrijver met de economisch meest voordelige offerte.
05/2024	Gunningsdatum
01/2026	Geplande startdatum bouwfase
12/2028	Geplande einddatum Bouw

22.2 Ombouw A12-N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de gemeente Aartselaar, het district Wilrijk (van de stad Antwerpen) en omliggende gemeenten
Gerelateerde projecten	A12 / N177: Herinrichting Olympiade A12 Renovatie en verlenging Jan de Vostunnel (ikv Ring Park Zuid) A12 Viaduct van Wilrijk N171 doortrekking fase 3 A12 renovatie van Rupeltunnel
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Looptijd contract	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
Website	https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-a12/n177-aartselaar-en-wilrijk-zuid

Omschrijving van het project

De A12/N177 telt vandaag tussen het viaduct van Wilrijk (noord) en de insleuving in Boom (zuid) vijf lichtengeregelde gelijkgrondse kruispunten. Alle vijf deze kruispunten komen, sinds het begin van de lijst met gevaarlijke punten, elk jaar terug en scoren zeer hoog in de prioriteitscore. Deze kruispunten hebben scores gekend van meer dan 100. Ook op de meest recente lijst van 2023 scoren een aantal kruispunten hoog. In deze lijsten worden enkel ongevallen met gewonden en dodelijke slachtoffers opgenomen, daarnaast gebeuren er nog heel wat ongevallen met enkel blikshade.

Ondanks alle inspanningen (Alles wat kon worden aangepast op gelijkgronds niveau is uitgevoerd) van AWV (aanleg extra

opstelstroken, aanpassingen lichtenregelingen, herinrichting kruispunten, ...) blijven er veel ongevallen gebeuren.

Het projectgebied strekt zich uit over een segment van ongeveer 3.300 meter en is gelegen op het grondgebied van de gemeente Aartselaar en het district Wilrijk (van de stad Antwerpen). Het project doorsnijdt binnen dit segment voornamelijk bedrijfsgebieden die een ontsluiting vinden via de parallel lopende N177.

Het belangrijkste doel van de herinrichting van deze vijf kruispunten van de A12 is het substantieel verbeteren van de kruispunten op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. Het is eveneens noodzakelijk om na te gaan wat de secundaire doelstellingen zijn van de ombouw van de A12, zowel op bovenlokaal als lokaal niveau en voor alle modi en de oplossingsrichtingen hierop af te stemmen. Verder dient de barrièrewerking van de A12 voor fietsers en voetgangers verkleind te worden.

Nagestreefde doelstellingen

Vanuit de gewenste inrichting van de A12 conform haar huidige statuut als primaire weg, vanuit diverse visiedocumenten, vanuit de gekende knelpunten (o.a. lijst gevaarlijke punten, geluids- en luchtkwaliteit) en vanuit de bekommernissen van diverse organisaties zoals scholen en bedrijven, bewoners en weggebruikers voortkomend uit het participatietraject, werd volgende lijst van doelstellingen bepaald waaraan dit project A12/N177 moet voldoen:

• Verkeersveiligheid:

- Algemene verkeersveiligheid verbeteren
 - Aantal verkeersongevallen drastisch reduceren
 - Geen zwarte kruispunten meer op de A12
 - Leesbaarheid van de A12/N177 verbeteren
 - Beperken van de ernst van de ongevallen
 - Zoveel mogelijk kruispunten compact en conflictvrij maken
- Verbeteren verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker
 - Scheiden van gemotoriseerde en actieve weggebruikers
 - Kruispunten maximaal conflictvrij uitwerken
 - Veilige overstek van N177
 - Verhogen van veiligheid aan in- en uitritten van winkel- en bedrijvzones
 - Voldoende opstelruimte voor fiets/voetgangers

• Verkeersdoorstroming:

- Verbeteren doorstroming noord-zuid
 - Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderen van de A12, ook in de spitsuren
 - Verzadigingsgraad op de N177 beperken, ook in de spitsuren
- Goede doorstroming oost-west
 - Verzadigingsgraad op belangrijke takken beperken, ook in de spitsuren

• Economie:

- Groei en bloei van aanpalende KMO en winkels
 - Vlotte bereikbaarheid/ontsluiting van de winkel- en bedrijvzones wordt gegarandeerd
 - De zichtbaarheid en herkenbaarheid van de winkel- en bedrijvzones zoveel mogelijk behouden
- Ontsluiting van niet-aanpalende industriezones
 - Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderen ook in de spitsuren
 - Aansluiting op fietsroutes voorzien

• Leefbaarheid:

- Oversteekbaarheid verbeteren
 - Barrièrewerking aan het woonweefsel opheffen
 - Vlotte oversteekbaarheid van actieve weggebruiker
 - Vlotte oversteekbaarheid voor de lokale gemotoriseerde weggebruiker
- Multimodale bereikbaarheid
 - Verdere uitbouw van een vlot en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk
 - Vlotte doorstroming voor het OV
 - Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
 - Mogelijke tramverbinding in de toekomst
 - Voldoende bushaltes voorzien
 - Haltes dienen wervend te worden ingericht
 - Verdere uitbouw van een veilig en comfortabel regionaal fietsroutenetwerk
 - Snelle interventies door hulpdiensten mogelijk
 - Vlotte overstap op andere modi faciliteren door inrichting van mobipunten
 - Doorstroming vanaf de dorpskernen naar de A12/

- N177 verbeteren
 - Verlagen verkeersbelasting in woonkernen
 - Belasting door vrachtvervoer verlagen
 - Sluipverkeer in aanpalende woonkernen vermijden
 - Omgevingskwaliteit verhogen
 - Luchtemissies significant verminderen
 - Geluidshinder en trillingen significant verminderen
 - Biodiversiteit en ecologische samenhang verbeteren
 - Voldoende groen voorzien langsheen A12/N177
 - Achterliggend landschap betrekken bij A12/N177
 - Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
 - Wateroverlast beperken
 - Vermijden waterverontreiniging

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderwierp, in kader van de ombouw van de A12/N177, drie voorkeursalternatieven aan een project MER-onderzoek, een MKBA-analyse en een tunnelveiligheidsonderzoek. Voor de drie voorkeursalternatieven werden ook plannen en visualisaties opgesteld. De Vlaamse Regering besliste op 8 maart 2024 haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd te gelast met de verdere uitwerking en uitvoering van het gekozen voorkeursalternatief.

Planning

Het Agentschap Wegen en Verkeer maakt op basis van het gekozen voorkeursalternatief een unieke verantwoordingsnota op. In die nota wordt de voorkeursvariant uitgebreid omschreven. Er volgt ook een verantwoording van de keuze en een update van de kostenraming.

Vervolgens wordt het voorontwerp technisch verder uitgewerkt om een omgevingsvergunning te kunnen aanvragen. Daarbij hoort een finaal milieueffectrapport (project-MER).

Voor de werken effectief kunnen starten, moet het project ook nog een aantal andere stappen doorlopen (opmaak bestek, aanstelling aannemer, voorbereiding werken). Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgt voor de nodige grondverwingen voor de voorkeursvariant.

Overleg wordt opgezet met de betrokken gemeentebesturen (Aartselaar, Wilrijk en omliggende gemeenten) om milde-rende maatregelen te nemen in de ruimere regio.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Onteigeningskosten	4.000
Bouwkost:	792.658
Studie -en ontwerpkosten:	11.500
Jaar van raming	2022

Duiding bij de financiële kerngegevens

De afgelopen jaren werden via het GIP van AWV budgetten opgenomen voor de studie van dit project. Volgende budgetten dienen nog te worden voorzien:

Vervolgstudie: bijkomend onderzoek 500.000 euro

Opstellen van voorontwerp en omgevingsvergunning: 3.000.000 euro

Definitief ontwerp: 3.000.000 euro

Verwervingen: Innames zijn nodig ter hoogte van enkele zijstraten en bushaltes. Kostenraming: 4.000.000 euro.

Werken: De werken voor het voorkeursalternatief A: 792 658 186,65 euro incl BTW (prijsspeil 2022).

Opvolgen van de werken: 5.000.000 euro

De financiering van het verdere studiewerk, de innemingen en de werken voor dit project moet na keuze van het voorkeursalternatief verder worden uitgewerkt en maakte geen deel uit van de nota aan de Vlaamse Regering van 8 maart 2024.

Begrotingsartikel:

De studiekosten en onteigeningskosten voor PPS A12 Londerzeel Zuid werden geboekt op het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR).

Afspraken bij budgetoverschrijding

De kostenraming en kostenverdeling tussen de betrokken initiatiefnemers dient nog verder verfijnd en realistisch ingeschat te worden naarmate het dossier verder vorm aanneemt en opnieuw wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De kostprijs dient daarbij zo volledig en realistisch mogelijk te worden geraamd, daarbij rekening houdend met randinvesteringen, risico's, verwervingen, verwachte evoluties etc. Daarbij moeten vermijdbare onderramingen worden voorkomen en van in de studiefase moet permanent worden toegezien op de kostenbeheersing. Een ex-post-evaluatie van de kostenramingen is noodzakelijk en kan leereffecten genereren

Ter bevordering van de transparantie dient in volgende iteraties van dit dossier de gedetailleerde kostenraming in bevattelijke tabelvorm te worden samengevat, met een uitsplitsing over de te onderscheiden projectonderdelen en de respectievelijke financiers

Vooraleer de aanbestedingsprocedure wordt opgestart, dient een taakstellend budget voor het project te worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project dient gerealiseerd te worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2020	De studieopdracht voor de herinrichting werd in november 2020 door AWV toegekend aan team A12. Team A12 is een samenwerkingsverband van drie studie bureaus: SBE, Antea Belgium en Transport & Mobility Leuven. DenS Communicatie ondersteunt het participatie- en communicatieproces. In november 2020 startte team A12 de studie met een grondige inventarisatie van alle gegevens over de bestaande toestand van het projectgebied. In een doelstellingnota werden ook de voorwaarden vastgelegd waaraan het nieuwe ontwerp volgens de huidige normen en regels moet voldoen.
07/2021	Fase 1A: voortraject met aanmelding en verzoek scopingadvies bij het Vlaams Departement Omgeving
01/2022	Fase 1B: opmaak project-MER
07/2023	De eerste fase van de studie werd afgerond in de zomer van 2023. De resultaten van dat onderzoek toonden we in november 2023 aan het brede publiek. Daarnaast werden ze bezorgd aan het Departement Omgeving om informatie advies te ontvangen over het voorontwerp van het milieueffectrapport. De resultaten werden op vrijdag 8 maart 2024 ook voorgelegd aan de Vlaamse Regering om een voorkeursalternatief te kiezen, waarna alternatief A werd bekrachtigd. Dat zal verder uitgewerkt worden met het oog op de aanvraag voor een omgevingsvergunning.–
03/2024	De Vlaamse Regering besliste op 8 maart 2024 haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk.

23 OverBruggen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Omschrijving van het project

OverBruggen is een programma van de Vlaamse overheid om vaste en beweegbare bruggen in Vlaanderen versneld te renoveren, te vernieuwen of te moderniseren. Het programma zet in op een snelle en efficiënte aanpak van verouderde bruggen, met de bedoeling ze toekomstbestendig, robuust en veilig te maken voor alle weggebruikers. Een modern organisatie-model, een nauwe samenwerking met de private sector, innovatieve technieken én specifieke aandacht voor de totale levensduur van een brug staan daarbij centraal.

De eerste opdracht in OverBruggen is het vernieuwen van 49 vaste bruggen in slechte toestand, verspreid over Vlaanderen (PPS Kunstwerken). De tweede opdracht is het vernieuwen en moderniseren van 17 beweegbare bruggen (PPS Beweegbare Kunstwerken).

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg nv coördineren samen deze opdrachten.

Voor elke opdracht wordt telkens een consortium van private aannemers aangesteld met voldoende capaciteit om alle bruggen te vernieuwen

Nagestreefde doelstellingen

De bouwpiek van jaren '60 – '70 leidt vandaag tot een reeks kunstwerken die verouderd zijn en kampen met een aanzienlijke onderhoudsachterstand. Een deel van onze infrastructuur is in slechte toestand en dreigt niet langer aan de eisen te beantwoorden. De Vlaamse regering heeft daarom aan het begin van haar legislatuur een inhaaloperatie opgestart om de onderhoudsachterstand weg te werken, onder de noemer van Assetmanagement. Deze operatie volgt twee sporen:

- Het wegwerken en voorkomen van onderhoudsachterstand door renovatie en vernieuwing van verkeersinfrastructuur en het verhogen van de inspanningen voor onderhoud
- Het verhogen van de maturiteit als infrastructuurbeheerder door het invoeren van een professioneel assetmanagement.

Een overkoepelende governance structuur zorgt voor het afstemmen en coördineren van een gemeenschappelijke basis en het opvolgen van de voortgang. Elke entiteit heeft een assetmanagement masterplan in uitvoering, met als doel om op een termijn van vier tot negen jaar het beoogde maturiteitsniveau te behalen. Het voorliggende programma is een belangrijk onderdeel binnen de ruimere aanpak voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand van kunstwerken.

Dit programma wil uitvoering geven aan een aantal beleidsdoelstellingen en ambities uit het regeerakkoord (2019-2024), onder meer:

- Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken
- Door overheidsinvesteringen de economische groei stimuleren die op korte termijn een extra boost geven doch vooral op langere termijn het macro-economisch potentieel van onze Vlaamse economie benutten
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur.

23.1 PPS Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De PPS Kunstwerken wordt gecoördineerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten is een standaard DBFM-overeenkomst opgenomen die als model geldt voor elk van de deelprojecten. Die standaard DBFM-overeenkomst is gebaseerd op de DBFM-overeenkomst die de Werkvennootschap hanteert voor haar projecten (o.a. complex A201) en waarvoor in het verleden al meermaals een gunstig INR/Eurostat advies werd gegeven. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten voor elk van de deelprojecten wordt bewaakt en heeft hiertoe in de raamovereenkomst de nodige bepalingen opgenomen. Het INR heeft aangeboden om de standaard DBFM-overeenkomst vroegtijdig, en voorafgaand aan het formele advies, te screenen op ESR-neutraliteit. De aanbestedende overheid zal tijdens de voorstudiefase van de raamovereenkomst gebruik maken van dit aanbod.
Uitvoeringsvorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.vlaanderen.be/overbruggen

Omschrijving van het project

De PPS Kunstwerken is de eerste PPS in Vlaanderen die specifiek wordt ingezet voor het vernieuwen van infrastructuur in het kader van assetmanagement. Het programma beoogt de vernieuwing van 49 bruggen in slechte toestand door middel van een PPS. De bruggen zijn geografisch verspreid over Vlaanderen en worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg.

De doelstellingen van het project brengen ons er toe om af te stappen van een traditionele DBFM-aanpak waarbij een PPS wordt vormgegeven als een (geografisch) afgebakend project of een kleine cluster van projecten die geografisch en technisch verankerd zijn (bv. PPS Bruggen Albertkanaal). De voorgestelde aanpak combineert een projectmatige werking op schaal van elke brug met een programma-aanpak voor de vernieuwing van 49 bruggen. Het kenmerk van de aanpak is dat een publiek-private samenwerking tot stand komt, onder de vorm van een raamovereenkomst, voor het gehele programma, en er dus één private partner wordt aangesteld met voldoende capaciteit om het volledige programma tegen 2030 te realiseren.

Elke brug is een deelproject in dit programma en volgt een klassiek projectverloop, dat start met het bepalen van de functionele eisen op basis van een startnota die conform het decreet Basisbereikbaarheid wordt goedgekeurd door de Projectstuurgroep. Met dit basisdossier vangt een 2-fasen-aanpak aan dat start met de ontwerpfase om samen met de private partner tot een uitgewerkt ontwerp en een uitvoerbare omgevingsvergunning te komen. Na akkoord over kosten en uitvoeringsplanning wordt de bouwfase aangevat en komt de DBFM-overeenkomst tot stand.

Deze 2-fasen-aanpak maakt dat de private partner van in het begin het ontwerp kan opnemen en dus volwaardig verantwoordelijkheid kan dragen – een belangrijke voorwaarde in een ESR-neutrale DBFM-aanpak. Deze vroegtijdige betrokkenheid maakt het meteen mogelijk om het project zodanig te ontwerpen dat naderhand de bouwfase efficiënt kan verlopen, de hinder maximaal wordt gereduceerd en aspecten van onderhoud en onderhoudsvriendelijkheid al van bij het concept ingebracht kunnen worden.

Vermits de gehele Shortlist deel uitmaakt van het programma, kan oordeelkundig gekozen worden welke bruggen, of onderdelen van bruggen, gestandaardiseerd aangepakt kunnen worden, en met welke uitvoeringsplanning maximaal efficiëntie

bereikt wordt. Deze oefening zal gemaakt worden tijdens de eerste fase van de raamovereenkomst, nl. tijdens de programmaplanning.

De voorgestelde programma-aanpak kent vele voordelen inzake efficiëntie en het benutten van de expertise van de private partner op het vlak van civiele techniek, uitvoering, onderhoud en minder hinder. Het bundelen van de krachten in de ontwerpfasen verkleint de risico's voor het bekomen van een omgevingsvergunning, verbetert het stakeholdermanagement en zorgt voor een beter risicomanagement en een beter voorbereid dossier voor het aanvatten van de bouwfasen. De aanpak heeft globaal kortere doorlooptijden en vermijdt onnodige (transactie) kosten. Het zet de private partner aan tot een efficiënte projectstructuur die gericht is naar realisatie (snelheid maken).

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse overheid wil met deze opdracht de onderhoudsachterstand van de vaste bruggen wegwerken en ze gebruiksklaar maken voor de toekomst. Zo moeten de bruggen voldoen aan hedendaagse eisen zoals bredere fietspaden en veilige onderdoorgangen.

Het resultaat zal een brug zijn die veilig, robuust en verkeersvriendelijk is, maar ook naadloos aansluit op haar omgeving.

De PPS Kunstwerken heeft als doelstelling om tegen 2030 met het beschikbare budget van 30 miljoen Euro (incl. btw) aan beschikbaarheidsvergoeding per jaar over een looptijd van 30 jaar, zoveel mogelijk bruggen van de Shortlist te vernieuwen en toekomstbestendig te maken. De Shortlist bevat 49 bruggen die geselecteerd zijn op basis van de meerwaarde voor realisatie in PPS. Deze Shortlist moet worden gezien als een definitieve lijst met een inspanningsverbintenis om deze lijst volledig te realiseren. Het project PPS Kunstwerken beoogt efficiëntie in het beheer van de beschikbare middelen om deze doelstelling te bereiken. De opdracht zal gerealiseerd worden middels een raamovereenkomst voor het sluiten van DBFM Contracten, conform de vereisten voor ESR-neutraliteit, met een looptijd voor de beschikbaarheidsfase van maximaal 30 jaar.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema, behoudens aandachtspunten
-------------------------	--

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken doorliep drie dialoogrondes met drie consortia van private aannemers. Op basis van deze gesprekken werden de definitieve documenten opgemaakt en de gunningsfase opgestart.

Op 17 mei 2024 keurde de Vlaamse Regering om haar goedkeuring te hechten aan de gemotiveerde gunningsbeslissing voor de toewijzing van PPS Kunstwerken aan TM Brugfabriek. Daarenboven werd binnen de begrotingskredieten die toegevoegd zijn aan het beleidsdomein MOW, 20,5 milj. Euro (incl. BTW) bijkomend vrijgemaakt voor de totale studie- en adviseurskosten voor het gehele programma van PPS Kunstwerken.

Op 10 juli 2024 werd de raamovereenkomst officieel ondertekend door alle partijen. Nu zal er een analyse plaatsvinden van de deelprojecten en zal de volgorde van uitvoering bepaald worden.

Na sluiting van de raamovereenkomst zullen de aanbestedende overheid en de opdrachtnemer gedurende een periode van circa 6 maanden de programmaplanning opstellen en verdere afspraken maken over de uitvoering van het programma (o.a. standaardisatie, document- en informatiebeheer, organisatiestructuur, ...). Na afloop van deze fase zijn de uitvoeringsclusters bepaald en liggen de uniforme bouwstenen vast. Voor de eerste cluster zullen de ontwerpfasen van de deelprojecten opgestart worden. Er wordt geschat dat deze eerste deelprojecten opgestart zullen worden in januari 2025.

In 2025 zullen de eerste omgevingsvergunningen aangevraagd worden. De uitvoering zal van start gaan volgens de vastgestelde uitvoeringsstrategie. Zodra voor de eerste cluster de omgevingsvergunningen zijn bekomen, kan gestart worden met de Debt Funding Competition, voor het aantrekken van de financiering. Vervolgens kan de uitvoering starten. De streefdatum voor de eerste spadesteek is in 2026. De geplande einddatum van de werken is in dat geval dan het vierde kwartaal van 2030.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's voor dit project zijn:

- Vergunningen (per individuele brug/cluster)
- Complexiteit financiering: raamovereenkomst versus afgelijnd PPS-contract (doorgaans vast bedrag en een afgebakende geografie)
- Tekort aan productiecapaciteit en human resources in de markt om voldoende tempo aan te houden, zeker in andere grote werven
- Geografische spreiding projecten leiden tot gebrek aan beoogde uniformiteit
- Complexiteit planning versus standaardisatie leidt tot efficiëntieverliezen

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Maximale beschikbaarheidsvergoeding per jaar:	30.000
Studie- en ontwerpkosten	30.947

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het totale programma vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar.

Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget. Doelstelling is om met dit budget van 30 miljoen euro beschikbaarheidsvergoeding zoveel mogelijk van de 49 bruggen te vernieuwen.

De raming van de totale studie- en adviseurskosten voor het gehele programma werd verhoogd van 10.500 K euro naar 30.947 K euro (Bijkomend vereist budget: 20.447 K euro). De raming voor deze externe kosten is opgesteld voor de gehele periode: 2022 – 2030 en houdt rekening met de herziening van de eenheidsprijzen tot 2024. Het budget voor deze kosten moet beschikbaar zijn bij het departement MOW, die instaat voor het contractmanagement en de projectcoördinatie. De betrokken entiteiten van het beleidsdomein MOW zijn volgende verdeling van het bijkomend vereist budget overeengekomen:

- AWW: 65%
- DVW: 20%
- DMOW: 15%.

De beschikbaarheidsvergoeding zal voor elk kunstwerk afzonderlijk verschuldigd zijn tijdens de beschikbaarheidsfase. Op dit ogenblik schat de aanbestedende overheid in dat de onderhoudsperiode van het eerste kunstwerk zal starten in begin 2028 en van het laatste kunstwerk eind 2030. De beschikbaarheidsperiode bedraagt 30 jaar. Dit maakt dat de beschikbaarheidsperiodes van de verschillende kunstwerken zullen aflopen tussen 2058 en 2060.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

Studiekosten PPS Kunstwerken worden geboekt op begrotingsartikel MBU-3MFH2KB-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING - XPERTA).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' - met twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken - verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma en draagt deze op aan het departement MOW (coördinatie).
03/2023	Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project
04/2023	De aankondiging van de opdracht en de selectieleidraad werden op 12 en 17 april 2023 gepubliceerd in respectievelijk het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en het Europees Publicatieblad.
05/2023	Op 19 mei 2023 dienden drie consortia een aanvraag tot deelneming in: Bruggen van Morgen, Bruggenbouwer2 en TM Brugfabriek.
07/2023	Het initieel beschrijvend document, getiteld PPS Kunstwerken werd aan alle deelnemers van de dialoofase overgemaakt. Er werden in de periode september – december 2023 drie dialoogrondes georganiseerd en twee sessies in elk van de twee eerste rondes.
12/2023	De offertefase werd aangevangen met het overmaken van het definitief beschrijvend document aan alle inschrijvers.
02/2024	Op 5 februari 2024 om 11 uur vond de opening van de offertes plaats. Daaruit bleek dat de 3 deelnemers aan de dialogen allen een offerte ingediend hebben.
03/2024	De onderhandelingen vonden plaats op 8, 14, 19, 22 en 26 maart 2024. Tijdens de onderhandelingen werd de raamovereenkomst gefinaliseerd. Daarbij werden in het bijzonder de financiële toezeggingen van de voorkeursbieder scherp gesteld en het plan van aanpak inhoudelijke kwaliteit vertaald in de tekst van de raamovereenkomst. Na afloop van de onderhandelingen zijn de opdrachtdocumenten die van toepassing zijn op het programma PPS Kunstwerken gefinaliseerd.

05/2024	De Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te hechten aan de gemotiveerde gunningsbeslissing voor de toewijzing van PPS Kunstwerken aan TM Brugfabriek.
Medio 2025	Indiening eerste omgevingsvergunningaanvragen
Voorjaar 2026	Start werken
2030	Te verwachten beschikbaarheid

Zelfevaluatie

De Vlaamse Regering heeft specifiek om een evaluatie gevraagd na het afsluiten van de eerste cluster DBFM-contracten. Verwacht wordt dat deze evaluatie in 2026 kan aangevat worden

Deze lijst kwam tot stand na een analyse van enerzijds de bijdrage van elke brug tot de DBFM-waardigheid (risico's) van het globaal pakket van bruggen en anderzijds op basis van hun prioritering naar onderhoudstoestand van de geselecteerde kunstwerken, hun toestandsklasse en hun bijdrage tot verkeersveiligheid (in het bijzonder voor het kruisend verkeer voetgangers en fietser). De samenstelling van de lijst werd ook voorgelegd ter consultatie aan een panel van experts.

In dit verband wordt ook meegegeven dat wanneer in de loop van de DBFM-plaatsingsprocedure één of meerdere geselecteerde bruggen alsnog niet kunnen worden behouden in de projectscope, er middels de reservelijst snel kan worden overgaan tot bijkomende analyses om de projectscope eventueel aan te vullen met één of meerdere andere bruggen. Dit laat toe de projectscope voldoende robuust te houden.

Reservelijst:

- Darknambrug in Lokeren
- Millebrug in Alveringem & Veurne
- Kellenaarsbrug in Lo-Reninge
- Brug Sluis Dessel IV
- Brug op Sluis Geel VII
- Brug op Sluis Geel IX

Nagestreefde doelstellingen

De beweegbare kunstwerken in beheer van De Vlaamse Waterweg die het voorwerp uitmaken van dit DBFM-project bevinden zich thans in een slechte en/of verkeersonveilige toestand. Dergelijke infrastructuur met een hoge blootstelling geeft een hoger risico op uitval, wat de veiligheid in gevaar brengt en potentieel een grote economische en maatschappelijke impact heeft. De oplossing die wordt beoogd bestaat erin met voorliggende DBFM-project een inhaalbeweging te maken in termen van asset management, en tegelijk dit project aan te grijpen om de fiets- en voetgangersveiligheid (en meer in het algemeen de verkeersveiligheid en -leefbaarheid) te verbeteren en het asset management verder te professionaliseren.

De hoofddoelstelling van het project is de vervanging van de beweegbare kunstwerken i.f.v. een betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur en het optimaal uitrusten van de kunstwerken i.f.v. de afstandsbediening. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Aspecten inzake het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid worden eveneens als doelstellingen meegenomen.

Het project wordt ook aangegrepen om waar mogelijk in samenwerking met de private markt de monitoring en het onderhoud te optimaliseren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Op schema, behoudens aandachtspunten
-------------------------	--

De Vlaamse Regering keurde de opstart van de plaatsingsprocedure goed. Op het moment van rapportering wordt het project verder voorbereid alvorens dit naar de markt te brengen.

De voorgenomen, indicatieve timing is als volgt:

selectiefase: Q1-Q3 2025
dialoofase: Q4 2025- Q3 2026
offertefase: Q4 2026 - Q3 2027
voorkeursbiederfase (tot closing) Q4 2027-Q1 2028

Risicobeheer

De belangrijkste risico's voor dit project zijn:

- Vergunningen (per individuele brug)
- Geografische spreiding projecten kan leiden tot gebrek aan beoogde uniformiteit
- verregaande standaardisatie van kunstwerken en aandrijving leidt tot lagere life cycle cost

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost	165.000
-----------------	---------

23.2 PPS Beweegbare Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het project Beweegbare kunstwerken zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoeringsvorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
Website	https://www.vlaanderen.be/overbruggen

Omschrijving van het project

Het DBFM-project 'Beweegbare Kunstwerken' betreft de (ver) nieuwbouw van beweegbare bruggen in beheer van De Vlaamse Waterweg en dit i.f.v. instandhouding en de opwaardering van het patrimonium. Tegelijk wordt met dit DBFM-project ook beoogd bij te dragen aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving van deze bruggen. Volgende bruggen maken na voorafgaande selectie de projectscope uit van dit project:

- Brug 7 Rijkvorsel
- Brug 1 Turnhout
- Ophaalbrug in Zandbergen
- Oudekaaibrug in Ninove
- Begijnbrug in Ninove
- Wondelgemstraatbrug in Gent
- Hefbrug Oudenaarde
- Willemsbrug in Grimbergen
- Brug 6 Beerse
- Brug op Sluis 1 Rijkvorsel
- Brug op Sluis 17 Bocholt-Lozen (Margot Brug)
- Brug 9 Sint-Lenaarts
- Brug op Sluis 5 Sint-Job-in't Goor
- Ophaalbrug benedenhoofd Boudewijnsluis Brugge
- Brug 2 Turnhout
- Brug 4 Beerse
- Brug op Sluis 4 in Brecht

Deze bruggen maken ook deel uit van het programma Bediening op afstand – dat evenwel niet binnen de scope van voorliggend DBFM-project valt – zodat ze gelijktijdig uitgerust kunnen worden met de installaties om ze geschikt te maken voor bediening op afstand.

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige kostenraming wordt voorgesteld om een taakstellend budget te definiëren voor een bouwkost van 165 miljoen euro (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 3,15%) cf. de methodiek toegepast op de PPS OverBruggen (= PPS Kunstwerken).

Dit taakstellend budget verschilt van de geraamde bouwkost van 58 miljoen euro in de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021, om de volgende redenen:

- Het project bereikt de beoogde doelen indien een voldoende aantal bruggen deel uitmaken van de scope, aangezien schaalgrootte van belang is bij standaardisatie en optimalisatie, zowel op technisch (ontwerp en productie) als financieel vlak. Kenmerkend aan dit project is dat maximaal gebruik zal gemaakt worden van een gestandaardiseerde typebrug, die op de verschillende locaties ingepast zal worden. Hoe vaker de typebrug gebouwd wordt, des te groter zal de efficiëntie en het rendement zijn.
- De projectscope per brug is gaandeweg geëvolueerd: het uitgevoerde studiewerk is duidelijker en breder afgeleid dan in 2021, wat zich vertaalt in een robuustere raming per object.

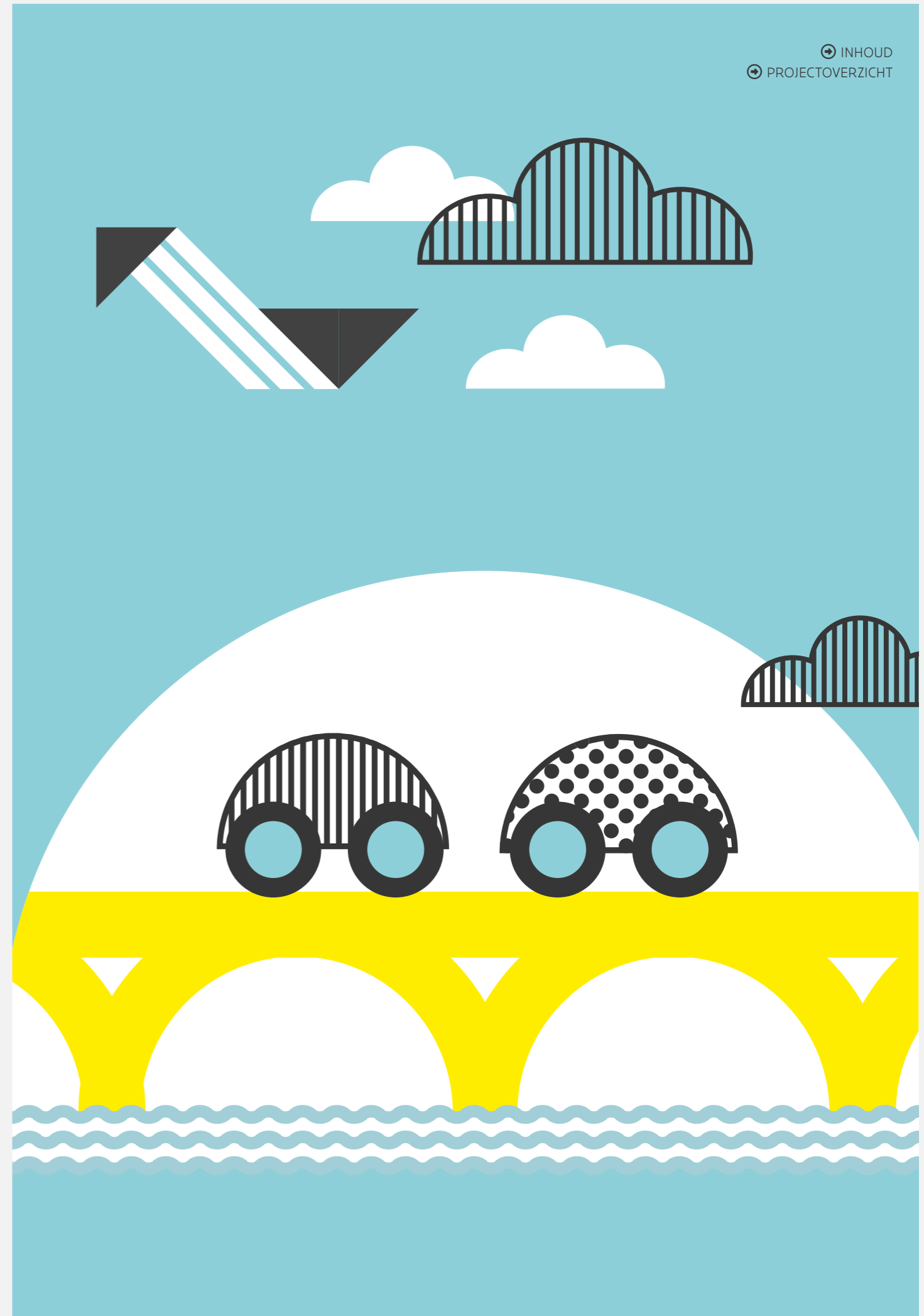
- De aanzienlijke stijgingen in materiaalprijzen en loonkosten hebben significant bijgedragen tot een stijging van de oorspronkelijk geraamde bedragen in 2021.

Hierin zitten vastgoedkosten (grondverwervingen) en studiekosten (engineering) niet vervat. Op heden zijn nog niet alle risico's en faseringen voldoende in kaart gebracht. De afbakening van risico's, de risicoverdeling alsook nodige "Minder-Hinder" maatregelen maken onderdeel van het vervolgetraject van deze procedure, maar zullen voor zover het om endogene risico's gaat (bv. Asbest) worden opgenomen binnen het taakstellend budget.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, worden de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd op 16,5 miljoen euro per jaar (inclusief btw uitgaande van een btw-tarief van 3,15%). De uitvoering van het project kan volgens de huidige inzichten worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' - met twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken- verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma en draagt deze op aan het departement MOW (coördinatie).
05/2024	Op 17 mei 2024 besliste de Vlaamse Regering om het DBFM-project Beweegbare kunstwerken te erkennen als Vlaams PPS-project. De Vlaamse Waterweg, in samenwerking met De Werkvennootschap, wordt gelast met de opstart van de plaatsingsprocedure voor een deelproject binnen het programma Asset Management, nl. het DBFM-project Beweegbare kunstwerken.



24 Asset Management – Sluizen Boven-Schelde

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de gemeente Avelgem, de gemeente Kluisbergen, de gemeente Gavere, de stad Oudenaarde en de provincies Oost- en West-Vlaanderen.
Gerelateerde projecten	Asset Management – Seine Scheldeproject
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het project Sluizen Boven-Schelde zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Het project betreft de vernieuwbouw van 3 sluizen (bouw van 3 nieuwe sluizen in bestaande sluiscomplexen) op de Boven-Schelde (sluizen te Asper, Oudenaarde en Kerkhove).

De bestaande sluizen op de Boven-Schelde dateren uit de jaren twintig van de twintigste eeuw en zijn bijgevolg quasi honderd jaar oud. Ze hebben nagenoeg dezelfde afmetingen (nuttige afmetingen: 125,00 m x 14,00 m) en werden destijds ontworpen om zes spitsen (300 ton-schepen) tegelijkertijd te versassen. Deze afmetingen laten toe dat op vandaag klasse Va of 2.000 ton-schepen versast worden, zij het met beperkingen wat betreft diepgang.

Er stellen zich grosso modo drie knelpunten wat betreft deze sluizen:

1. de sluizen zijn verouderd waardoor de bedrijfszekerheid is afgenomen
2. de beschikbare diepgang wordt beperkt door de afwaartse sluisdrempel
3. de comfortcapaciteit van de sluizen is bereikt.

Voorliggend DBFM-project beoogt te verhelpen aan deze knelpunten, en tevens als een hefboom te functioneren t.b.v. innovatie en het creëren van maatschappelijke meerwaarden.

De projectscope van de opdracht van de sluizen Boven-Schelde omvat in grote lijnen (voor de drie locaties):

- afbraak van de oude stuw en aanverwante constructies
- bouw van nieuwe sluizen op de voorbehouden locatie met als maatgevend schip een klasse Vb-schip (185m x 11,40m x 3,50m), met een opdeling van de sluisolk in een klasse Va-deelkolk en een klasse IV-deelkolk
- bouw van fuiken, voorhavens en eventuele bijkomende wachtplaatsen
- bouw van bijhorende technische gebouwen en omgevingsaanleg
- een ontwerp dat beantwoordt aan nog verder uit te werken criteria zoals klimaatneutraliteit, energie-efficiëntie, duurzaamheid, ...
- klaarmaken om de kunstwerken vanop afstand te bedienen (koppelvlakken)
- onderhoud gedurende 30 jaar in een nader te bepalen onderhoudsperimeter.

De nieuwe sluizen worden gebouwd voor een maatgevend schip van klasse Vb, hoewel de huidige waterweg niet geschikt is voor deze klasse. Puntinfrastructuur dient echter voldoende toekomstgericht ontworpen te worden. De nieuwe sluizen hebben immers een verwachte levensduur van honderd jaar en het is niet ondenkbaar dat in deze periode de waterweg wel zal gekalibreerd worden voor klasse Vb-schepen.

Nagestreefde doelstellingen

De hoofddoelstelling van het project is de vernieuwbouw van de kunstwerken i.f.v. de instandhouding en de opwaardering van het patrimonium naar robuuste, betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur, het optimaal uitrusten van de kunstwerken i.f.v. de afstandsbediening en de opwaardering van de waterweg voor de scheepvaart. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Waar het realiseren van de hoofddoelstelling aanleiding geeft tot interferentie met andere structuren en disciplines zal het ontwerp hiervan op een geïntegreerde benadering uitgewerkt worden en maken deze onderdelen ook deel uit van dit project.

Verder houdt de uitwerking rekening met alle relevante milieuaspecten (zoals grondverzet, de erfgoed-, natuur- en landschapswaarden in de omgeving) en in het bijzonder worden de voorstellen bekeken in het kader van kansen voor klimaatbestendigheid en efficiënter energiegebruik bij bediening en exploitatie van de kunstwerken.

In stedelijk weefsel gaat bij de uitwerking bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing de beleevingswaarde in het gebied, een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling en op een respectvolle wijze omgaan met het erfgoed. Dit geldt eveneens voor de kunstwerken gelegen buiten het stedelijk weefsel, waar de open ruimte sterker aanwezig is en waar ook groene, ecologische, recreatieve, economische en cultuurhistorische kwaliteiten van belang zijn.

Het project wordt ook aangegrepen om in samenwerking met de private markt de monitoring en het onderhoud te optimaliseren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

G Op schema

Op 23 mei 2024 werd de opdracht aangekondigd, en de selectieleidraad gepubliceerd. Eind 2024 wordt de selectiebeslissing verwacht.

Planning

Indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata):

Dialogofase

- Q3 2025 - Verzending Eerste Beschrijvend Document Dialogosessies
- Q3 / Q4 2025 - Dialoogsessie
- Q1 / Q2 2026 - Indienen Oplossingen
- Q1 / Q2 2026 - Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies
- Q2 2026 - Beëindigen Dialogofase

Offertefase

- Q3 2026 - Uitsturen Definitief Beschrijvend Document
- Q4 2026 / Q1 2027 - Ontvangst Offertes
- Q1 2027 - Opmaak finale rangschikking en aanduiden voorkeursbieder Afrondende besprekingen en finaliseren projectdocumentatie

Voorkeursbiedersfase

- Q1 / Q2 2027 - Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting
- Q2 2027 - Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting

De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 2027 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project Sluizen Boven-Schelde zal ten vroegste in 2031 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Waterweg.

Risicobeheer

In kader van de voorbereiding van het project werden, in de mate van het mogelijke, zoveel mogelijk moeilijk te beheersen onzekerheden weg gewerkt:

- Door vooraf de omgevingsvergunning aan te vragen worden de risico's op onverwachte inspraak van derden geminimaliseerd. In het kader van dit project is het de intentie om voorafgaand aan de closing van de DBFM-overeenkomst de omgevingsvergunning aan te vragen en te verkrijgen.
- De technische risico's die een significante impact op de bouwkost of timing hebben worden op voorhand onderzocht. Voor dit project werden reeds studies uitgevoerd of zullen nog studies worden uitgevoerd die dergelijke risico's in kaart brengen en in het kader van de plaatsingsprocedure ter beschikking kunnen gesteld worden
- In de mate van het mogelijke worden bindende afspraken gemaakt met alle derden die op een bepaald moment in het project moeten tussenkomen. Deze partijen zullen worden betrokken bij de projectvoorbereiding.

Wat betreft het voorliggende project kan aldus worden aangegeven dat een adequate risicoverdeling mogelijk is. Bovendien zijn de risico's die overdraagbaar zijn aan de private partij significant. Zo maken de omvang van de risico's inzake timing en planning, alsook inzake de bouwkost voor o.m. omvangrijke kunstwerken dat de knowhow van een private partner (en de dienovereenstemmende risicotoebedeling) voordelen oplevert voor de publieke partner. Deze overdraagbare risico's - de typische bouwrisico's - kunnen bovendien ook door de private partij gemanaged worden.

Dat het een project betreft dat vervangingsinvesteringen betreft – en niet de renovatie van bestaande en te behouden infrastructuur – draagt ook bij tot de inschatbaarheid van de risico's.

Gelet op de doelstellingen en de projectspecifieke problematieken is het bovendien aangewezen deze risico's bij de private partner te leggen aangezien hij het best geplaatst is deze te beheren en te mitigeren. Zo is het van uitermate groot belang dat de werken tijdig, en bij voorkeur zo snel mogelijk, het voorwerp uitmaken van een afgifte van het beschikbaarheidscertificaat.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2023
Bouwkost:	200.000

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2012	In de periode 2009-2012 werden volgende studies uitgevoerd m.b.t. de sluizen op de Boven-Schelde: <ul style="list-style-type: none"> • maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), uitgevoerd door Tritel • project-mer, uitgevoerd door Antea Group de project-mer werd goedgekeurd door de Dienst MER op 31/10/2011. • bouwkundige ontwerpstudie van de drie sluizen en van een centraal bedieningsgebouw in Oudenaarde, uitgevoerd door Arcadis Belgium.
05/2024	Bekendmaking gunningsprocedure

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige kostenraming die gebaseerd is op bovenstaande projectbeschrijving, wordt de waarschijnlijke bouwkost op 180 à 200 miljoen euro (exclusief btw, prijspeil mei 2023) geschat. De stijging ten aanzien van de geschatte bouwkost van 138 miljoen euro in 2021, is voornamelijk te wijten aan de inflatie en de stijging van de materialenprijzen, alsook de verfijning van de projectscope en de ontwerpkeuzes. Zo wordt o.a., naar voorbeeld van de sluizen op de Leie voorzien in een verlenging van de sluis met 30% om aldus tweemaal Va-schepen te kunnen schutten. In de bijgestelde raming zitten bovenvermelde projectonderdelen vervat, maar er zijn nog geen marges opgenomen naar risico's op bij voorbeeld impact nutsleidingen, aanwezigheid asbest, bodemverontreiniging, ... Eveneens moet nog een grondige studie gebeuren naar fasering en Minder Hinder hetgeen in deze omgeving nog een kost met zich mee kan brengen.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kan de toekomstige beschikbaarheidsvergoeding geraamd worden op 21 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 3,15%).

De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 2027 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project 'Sluizen Boven-Schelde' zal ten vroegste in 2031 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Waterweg.

De Vlaamse Regering ging in de beslissing van 14 juli 2023 principieel akkoord met een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen, alsook alle andere kosten verbonden met het voorliggende project (niet exhaustief: studiekosten, grondverwerving, saneringskosten etc.), dienen te worden opgevangen binnen de beschikbare refertekredieten van MOW zonder dat dit kan leiden tot een budgettaire meervraag.

21 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Betrokken entiteit	AGION
Andere betrokken entiteiten	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
Gerelateerde projecten	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project vennootschap
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma sinds 2014 niet langer als ESR-neutraal werd beschouwd. Naar de mening van Eurostat droeg de Vlaamse overheid het merendeel van de financiële risico's van het project. Dit heeft ertoe geleid dat de uitgaven van de DBFM Scholen van Morgen dienden geconsolideerd te worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 2052)
Private Partner	DBFM Scholen van Morgen NV
Huidige fase van het project	Operationele fase
Website	https://www.agion.be/dbfm-programma-scholen-van-morgen

Omschrijving van het project

Vlaanderen heeft de voorbije decennia te weinig geïnvesteerd in schoolinfrastructuur. Hierdoor zijn veel schoolgebouwen nooit aangepast aan gestegen leerlingenaantallen en nieuwe onderwijsbehoeften. De verouderde gebouwen kampen meestal ook met zware energiefacturen. Hoewel in de meerjarenbegroting de infrastructuurkredieten voor schoolgebouwen substantieel werden opgetrokken, is het duidelijk dat het klassieke budget voor schoolinfrastructuur niet volstaat om aan de nood te voldoen.

De private partner FScholen nv (50% AG Real Estate en 50% BNP Paribas Fortis) vormt samen met de overheid de **DBFM-vennootschap**. Langs overheidszijde participeert een dochtervennootschap van AGION en de Participatie Maatschappij Vlaanderen (hierna PMV, die eind 2016 werd vervangen door de Vlaamse Gemeenschap) in de DBFM-vennootschap.

De DBFM-vennootschap staat in voor de **bouw van 182 projecten**, goed voor 710.000 m² bijkomende schooloppervlakte.

Nagestreefde doelstellingen

Met de **inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur** wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd waarmee de Vlaamse overheid wil remediëren aan de grote investeringsnood zonder daarbij elementen als **rationeel energiegebruik** en **architecturale kwaliteit** te verwaarlozen.

De inhaalbeweging dient te zorgen voor een snellere realisatie van de projecten en moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur die voor een langdurige periode ter beschikking wordt gesteld door de DBFM-vennootschap conform een afgesproken prestatieniveau. Ook de betrokkenheid van de Vlaamse Bouwmeester betekent een meerwaarde voor de architecturale kwaliteit van de schoolgebouwen.

Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke **ontzorging** van de betrokken schoolbesturen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing) G Op schema

Alle 182 projecten bevinden zich momenteel in de beschikbaarheidsfase.

De performantie van de projecten in beschikbaarheidsfase is in globo zeer goed te noemen. Er werden in 2023-24 geen boetepunten of prestatiekortingen aangerekend.

Risicobeheer

Vandaag bevinden alle 182 projecten zich in beschikbaarheidsfase, hetgeen een risico van instandhouding en onderhoud impliceert. Deze risico's zijn toegewezen aan de projectvennootschap die deze in grote mate heeft overgedragen aan haar onderaannemers.

De opvolging van de bouw en het onderhoud van de schoolgebouwen is door de projectvennootschap uitbesteed aan een **Afgevaardigd Bouwheer**, die een extensief risicobeheersysteem heeft uitgewerkt. De beheersing van het bouwrisico kan als zeer goed beschouwd worden, gezien de behoorlijke performantie die kan worden vastgesteld inzake de tijdigheid van oplevering van de meeste gebouwen en de functionele en bouwtechnische kwaliteit van deze gebouwen. Ook de beheersing van het onderhoudsrisico is tot nu toe zeer goed gebleken. Enkele gebouwen zijn intussen 10 jaar in gebruik, waardoor zich stilaan de eerste vervangingsinvesteringen en groot onderhoud aandienen. De projectvennootschap en de Afgevaardigd Bouwheer hebben een aantal voorzorgen getroffen om deze fase goed op te kunnen volgen en in te grijpen indien nodig.

AGION zorgde voor aanwezigheid en actieve ondersteuning bij vermelde informatie- en communicatie-acties, alsook uiteraard bij de individuele contacten van de Afgevaardigd Bouwheer met de inrichtende machten.

De Afgevaardigd Bouwheer onderhoudt uiteraard ook contacten met alle betrokken actoren zoals de representatieve koepelorganisaties en het GO!, de Vlaams Bouwmeester en AGION.

Naast de intensieve en zeer frequente contacten tussen AGION, de toezichhouder en de Afgevaardigd Bouwheer, is er ook een

structureel tweewekelijks overlegmoment voorzien tussen de Vlaams Bouwmeester, AGION en de Afgevaardigd Bouwheer.

AGION houdt de ontwikkelingen van de dossiers nauwgezet bij aan de hand van de contacten met de inrichtende machten en de informatie-uitwisseling tussen het agentschap en de Afgevaardigd Bouwheer.

De Vlaamse Gemeenschap oefent ook een zekere controle uit via haar **participatie in de DBFM-vennootschap** (25% + 1 aandeel blokkeringsminderheid). De Vlaamse Gemeenschap is, rechtstreeks en via overheidsinstellingen, vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur en het Bureau van de DBFM-vennootschap.

Het programma heeft gezorgd voor de opportuniteit om 182 hedendaagse, kwaliteitsvolle schoolgebouwen te realiseren, waarbij het onderhoud van deze gebouwen bovendien voor 30 jaar is vastgelegd. Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke ontzorging van de betrokken schoolbesturen.

Op een breder plan verschaft dit programma ook gelegenheid om lessen te leren met het oog op navolgende scholenbouwprogramma's.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	1.186.513
Studie -en ontwerpkosten:	217.916
Intercalare interesten:	22.372
Investeringsbedrag excl. BTW:	1.426.801

	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investerings per jaar	35.082	52.602	97.528	47.122	6.839	1.452.357

	2023
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.340.656
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar:	1.463.032

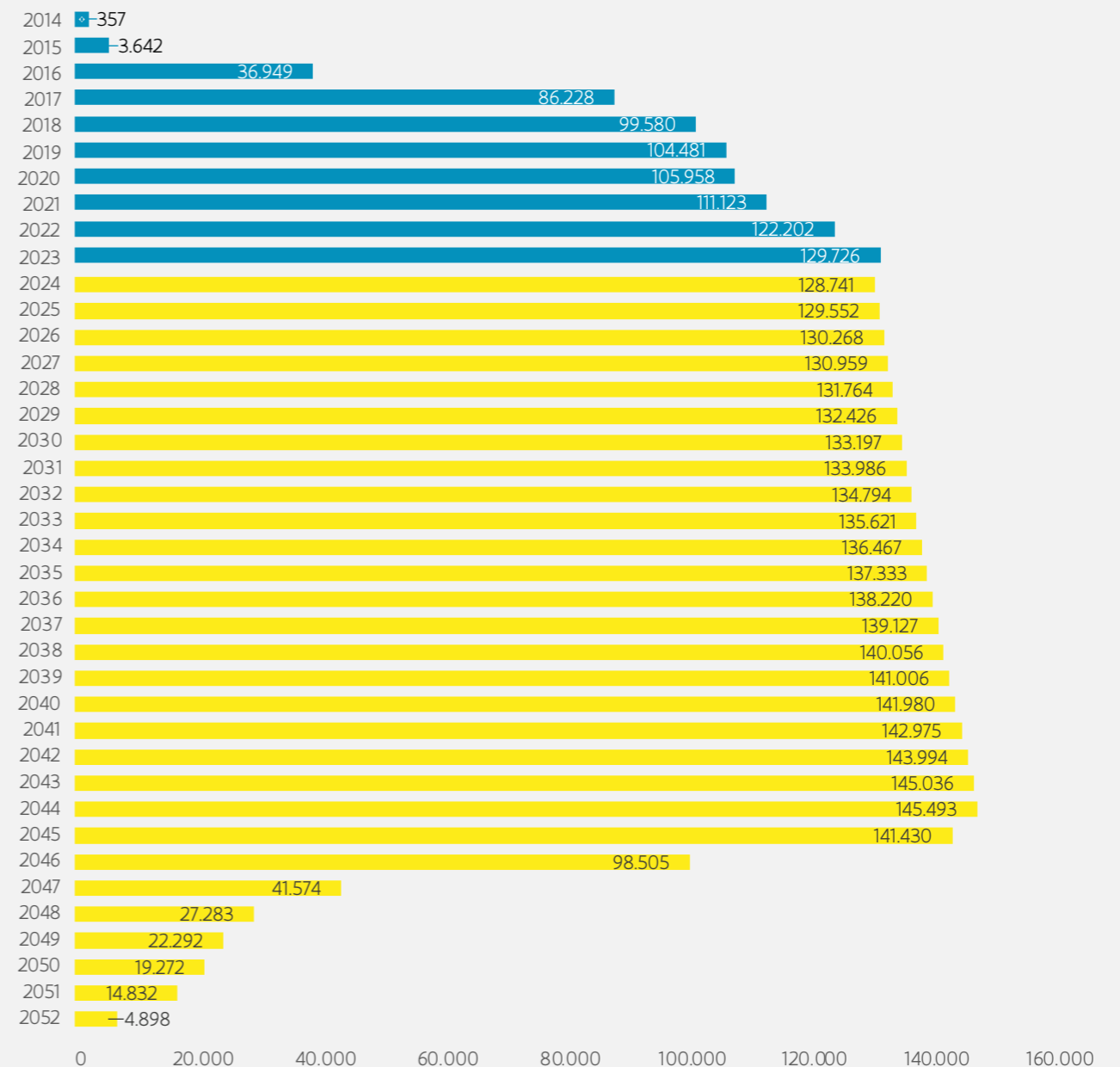


Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd.

Scholen van morgen

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

Er wordt een investeringsvolume nagestreefd van circa 1,5 miljard euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

De dochtervennootschap van AGION participeert ten belope van maximaal 40,25 miljoen euro in de op te richten DBFM-vennootschap; dit betekent 25 % + 1 aandeel.

Eind 2016 werd PMV vervangen door de Vlaamse Gemeenschap als aandeelhouder in NV School Invest.

De Vlaamse Gemeenschap is ook gemachtigd om een **gemeenschapswaarborg** te stellen aan de leningen aangegaan door de DBFM-vennootschap ter financiering van het DBFM-programma alsook aan de terugbetaling van het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding voor het gesubsidieerd onderwijs dat ingevolge artikel 19 van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur niet in aanmerking komt voor een DBFM-toelage.

Door het decreet van 8 mei 2009 betreffende het onderwijs XIX, werd tevens voorzien in een **herfinancieringsgarantie**.

De DBFM-vennootschap vraagt een beschikbaarheidsvergoeding aan de inrichtende machten voor de terbeschikkingstelling van de schoolinfrastructuur. Deze zal op jaarbasis 122 miljoen euro bedragen, inclusief BTW. Er wordt door AGION een **DBFM-toelage** betaald op die beschikbaarheidsvergoeding met respect voor de gekende subsidiëeringspercentages in de verschillende onderwijsnetten en –niveaus.

Met betrekking tot **BTW** kan gemeld worden dat er op 22 april 2008 een ruling is gekomen aan de Dienst Voorafgaande Beslissingen (DVB) over de btw-aspecten van de DBFM-overeenkomsten inzake het Scholenbouwprogramma.

Voor werken die gefactureerd werden tot en met 31 december 2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen geldt voor werken die vanaf 1 januari 2016 gefactureerd worden een BTW-tarief van 6%.

Bij het bouwen van de verschillende individuele scholenbouwprojecten speelde steeds opnieuw de concurrentie overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten en zal op die manier een zo gunstig mogelijke prijs worden bekomen.

Daarenboven dient er op gewezen te worden dat de DBFM-vennootschap sowieso gehouden is om de vastgestelde fysieke en financiële normen voor schoolgebouwen te hanteren. Tot slot wordt de DBFM-vennootschap gestimuleerd om zo prijsefficiënt mogelijk te bouwen.

Vergoeding verstrekte diensten:

Deze bedragen omvatten de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen:

Deze bedragen omvatten enkel het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Overeenkomstig artikel 14 van het Decreet van 18 december 2009 houdende bepalingen tot begeleiding van de derde aanpassing van de begroting 2009 is AGION er o.a. toe gemachtigd om voor de terbeschikkingstelling van schoolinfrastructuur in het kader van het DBFM-programma, zoals bedoeld in artikel 2, 3° van het Decreet, gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn bedoeld in artikel 2, 9° van het Decreet, verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 100 miljoen euro per jaar. Het als objectief vooropgestelde investeringsvolume zal desgevallend in functie van deze budgettaire limiet van 100 miljoen euro worden bijgesteld. In deze tabel werden de geïndexeerde cijfers opgenomen. De niet-geïndexeerde toelage op kruissnelheid bedraagt circa 100 miljoen euro/jaar.

De verschillen t.o.v. de rapportering van 2023 zijn te verklaren aan het feit dat de bedragen in de rapportering van 2023 niet werden geactualiseerd. Er is in de afgelopen twee jaren veel inflatie geweest, wat zijn impact heeft op het geïndexeerde stuk van de beschikbaarheidsvergoedingen.

De nog openstaande schuld bij SPV bij het afsluiten van het boekjaar 2022 betreft:

- Lange termijnlening bij School Invest: 1.299.861 K euro
- Achtergestelde aandeelhouderslening (quasi-equity): 163.171 K euro (waarvan 1/4 bij School Invest)

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

FF0-AFGD2BA-WT
Decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur d.d. 07/07/2006

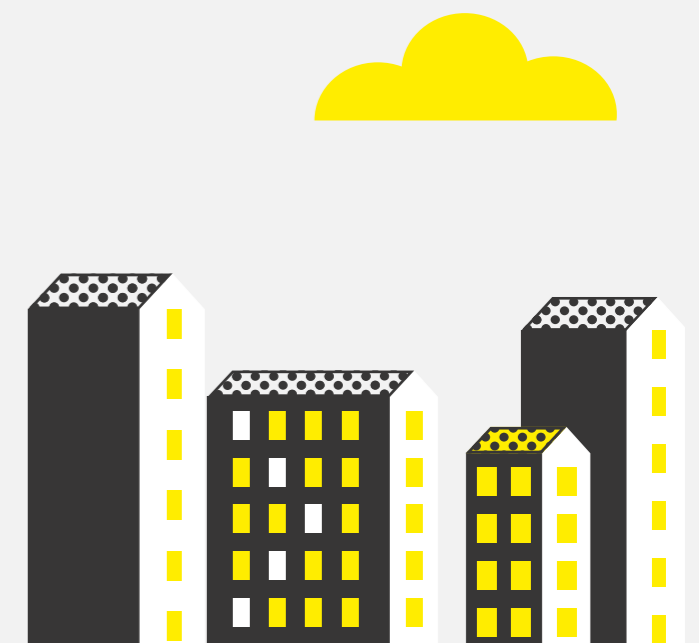
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Beslissing van de Vlaamse Regering om een aanbestedingsprocedure voor de selectie van een private partner op te starten.
11/2006	Besluit van de Vlaamse Regering tot bekrachtiging van de selectie en rangschikking.
01/2007	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2007	Selectie kandidaten gunningsprocedure
05/2009	Gunning
08/2009	Contract close
06/2010	Financial close Oprichting DBFM-vennootschap Scholen van Morgen
07/2011	Begin 2011 stelden zich een massa vrije inrichtende machten kandidaat om alsnog deel te kunnen nemen aan de DBFM-inhaalbeweging. De Vlaamse Regering bekrachtigde op 15 juli 2011 de selectie en rangschikking van de selectiecommissie.
03/2013	Start bouwfase (initiële timing: 01/2012)
02/2016	Effectieve herfinanciering langetermijnlening van NV Scholen van Morgen via NV School Invest, waarbij de langetermijnlening werd overgedragen door BNP Paribas Fortis aan NV School Invest zodat School Invest de nieuwe kredietverstrekker werd onder de langetermijnlening.
11/2016	Vervanging PMV als aandeelhouder in NV School Invest door de Vlaamse Gemeenschap. Dankzij de BTW-verlaging op scholenbouw kwam ruimte vrij voor 17 extra schoolgebouwprojecten
05/2023	Einde bouwfase programma/Werkelijke beschikbaarheid laatste school ((initiële timing: 04/2023)

ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	G

Duiding: In 2019 publiceerde AGION een uitgebreid evaluatierapport Scholen van Morgen. Mede op basis van dit rapport werd in 2022 het zelfevaluatierapport opgemaakt, dat in 2023 werd geactualiseerd. Lessen uit dit programma worden meegenomen in nieuwe inhaaloperaties zoals 'Projectspecifieke DBFM' en 'Scholen van Vlaanderen'. Op het moment van de opmaak van het rapport werd de laatste hand gelegd aan de actualisatie voor 2024.



26 Projects specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van een individuele DBFM-overeenkomst heeft Eurostat op 11 juli 2016 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept. In haar advies van 17 februari 2022 was het INR van oordeel dat de private partner bij het project Egied Van Broeckhoevenschool de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Website	https://www.agion.be/projectspecifiek-dbfm-programma

Omschrijving van het programma

De wachtlijsten en de historische onderhoudsachterstand in de scholenbouw zijn algemeen gekend. Over alle onderwijsnetten heen, heeft het onderwijs behoefte aan enkele miljarden euro aan bijkomende subsidies voor schoolinfrastructuur.

Het belang van schoolinfrastructuur werd aangegeven in zowel het Vlaams Regeerakkoord 2014 - 2019 als in de beleidsnota Onderwijs 2014-2019. Daarbij werd in het Vlaams Regeerakkoord geopteerd voor het benutten van alternatieve mogelijkheden – voor zover haalbaar, wenselijk en rekening houdend met hun ESR-impact op de schuldgraad en juridische eenvoud. Na de selectie van de DBFM-projecten door de Vlaamse Regering bereiden AGION en het projectbureau de aanbestedingsfase van de projecten binnen het nieuw DBFM-programma voor.

In de type-DBFM overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt. **Per projectcluster** (dit is een samenwerking tussen verschillende inrichtende machten met verschillende scholenbouwprojecten), **per projectbundel** (één inrichtende macht met meerdere scholenbouwprojecten) **of per individueel project** zal de betrokken inrichtende macht(en) een **afzonderlijke plaatsingsprocedure** (met een selectie- en gunningsfase) voeren overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Er wordt daarbij geopteerd voor de mededingingsprocedure met onderhandeling. Deze procedure is erop gericht om de private partner (de DBFM-projectvennootschap) aan te duiden die als opdrachtnemer uitvoering zal geven aan de **DBFM-overeenkomst** die per scholenbouwproject met de betrokken inrichtende macht van het betrokken scholenbouwproject wordt gesloten.

De inrichtende macht plaatst het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud (gedurende 30 jaar) van de scholenbouwprojecten in de markt en laat de concurrentie spelen op basis van de geboden prijzen gedurende de ganse levensduur van het project. Hiertegenover staat het betalen van een periodieke prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding (eveneens gedurende 30 jaar) vanaf de voorlopige oplevering van ieder project. Na 30 jaar wordt de inrichtende macht automatisch en kosteloos eigenaar van de infrastructuur.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Uitgangspunt vormt het opzetten van **kleinere, vereenvoudigde en meer projectspecifieke DBFM-operaties waarbij lessen getrokken worden uit de ervaringen opgedaan in het huidige DBFM-programma Scholen van Morgen**.

Na een oproep dienden de inrichtende machten een aanvraag in om in aanmerking te komen voor het projectspecifiek DBFM-programma. In het kader van de aanvraag diende een inrichtende macht ervoor te opteren ofwel één scholenbouwproject te realiseren, ofwel in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren, ofwel met meerdere inrichtende machten samen één scholenbouwproject of in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren.

Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

De selectie gebeurde op basis van volgende parameters: de DBFM-meerwaarde, de chronologie op de wachtlijst, de mate van duurzaamheid inclusief energie-efficiëntie, de planmatige aanpak, een minimale schaalgrootte en homogeniteit/omvang van de projectcluster, de vergunbaarheid en realiseerbaarheid, de financiële haalbaarheid en de dwingende investeringsnood.

Risicobeheer

AGION zorgt voor de voorbereiding en de verdere opvolging zoals decretaal bepaald. Dit houdt ook een ondersteuning in voorafgaand aan, tijdens en na het afsluiten van een DBFM-overeenkomst. Daarenboven werd een **projectbureau** opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de onderwijsnetten, de Vlaamse Overheid en deskundigen m.b.t. schoolinfrastructuur of publiek-private-samenwerking. Het projectbureau ondersteunt AGION zoals decretaal omschreven.

Er zal per projectcluster een private partner worden aangeduid overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Vervolgens zal per project een DBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen de projectvennootschap en de inrichtende macht.

Het wordt **decretaal uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen kunnen nemen in de projectvennootschap of haar financiële verbintenissen waarborgen**. Aldus is het vanuit het ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

In de DBFM overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt.

Stand van zaken programma

Het projectspecifiek DBFM-programma omvat een **40-tal projecten verspreid over 13 clusters**. De schoolbouwprojecten die geselecteerd werden, hebben hun bouwprogramma's verder uitgewerkt. Per cluster wordt een **afzonderlijke aanbestedingsprocedure** - met een afgescheiden selectie- en gunningsfase - gehouden om de private partner (de DBFM-projectvennootschap) voor de cluster aan te duiden. **De schoolbesturen zijn de aanbestedende overheid tijdens de gunningsfase**.

12 clusters zijn gepubliceerd voor wat betreft de selectiefase. Er zijn hiermee 12 selectiebeslissingen genomen voor 38 van de 39 projecten. Alleen het project voor het Technisch Heilig Hart Instituut en Pius X-college Tessenderlo van de Broeders van Liefde moet nog worden gepubliceerd.

Tijdens de gunningsfase treden de schoolbesturen op als aanbestedende overheid. Er werden ondertussen 10 bestekken verstuurd (gunningsfase) – dit voor 36 projecten - door de schoolbesturen.

In 3 clusters werd op vandaag contract close bereikt. Daarnaast zijn er nog 4 clusters waarin de voorkeursbieder reeds werd aangeduid en zijn er 2 clusters waarin momenteel een bijkomende onderhandelingsronde met de inschrijvers lopende is (op basis van een geactualiseerd bestek) met oog op het aanduiden van de voorkeursbieder.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouw- kost	Jaar raming
Cluster GO!1	68.800	2022
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	72.900	2022
Scholengemeenschap Lanaken	33.900	2023
Cluster Antwerpen-Brecht	55.100	2022
Cluster Gent-Ninove	27.600	2022
Egied Van Broeckhovenschool	24.600	2022
Cluster KOBA	66.500	2022
Cluster Broeders van Liefde - KISP	57.000	2022
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	26.200	2022
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	46.400	2022
Jan Van Eyck campus (SKOG)	64.300	2023
Sint-Maartensscholen Ieper	56.100	2022
Tessengerlo Broeders van Liefde	50.300	2022
Totaal	649.700	

Duiding bij de financiële kerngegevens

AGION zal ertoe gemachtigd worden om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 36,5 miljoen euro per jaar.

De toelagen op de prestatie gebonden **beschikbaarheidsvergoeding** gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten op moment van vastleggen van de beschikbaarheidsvergoeding bij financial close van de individuele projecten.

De aanbestedingsprocedures voor de clusters en desgevallend de individuele projecten zullen niet allen tegelijk worden opgestart maar zal gefaseerd verlopen. Op die manier kan men ook de beschikbaarheidsvergoedingen monitoren, en bijgevolg ook de beschikbaarheidstoelage die ermee gepaard gaat.

In bovenstaande grafiek worden enkel de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen weergegeven voor de projectclusters waarbij er al sprake is van contractsluiting (Egied Van Broeckhovenschool, Cluster GO!1 en Cluster Gent-Ninove). Deze bedragen slaan op de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

Er is enkel de **waarborg van de Vlaamse Gemeenschap voor wat betreft de financiële verplichtingen van de inrichtende macht onder de DBFM-overeenkomst** overeenkomstig het BVR van 7 september 2018 houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma.a.

Het waarborgbesluit voor het project Egied Van Broeckhovenschool werd op 9 juni 2022 afgegeven door het Departement Financiën en Begroting.

De waarborgbesluiten voor de projecten Turnhout, Mechelen, Lanaken, Ronse en Ertvelde van Cluster GO!1 zijn reeds afgegeven door het Departement Financiën en Begroting.

Het waarborgbesluit voor het project Gent Steenakker van de Cluster Gent-Ninove werd op 5 februari 2024 verleend.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

Het decreet van 25 november 2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten (publicatie: BS, 10 januari 2017)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2015	De conceptnota Masterplan Scholenbouw werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en vermeldt onder de doelstelling "Alternatieve financieringsbronnen aanboren", het opzetten van nieuwe projectspecifieke DBFM-operaties.
03/2016	Het noodzakelijke decretale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 25 maart 2016.
09/2016	Op 16 september 2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
11/2016	Het Vlaams Parlement keurde op 25 november 2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10 januari 2017).
12/2016	Op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS).

09/2017	Op 29 september 2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
09/2017	De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.
09/2017	Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via het projectspecifieke DBFM-programma een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
03/2017	De oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m ² aan gebouwoppervlakte en een totale geraamde investeringskost meer dan 600 miljoen euro (incl. BTW). Er zijn 9 projecten die individueel werden ingediend en 12 kandidaat-clusters met 2 of meer projectdossiers. Vanuit alle Vlaamse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er kandidaat-dossiers ingediend.
09/2018	De Vlaamse Regering heeft op 7 september 2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.
02/2022	Op 17 februari 2022 heeft Schoolinvest NV een officieel advies ontvangen van het INR over de statistische behandeling van de DBFM overeenkomst voor het PPS project Egied Van Broeckhovenschool. Het DBFM contract is de praktische uitwerking van het contract waarover Eurostat in 2016 reeds een advies over heeft gepubliceerd.

Investeringen per jaar	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Egied van Broeckhovenschool	0	0	0	11.886	16.685	28.571
Cluster GO!1	0	0	0	0	2.550	2.550

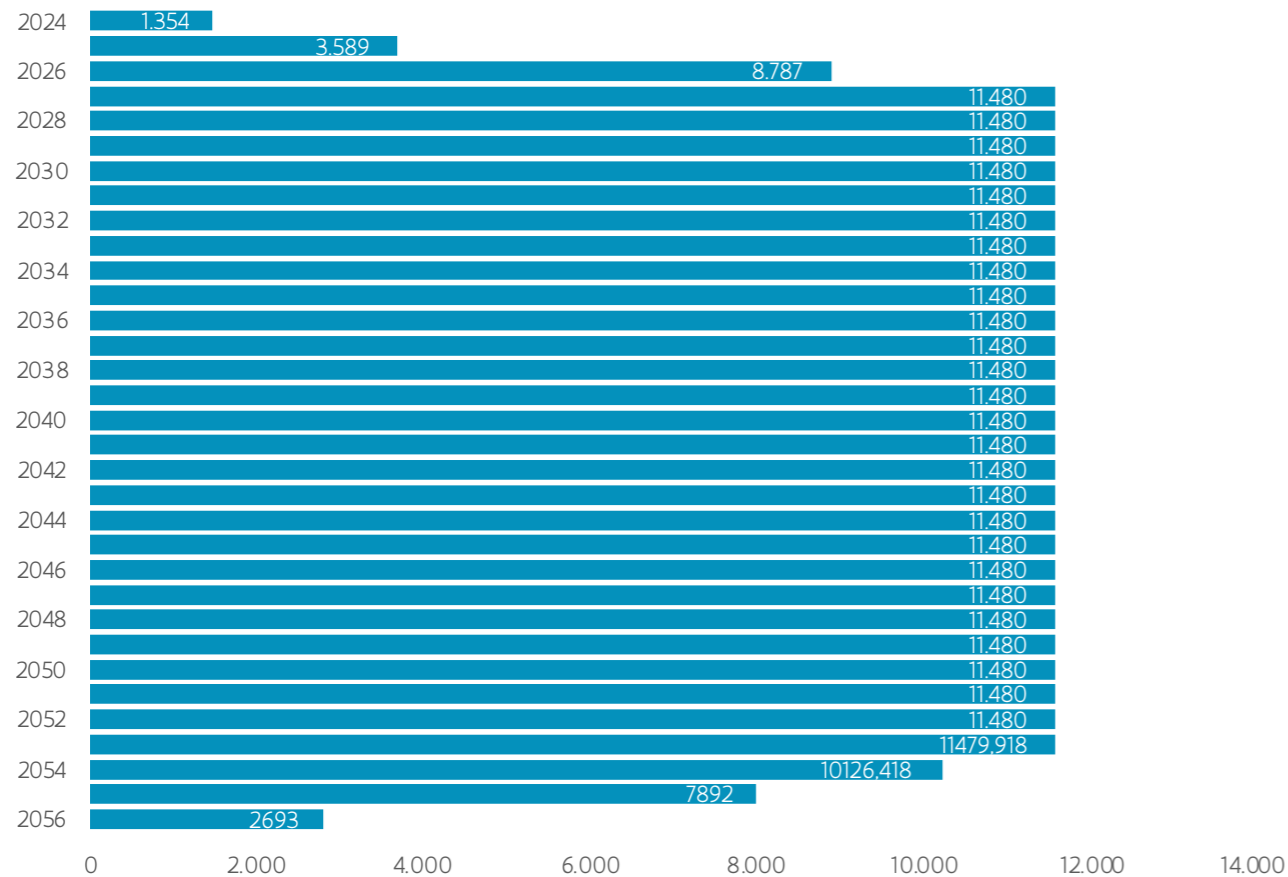
ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	GO
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	G

In 2023 werd de zelfevaluatie voor dit programma geactualiseerd. Gezien de lopende aanbestedingsprocedures heeft de zelfevaluatie zich voorlopig opnieuw gefocust op de voorbereidingsfase van het programma. Op het moment van de opmaak van het rapport werd de laatste hand gelegd aan de actualisatie voor 2024.

Projectspecifieke DBFM scholenbouw

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro) - closed



26.1 Cluster GO!

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit een cluster van 7 scholenbouwprojecten voor het GO!, zijnde BS De Smiskens Turnhout; campus Zandpoort Mechelen; BS De Regenboog Ertvelde; BS Voskenslaan Gent; BS De Krekel BuBaO De Brug Haaltert; KS&BS Dr. Decroly Ronse en campus Alicebourg Lanaken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
------------------	-------------

Gunning en contract close van deze cluster vonden plaats in juni 2023.

Voor 4 bijkomende projecten binnen deze cluster werd financial close bereikt in juni 2024.

De Financial close van project De Krekel en De Brug Haaltert gebeurde op 20 augustus 2024.

Planning

De geplande beschikbaarheidsdatum van het pilootproject (BS De Smiskens Turnhout) is in februari 2025.

De geplande beschikbaarheidsdatum van het project Campus Zandpoort Mechelen is in november 2025.

De geplande beschikbaarheidsdatum van de projecten BS Dr. Decroly Ronse en BS De Regenboog Ertvelde is in februari 2026.

De geplande beschikbaarheidsdatum van het project Campus Alicebourg Lanaken is in juni 2026.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30 november 2018 werd de selectiefase van de Cluster GO! gepubliceerd.
01/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 6 januari 2020 de selectiebeslissing genomen door GO.
10/2020	Versturen van bestek naar de geselecteerde kandidaten
01/2022	Aanduiding voorkeurskandidaat
06/2023	Contractdatum
06/2023	Financial Close pilootproject (Turnhout)
06/2024	Financial Close projecten Mechelen, Lanaken, Ronse en Ertvelde
08/2024	Financial close project Haaltert

26.2 Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit een cluster van 7 scholenbouwprojecten voor het GO! aangevuld met de Gemeentelijke lagere school in Wijnegem.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Op 3 april 2024 werd het BAFO-bestek verstuurd. De BAFO-offerte werd ondertussen ingediend. Gunningsbeslissing is voorzien tegen eind augustus.

De Contractsluiting (contract close) is gepland op 17 september 2024.

De projectvergunning voor pilootproject (Kasterlee) werd verkregen.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2020	Op 25 september 2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
11/2021	Versturen van bestek
01/2023	Aanduiding voorkeursbieder
04/2024	Uitsturen BAFO-bestek

26.3 Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengemeenschap Lanaken
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het DBFM-project Pyxiscollege Lanaken van de vzw Scholengemeenschap Lanaken.

Stand van zaken/status



Verloop (timing)	G Op schema
-------------------------	---

Het geactualiseerd bestek werd verstuurd op 26 maart 2024. De voorkeursbieder werd aangeduid op 19 augustus 2024. Daarna wordt de projectvergunningaanvraag uitgewerkt.



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 1 juli 2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
12/2022	Versturen van bestek.
03/2024	Versturen van geactualiseerd bestek.
08/2024	Aanduiding voorkeursbieder

26.4 Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Antwerpen, Gemeente Brecht	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	03/2020	De selectiefase voor de Cluster Antwerpen-Brecht werd op 10 maart 2020 gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		12/2020	Selectiebeslissing
De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van drie scholenbouwprojecten namelijk:		02/2022	Versturen van bestek.
		10/2023	Versturen geactualiseerd bestek
		07/2024	Aanduiden voorkeursbieder
		Stand van zaken/status	
Verloop (timing)	 Beperkte vertraging	<ol style="list-style-type: none"> De Leerexpert Schotensesteenweg in Deurne, Stedelijke Basisschool en Stedelijk Lyceum Madras in Antwerpen en Gemeentelijke Basisschool De Sleutelbloem in Brecht. 	
De voorkeursbieder werd in juli 2024 aangeduid in deze cluster. Contractsluiting is voorzien ten vroegste eind 2025. Ondertussen is men de projectvergunningsaanvraag voor het pilotproject De Leerexpert Antwerpen (Deurne) aan het uitwerken.			

26.5 Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Gent en stad Ninove	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	05/2019	De selectiefase van de Cluster Gent-Ninove werd op 27 mei 2019 gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		05/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 12 mei 2020 de selectiebeslissing genomen.
De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten, zijnde Stadsgebouw Steenakker te Gent, Stadsgebouw Fabiolalaan te Gent en Basisschool De Lettertuintje te Ninove.		07/2020	Op 7 juli 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende machten naar de geselecteerde kandidaten.
		09/2021	Aanduiding voorkeursbieder
		01/2024	Contract close Financial close pilotproject Gent Steenakker
		Stand van zaken/status	
Verloop (timing)	 Op schema		
Na de contract close van deze cluster eind januari 2024 werden de werken voor het eerste project uit de Projectcluster Gent-Ninove (OGO) – stadsgebouw Steenakker Gent – opgestart. Dit project wordt in november 2025 opgeleverd. De Financial close van de andere 2 projecten in deze cluster is voorzien eind 2024/begin 2025			


26.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Ignatius Scholen in Beweging	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Operationele fase	06/2019	Op 17 juni 2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.
De opdracht bestaat uit de realisatie van de Egied Van Broeckhovenschool.		06/2020	Op 25 juni 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.
Stand van zaken/status		05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
Verloop (timing)	G Op schema	04/2022	Nemen van gunningsbeslissing. Bekomen van stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning
Het project werd na een bouwtermijn van 25 maanden opgeleverd op 1 juli 2024. Eerste BBV-betaling volgt in oktober 2024.		06/2022	Contractsluiting en financial close
		07/2022	Start bouwfase
		07/2024	Start Beschikbaarheidsfase

26.7 Cluster KOBA


ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw KOBA Voorkempen, vzw KOR Lier, vzw KOBA NoordkAnt en vzw KOBA Metropool	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	06/2020	Op 30 juni 2020 werd de selectiefase van de Cluster KOBA gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		02/2021	Selectiebeslissing
Dit project omvat de realisatie van een cluster van 6 scholenbouwprojecten, namelijk:		04/2024	Uitsturen bestek
<ol style="list-style-type: none"> 1. St.-Norbertus en St.-Lodewijk te Antwerpen, 2. Technicum Noord-Antwerpen te Antwerpen, 3. Moretus 1 - campus bovenbouw te Antwerpen (Ekeren), 4. GVBS JOMA te Antwerpen (Merksem), 5. Sint-Jan Berchmanscollege te Malle en 6. Sint-Ursula te Lier. 		↓	
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)	O Beperkte vertraging		
Het bestek werd in april 2024 uitgestuurd. Offertes worden verwacht tegen begin 2025.			

26.8 Cluster Broeders van Liefde - KISP

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	10/2020	Op 20 oktober 2020 werd de selectie-fase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21 april 2021 de selectiebeslissing genomen.
De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten namelijk:		07/2022	Het bestek werd verstuurd.
1. Styrka - campus De Deyne Gent (Zwijnaarde),		03/2024	Het geactualiseerd bestek werd verstuurd
2. Sint-Victor Turnhout en			
3. Sint-Laurens - KISP Zelzate.			
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)	 Beperkte vertraging		

Het geactualiseerde bestek werd op 15 maart 2024 uitgestuurd. De aanduiding van de voorkeursbieder is voorzien in het najaar van 2024.

26.9 Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Sint-Michiel	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	03/2021	Publicatie van de opdracht
Wat houdt het bouwprogramma in?		10/2021	Selectiebeslissing.
De opdracht bestaat uit de realisatie van een scholenbouw-project te Roeselare, zijnde Sint-Michiel campus Barnum-VISO. De inrichtende macht zal met een opdrachtnemer (waartoe een SPV-DBFM zal worden opgericht) een DBFM-overeenkomst sluiten. De opdrachtnemer staat ten aanzien van de betrokken inrichtende macht in voor het ontwerpen, bouwen, financieren van het betrokken scholenbouwproject, alsook het onderhoud ervan gedurende 30 jaar.			
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)	 Significante Vertraging		

Momenteel wordt de projectdefinitie verder opgemaakt door het schoolbestuur. Het versturen van het bestek is gepland tegen eind 2024.

26.10 Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Vrij Katholiek Onderwijs Maldegem, vzw Vrij Katholiek Basisonderwijs Wingene en vzw VSOP Sint-Bertinus
Huidige fase deel-project	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van drie scholenbouwprojecten namelijk:

1. Maricolen Marktstraat 15 Maldegem,
2. Bertinus Collectief Poperinge en
3. Site Centrumschool Wingene.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	○ Beperkte vertraging
-------------------------	---

De BAFO-werd ontvangen eind 2023 en gunning is voorzien voor september 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2018	In juni 2018 werd de selectiefase van de cluster Wingene-Poperinge-Maldegem gepubliceerd.
11/2018	Na voorlegging op het projectbureau werd op 27 november 2018 de selectiebeslissing genomen.
10/2020	Uitsturen van het bestek naar de geselecteerde kandidaten.
01/2022	Aanduiding voorkeursbieder.
07/2023	Uitsturen BAFO-bestek

26.11 Jan Van Eyck campus (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG).
Huidige fase deel-project	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Jan Van Eyck campus voor de Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	● Op schema
-------------------------	--

Het geactualiseerd bestek werd verstuurd en offertes werden ingediend. De voorkeursbieder werd aangeduid in april 2024 en de contractsluiting wordt verwacht in de eerste helft van 2025.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 19 juni 2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
07/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14 juli 2020 de selectiebeslissing genomen.
10/2022	Het bestek werd verstuurd.
01/2024	Geactualiseerd bestek werd verstuurd
04/2024	Voorkeursbieder werd aangeduid

26.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Sint-Maartensscholen Ieper
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Sint-Maartensscholen Ieper.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante Vertraging
-------------------------	---

Er loopt een procedure bij de Raad van State. De inschatting is dat het versturen van het bestek ten vroegste eind 2024 zal gebeuren.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2019	Op 25 maart 2019 werd de selectiefase van het project Sint-Maartensscholen Ieper gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.

26.13 Tessenderlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een nieuwe school voor het Technisch Heilig Hart Instituut en het Pius X-college te Tessenderlo.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante Vertraging
-------------------------	---

Er is nog steeds geen duidelijkheid over de bouwlocatie en de verdere timing van het project. De selectiefase is nog op te starten.

27 Scholen van Vlaanderen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	ESR neutraal Het INR is in haar advies van 22 mei 2024 van oordeel dat op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste economische voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het programma	Gunningsfase
Website	https://www.agion.be/scholen-van-vlaanderen

Omschrijving van het programma

In uitvoering van het **Masterplan Scholenbouw 2.0** en het **Relanceplan Vlaamse Veerkracht** (project nr. 167) van de Vlaamse Regering heeft de Vlaamse Regering op 10 december 2021 het decreet voor een nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd. Met het decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen zorgde de Vlaamse Regering voor een nieuw kader voor publiek-private samenwerking in scholenbouw.

De Vlaamse Regering plant met het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen deze legislatuur een bijkomende totale investeringsgolf van zo'n 1 miljard euro goed voor 450.000 m² extra schooloppervlak, waar 85.000 leerlingen terecht kunnen.

Om nieuwe scholen te bouwen is de **DBFM-formule** (Design, Build, Finance, Maintain – Ontwerpen, Bouwen, Financieren, Onderhouden) erg succesvol gebleken. Bij dit soort publiek-private-samenwerkingen is het de school die een eigen invulling geeft aan de plannen, maar een private partner die vervolgens de financiering aanreikt, de verlangens van de school uitwerkt tot aanbestedingsklare projecten en alles vervolgens in de markt zet. Na de beschikbaarheidsstelling volgt een 30-jarig eigenaarsonderhoud door een private projectvennootschap. Na 30 jaar wordt de eigendom overgedragen naar de inrichtende macht.

Deze nieuwe investeringsimpuls bouwt verder op de concrete DBFM-ervaringen in een specifiek onderwijslandschap en wenst de schoolbesturen maximaal te ontzorgen. Er wordt voorzien in een programma-aanpak door een private partner die de financiering aanreikt en de projecten op basis van de eisen van de inrichtende machten uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten. Deze aanpak maakt gebruik van het private projectmanagement waardoor reeds vele grotere scholenbouwprojecten succesvol zijn gerealiseerd.

Deze investeringsimpuls zal gespreid worden over drie programma's van een gelijkaardige omvang die door de Vlaamse Regering in de markt zullen worden gezet:

- ²Een eerste deelprogramma van 27 projecten vertegenwoordigt een voorlopig geraamde investering van ongeveer 403 miljoen euro aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 165.000 vierkante meter. Het gaat om scholen uit het basis- en secundair onderwijs, maar er komen ook nieuwe scholen buitengewoon onderwijs, nieuwe kunstacademies en een nieuw internaat.
- ²Een tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor een voorlopig geraamde investering van ongeveer 450 miljoen euro in zo'n 162.000 m² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen.
- Een derde deelprogramma van een nader te bepalen aantal projecten op basis van de in november 2023 verschenen derde oproep.

Voor de selectie van de projecten voor deze programma's wordt met drie opeenvolgende selectierondes gewerkt, telkens na een oproep door de Vlaams minister bevoegd voor het onderwijs.

Na het doorlopen van een plaatsingsprocedure zal de Vlaamse Regering voor elk programma een DBFM-vennootschap aanduiden dat instaat voor het ontwerp (design), de bouw (build), de financiering (finance) en het onderhoud (maintain) van de nieuwe schoolinfrastructuur.

Voor het eerst zullen de **middelen van particuliere spaarders als schoolaandeelhouders betrokken** kunnen worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen. Dit zal deel uitmaken van de kaderovereenkomst die met de DBFM-vennootschappen na het doorlopen van de plaatsingsprocedure zal worden afgesloten. Het is de bedoeling om de gekozen DBFM-consortia te vragen een deel van hun kapitaal open te stellen voor de particuliere belegger. Om de spaarders te beschermen, zullen ze pas kunnen instappen zodra het bouwrisico van de nieuwbouw ingeperkt is. Zo wordt dit een veilige investering, die op meer dan één manier loont: voor de spaarder én voor de toekomst van Vlaanderen.

Dit DBFM-programma kadert in de uitvoering van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht van de Vlaamse Regering, nl. projectnummer 167 Uitvoering Masterplan Scholenbouw 2.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De Vlaamse Regering wenst met de nieuwe DBFM-programma's een investering voor het onderwijs te realiseren ten belope van 1 miljard euro. Er zal hierbij in eerste instantie gefocust worden op nieuwbouw (of substantiële vernieuwbouw) uit de reeds bestaande investeringsbehoeften. Hierbij is uiteraard rekening te houden met het Vlaamse onderwijslandschap waarvan de structuur gekenmerkt wordt door autonome inrichtende machten ingevolge grondwettelijke bepalingen.

Het betreft eenmalige DBFM-programma's die omwille van de aard van de investering complementair zijn aan de reguliere uitvoeringsvorm inzake de financiering en de subsidiëring van schoolinfrastructuur. De centrale doelstelling is een **substantiële investeringsoperatie waarbij de schoolinfrastructuur gedurende 30 jaar ter beschikking wordt gesteld, inclusief onderhoud en met prestatie-eisen**. Hierbij is er maximaal aandacht voor het **ontzorgen van de inrichtende machten** via de aanduiding van een private projectmanager die de projecten van de schoolbesturen uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten en deze tenslotte in de markt zet.

De plaatsingsprocedure voor de aanduiding van de projectmanager en financier zal door de Vlaamse Regering worden gevoerd en zal de inrichtende machten derhalve veel meer ontzorgen dan het geval is in het lopende projectspecifieke DBFM-programma. De opdrachtdocumenten voor de nieuwe DBFM-programma's zullen veel belang hechten aan de mate waarin de private partij bij de uitwerking van de projecten rekening houdt met de wensen en eisen van de inrichtende machten ten aanzien van hun individuele scholenbouwprojecten. Het plan van aanpak van de te selecteren marktpartijen zal derhalve maximaal inspraak moeten verlenen aan de schoolbesturen bij de totstandkoming en opvolging van hun projecten.

De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het is de bedoeling om kwaliteitsvolle gebouwen te realiseren die verplicht worden onderhouden gedurende de 30-jarige contractperiode.

In uitvoering van de operationele doelstelling 3.4 van het Masterplan Scholenbouw 2.0 zullen de middelen van particuliere spaarders betrokken worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen die met de DBFM-programma's worden belast.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit gaat veel verder dan een algemeen principe en is in DBFM-scholenbouw gestoeld op de concrete gedetailleerde DBFM-contracten van de lopende DBFM-programma's. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij.

In de voorgestelde DBFM-uitvoering wordt er voor geopteerd om de inrichtende machten volledig te ontzorgen. Via een programma-aanpak wordt het aanbestedingsrisico van het individuele DBM-project van de school eveneens overgedragen naar een professionele private partij die ten behoeve van de inrichtende machten optreedt als een projectmanager.

Deze aanpak volgens de structuur van Scholen van Morgen heeft bewezen dat een private marktpartij in staat is om de beoogde DBFM-risico's m.b.t. het budget, de bouwperiode, de kwaliteit en de tevredenheid van de inrichtende machten te beheersen.

Om het concrete aanbestedingsrisico te minimaliseren wordt er verder voor gekozen om geïntegreerde DBM-aanbestedingen te laten organiseren zodanig dat de DBM-partner vanaf de beginfase van het project de kans krijgt om zijn expertise in te brengen zodat kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden en de planning van ontwerp en bouw beter op mekaar kunnen worden afgestemd.

Stand van zaken/status

Verloop (timing) G Op schema

Op 1 juli 2022 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om voor het **eerste deelprogramma 27 projecten** te selecteren. Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde **investering van ongeveer 403 miljoen euro** aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een **volume van 165.000 vierkante meter**.

In uitvoering van het decreet van 10 december 2021 over DBFM-Scholen van Vlaanderen werd er een **selectieidraad** opgesteld die betrekking heeft op de eerste fase van de plaatsingsprocedure, namelijk de selectiefase. Via de plaatsingsprocedure zullen de DBFM-vennootschappen worden aangeduid die uitvoering zullen geven aan het investeringsprogramma Scholen van Vlaanderen.

Eind 2022 werd de selectieidraad gepubliceerd. Het doel van de selectieidraad is om kandidaten uit te nodigen om een aanvraag tot deelneming in te dienen. In de selectieidraad werd de selectieprocedure toegelicht en algemene informatie over de opdracht en het verdere verloop van de procedure gegeven.

De scholenbouwprojecten worden gegroepeerd in 3 percelen (één per scholenbouwprogramma). Tijdens de selectiefase, worden de kandidaten voor de drie programma's tezamen geselecteerd op basis van de selectieidraad. De plaatsingsprocedure loopt verder.

Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om het **tweede deelprogramma van 38 projecten**, goed voor zo'n **450 miljoen euro** aan investeringen in zo'n **162.000 vierkante meter** aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren.

De **lancering** van de **derde oproep** voor projecten vond plaats in november 2023. De selectie van projecten wordt verwacht in de loop van 2024.

In juli 2024 werd een **akkoord** gesloten met het consortium Schoolkracht om samen met de publieke partner School Invest de **eerste 27 Scholen van Vlaanderen** te ontwerpen, te bouwen en gedurende 30 jaar ook te onderhouden. Het consortium omvat de private partners AG Real Estate, Epico2, Ethias en Rebel. Zij hebben nu na een marktprocedure het eerste perceel van Scholen van Vlaanderen toegewezen gekregen.

Later worden nog 2 percelen openbaar aanbesteed, zodat Scholen van Vlaanderen in totaal goed zal zijn voor 1 miljard euro.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Scholen van Vlaanderen	Investeringsbedrag (incl. btw)
Deelprogramma 1	403.000
Deelprogramma 2	450.000
Deelprogramma 3	N.t.b.



Duiding bij de financiële kerngegevens

Voor de eerste oproep wordt een totale budgettaire investeringsruimte van ongeveer 403 miljoen euro (incl. btw) geraamd (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022).

Op basis van de aannames die vastgesteld kunnen worden o.b.v. het DBFM-programma Scholen van Morgen stemt een investeringsvolume van 1 miljard euro overeen met een jaarlijkse machtiging van maximaal 66 miljoen euro (prijspeil 2021) voor de DBFM-toelage (de betoelaging van de beschikbaarheidsvergoedingen). De DBFM-toelagen komen geleidelijk op gang in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering.

Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Conform de meerjarenraming van de Vlaamse Regering zullen de kredieten voor de beschikbaarheidsvergoedingen worden toegevoegd aan de huidige kredieten zodat de DBFM-programma's niet ten koste gaan van de reguliere scholenbouwkredieten wanneer er beschikbaarheidsvergoedingen moeten worden betaald.

Tijdens de dertigjarige beschikbaarheidsperiode zullen de schoolbesturen aan de DBFM-vennootschap een beschikbaarheidsvergoeding betalen waarvoor ze een DBFM-toelage krijgen van de Vlaamse Overheid. De DBFM-toelage wordt berekend als een percentage van de beschikbaarheidsvergoeding. De hoogte van de DBFM-toelage is gelijkaardig aan de twee lopende DBFM-programma's.

De DBFM-toelage bedraagt 81,5 % voor de instellingen van het gewoon en buitengewoon basisonderwijs in het gesubsidieerd onderwijs en 71,5 % voor de instellingen van andere onderwijsniveaus, het deeltijds kunstonderwijs, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding. Deze percentages worden verhoogd derwijze dat de daadwerkelijk verschuldigde onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding aan 90% wordt betoelaagd. De DBFM-toelage bedraagt 100 % voor de instellingen, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding in het Gemeenschapsonderwijs.

Decretaal is bepaald dat de Vlaamse overheid via School Invest N.V. voor maximaal 10% in het eigen vermogen van de DBFM-vennootschap mag participeren.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen/ waarborgen door de overheid

Afspraken met betrekking tot budgetoverschrijding zijn decreetaal voorzien (cfr. programmadecreet 2023).

Omdat bij private financiering van infrastructuur de kredietwaardigheid van de overheidspartij, nl. de inrichtende machten, die het langetermijncontract afsluit een belangrijke impact kan hebben op de kostprijs van de financiering, werd opnieuw geopteerd om te voorzien in de mogelijkheid om de financiële verbintenissen van de inrichtende machten onder de afgesloten DBFM-overeenkomsten binnen het programma Scholen van Vlaanderen te waarborgen. Deze zogenaamde kleine waarborg is ook voorzien in de vorige DBFM-programma's voor scholenbouw, namelijk het DBFM-programma Scholen van Morgen en het projectspecifieke DBFM-programma.

Krachtens het tweede lid van artikel 31 van het DBFM-decreet kan de Vlaamse Regering nadere regels vaststellen omtrent de voorwaarden en modaliteiten van deze waarborg. Het besluit van de Vlaamse Regering van 31 augustus 2023 geeft hieraan uitvoering.

Er werd voor geopteerd om de voorwaarden en modaliteiten zoveel als mogelijk te enten op de bestaande en gekende waarborgregelingen voor de lopende DBFM-programma's in scholenbouw. De gemeenschapswaarborg wordt, te rekenen vanaf de beschikbaarheidsdatum gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsstermijn onder een betreffende DBFM-overeenkomst verleend aan de DBFM-vennootschap voor de betaling door de inrichtende macht van haar gewaarborgde financiële verplichtingen. De vergoedingen die zijn verschuldigd door een inrichtende macht voor tekortkomingen van de inrichtende macht voorafgaand aan de beschikbaarheidsdatum worden ook gewaarborgd in de mate een inrichtende macht zich in staat van faillissement of van vereffening of in een procedure van gerechtelijke reorganisatie zou komen te bevinden. Kosten zoals de invorderings- en uitwinningskosten, worden niet gewaarborgd. Er is geen waarborgpremie verschuldigd.

Om de schoolbesturen stabiliteit te bieden en te behoeden voor een rentevoet-stijging op de leningen, heeft het Vlaams Parlement een grens van 2% ingesteld voor het DBFM-programma projectspecifieke DBFM-overeenkomsten en het DBFM-project Scholen van Vlaanderen.

Het verzoek van de DBFM-vennootschap om de verplichtingen onder de toepassing van de gemeenschapswaarborg te brengen wordt gericht aan AGION. Het Departement Financiën en Begroting vaardigt per DBFM-overeenkomst een waarborgbesluit uit.

Decretale basis

Decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen (B.S. 17 februari 2022)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs heeft de Vlaamse Regering op 10 juli 2020 de conceptnota van het Masterplan Scholenbouw 2.0 goedgekeurd.
05/2021	Het voorontwerp van decreet ver DBFM-Scholen van Vlaanderen werd op 7 mei 2021 een eerste keer principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
07/2021	Op basis van het advies van de VLOR van 24 juni 2021 werden enkele aanpassingen doorgevoerd, wat resulteerde in de tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen op 2 juli 2021.
10/2021	Na het advies van de Raad van State van 21 september 2021 besliste de Vlaamse Regering om op 1 oktober 2021 definitief haar goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen, waarna het ontwerp van decreet werd ingediend bij het Vlaams Parlement.
11/2021	Lancering van de eerste oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
12/2021	Nadat het ontwerp van decreet op 8 december 2021 werd aangenomen door het Vlaams Parlement heeft de Vlaamse Regering het decreet voor het nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd op 10 december 2021.
07/2022	De Vlaamse Regering besliste op 1 juli 2022, op voorstel van de minister van Onderwijs, om in het kader van het eerste deelprogramma, 27 projecten te selecteren. Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde investering van ongeveer 403 miljoen euro (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022) aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 165.000 vierkante meter.

10/2022	Goedkeuring publicatie selectieleidraad Op 18 oktober 2022 plaatste de Vlaamse Regering een overheidsopdracht in de markt houdende de aanduiding van (een) private partner(s) voor de realisatie van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen. Lancering van de tweede oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
02/2023	In februari 2023 selecteerde de Vlaamse Regering drie kandidaat-DBFM-vennootschappen.
07/2023	Principiële goedkeuring aan het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen. Nadat het ontwerp van decreet over het onderwijs XXXIII op 5 juli 2023 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, heeft de Vlaamse Regering het decreet bekrachtigd en afgekondigd op 7 juli 2023. Dit decreet bevat o.a. een bepaling waardoor voor DBFM-Scholen van Morgen een renteplafond werd ingesteld voor de berekening van de eigen bijdragen van de inrichtende machten in de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit omwille van een stijging die sinds december 2021 merkbaar was van de lange termijn-rentevoeten op de financiële markten. Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om het tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor zo'n 450 miljoen euro aan investeringen in zo'n 162.000 m ² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren .
08/2023	Definitieve goedkeuring van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.
11/2023	Lancering van de derde oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
06/2024	De Vlaamse Regering keurde de gunning goed aan het consortium Schoolkracht voor deelprogramma 1.
07/2024	Contractsluiting deelprogramma 1

28 Nieuw omroepgebouw VRT

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Betrokken entiteit	De Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie (VRT)
Andere betrokken entiteiten	Brussels Hoofdstedelijk Gewest – ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Gerelateerde projecten	ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Classificatie	Klassieke investering
ESR-impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidsentiteit
Uitvoeringsvorm	Bouwteam (Design & Build)
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vrt.be/nl/nieuwbouw/

Omschrijving van het project

Het nieuwe VRT-huis van 65.000 m² – waarvan 40.000 m² bovengronds – blijft op de huidige site aan de Reyerslaan en wordt een horizontaal gebouw met twee gestapelde volumes.

Het eerste achthoekige volume, 'basis', die bestaat uit een ruime lobby, vele ontmoetingsplekken voor medewerkers en bezoekers, drie grote televisiestudio's én een grote evenementenruimte.

Daarbovenop komt het tweede volume, 'veld', bestaande uit slechts drie verdiepingen. Elke verdieping bestaat uit een bijzonder ruime werkvloer, een vierkant van 87 m x 87 m waar samenwerking centraal staat.

De VRT is een creatief huis en in de toekomst zal het mogelijk zijn om heel makkelijk op elke kantoorvloer content te maken. Flexibiliteit en mediacreatie gaan hand in hand.

Op vlak van toegankelijkheid streeft het nieuwe VRT-huis naar een A++ label, wat staat voor een uitstekend toegankelijk gebouw voor bezoekers en medewerkers. Een groene omgeving floreert in en rond het nieuwe VRT-huis. Het nieuwbouwproject past in de transformatie van de Reyerswijk en de realisatie van mediapark.brussels, die van start ging in februari 2020.

Het gebouw in cijfers:

- 1 basis en 1 veld
- Een veld van 3 verdiepingen
- 65.000 m² gebouw
- Elke verdieping is 2 voetbalvelden groot
- 18.000 m² flexibele werkplekken
- 5.000 m² groene ruimte
- 5 binnentuinen
- 10.000 m² ontmoetingsruimtes
- 500 m² eventruimte
- 3 grote tv-studio's
- 1 studio op de nieuwsvloer
- 5 radiostudio's
- 100% toegankelijk voor iedereen
- 2.300 m² zonnepanelen

Nagestreefde doelstellingen

Het huidig VRT gebouw voldoet op bouwtechnisch gebied niet meer aan de huidige normen. Om het in overeenstemming te brengen met de eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit zijn op elk van deze gebieden zware ingrepen noodzakelijk. De aanbestedende overheid besloot om die reden om tot een volledige nieuwbouw over te gaan.

De opdracht betreft het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT. Het nieuwe VRT gebouw dient te voldoen aan de huidige functionele behoeften, die nodig zijn om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Daarenboven wil de aanbestedende overheid de waarden die zij hanteert in haar beleid en haar programmas op TV, radio en internet, vertaald zien in haar gebouw. Concreet wil VRT een gebouw dat voldoet aan de volgende parameters: een kwalitatief en duurzaam gebouw dat kan worden gerealiseerd binnen het budgetair kader van VRT (principe van auto-financiering 2014-2043) en waarbij een correcte prijs/kwaliteitverhouding wordt nagestreefd, een inspirerende werkomgeving voor de medewerkers waarbinnen efficiënt en innovatief kan worden gewerkt, een gebouw dat als ontmoetingsplaats kan fungeren en dat een architecturale identiteit heeft.



Het doel is dat VRT kan verhuizen naar het nieuwe gebouw vanaf de zomer van 2027.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante Vertraging
------------------	---

Voortraject en bouw

Realisaties op het terrein september 2023–augustus 2024:

- Grondwerken/ruwbouw:
 - funderingsplaten, prefabkolommen, voorgespannen balken, welfsels, druklagen,
 - inboren en chemische verankeringen lijnconsole, tot gelijkvloers
 - metselwerken tot niveau -1 (metselwerk in het gelijkvloers start vanaf half september)
 - hellingen tussen de verdiepingen, trapkernen en trappen tot niveau gelijkvloers
 - studiowanden niveau -2 en tussen gelijkvloers en 2e verdieping
 - opstart staalconstructie (kolommen) gevelvakwerk: 2024/08
- Installatie speciale technieken:
 - beoield geïnstalleerd: 2023/09
 - opstart sprinklerinstallatie: 2023/12 - geïnstalleerd tot niveau -3
 - levering dieseltanks en noodstroomaggregaten: 2023/12
 - opstart elektriciteit (kabelgoten) 2024/02 - geïnstalleerd tot niveau -3
 - opstart HVAC ondergronds: 2024/08

De werken vorderen, maar lopen achter op de planning tengevolge laattijdige oplevering van het uitvoeringsontwerp (in het bijzonder de laattijdige wapeningsplannen voor o.m. studiowanden, staalconstructie gevelvakwerk en dakverdieping met technische lokalen). Bijkomend geeft de aannemer aan dat er een termijnverlenging is ten gevolge van meer weerverletdagen dan voorzien en wijzigingen aan het plan. Er lopen nu gesprekken tussen VRT en het bouwteam om de impact van deze vertraging zo klein mogelijk te houden. De Raad van Bestuur en het auditcomité worden hiervan op de hoogte gehouden.

Planning

Voor de bouwperiode werd een periode van 40 maanden ingeschat. Die periode zal nu owv een vertraging in de planning moeten verlengd worden. Daarna volgt nog een periode van 6 à 8 maanden voor de installatie van alle mediafaciliteiten in het nieuwe gebouw. Het doel is om te verhuizen vanaf de zomer van 2027.

Risicobeheer

Kansen

Door de keuze voor een volledige nieuwbouw zal de huisvesting van de openbare omroep beantwoorden aan de hedendaagse eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit, nodig om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Risico's

Op dit moment zijn de hoogste risico's: wijzigende marktomstandigheden (bouwkost, inflatie), veranderingen in scope van de werkzaamheden of in het programma van eisen (bv. door technologische evoluties, wijzigende organisatie (transformatieproject), termijnverlenging bouw en de aanleg van het openbaar domein.

Er is een risicomatrix met heatmaps voor het project waar de risico's bepaald werden en een score werd toegekend (impact en waarschijnlijkheid). Per risico werden ook de beheersmaatregelen vastgelegd. Deze worden maandelijks opgevolgd en besproken met het Auditcomité van VRT en bijgestuurd waar nodig.

Bovendien werd de nodige externe expertise aangetrokken (programmadirecteur voor bouw pijler, kost controle, technische controle, ...).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2024
Bouwkost:	334.749
Studie -en ontwerpkosten:	13.796
Totaal betaalde biedvergoeding	130
Investeringsbedrag excl. BTW:	348.675

Investerings per jaar (incl. BTW)

Jaar	Bedrag	Jaar	Bedrag
2014	16	2027	1.495
2015	103	2028	391
2016	201	2029	397
2017	83	2030	404
2018	617	2031	411
2019	3.290	2032	418
2020	915	2033	425
2021	7.381	2034	432
2022	13.690	2035	440
2023	50.384	2036	447
2024	102.595	2037	455
2025	137.800	2038	438
2026	52.583	2039	70

Duiding bij de financiële kerngegevens

VRT Morgen kondigde eind juni 2024 een termijnverlenging aan van vermoedelijk 13 maand. VRT brengt momenteel de impact van deze vertraging in kaart.

In afwachting van deze update worden in dit rapport de financiële cijfers uit het plan van de VRT nieuwbouw 2024 v24.03 Auditcomité 22/04/2024, RvB 29/04/2024 weergegeven. Een update van de financiële cijfers inclusief een inschatting van de impact van de vertraging wordt voorgelegd aan de RvB en het Auditcomité in september 2024.

Het geactualiseerde plan van de VRT nieuwbouw (2024 v24.03 Auditcomité 22/04/2024, RvB 29/04/2024) toont een tekort op de globale balans 2014-2043 van -6,4 miljoen euro. Tegenover het vorige plan van april 2023 (tekort van -18,88 miljoen euro) is er positieve evolutie, dit voornamelijk dankzij de steun vanuit RePowerEU voor investeringen in hernieuwbare energie en in duurzame energiebesparende maatregelen (+10,2 miljoen euro) die nu verwerkt werd in het plan als bijkomende financieringsbron, en door een finaal lagere inflatie voor 2023 dan eerder gevreesd.

Het bouwproces is nog in zeer pril stadium en er zijn nog veel variabelen die een gunstige of ongunstige impact kunnen hebben op het budget. Door de aangekondigde termijnverlenging moeten we rekening houden met bijkomende kosten en risico's. In het geactualiseerde plan gaan we, net als in vorige, uit van de assumptie van volledige aanwending van de contingency bouw-kost (26,6 miljoen euro). VRT en het consortium VRT Morgen zijn en blijven in gesprek om de impact van de inflatie van de afgelopen jaren en de impact van de termijnverlenging in te dijen om het principe van de autofinanciering te kunnen blijven handhaven.

De totale **bouwkost** (344.749 K euro) omvat volgende elementen:

VRT Morgen - Bouwkost Alg.aanneming	176.617
Bouwkost andere: voorbereidende werken en studies, programmamgmt, externe projectleiding, toezicht, sanering grond, coördinatie-vergoeding, omgevingsaanleg, verzekeringen	144.678
Mediafaciliteiten	94.500
Inrichting	9.268
Inspirerende werkomgeving	3.431
Algemene aanneming Logistiek Centrum	6.771
Kunst in opdracht	684
Stadsproject Reyers	263
Juridische ondersteuning	803
Communicatie	1.088
Onvoorziene	26.646

De **evolutie van de bouwkost** tegenover de vorige versie van dit rapport kan verklaard worden door een actualisatie van de indexatie van VRT Morgen (bouwkost VRT Morgen op basis van bouwindex-minder dan geraamd), wijzigingsopdrachten in min op onvoorziene kosten (tijdelijke aanleg openbaar domein operationele perimeter, brandweeradvisie laad-en loskade, aanpassing koppelingen op UPS en fiberbekabeling, grondruil met RTBf, en de ABR-polis op basis van geactualiseerde bouwkost.

De evolutie van de studie- en ontwerp-kost (architecten & ingenieurs) tegenover de vorige versie van dit rapport kan verklaard worden door een indexatie van de gezondheidsindex en wijzigingsopdrachten (brandweeradvisie laad-en loskade, aanpassing koppelingen op UPS en fiberbekabeling,...)

De totaal betaalde **biedvergoeding** (130 K euro) omvat volgende elementen:

Biedvergoeding (50 K euro) x 2 verliezende partijen	100
Vergoeding kost maquette (15 K euro) x 2 verliezende partijen	30

De financieringsafspraken werden opgenomen in de Beheers-overeenkomst 2021-2025, afgesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de VRT op 10 december 2020 (4.4. Financieel kader, luik Financieringsafspraken nieuwbouw).

Duiding Investeringen per jaar (incl. btw):

2014-2019	Vorbereidende fase - masterplanner stadsproject Reyerssite
2016-2017	Vorbereidende fase - grondonderzoek
2018-2019	Vorbereidende fase - milieueffectenrapport + voorbereiding site/POC's + onderzoek mediafaciliteiten
2020-2021	Vorbereidende fase - opstart begeleiding projectmanagementteam
2021-2022	Vorbereidende fase - ontwerp + uitvoeringsontwerp
2022-2026	Bouw fase + kunst in opdracht
2025-2026	Mediafaciliteiten + inrichting + verhuis
2023	Algemene aanneming Logistiek Centrum (bouw captatiemagazijn)
2023-2039	Huur Logistiek Centrum (20/02/2024 t.e.m 19/02/2039)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2012	De Raad van Bestuur van de VRT van 23 januari 2012 besliste dat de keuze voor de nieuwbouw beste optie was en dat de voorkeur naar Brussel ging.
04/2013	De Raad van Bestuur van de VRT besliste op 22 april 2013 om een nieuw omroepgebouw op te richten, ter vervanging van het huidige gebouw aan de Reyerslaan in Schaarbeek.
10/2014	Het nieuwbouwproject van VRT werd opgenomen in de Beleidsnota Media 2014-2019 ingediend op 24 oktober 2014 door de heer Sven Gatz, Vlaams minister van Cultuur, Media, Jeugd en Brussel (OD 3.3. 8)
11/2019	Op 4 november 2019 besliste de Raad van Bestuur van de VRT om te stoppen met de samenwerking met de tijdelijke vereniging van architecten en ingenieurs voor haar nieuwe gebouw toen bleek dat het project niet binnen budget kon worden gerealiseerd. De offertes van de aannemers vielen immers allemaal zo'n 35 miljoen hoger uit dan de toen voorziene 150 miljoen euro.
01/2020	De Raad van Bestuur keurde op 20 januari 2020 een nieuw plan van aanpak over het nieuwe gebouw goed. Daarbij werd beslist om te werken in een formule waarbij architect en aannemer, vanaf de start, samen betrokken zouden zijn bij de uitwerking van het nieuwe ontwerp, rekening houdende met het geplande budget.
02/2020	Aankondiging overheidsopdracht voor werken met als voorwerp het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT (Concurrentie-gerichte dialoog)
05/2020	Selectie van 3 kandidaten en 1 reserve kandidaat, uit de 7 ingediende kandidaturen
06/2020	Schetsontwerp
02/2021	Definitief ontwerp

03/2021	Aanduiding 'VRT Morgen' als voorkeursbieder, en opstart finale contractonderhandelingen.
04/2021	De Raad van Bestuur neemt de beslissing op 26 april 2021 om de opdracht om het gebouw te realiseren, conform het gedefinieerde programma van eisen, te gunnen aan het consortium VRT Morgen, binnen de contractueel vastgelegde bouwkost en erelonen, en met waarbij de uitvoeringstermijn 54 maanden bedraagt (14 maanden voor Deeltermijn studie en 40 maanden voor Deeltermijn uitvoering Bouw). + start standstill periode
05/2021	Einde standstill periode, echter op 14 mei 2021 diende Public Media een verzoekschrift tot schorsing indiende bij de Raad van State. Hierdoor kon er geen contractondertekening plaatsvinden met VRT Morgen, en werd deze uitgesteld tot na de uitspraak van de Raad van State.
06/2021	Raad van State verwerpt de vordering tot schorsing en acht alle opgeworpen middelen niet ernstig. Nadien heeft Public Media wel nog een verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Raad Van State, dat momenteel nog loopt. Contractondertekening met VRT Morgen en financial close.
11/2021	Bouwaanvraagdossier
01/2022 - eind 2023	Uitvoeringsontwerp
05/2022	Bekomen stedenbouwkundige vergunning
09/2022	Wijziging stedenbouwkundige vergunning (kapvergunning)
10/2022	Gewijzigde milieuvergunning
11/2022	Vorbereidende werken met vervolgens Bouwfase (uitvoeringsfase) - overlapt nog deels met uitvoeringsontwerp
04/2029	Geplande definitieve oplevering (einde bouwfase)

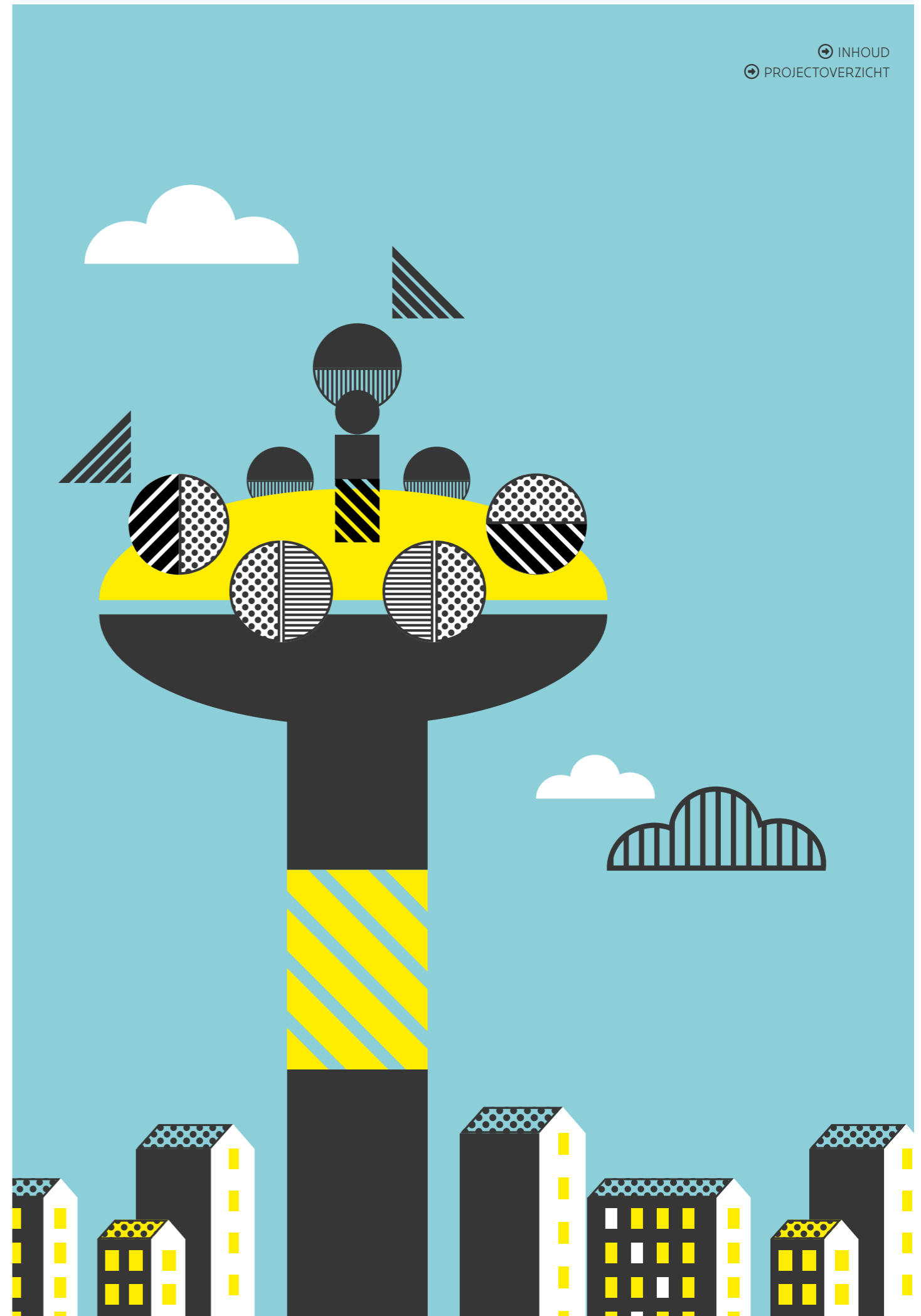
ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	G

Duiding: Op het moment van de opmaak van het rapport werd de laatste hand gelegd aan de actualisatie voor 2024.



Door de keuze voor een volledige nieuwbouw zal de huisvesting van de openbare omroep beantwoorden aan de hedendaagse eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit, nodig om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.



29 Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Economie, Wetenschap en Innovatie
Betrokken entiteit	Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI)
Andere betrokken entiteiten	Departement Financiën en Begroting (budgetten staan op begrotingsartikel CB0-1CEX2BA-PA actief schuldbeheer)
Gerelateerde projecten	Subsidies aan AMB door VLAIO (Agentschap Innoveren & Ondernemen)
Classificatie	Andere
ESR Impact	Onbekend
Uitvoeringsvorm	Kapitaalparticipatie
Private partner	ArcelorMittal Belgium (AMB), Finocas
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Finocas is een 50-50 joint venture tussen ArcelorMittal en het Vlaams Gewest. Finocas is opgericht in het kader van het project Staalvriendelijk Vlaanderen, dat in juli 2003 door de Vlaamse Regering is goedgekeurd en dat een duurzame versterking beoogt van de ontwikkeling en valorisatie van hoog-technologisch staalgerelateerde toepassingen. Finocas heeft drie dochterbedrijven: Finindus, OCAS en ENDURES. OCAS en Endures zijn de onderzoekscentra van Finocas, terwijl Finindus haar investeringsmaatschappij is. Eind 2022 heeft FINOCAS een joint venture opgezet met het Belgisch Lasinstituut om gezamenlijk metaalgerelateerde technische diensten aan de bredere industrie te leveren.

ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een **Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit**, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2029 in gebruik te nemen. Dit zal resulteren in vermindering van de CO₂-uitstoot met ongeveer 3 miljoen ton per jaar. Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO₂ gedurende de verwachte duur van de Rechycle project of een jaarlijkse CO₂-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO₂-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO₂-uitstoot van het Vlaamse gewest.

De DRI-installatie zal aardgas gebruiken, en uiteindelijk waterstof, in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren, wat leidt tot een grote vermindering van de CO₂-uitstoot in vergelijking met de productie van staal via de hoogovenroute. De twee elektrische ovens zullen het direct reduced iron (DRI) en het staalschroot smelten, dat vervolgens in de staalfabriek zal worden omgevormd tot plakken en vervolgens verder zal worden verwerkt tot eindproducten.

De Vlaamse overheid zal een bedrag van 600 miljoen euro inbrengen in Finocas ter ondersteuning van het decarbonisatieproject van ArcelorMittal voor de bouw van een installatie voor direct gereduceerd ijzer (DRI) met twee nieuwe elektrische ovens in de vestiging in ArcelorMittal Gent. Op basis van de geplande investering van 600 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 34.474.740 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

ArcelorMittal zal hetzelfde bedrag inbrengen. De volstorting van de voorziene 600 miljoen euro zal niet in een keer gebeuren, maar verloopt in functie van het project. De kapitaalverhoging van 1,2 miljard euro zal uitsluitend aangewend worden voor het decarbonisatieproject in de ArcelorMittal-fabriek te Gent, wat in eerste instantie zal gebeuren middels het verstrekken van een soft loan door Finocas aan AMB. Naast het decarbonisatieproject op de ArcelorMittal-site te Gent kunnen de opbrengsten van de kapitaalverhoging ook aangewend worden voor andere decarbonisatieprojecten in het Vlaamse Gewest met het oog op een substantiële verlaging van uitstoot van broeikasgassen.

Er is afgesproken dat Finocas de terugbetaling zal vorderen van alle bedragen die AMB krachtens de voorwaarden van de leningsovereenkomst verschuldigd is (i) indien de bouw van de

DRI-faciliteit niet uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2027 is aangevangen of (ii) zodra de ArcelorMittal-fabriek te Gent, door AMB geëxploiteerd, klimaatneutraal wordt (mede ten gevolge van de kapitaalverhoging en de Leningsovereenkomst).

Nagestreefde doelstellingen

Dit project kadert in **de ruimere doelstelling van zowel het bedrijf, van Vlaanderen als van Europa om de CO₂-uitstoot te reduceren.** ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2029 in gebruik te nemen. De kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV zal ArcelorMittal Belgium in staat stellen om meer dan 1,6 miljard euro te investeren in het decarbonisatieproject van de Gentse staalfabriek, wat zal resulteren in een aanzienlijke vermindering van de CO₂-uitstoot 3 miljoen ton per jaar). Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO₂ gedurende de verwachte duur van de Rechycle project of een jaarlijkse CO₂-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO₂-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO₂-uitstoot van het Vlaamse gewest.

Naast een investering in CO₂-reductie gaat het ook om een **investering in een toekomstgerichte industrie en de verankering van de bijhorende jobs in Vlaanderen.**

Stand van zaken/status

Verloop (timing)  Significante Vertraging

Gezien de economische context en de inzichten verkregen uit de preFEEDstudie, blijken de geraamde kosten van het decarbonisatieproject van de site van ArcelorMittal Gent gewijzigd te zijn. De raming van de investeringskost van 1,1 miljard euro werd aangepast naar 1,6 miljard euro. Teneinde tegemoet te komen aan deze gewijzigde financieringsnoden van ArcelorMittal, ondertekende de Vlaamse Regering op 5 juni 2023 een nieuwe Letter of Intent (LOI). Met deze intentieverklaring verhoogde de

Vlaamse Regering het aangegeven engagement, met een nieuwe kapitaalverhoging van Finocas nv, voor een bedrag van 250 miljoen euro vanuit het Vlaamse Gewest, voor de investering in de decarbonisatie van de ArcelorMittal site in Gent. Deze intentieverklaring verhoogt de bestaande engagementen van de Vlaamse overheid en AMHSB om het kapitaal van Finocas te versterken tot 1,2 miljard EUR in totaal (voor alle duidelijkheid: inclusief de schijf van 40 miljoen euro die reeds werd ingebracht in het kapitaal van Finocas).

Op 17 mei 2024 keurde de Vlaamse Regering een bijkomende kapitaalverhoging van Finocas nv, ten belope van een totaalbedrag van 500 miljoen euro (250 miljoen euro vanuit AMHSB en 250 miljoen euro vanuit het Vlaamse Gewest) goed, met volgende volstortingen: 300 miljoen euro volstorting in 2026 (150 miljoen euro AMHSB en 150 miljoen euro Vlaams Gewest) en 200 miljoen euro volstorting in 2027 (100 miljoen euro AMHSB en 100 miljoen euro Vlaams Gewest).

Een leningovereenkomst tussen Finocas en AMB werd opgesteld, waarin alle bindende voorwaarden opgenomen zijn die de Europese Commissie oplegt ivm hun goedkeuring voor dit decarbonisatieproject. De tweede kapitaalverhoging van Finocas voor een totaal bedrag van 500 miljoen euro werd op 30 mei 2024 doorgevoerd (volstorting van 125 miljoen euro).

Het project heeft een significante vertraging opgelopen door de **goedkeuring van de Europese Commissie.** De goedkeuring van de Europese Commissie van 22 juni 2023 betreft een toestemming van Europa aan Vlaanderen om tot 280 miljoen euro staatssteun toe te kennen aan ArcelorMittal Belgium voor de uitvoering voor het specifiek project Rechycle met inbegrip van de bouw van de DRI installatie, op basis van een aanvraag ingediend op 31 augustus 2021. Deze toelating tot verstrekking van staatssteun tot 280 miljoen euro omvat directe subsidies (120 miljoen euro), maar ook de mogelijkheid om een soft loan (met een brutosubsidie-equivalent van 160 miljoen euro) toe te kennen via de participatie in FINOCAS. Europa biedt met de beslissing van 22 juni 2023 de mogelijkheid om die lening toe te kennen als een soft loan aan voorwaarden die gunstiger zijn dan de marktvoorwaarden.

AM had de ambitie om met de bouw van de DRI-installatie te beginnen tegen uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2026. Maar gezien de beduidende vertraging op de goedkeuring door Europa is beslist om deze datum te verplaatsen naar 2027.

Om dezelfde reden werd de termijn om de DRI-installatie in gebruik te nemen bijgesteld naar 2029. Volledigheidshalve dient ook gemeld te worden dat de onzekerheden qua prijsevoluties van aardgas en elektriciteit en in het bijzonder ook de onzekerheden qua economisch haalbare prijs voor groene waterstof (die door de Europese Commissie sterk naar voor wordt geschoven) intern ArcelorMittal tot bijkomende vertragingen qua investeringsbeslissing leiden. Daarom worden ook alternatieve scenario's met inbegrip van Carbon Capture Storage bestudeerd voor het geval dat de DRI niet (of veel later) met waterstof kan worden uitgebraat en men langer via DRI met aardgas moet blijven werken. Dergelijk scenario zal dan wel opnieuw moeten afgestemd worden met de Europese Commissie. De beslissing met betrekking tot de bouw van de twee vlamboogovens (Electric Arc Furnaces) die prioritair en cruciaal zijn om de toekomst van de warme fasze van de site in Gent te garanderen, wordt verwacht in Q4 2024 of uiterlijk Q1 2025.

Planning

De tweede kapitaalverhoging van Finocas werd op 30 mei 2024 voor een totaal bedrag van 500 miljoen euro doorgevoerd, met een volstorting van 125 miljoen euro.

In 2024 zal de derde kapitaalverhoging (160 miljoen euro) plaatsvinden, met een volstorting voor een bedrag van 200 miljoen euro.

In 2025 staat er een volstorting gepland voor een bedrag van 280 miljoen euro.

De vierde kapitaalverhoging voor een totaal bedrag van 300 miljoen euro zal doorgaan in 2026, met een volstorting van 355 miljoen euro. De laatste kapitaalverhoging en volstorting is gepland voor 2027 voor een bedrag van 200 miljoen euro.

De raad van bestuur van Finocas nv zal de precieze datum voor de kapitaalverhogingen bepalen en zal de aandeelhouders hiervan in kennis stellen.

Risicobeheer

De voornaamse risico's zijn momenteel:

- Stijgende gasprijzen: Een DRI-installatie gebruikt aardgas in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren. Aardgas is de eerste optie in afwachting van voldoende waterstof aan acceptabele prijs.
- Voldoende aanbod van waterstof aan een acceptabele prijs
- Stijgende kosten: stijgende inflatie/grondstoffenprijzen. Eerste raming voor de DRI+ EAF (electric arc furnace) was 1,1 miljard euro. Maar door de stijgende prijzen is de raming

van de investeringskost aangepast naar 1,6 miljard euro.

- Dalende conjunctuur met dalende vraag naar staal, wat kan resulteren in lagere productie
- CO₂ emissiereducties worden niet bereikt
- Investeringsprojecten van andere AM fabrieken.
- Lange looptijd van het project: het project loopt tot 2050. Daarom is het belangrijk dat alles zorgvuldig wordt gedocumenteerd en opgevolgd, zodat het project optimaal kan worden voltooid en de ingezette middelen na afloop kunnen worden teruggevorderd.

Duiding bij de financiële kerngegevens

Er wordt naar aanleiding van de decarbonisatie van de staalindustrie in Vlaanderen een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 600 miljoen euro voor Finocas nv. Dit bedrag wordt vastgelegd op het begrotingsartikel CBO-1CEX2BA-PA. Op basis van de geplande investering van 600 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 34.474.740 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

In 2022 gebeurde er een kapitaalverhoging van 40 miljoen euro (20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit AMHSB).

De tweede kapitaalverhoging van Finocas werd op 30 mei 2024 voor een totaal bedrag van 500 miljoen euro doorgevoerd, met een volstorting van 125 miljoen euro.

In 2024 zal de derde kapitaalverhoging (160 miljoen euro) plaatsvinden, met een volstorting voor een bedrag van 200 miljoen euro.

In 2025 staat er een volstorting gepland voor een bedrag van 280 miljoen euro.

De vierde kapitaalverhoging voor een totaal bedrag van 300 miljoen euro zal doorgaan in 2026, met een volstorting van 355 miljoen euro. De laatste kapitaalverhoging en volstorting is gepland voor 2027 voor een bedrag van 200 miljoen euro.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

CBO-1CEX2BA-PA

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investerings per jaar (VAK)	
Jaar	Bedrag
2022	350.000

Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	
Jaar	Bedrag
2022	20.000
2023	0
2024	162.500
2025	140.000
2026	177.500
2027	100.000

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Ondertekening Letter of intent op 21 juli 2021
09/2021	Ondertekening Term Sheet Finocas op 22 september 2021
06/2022	Op 24 juni 2022 besliste de Vlaamse Regering om de aanpassing van de aandeelhoudersovereenkomst tussen ArcelorMittal Belgium nv, ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv en het Vlaamse Gewest met betrekking tot hun participatie in Finocas nv goed te keuren. Daarbij aansluitend keurde de Vlaamse Regering een kapitaalverhoging van Finocas goed voor een bedrag van 350 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent. Er werd een inschrijvingsovereenkomst gesloten met betrekking tot een kapitaalverhoging van 700 miljoen euro, onder opschortende voorwaarde van goedkeuring door de Europese Commissie. Deze middelen zouden ter beschikking gesteld worden aan ArcelorMittal onder de vorm van een lening.
10/2022	Voor de kapitaalparticipatie besliste de Vlaamse Regering op 14 oktober 2022 om akkoord te gaan om al onmiddellijk een kapitaalverhoging van 40 miljoen euro – 20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit ArcelorMittal Holding – door te voeren. Die zal in mindering gebracht worden op de geplande kapitaalverhoging van in totaal 700 miljoen euro.
06/2023	Ondertekening Letter of Intent
05/2024	De Vlaamse Regering besliste akkoord te gaan met een bijkomende kapitaalverhoging van Finocas nv voor een bedrag van 250 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent en voor andere decarbonisatieprojecten in het Vlaamse Gewest met het oog op een substantiële verlaging van uitstoot van broeikasgassen.

ZELFEVALUATIE (2024)

Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	O



Definities

KLEURENCODES

Oordeel	Verloop (Timing)
	Op schema De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	Op schema, behoudens aandachtspunten De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	Beperkte vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt.
	Significante vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	Kritieke vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

Oordeel	Zakelijke rechtvaardiging
	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De zakelijke rechtvaardiging moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De zakelijke rechtvaardiging is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De zakelijke rechtvaardiging van het project is onvoldoende en kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredieerd worden.

Oordeel	Projectorganisatie
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De projectorganisatie moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De projectorganisatie is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De projectorganisatie is onvoldoende en de betrokken entiteit heeft niet de middelen en/of de bevoegdheid om dit te remediëren.

Oordeel	Samenwerking en draagvlak
	De samenwerking en het draagvlak rond het project verloopt naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is voldoende. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredieerd worden.

Oordeel	Risico's
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredieerd worden.



Classificatie	
Niet-geherkwalificeerd PPS-project	Een PPS-project waarbij de initiële investeringen ESR-matig niet in de rekening van de overheid wordt opgenomen. (Off Balance / ESR-neutrale PPS).
Concessie	Een schriftelijke overeenkomst onder bezwarende titel waarbij één of meer aanbesteders werken laten uitvoeren door één of meer ondernemers of diensten laten verrichten, waarvoor de tegenprestatie bestaat in het recht het werk dat of de diensten die het voorwerp van de overeenkomst vormen, te exploiteren (en de opdrachtnemer hierop dus inkomsten genereert).
EPC	Een energieprestatiecontract: Een contract om maatregelen te nemen om de energie-efficiëntie van bestaande infrastructuur te verbeteren tegen betaling op voorwaarde dat de genomen maatregelen de overeengekomen besparing in energiegebruik of in kostenbesparingen realiseren.
Geherkwalificeerd PPS-project actief/vennootschap	Een PPS-project dat initieel ESR-matig niet in de rekening van de overheid werd opgenomen, maar waar het INR achteraf een correctie heeft toegepast en het project toch in de rekening van de overheid heeft geplaatst. Hierbij werd ofwel enkel het actief dat werd gebouwd, ofwel de projectvennootschap (SPV), geherkwalificeerd.
Klassieke investering	Een project dat wordt gerealiseerd via een klassieke overheidsopdracht voor werken/diensten/leveringen waarbij de overheid de opdrachtnemer betaald op basis van meetstaten of na oplevering van het actief.
Andere	Alle overige projecten die niet onder bovenstaande classificaties vallen.
Nog niet gekend	Alle projecten bij wie het project nog niet voldoende ver gevorderd is om de classificatie te weten. Of waarbij de keuze van uitvoeringsvorm nog niet beslist is.

Huidige fase deelproject	
Vorbereidingsfase	Vanaf het nemen van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering bij complexe projecten. Indien de procedure voor complexe projecten niet gevolgd wordt kan deze fase aanvangen vanaf principiële goedkeuring van het project of decretale machtiging.
Gunningsfase	Vanaf de bekendmaking van de opdracht tot contractsluiting.
Bouwfase	Vanaf de start der werken tot de oplevering.
Operationele fase	Vanaf de infrastructuur beschikbaar wordt gesteld (= bv. bij overhandiging van het beschikbaarheidscertificaat).

Afkortingen	
BAFO	Best and Final Offer
BBV	Bruto beschikbaarheidsvergoeding(en)
BVR	Beslissing Vlaamse Regering
DBFM	Design-Build-Finance-Maintanance (contractvorm)
DBM + F	Design-Build-Maintanance (contractvorm) met aparte financieringsovereenkomst
DBFMO	Design-Build-Finance-Maintanance-Operate (contractvorm)
EETS	European Electronic Toll System
ESR	Het Europees stelsel van nationale en regionale rekeningen (ESR) bevat de registratieregels die moeten worden toegepast om een onderling samenhangende, betrouwbare en vergelijkbare kwantitatieve beschrijving van de economieën van de lidstaten van de EU te verkrijgen. De overheidsuitgaven en –ontvangsten worden hierbij volgens macro-economische criteria (wedden, werkingsmiddelen, subsidies, investeringen, enz.) gerangschikt.
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW
GRUP	Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplan
IBD	Het Initieel Beschrijvend Document fungeert als leidraad voor de Deelnemers tijdens de dialoofase in het raam van de gekozen plaatsingsprocedure, namelijk een concurrentie-dialoog.
INR	Instituut voor Nationale Rekeningen
IPCEI	Een IPCEI is een Europees mechanisme ter bevordering van innovatie op strategische en toekomstgerichte industriële gebieden met transnationale Europese projecten. Dankzij dit mechanisme kunnen de overheden van de lidstaten initiatieven financieren buiten de grenzen die gewoonlijk door de EU-staatssteunregels worden gesteld.
MER	Milieueffectrapportage is een onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen (projecten, plannen, beleidsvoornemens of programma's). Een milieueffectrapport (MER) wordt opgemaakt vóór de projecten of plannen worden uitgevoerd. Zo kunnen schadelijke effecten voor het milieu in een vroeg stadium worden ingeschat en opgevangen.
MTC/MPC	Maintenance Project Company (onderhoudspartij)
RvB	Raad van Bestuur
RvS	Raad van State



Annex

Overzichtstabel beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro) - Basisrapportering grote projecten en programma's 2024

Beleidsdomein	Project/Programma	Deelproject/Programma	Status	Uitvoeringsvorm	Looptijd	ESR-classificatie	Investeringsbedrag (excl. BTW)	Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
								2024	2025	2026	2027	2028	2029
FB	Kilometerheffing voor vrachtwagens	-	Closed	DBFMO	12 (+ 3 x 1) jaar	ESR-neutraal	213.471	106.139	101.776	102.060	103.801	25.861	*
OV	Scholen van Morgen	-	Closed	DBFM	30 jaar	Niet ESR-neutraal	1.426.801	128.741	129.552	130.268	130.959	131.764	132.426
OV	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	-	Deels Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	649.700	1.354	3.589	12.336	23.844	31.684	31.935
OV	Scholen van Vlaanderen	-	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	853.000	-	-	-	-	-	-
MOW	A11	-	Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	483.702	55.656	55.924	56.198	56.477	56.762	57.053
MOW	Brabo I	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM	35 jaar	Niet ESR-neutraal	40.993	7.080	7.223	7.377	7.534	7.695	7.859
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM	25 jaar	Niet ESR-neutraal	83.568	15.240	16.388	16.209	16.532	16.735	17.164
MOW	Brabo II	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM	25 jaar	ESR-neutraal	11.609	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM sui generis	25 jaar	ESR-neutraal	87.395	9.711	9.796	9.883	9.971	10.061	10.153
MOW	Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Nog niet gekend	-	Nog niet gekend	2.600.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Kempense Noord-Zuidverbinding	-	Closed	DBM + F	30 jaar	Niet ESR-neutraal	171.110	19.948	20.144	20.333	20.524	20.706	20.909
MOW	Limburgse Noord-Zuidverbinding	-	Niet Closed	DBFM	-	Nog niet gekend	1.169.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Livan 1	-	Closed	DBFM met 25% + 1 participatie van De Lijn in de projectvennootschap	25 jaar	Niet ESR-neutraal	87.372	9.275	9.460	9.650	9.843	10.040	10.240
MOW	Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)	-	Niet Closed	Nog niet gekend	-	Nog niet gekend	2.876.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	-	Closed	DBM+F	30 jaar	Niet ESR-neutraal	48.264	5.879	5.936	5.990	6.045	6.098	6.156
MOW	R4 West en Oost	DBFM	Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	1.001.644	-	-	-	-	-	-
MOW		Quick wins	Closed	Klassieke investering	-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
MOW	R4-Zuid Gent	-	Closed	DBM + F	30 jaar	Niet ESR-neutraal	76.676	8.752	8.809	8.868	8.928	8.990	9.054
MOW	HOV Hasselt-Maasmechelen	-	Deels Closed	Klassieke investering	-	Niet ESR-neutraal	160.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)	30 jaar	Niet ESR-neutraal	6.798	723	748	763	778	794	810
MOW		Stelplaats Wissenhage	Niet Closed	DBFM sui generis	25 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	250.000	-	-	-	-	-	-
MOW		Stelplaatsen Cluster 2	Closed	DBFM sui generis	25 jaar	Niet ESR-neutraal	65.332	6.661	7.796	8.081	10.303	10.504	11.081
MOW		Stelplaatsen Cluster BOVZO	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)	30 jaar	Niet ESR-neutraal	31.618	4.593	4.761	4.858	4.956	5.055	5.156
MOW	Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat	-	Niet Closed	DBFM	-	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	68.610	-	-	-	-	-	-

Annex vervolg

Beleids-domein	Project/Programma	Deelproject/Programma	Status	Uitvoeringsvorm	Looptijd	ESR-classificatie	Investeringsbedrag (excl. BTW)	Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
								2024	2025	2026	2027	2028	2029
MOW	Gentspoort	-	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	779.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Cluster 1	Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	82.192	4.902	4.915	4.929	4.944	4.959	4.974
MOW		Cluster 2	Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	116.680	6.609	6.626	6.644	6.662	6.681	6.701
MOW	Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal	289.000	-	-	-	-	-	-
MOW		R0-Noord - Zone Zaventem	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	1.250.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Renovatie Royerssluis	-	Closed	Klassieke investering	-	Niet ESR-neutraal	288.000	-	-	-	-	-	-
MOW	A12	A12 Londerzeel Zuid	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	70.000	-	-	-	-	-	-
MOW		Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	Niet Closed	Nog niet gekend	-	Nog niet gekend	804.158	-	-	-	-	-	-
MOW	Rond Ronse	-	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	700.000	-	-	-	-	-	-
MOW	OverBruggen	PPS Kunstwerken	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	300.000*	-	-	-	-	-	-
MOW		PPS Beweegbare Kunstwerken	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	165.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Asset Management – Sluizen Boven Schelde	-	Niet Closed	DBFM	30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	200.000	-	-	-	-	-	-
MOW	Loodsboot - Tender	-	Niet Closed	Levering	-	Niet ESR-neutraal	46.200	-	-	-	-	-	-
CJSM	Nieuw omroepgebouw VRT	-	Closed	Klassieke investering	-	Niet ESR-neutraal	348.675	-	-	-	-	-	-
EWI	Kapitaalverhoging in Finocas NV	-	/	Kapitaalparticipatie	-	Onbekend	*	-	-	-	-	-	-

	Investeringsbedrag (excl. BTW)	Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
		2024	2025	2026	2027	2028	2029
Closed	4.707.097	391.099	391.044	393.301	399.447	323.895	300.926
Deels closed	798.100	1.354	3.589	12.336	23.844	31.684	31.935
Niet Closed	12.419.968	-	-	-	-	-	-
Totaal	17.936.765	392.453	394.633	405.637	423.291	355.579	332.861

Investeringsbedrag (excl. BTW)

Het totale investeringsbedrag voor 'Niet Closed' projecten/ programma's is in hoofdzaak gebaseerd op ruwe ramingen.

In een beperkt aantal gevallen betreft dit cijfer het geraamde investeringsbedrag inclusief BTW (bv. Nieuwe Sluis Zeebrugge, Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid & Scholen van Vlaanderen) ofwel enkel de bouwkost (bv. PPS Beweegbare Kunstwerken; Asset Management –Sluizen Boven-Schelde; Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur).

Scholen van Vlaanderen:

Het vermelde bedrag slaat voorlopig enkel op de som van de investeringsbedragen voor deelprogramma's 1 en 2. De omvang van het investeringsbedrag voor deelprogramma 3 is momenteel nog te bepalen.

*Het programma PPS Kunstwerken (Asset Management - OverBruggen):

Dit programma vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar. Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget.

*Kapitaalverhoging in Finocas NV:

Naar aanleiding van de decarbonisatie van de staalindustrie in Vlaanderen wordt een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 600 miljoen euro voor Finocas.

Nieuwe Sluis Zeebrugge:

Dit bedrag slaat op het taakstellend buget inclusief BTW (exclusief onteigeningen P50 prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar). In de hypothese dat het Vlaams Gewest +-80% van de basis infrastructuur zal bekostigen, betekent dit een budget van 2,326 miljard euro voor NSZ.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Er werd gekozen om de ramingen voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de nog niet geclosede PPS projecten voorlopig nog niet te weergeven in deze tabel. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen. De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld in volgende edities van het rapport.

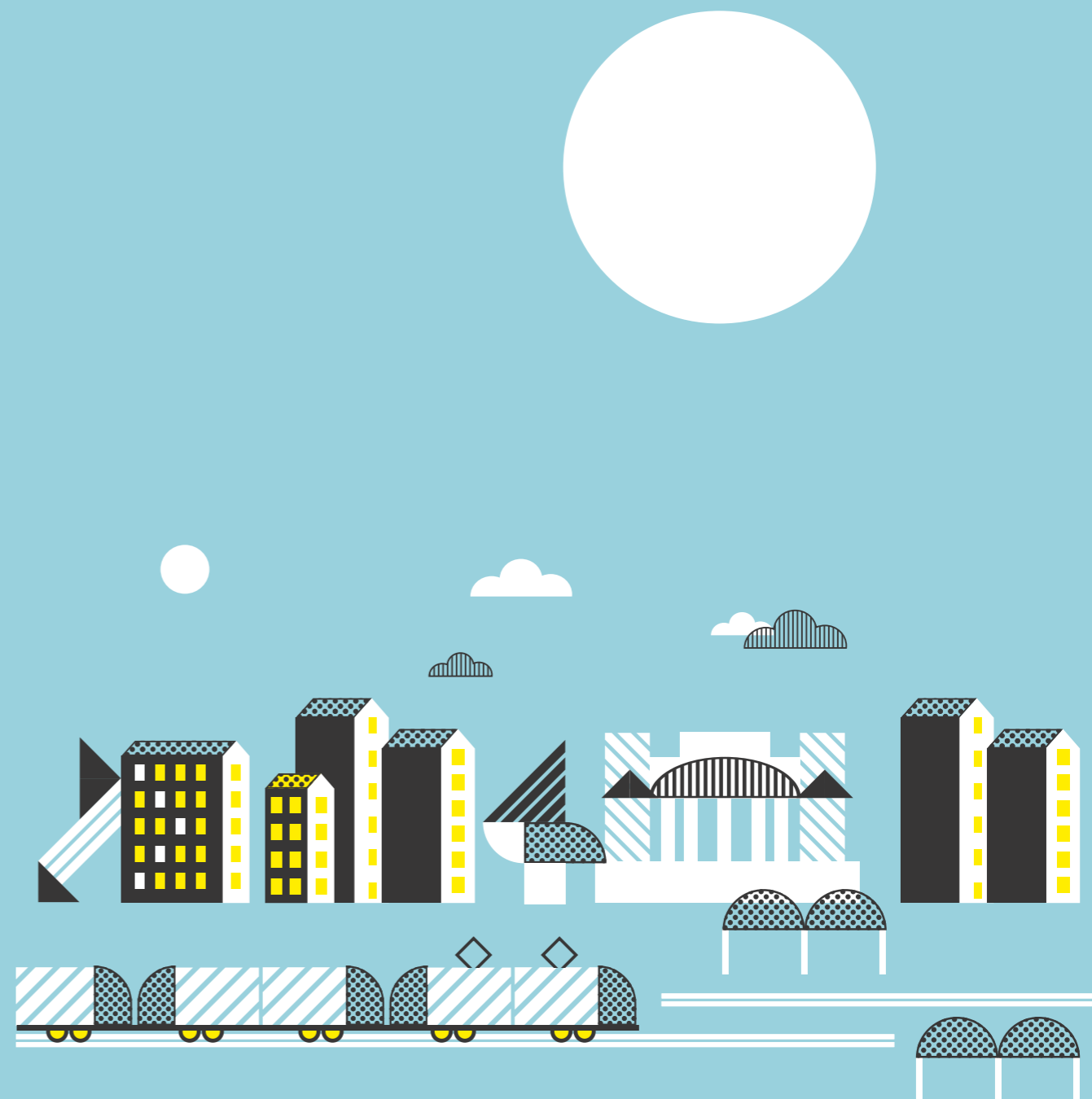
Kilometerheffing voor vrachtwagens:

De beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2029 zijn afhankelijk van de nog te nemen beslissing inzake een eventuele verlening van het contract.

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur:

De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen vermeld in deze tabel is een som van de raming van de beschikbaarheidsvergoedingen voor enerzijds de reeds geclosede projecten en anderzijds de raming van de nog niet geclosede beschikbaarheidsvergoedingen. De raming van de geclosede beschikbaarheidsvergoedingen omvat de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. Gezien de onzekerheid zijn de ramingen voor de nog niet geclosede projecten veel ruwer en zijn zij exclusief de eigen bijdrage van de inrichtende machten. De DBFM-toelagen zullen geleidelijk op gang komen in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten komen die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering.

Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.



Vlaamse overheid

Koning Albert II laan 15 bus 353, 1210 Brussel, België

Verantwoordelijke uitgever

Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum

oktober 2024

D/2024/3241/386

fin.vlaanderen.be



