

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2022



Vlaamse
Regering

Inhoudstafel



Inleiding (p.5)



Projectfiches Basisrapport (p.14-151)

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 – Complex R0 x A201**
8. **Brabo I**
9. **Brabo II**
10. **Livan 1**
11. **Spartacus Lijn 1**
12. **Spartacus Lijn 2**
13. **Limburgse Noord-Zuidverbinding**
14. **Stelplaatsen De Lijn**
 - 14.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
 - 14.2. Stelplaats Tongeren
 - 14.3. Stelplaatsen Cluster 2
 - 14.4. Stelplaats Wissenhage
15. **Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal**
 - 15.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.6-13)



15.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

16. Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

17. Nieuwe Sluis Zeebrugge

18. Renovatie Royerssluis

19. Scholen van Morgen

20. Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

20.1. Cluster GO!1

20.2. Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

20.3. Scholengemeenschap Lanaken

20.4. Cluster Antwerpen-Brecht

20.5. Cluster Gent-Ninove

20.6. Egied Van Broeckhovenschool

20.7. Cluster KOBA

20.8. Cluster Broeders van Liefde - KISP

20.9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

20.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

20.11. Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)

20.12. Sint-Maartensscholen Ieper

20.13. Tessenderlo Broeders van Liefde

21. Scholen van Vlaanderen

22. Nieuw omroepgebouw VRT

23. Kapitaalverhoging van 350 miljoen euro door het Vlaams Gewest in Finocas NV



Definities (p.152-155)



Annex (p.156-158)



Inleiding

Dit basisrapport vindt haar basis in het decreet houdende een kader voor Grote Projecten en Programma's van 23 maart 2019. Met het basisrapport Grote Projecten en Programma's geeft de Vlaamse overheid een inkijk in haar belangrijkste lopende grote investeringsprojecten en programma's en beoogt ze een duidelijk beeld te schetsen over bepaalde grote projecten en grote programma's.

Door de performantie van deze grote investeringsprojecten en programma's van dichtbij op te volgen kan inzicht gekregen worden in de dynamiek die met dergelijke projecten gepaard gaat. Deze kennis kan gebruikt worden om het Vlaamse investeringsbeleid verder te versterken.

Het basisrapport gaat daarbij in op **grote projecten en programma's die in een gevorderd stadium zitten** en waarvan de afbakening en het concrete voorwerp in voldoende mate werden vastgesteld. Een groot deel van de projecten zit reeds in de operationele fase. Belangrijke projecten en programma's die nog in de onderzoeksfase zitten worden in dit rapport in een indicatieve lijst opgenomen zodat een vooruitblik kan gegeven worden op toekomstige grote investeringsprojecten.

Maar de investeringen die de Vlaamse overheid maakt gaan uiteraard ruimer dan deze grote en in het oog springende projecten. Zo bedroeg de totale investeringsinspanning van de Vlaamse overheid in 2021 5.634.794 K euro.¹ De investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid laten hierdoor voor het zesde jaar op rij een stijging optekenen (Investeringsinspanning 2020: 5.196.076 K euro).

De investeringsprojecten die deel uitmaken van **Vlaamse Veerkracht**² worden niet hernomen in voorliggend rapport. Hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor projecten en programma's die via alternatieve financiering zullen worden gerealiseerd (zoals het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen). Afhankelijk van de gehanteerde financieringsmethode, de looptijd en de bestaande uitvoeringsrisico's zal bekeken worden of de overige projecten uit het herstelplan op termijn in het basisrapport opgenomen moeten worden. Dergelijke regeling geldt eveneens voor de investeringen die gepland staan in het kader van de 'Werken aan de Ring' en het 'Toekomstverbond' waarvoor reeds uitgebreide, aparte voortgangsrapporten aan het Vlaams Parlement bestaan^{3 4}.

1 De totale investeringsinspanning van de Vlaamse overheid wordt bekomen door de som van de eigenlijke overheidsinvesteringen (die door de Vlaamse Overheid zelf worden gerealiseerd) en de investeringsondersteuning (de financiering door de Vlaamse Overheid van investeringen van derden). De investeringsondersteuning bevat ook deze aan lagere overheden. Deze gegevens mogen hierdoor niet opgeteld worden bij de investeringsinspanning van de lagere overheden.

Voor meer info: <https://fin.vlaanderen.be/investeringsinspanningen/>

2 <https://www.vlaanderen.be/publicaties/relanceplan-vlaamse-veerkracht-monitoringsrapport>

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

4 Toekomstverbond: <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/dossiers/dossiers/oosterweelverbinding-toekomstverbond> en <https://routeplan2030.be/>



Indicatief overzicht toekomstige projecten

In onderstaand overzicht willen we een blik geven op de toekomstige grote projecten en programma's die vanuit de Vlaamse overheid geïnitieerd worden.

Een dergelijke lijst laat toe om zicht te krijgen op belangrijke investeringsprojecten die zich nu nog in een onderzoeksfase bevinden. Deze lijst kan beschouwd worden als een indicatieve projectenpijplijn die nuttige informatie oplevert voor de markt zodanig dat ze zich hierop kan organiseren.

Om de relevantie van de indicatieve lijst te verhogen zijn **enkel projecten** opgenomen **waarbij reeds een principiële beslissing met betrekking tot de opstart van dat project of programma werd genomen**.

Er wordt gewerkt met drie categorieën van investeringsvolume (klein/middelgroot/groot), waarbij elk label correspondeert met een indicatieve prijsvork (excl. btw). De reden om met prijsvorken te werken vloeit voort uit het gegeven dat deze projecten nog in de onderzoeksfase zitten en de scope nog niet (volledig) vast ligt. Hierdoor is het moeilijk om een accurate raming te maken van de uiteindelijke investeringskost van het project.

	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 gunningsprocedure⁵	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.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

⁵ Dit betreft de opstart van de gunningsprocedure voor de ontwerpwedstrijd.

Doortocht Brugge	
<p>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.</p> <p>Het project 'Doortocht Brugge' onderzoekt daarbij de mogelijkheden van een opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende voor schepen van klasse Va.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

KR8 (Kortrijk)	
<p>De aanleg van infrastructuur en/of alternatieve oplossingen tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en rond de autosnelweg E17/A14 teneinde de ring R8 te sluiten en/of andere oplossingen te vinden in functie van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het geraamd investeringsbedrag is afhankelijk van het gekozen alternatief.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

Gent-Dampoort - Vertramming Lijn 4 en 7	
<p>Dit is een multimodaal mobiliteitsinfrastructuurproject dat ook aspecten inzake verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de publieke ruimte incorporeert. Het project valt uiteen in drie onderling samenhangende delen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanleg van tramsporen te Gent voor de vertramming van de buslijnen 7; • Verlenging van tramlijn 4; • Heraanleg van de stationsomgeving rond het station Gent-Dampoort 	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

Nx Zeebrugge - Oost	
<p>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.</p> <p>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.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Viaduct E17 Gentbrugge

Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door AWW. De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar. De studie met betrekking tot de vervanging werd overgedragen naar De Werkvennootschap (DWV).

Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Omvorming A8 Halle tot autosnelweg (ML4)

Deze missing link situeert zich langs de A8 te Halle en 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) en omvat alvast twee deelprojecten:

- Bouw nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan
- Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Project Kustvisie

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.

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.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2029-2030

Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg (ML 6)

Het resterende deel van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle moet nog omgevormd worden tot volwaardige autostrade. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Streefbeeld voor de N49 van 2004 worden daarbij als leidraad aangewend.

In totaliteit bestaat het project uit 12 onderscheidbare deelprojecten in uiteenlopende stadia van realisatie, gaande van uitvoering tot voorontwerp. De timing varieert dan ook per deelproject.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht Lissewege wegwerken (ML 15)

Voorliggend project richt zich op het verhogen van de leefbaarheid van de doortocht van de N31 door Lissewege door scheiding van het doorgaand verkeer en het plaatselijk verkeer. De evaluatie van de nood aan de ombouw N31 Lissewege zal ten vroegste na de ombouw van de N49 kunnen gemaakt worden (2025).

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

A12 Boom-Brussel (ML 22)

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).

Het doel is om te komen tot een zowel landschappelijk als multimodaal geïntegreerde inrichting van de A12 tussen Brussel en Boom.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

N60: fietspad verbeteren, erven wegwerken, kruispunt herinrichten, ring om Ronse (ML 19)

Onder de naam 'Rond Ronse' zoeken het Departement Omgeving en De Werkvennootschap samen met lokale besturen, actiegroepen, organisaties en burgers een antwoord op de verkeerssituatie in en rond Ronse, waar de N60 door het centrum dendert. Men onderzoekt een betere verbinding waarbij men sluipverkeer van vrachtwagens mijdt, veilige schoolomgevingen creëert en fietsers opnieuw meer ruimte geeft.

Onder de noemer 'Vlaamse Ardennen: rond Kluisberg, Muziekberg en Koppenberg' wordt ook gewerkt aan de versterking van waardevolle natuur- en landschapselementen in de hele regio.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

A12 Boom-Antwerpen (ML 23)

De A12 is niet uitgerust als een hoofdweg op het traject te Aartselaar van net ten noorden van de sleuf in Boom tot aan de aansluiting op het viaduct in Wilrijk. Er zijn nog 5 gelijkgrondse lichtengeregelde kruispunten op dit traject:

Bist x Langlaarsteenweg - Leugstraat x Vluchtenburgstraat - Guido Gezellestraat x Helststraat - Kontichsesteenweg x Cleydaellaan - Terbekehofdreef x Atomiumlaan.

Elk van deze kruispunten is een zogenaamd zwart punt. In de ombouw wordt voorzien op elk van deze kruispunten de A12 ondergronds te brengen.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2026-2027

N8 Veurne-Ieper (ML 27)

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. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten. De werken in Veurne tussen rotonde E40 en gemeentegrens met Alveringem zijn lopende.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
-----------------------------------	--------------------

Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026
--	-----------

Complex Project 'De Nieuwe Rand'

Realisatie van het Haventracé oost (A102, E313, A12N en Nx) en inzet op doelstellingen inzake duurzame mobiliteit, leefkwaliteit, klimaatrobustheid en maximale co-creatie. Het Haventracé oost maakt samen met onder andere de Oosterweelverbinding deel uit van het Toekomstverbond, afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	NB
-----------------------------------	----

Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
--	----

Tweede Tijsmanstunnel

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.

Lantis voerde een haalbaarheidsstudie uit om de verschillende oplossingsvarianten in kaart te brengen.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	NB
-----------------------------------	----

Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
--	----

Ringpark Zuid

Ringpark Zuid is een geïntegreerd project, waar twee van de 18 geselecteerde leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject Knoop Zuid worden uitgewerkt.

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 hoofdwegennet 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.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	NB
-----------------------------------	----

Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024
--	-----------

Programma 'Asset Management' - cluster kunstwerken	
<p>Het programma beoogt een aantal kunstwerken die behoren tot het patrimonium van Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse waterweg te vernieuwen en toekomstgericht te maken.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

Programma 'Asset Management'- project 'Beweegbare kunstwerken'	
<p>De vervanging van beweegbare kunstwerken in functie van de realisatie van het programma 'Afstandsbediening'.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

Programma 'Asset Management'- project 'Sluizen'	
<p>De huidige sluizen op de Boven-Schelde (in Asper, Oudenaarde en Kerkhove) zijn bijna 100 jaar oud. Ze hebben hun comfortcapaciteit bereikt en ze vormen een knelpunt om schepen met grotere diepgang toe te laten. Na de herbouw van de stuwen dringt een herbouw van de sluizen zich op om de scheepvaart in de toekomst te kunnen garanderen. De 'Dampoortsluis' maakt ook onderdeel uit van het globale project 'Sluizen'.</p>	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

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 bedrijvenzone 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	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

A12 Londerzeel

Het Knooppunt Londerzeel-Zuid kadert binnen de ombouw van de A12 tot Vlaamse hoofdweg.

Dit eerste project omvat de aanleg van een nieuw ongelijkgronds op- en afrittencomplex te Londerzeel- Zuid en integrale herinrichting van het kruispunt A12 met de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg tot een veilig knooppunt voor fietsers, voetgangers en automobilisten.

Zo wordt in het kader van de fietsreflex hier ook extra geïnvesteerd in de aanleg van een fietstunnel onder de Kerkhofstraat die aansluit op de fietssnelweg, alsook een aparte fiets- en voetgangersbrug die eveneens aansluit op de fietssnelweg.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
-----------------------------------	--------------------

Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023
--	-----------

Renovatie Beverentunnel

De Beverentunnel op de R2, het noordelijke deel van de Antwerpse Ring, is aan een totaalrenovatie toe. De urgentie om deze tunnel in zijn totaliteit te renoveren werd ingegeven vanuit veiligheidsoogpunt (zeer veel gebreken die niet te compenseren zijn) en de timing met betrekking tot de Oosterweelverbinding.

Vanaf het moment dat Lantis begint te werken aan het oostelijk deel van de ring van Antwerpen (viaduct Merksem) zal het doorgaand verkeer van op grotere afstand worden omgeleid via het traject R2 en A12 noord. In deze periode zal de R2 dus heel wat meer verkeer moeten verwerken en is het niet mogelijk om op dat moment een tunnelkoker uit dienst te nemen voor renovatie. Het is zeer belangrijk dat de totaalrenovatie van deze tunnel in 1 keer kan aanbesteed worden in 2023.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
-----------------------------------	--------------------

Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024
--	-----------

DBFM stelplaatsen De Lijn

De Lijn beschikt over een historisch patrimonium aan busstelplaatsen 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. Het betreft de stelplaatsen: Aalst, Asse, Diegem, Rumst, Dilbeek, Het Rad.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
----------------------	-------------------------------------

Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
-----------------------------------	------------------------

Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023
--	-----------





Projectfiches Basisrapport

In dit deel van het rapport wordt het overzicht gegeven van de projecten en programma's binnen het toepassingsgebied van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019.

Definities en afbakening

Voor het basisrapport wordt gekeken naar grote projecten of programma's waarvan de afbakening en het concrete voorwerp in voldoende mate werden vastgesteld. Dit zijn met name projecten die niet meer in de verkennings- of onderzoeksfase (cfr. decreet complexe projecten) zitten.

Voor de grote projecten en programma's die onder het toepassingsgebied van het decreet **complexe projecten** vallen is dit het geval vanaf de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit. Voor de grote projecten en programma's die **niet** onder het toepassingsgebied van het decreet **complexe projecten** vallen, wordt er in principe voor gekozen om enkel grote projecten en programma's op te nemen die beschikken over een principiële goedkeuring over het voorkeursalternatief en waarbij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure voor de werken/diensten/leveringen is gestart bij minstens 1 van de deelprojecten.

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

- een **groot project** is een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot project heeft een investeringswaarde van ten minste 100 miljoen euro als het om werken gaat, en 20 miljoen euro als het om leveringen of diensten gaat, telkens exclusief btw;
- een **groot programma** is op haar beurt een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten die werden opgenomen in een programma waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot programma heeft een investeringswaarde van ten minste 200 miljoen euro, exclusief btw.

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





















Overzicht van projecten

Op 3 juni 2022 publiceerde de Vlaamse regering de lijst van driewintig projecten en programma's die voorwerp uitmaken van het basisrapport Grote Projecten en Programma's. Mede op basis van de input van het Vlaams Parlement werden er dit jaar vijf extra projecten toegevoegd:

- Het nieuwe omroepgebouw van de VRT;
- Het nieuwe DBFM-programma 'Scholen van Vlaanderen';
- De renovatie van de Royerssluis;
- De kapitaalverhoging van 350 miljoen euro door het Vlaams Gewest in Finocas NV.
- Spartacus Lijn 2






















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

⊞ INHOUD

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop ⁶
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	Gunningsfase	
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Gunningsfase	
Brabo I		Operationele fase	
Brabo II		Operationele fase	
Livan 1		Operationele fase	
Spartacus Lijn 1		Doorstart	
Spartacus Lijn 2		Vorbereidingsfase	
Limburgse Noord-Zuidverbinding		Vorbereidingsfase	
Stelplaatsen De Lijn	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	
	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	
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	

⁶ Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes.

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

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop
Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)	Vorbereidingsfase	
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Vorbereidingsfase	
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Vorbereidingsfase	
Renovatie Royerssluis		Bouwfase	
Scholen van Morgen		Operationele fase	
Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	Cluster GO!1	Gunningsfase	
	Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	Gunningsfase	
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	
	Cluster Gent-Ninove	Gunningsfase	
	Egied Van Broeckhovenschool	Bouwfase	
	Cluster KOBA	Gunningsfase	
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Gunningsfase	
	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Gunningsfase	
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	
	Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	Gunningsfase	
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Vorbereidingsfase	
Scholen van Vlaanderen		Vorbereidingsfase	
Nieuw omroepgebouw VRT		Bouwfase	
Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV		Vorbereidingsfase	

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te bewaken werd er voor gekozen om bij de informatie-toelevering inzake de projecten zo veel mogelijk uit te gaan van de **stand van zaken van augustus 2022**.

Voor de nieuw toegevoegde projecten werd door de projecteigenaren een eerste indicatie met betrekking tot het verloop van het project gemaakt.

Voor de andere projecten vertrekt de indicatie met betrekking tot **het verloop van een project vanuit de planning die in het vorige rapport werd opgegeven**. Zo kan telkens een snel beeld verkregen worden over de vooruitgang van het project.

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

- **acht** projecten in de **voorbereidingsfase**
- **veertien** projecten in de **gunningsfase**. Het merendeel van deze projecten bevindt zich binnen het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur;
- **vier** projecten in de **bouwfase**;
- **veertien** projecten bevinden zich reeds in de **operationele fase** (het gaat hier om de langlopende PPS-projecten).

Voor het project **Spartacus Lijn 1** (STL1) werd de piste 'tramlijn' stopgezet en kent dit project een **doorstart** waarbij gekozen wordt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een Trambus.

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

Zo ging de status bij het project **Nieuwe Sluis Zeebrugge** van een 'significante vertraging' naar een 'beperkte vertraging'. Bij de **stelplaats Wissenhage** evolueerde de status dan weer van een 'beperkte vertraging' naar een 'kritieke vertraging'. Voor het project **R4 West en Oost** veranderde de status van het DBFM-luik van 'op schema' naar een 'beperkte vertraging'. Met betrekking tot de quick wins van de R4 West en Oost ging de status van 'op schema' naar 'Op schema, behoudens aandachtspunten'. Bij de **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur** is er een 'beperkte vertraging' opgemerkt bij de deelprojecten Scholengroep Sint-Michiel Roeselare, Cluster KOBA, Cluster Gent-Ninove en Cluster Broeders van Liefde - KISP.

Een aantal projecten zijn in vergelijking met vorig jaar in een nieuwe fase terecht gekomen:

Zo ging het **Cluster 2** van het programma **Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal** van bouwfase naar operationele fase. Ook bij de **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur** zijn een aantal deelprojecten in een nieuwe fase gekomen: Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem gingen van voorbereidingsfase naar gunningsfase en de Egied Van Broeckhovenschool ging van gunningfase naar bouwfase.

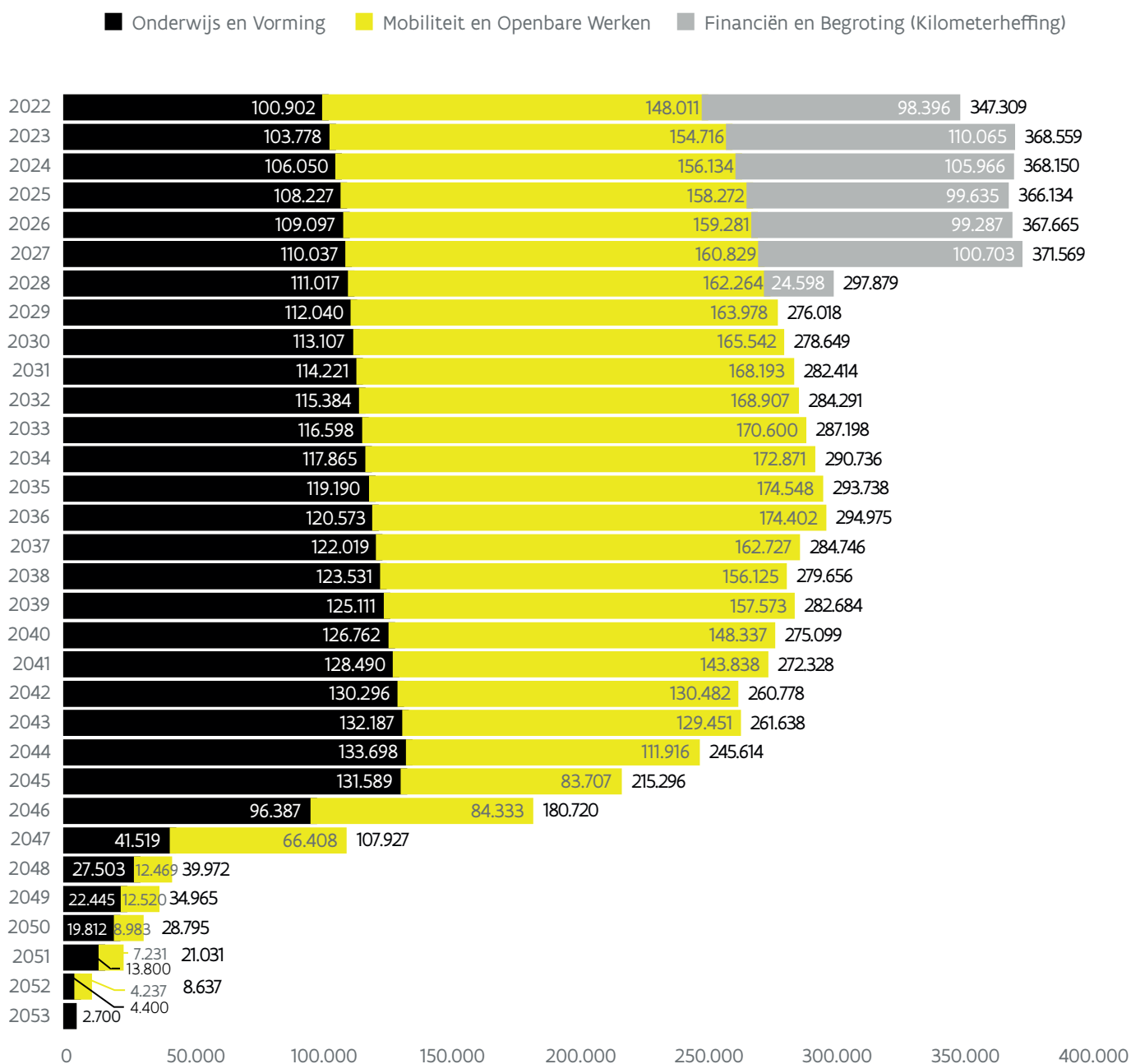
Van de nieuw toegevoegde projecten zijn **Spartacus Lijn 2**, het DBFM-programma **Scholen van Vlaanderen** en de **Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV** 'op schema'. Het **nieuwe Omroepgebouw van de VRT** is 'op schema, behoudens aandachtspunten'. Het project **Renovatie Royerssluis** kreeg evenwel de status 'kritieke vertraging'.

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 17 (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten.

Volgende grafiek geeft een prognose van de evolutie van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein voor de PPS-projecten waarvoor reeds een contract is afgesloten. In de projectfiches wordt meer ingegaan op de geraamde evolutie op projectniveau.

Prognose van de evolutie van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein (in K euro)



Prognose van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein⁷ (in K euro)^{8,9}

Merk op dat de grafiek op de vorige bladzijde 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 transiteert via de financiële rekeningen in het ESR, en die geen impact heeft op het vorderingensaldo.

De 'geclosede' projecten die daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geormerkt zijn: A11, Brabo II, Cluster 1 en 2 van de Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de Egied Van Broeckhovenschool. 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.

Investerings 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.¹⁰

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 het programma Bruggen over het Albertkanaal en Brabo II. 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	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal ¹¹
Investerings Niet-geherkwalificeerde PPS-projecten	261.898	48.447	56.020	45.229	42.351	856.019

7 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 en Omgeving).

8 De cijfers voor Onderwijs en Vorming betreffen een raming van de bruto beschikbaarheidsvergoeding voor de Egied Van Broeckhovenschool en het betoelaaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het programma Scholen van Morgen, exclusief de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

9 De cijfers voor Financiën en Begroting betreffen de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen in kader van de DBFMO-overeenkomst met Satellic inclusief de geraamde vergoedingen aan de EETS-providers Kilometerheffing voor vrachtwagens.

10 Zie: <https://fin.vlaanderen.be/investeringsinspanningen/>

11 Het totaal neemt ook de investeringen mee die gerealiseerd zijn voor 2017.

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.**

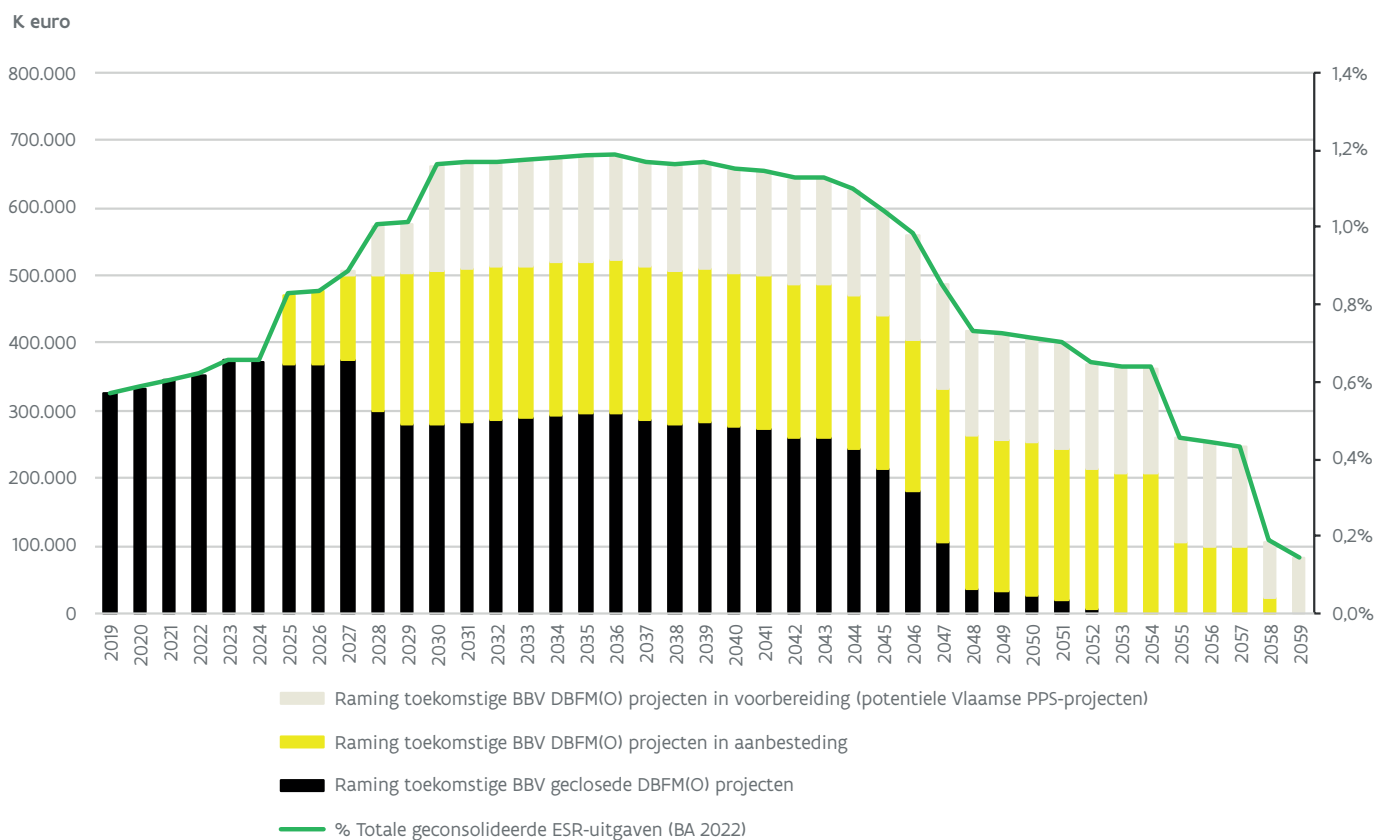
In de begrotingsaanpassing van 2022 werd 56.918.712 K euro aan geconsolideerde ESR-uitgaven gerapporteerd. Het veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid ligt bijgevolg op 5.691.871 K euro.

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 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2022 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 de grafiek op de volgende bladzijde 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 zwarte 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).¹²

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 Scholeninfrastructuur (met uitzondering van de Egied Van Broeckhovenschool), het programma Scholen van Vlaanderen, de stelplaats Wissenhage, de R4 West en Oost, het Complex R0 x A201 van de Werken aan de Ring en de Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat.

De grijze balken geven de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle projecten van de Vlaamse Overheid in voorbereiding die momenteel verder uitgewerkt worden als potentieel Vlaams PPS-project: de A8

Halle, Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7, Herinrichting van de knoop Mechelen Noord, Londerzeel Zuid en het DBFM-programma Asset Management van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken bestaande uit het project Sluizen (met de onderdelen Herbouw van de Sluizen Boven-Schelde en de Dampoortsluis), het project Beweegbare kunstwerken en 2 projecten voor de aanpak van kunstwerken.

De groene lijn vertegenwoordigt de verhouding van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid (van de gesloten DBFM(O) projecten & de DBFM(O) projecten in aanbesteding en voorbereiding) ten aanzien van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2022. Hieruit kan waargenomen worden dat de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel op het hoogtepunt niet meer dan 1,2 % bedraagt van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2022.

Er is momenteel dus **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.

¹² Voor meer informatie inzake deze projecten kan verwezen worden naar het in [het verslag van de Vlaamse Regering over alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen van 30 november 2018](#).

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 zal dus periodiek moeten gemonitord en ramingen bijgesteld worden.

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 vereffeningskredieten 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 beleidsprogramma¹³ af te zetten tegenover 60 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's in kwestie bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing).¹⁴

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**.

Uiteraard zijn de toekomstige de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten aan wijzigingen onderhevig. De toetsing van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen aan de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten 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.

- **Beleidsdomein Financiën en Begroting:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Fiscaliteit' (CD) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 6,3 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2022 (1.761.741 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 20,4 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2022 (1.147.915 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) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 3,3 %, 8,6 % en 16,9 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor hun beleidsprogramma in BA 2022 (1.162.776, 1.497.763 en 1.720.863 K euro).

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.

Het uitvoeren van een zelfevaluatie zet de aanbestedende overheid aan tot het nemen van een reflectiemoment, om het doen en laten van een voorbije periode te beschouwen, en bij te sturen waar nodig. Daarnaast is het belangrijk om tijdens de zelfevaluatie lessen te capteren, die intern meegenomen kunnen worden naar toekomstige projecten, maar ook beschikbaar gesteld kunnen worden voor heel de Vlaamse overheid in het kader van een verdere professionalisering bij het realiseren van grote projecten.

Zelfevaluatie wordt opgestart op initiatief van de entiteiten die belast zijn met het dagelijks beheer van grote projecten of programma's opgestart, rekening houdend met hun eigen agenda. 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

¹³ Alle beleidsprogramma's waarbinnen investerings- en onderhoudsuitgaven worden geboekt.

¹⁴ De ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's beslaan de ESR-uitgaven van de Vlaamse Ministeries, DAB en te consolideren Vlaamse Rechtspersonen.

¹⁵ <https://fin.vlaanderen.be/zelfevaluatie-grote-projecten-en-programmas/>

kader op te leggen, maar integendeel om de bijkomende administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

De zelfevaluaties zijn opgezet als een **interne oefening** en een reflectiemoment over lessen die meegenomen kunnen worden naar toekomstige projecten.

Het resultaat van de zelfevaluaties 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 zelfevaluaties behandeld in kader van de informatieverstrekking voor het basisrapport.

Sinds de publicatie van de vorige editie van het basisrapport zijn er nieuwe zelfevaluaties uitgevoerd voor:

- De projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeeltes van Brabo I en Brabo II waarbij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) verantwoordelijk is voor het dagelijkse projectbeheer. De zelfevaluatie van deze projecten werd in een gezamenlijke oefening uitgevoerd door AWV.
- Scholen van Morgen en Projectspectifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. De zelfevaluatie van deze programma's werd in een gezamenlijke oefening uitgevoerd door AGION.
- De Kilometerheffing voor vrachtwagens door Viapass.

De zelfevaluatie voor 'Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal' werd geactualiseerd.

De zelfevaluaties voor Brabo II en de stelplaatsen van De Lijn zijn lopende.

¹⁶ Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes

1 Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Financiën en Begroting
Minister	Matthias Diependaele
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	Satellix 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 03 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 opvolgings-systeem 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)



De Vlaamse opbrengst van de kilometerheffing bedroeg 529.926.815,30 euro voor 2021. Indien de evolutie van deze opbrengsten wordt bekeken, opgesplitst op basis van MTM en euronorm, is het duidelijk dat het gunstigere tarief voor groene vrachtwagens in de kilometerheffing een medebepalende factor is bij de aanschaf van een milieuvriendelijkere vrachtwagen. In 2021 werden nog maar 3,4 procent van de tolkilometers afgelegd door vrachtwagens die niet tot de twee properste emissiecategorieën, Euro 6 en Euro 5, behoorden. Ook was er in 2021 een verdere verschuiving zichtbaar in de gewichtsklasse van de vrachtwagens. Het aandeel van de hoogste klasse, met een MTM van meer dan 32 ton, is gestegen van 87 procent vorig jaar naar 91 procent vandaag. **Dit geeft aan dat men slaagt in twee goed omliggende doelstellingen van de kilometerheffing, nl. groener transport en meer efficiënt gebruik van de transportmiddelen.**

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. Voor meer details inzake de bestemming van de opbrengst van de kilometerheffing van 2021 kan verwezen worden naar het antwoord van minister Peeters, bevoegd voor mobiliteit, op schriftelijke vraag nr. 600 van 12 januari 2022 (deelvraag 4).

Op 15 juli 2022 keurde de Vlaamse Regering de bilaterale overeenkomst met W.A.G. Payment Solutions goed als nieuwe European Electronic Tolling Service (EETS)-dienstverlener voor kilometerheffing voor vrachtwagens, waardoor de gebruikers momenteel de keuze hebben tussen 7 dienstverleners. Twee andere EETS-dienstverleners staan momenteel aan de deur om tevens geaccrediteerd te worden door Viapass. 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-providers volgen de regels vervat in het tolgebiedsverklaring en vallen bijgevolg niet onder het DBFMO-contract met Satellic.**

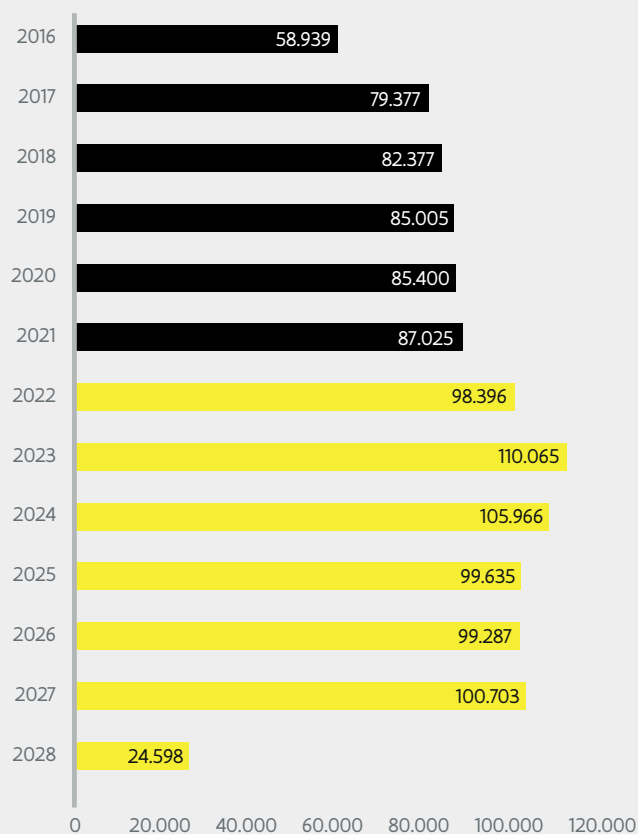
Risicobeheer

Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de interregionale vereniging Viapass.

Kilometerheffing voor vrachtwagens

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	286.242

Duiding bij financiële kernegevens

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in 2021 een bedrag van 87,0 mio (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (75,5 mio) en de EETS-providers (11,5 mio).

De bedragen in bovenstaande grafiek geven steeds de beschikbaarheidsvergoeding voor Satellic inclusief de vergoedingen aan de EETS-providers weer.

Tot 2023 stijgt de beschikbaarheidsvergoeding door een stijgende vergoeding voor de vervanging van OBU's (On Board Units) bij Satellic. Gezien de stock aan OBU's van Satellic nog voldoende groot bleek te zijn konden de geplande vervangingen van de OBU's in 2021 worden geschraapt. Ook voor de volgende jaren kan het aantal te vervangen OBU's neerwaarts worden bijgesteld.

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 Handhavingsstations 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 handhavingsportieken enerzijds, en de rest anderzijds. (De component Handhavingsportieken 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 toelinkosten, aantal operationele OBU's).

Bij de verdeling van genoemde bedragen over de Gewesten werd er telkenmale 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 handhavingsvoertuigen, zoals voorzien in de samenwerkingsovereenkomst, noch voor wat betreft de geografische allocatie van boetes.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

CE0-1CDX2DD-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 toetsing. 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 gunningsprocedure
07/2013	Selectiedatum gunningsprocedure
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 (2022)

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



2 A11

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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

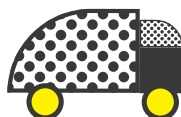
Omschrijving van het project

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 - en 9 ecopassages. 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)



Het project A11 bevindt zich momenteel voor het vijfde jaar in de operationele fase. 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 AWW. AWW is op haar beurt bezig met de overdracht van stukken van deze infrastructuur aan de betrokken gemeenten Brugge, Zuienkerke, Damme en Knokke-Heist.

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 AWW.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2021
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	28.828

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investeringen per jaar	228.200	0	0	0	0	586.900

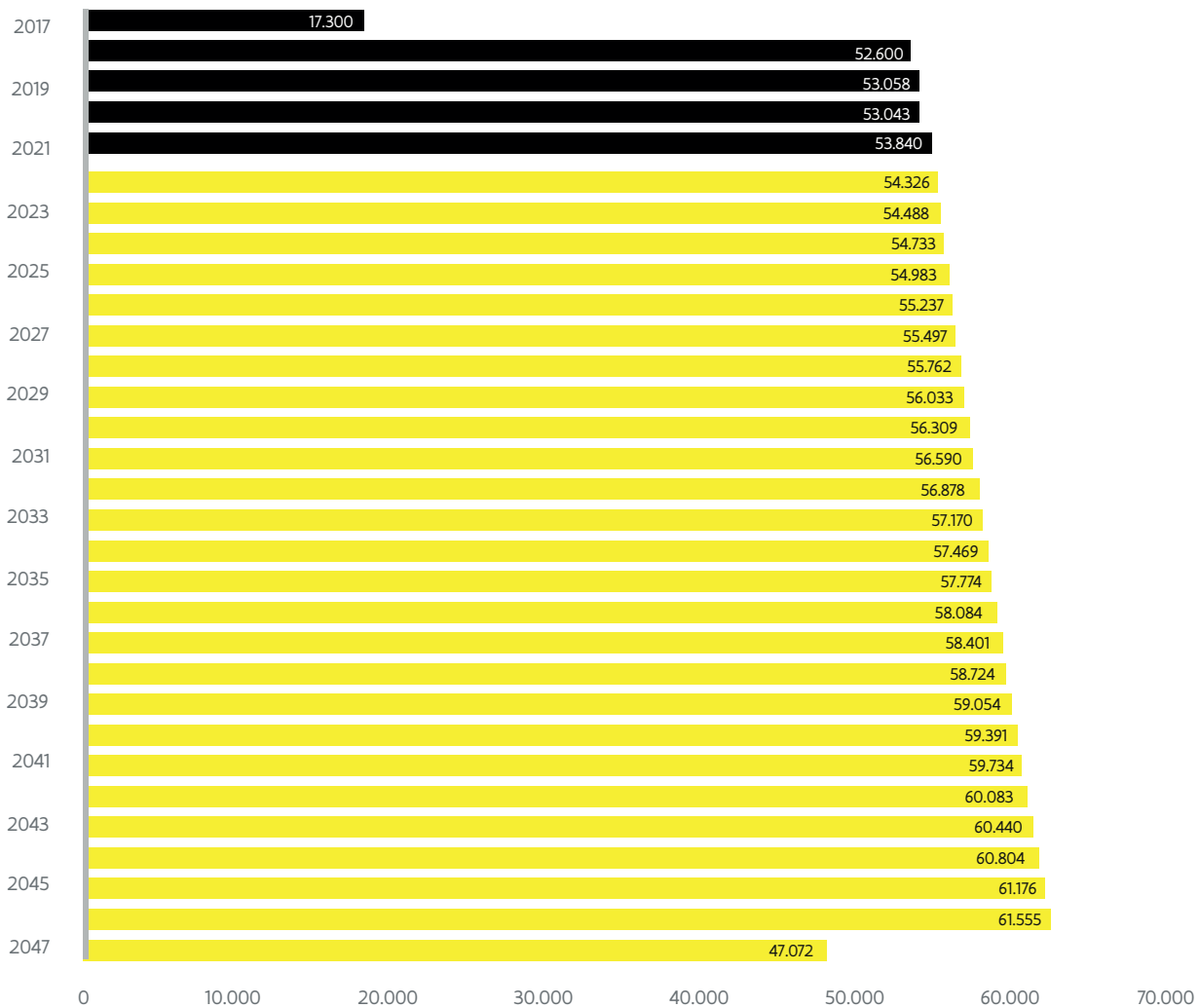


Het project A11 bevindt zich momenteel voor het vijfde jaar in de operationele fase.

A11

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij 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 (mei 2022).

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 2021.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
04/2010	Bekendmaking gunningsprocedure
12/2012	Gunning opdracht
10/2013	Bekomen bouwvergunningen
03/2014	Sluiting contract
03/2014	Start van de werken
09/2017	Einde werken / beschikbaarstelling
6/2015	Contractwijziging: TINC verwerft 23,7% van de aandelen door deze over te nemen van DG Infra+
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 AWV
2047	Einde contract/overdracht actief

ZELFEVALUATIE (2022)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuid-verbinding, 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.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MDU-3MHH2RB-WT



3 Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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.

Voorliggend 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

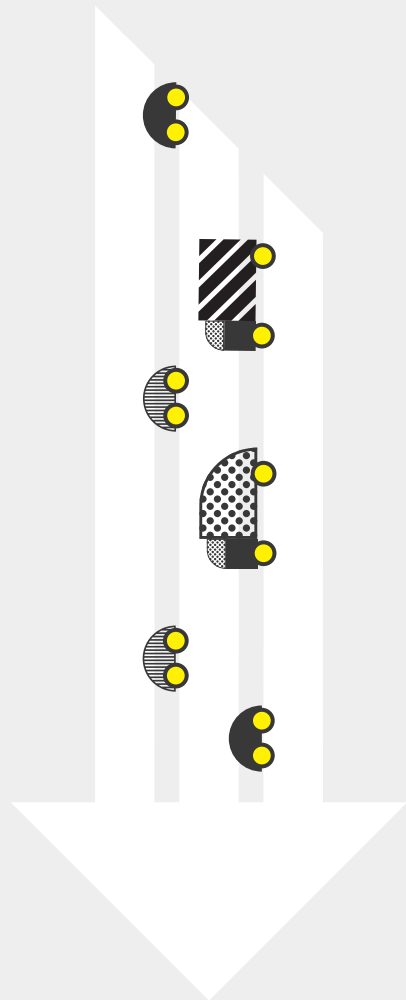
Verloop (timing)



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

Risicobeheer

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



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

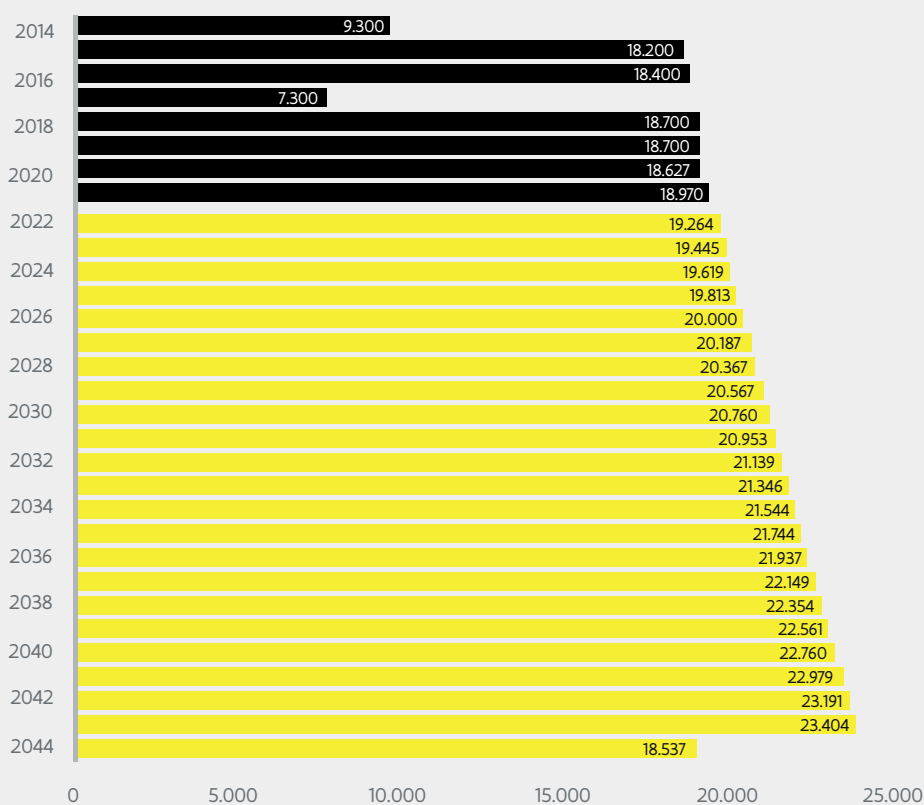
Bouwkost:	159.371
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2017	2018	2019	2020	2021	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 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 de grafiek op de vorige bladzijde zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (mei 2022).

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

ZELFEVALUATIE (2022)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die 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 gedeeltes van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
04/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract
10/2011	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).
2044	Einde contract/overdracht actief

4 Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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)



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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalare interesten:	3.797
Investerings- bedrag excl. BTW:	48.264

Risicobeheer

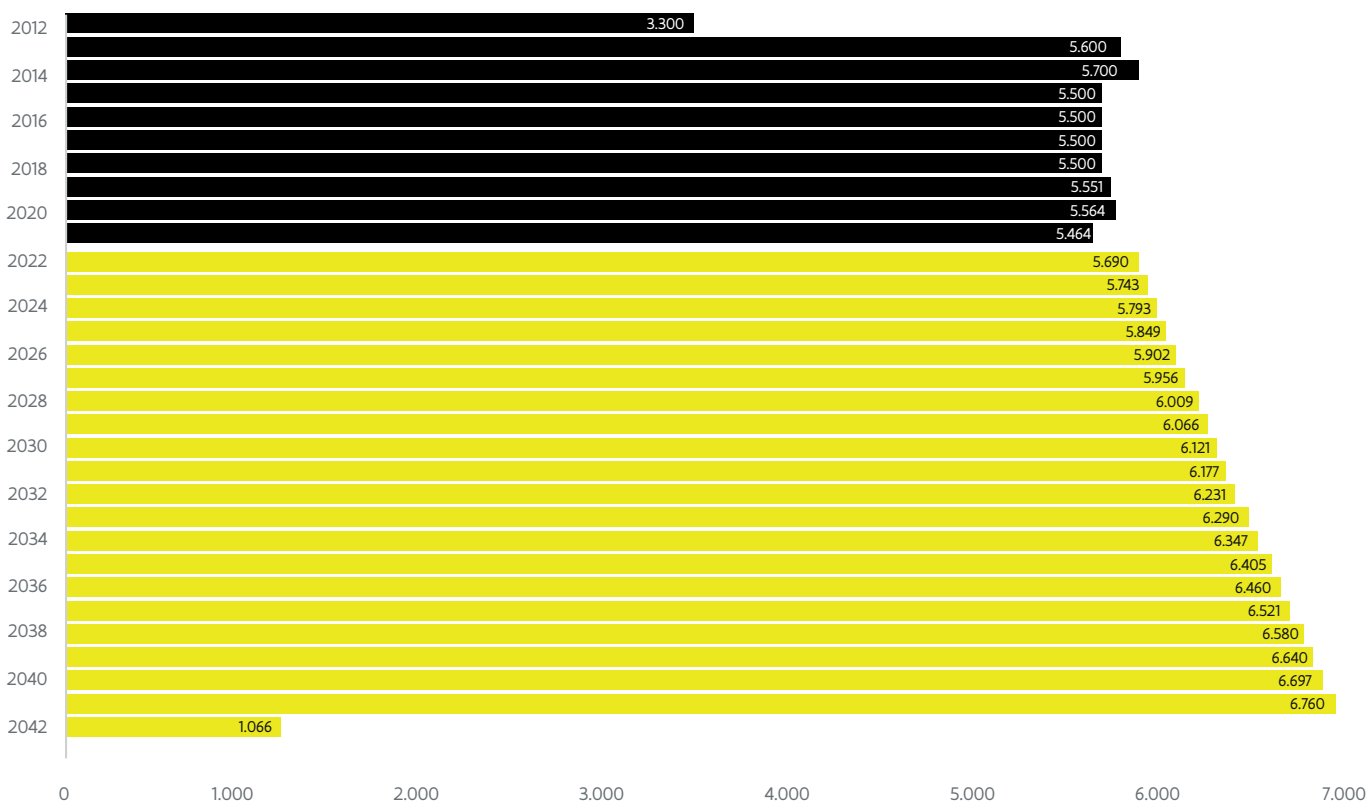
Het project bevindt zich in de operationele fase. De risico's zijn beperkt. Het dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring gebeuren door AWW en PMV.

	2017	2018	2019	2020	2021	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 financiële kernegegevens

* 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 (mei 2022).

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

ZELFEVALUATIE (2022)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuid-verbinding, 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.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Voorstel tot oprichting Via-Invest goed-gekeurd door de Vlaamse Regering.
09/2005	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2006	Selectiedatum gunningsprocedure
07/2007	Gunning en Financial close: DBF: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&FreitagIngenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
10/2007	Startdatum bouw
02/2012	Einde bouwfase, start beschikbaarheidsfase
07/2021	Voorstel 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
Minister	Lydia Peeters
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** langsheen 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 ParticipatieMaatschappij 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
------------------	----------

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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

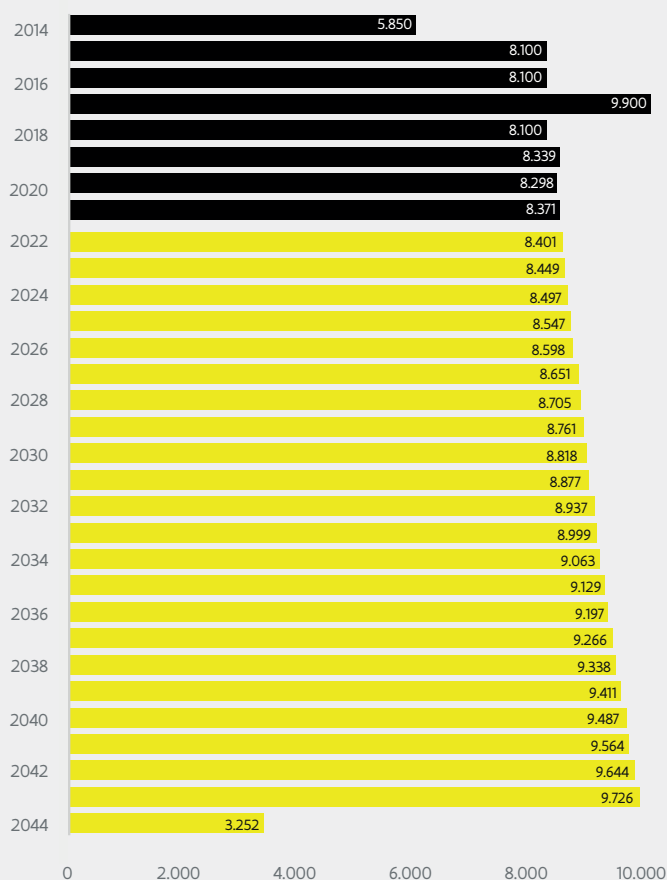
Bouwkost:	69.771
Studie -en ontwerpkosten:	2.079
Intercalare interesten:	4.826
Investeringsbedrag excl. BTW:	76.676

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	91.200

	2021
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	15
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	2.339

R4 - Zuid Gent

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



Duiding bij financiële kerngegevens

De cijfers uit de grafiek hiernaast zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (mei 2022).

De beschikbaarheidsvergoedingen betreffen het jaarlijks vereffend 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 2021.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

ZELFEVALUATIE (2022)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die 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.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
10/2011	Bekomen bouwvergunningen
01/2012	Gunning opdracht
02/2012	Sluiting contract
02/2012	Financial close
03/2012	Start van de werken
02/2014	Einde werken / beschikbaarstelling
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
Minister	Lydia Peeters
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 thuis hoort.

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 - 2022).
- 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.



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 bestaansredenen 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).
- Het aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

In 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

De belangrijkste risico's zijn het tijdig bekomen van de definitieve omgevingsvergunningen, de grondinnames.

De belangrijkste kansen liggen in de realisatie van de omvorming van R4 West en Oost binnen een bouwtermijn van ca 6,5 jaar, waarmee de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW:	787.000
-------------------------------	---------



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.

Duiding bij financiële kerngegevens

De raming van de totale investeringskost (inclusief btw) van het **DBFM-project** R4 West en Oost is gebaseerd op de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Het investeringsbedrag dat gebaseerd is op het referentieontwerp omvat volgende posten: risicoreservering objectgerelateerd, prijsherziening, vastgoedkosten (innames/onteigeningen), engineeringkosten (engineeringaannemer, studie bureau en tendervergoeding), overige bijkomende kosten (verzekeringen, explosieven/archeologisch onderzoek, communicatie, kabels en leidingen,...) en object overstijgende risicoreservering.

Tijdens de gunningsprocedure werd enkel de plafondprijs gecommuniceerd naar de deelnemers toe. Onderliggende parameters die ten grondslag liggen van de berekening van de plafondprijs werden tijdens de gunningsprocedure vertrouwelijk behandeld, aangezien iedere deelnemer zelf een beschikbaarheidsvergoeding in de offerte diende op te geven. Om die reden wordt hier enkel de raming van het investeringsbedrag inclusief btw vermeld.

Vanaf de beschikbaarheid van de infrastructuur zal De Werkvennootschap het project overdragen aan AWW. Vervolgens zal AWW een beschikbaarheidsvergoeding betalen aan de projectvennootschap (SPV). 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. Deze gegevens kunnen na contractsluiting en financial close (eind 2023) worden meegedeeld. Beschikbaarheidsvergoedingen zullen pas betaald worden bij beschikbaarheid (medio 2028).

In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de jaarlijkse BBV ruw ingeschat op 75 mln. euro (inclusief btw) vanaf 2027.

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/ Decretale Basis

MB0-1MHF5RY-IS

MB0-1MHH5RY-IS

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 gunningsprocedure (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 turbovekeersplein 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)



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 volgden nog kleine werken zonder al te veel hinder: de plaatsing van de geluidsschermen en de afwerking van de groenzones.

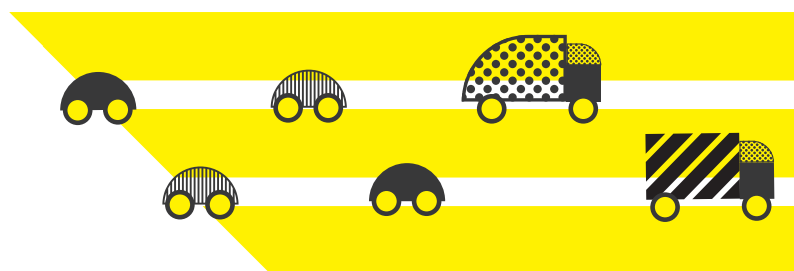
Voor **knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke** werd de omgevingsvergunning bekomen op 30 maart 2021. Het aanbestedingsdossier der werken werd in februari 2021 gepubliceerd en de innames werden afgerond. De sluiting van de opdracht met de opdrachtnemer vond in augustus 2021 plaats. De nodige verplaatsingen door de nutsmaatschappijen werden opgestart. Op 15 november 2021 zijn de werken gestart aan de Vijfhoekstraat in Mariakerke. **Volgens de huidige planning zijn de werken klaar tegen eind 2022.**

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. **Volgens de huidige planning zal de Hultjenbrug (aan het Ovaal van Wippelgem) fietsklaar zijn vanaf september 2022 en de Zandekenbrug (aan de Hoogstraat) fietsklaar zijn tegen eind 2022.**

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2019	Bekendmaking aanbesteding Euro-Silo knooppunt
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	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
12/2022	Geplande Einde werken overige Quick wins



6.2 R4 West en Oost - DBFM

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Een ontwerp van DBFM-overeenkomst werd op 20 november 2020 voor advies voorgelegd aan het INR. Het INR was van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, het ontwerp van DBFM-overeenkomst als ESR-neutraal worden aangemerkt. De uiteindelijke analyse van het INR zal evenwel gebeuren op basis van de definitieve contracten.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

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)



Nadat De Werkvennootschap was overgegaan tot aanduiding van de Voorkeursbieder, doken er **gewijzigde inzichten bij het lokale bestuur van Zelzate** op en was er een **gebrek aan draagvlak bij een deel van haar bevolking**. Dit gaf aanleiding tot een beslissing van 29 oktober 2021 door de minister van Omgeving om geen omgevingsvergunning voor de zone Zelzate af te leveren ingevolge een ongunstige gemeenteraadsbeslissing van Zelzate over de gemeentewegen. Het werd ook niet meer opportuun geacht om voor de zone Zelzate een nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag in te dienen door de Voorkeursbieder aangezien de gemeente een geïntegreerd toekomstbeeld voor Zelzate wenst op te maken.

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. Het is evenwel de bedoeling om de oprit naar de E34 (richting Antwerpen) te behouden binnen de scope van het project R4WO.

Alle omgevingsvergunningen voor het Referentieontwerp werden aangevraagd door De Werkvennootschap. Deze omgevingsvergunningen (met uitzondering 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). Het beroep tot schorsing werd verworpen. Er is nog geen uitspraak aangaande het beroep tot vernietiging.**

De Voorkeursbieder zal op zijn beurt de omgevingsvergunningsaanvragen indienen voor zijn geoptimaliseerd ontwerp. Het aannemersconsortium BRAVO4 buigt zich over de basisplannen om deze verder te verfijnen. Voor deze plannen worden tussen **eind juni en eind september 2022 nieuwe omgevingsvergunningen aangevraagd en bijhorende openbare onderzoeken georganiseerd**. Tijdens de openbare onderzoeken wordt samen met de aannemer een infomarkt ingericht per zone. Op deze fysieke infomomenten zullen de verfijnde plannen toegelicht worden en vragen beantwoord worden. Na het bekomen van de omgevingsvergunningen **voor het ontwerp van de voorkeursbieder zal de contractsluiting plaats vinden in december 2023**.

De belangrijkste redenen voor de vertraging zijn:

- schrapping van de zone Zelzate uit de scope van het project
- PFOS/PFAS-problematiek
- bijkomende complexiteit voor de indiening van de omgevingsvergunningsaanvragen door de Voorkeursbieder.

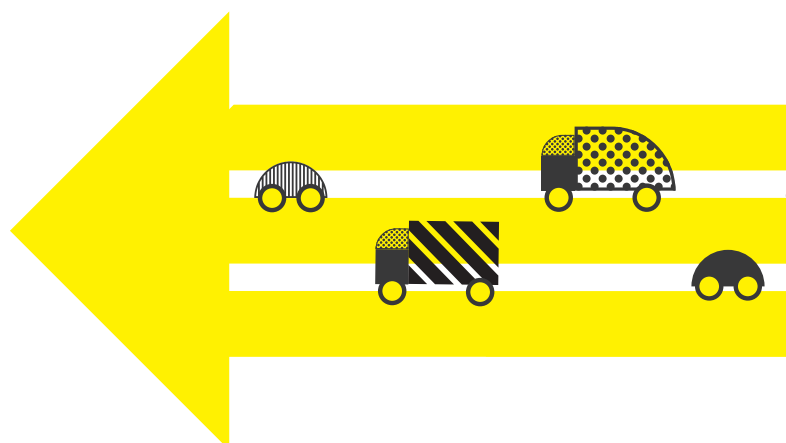
De start van de werken is volgens de huidige planning voorzien begin 2024.



De start van de werken is volgens de huidige planning voorzien begin 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	Bekendmaking gunningsprocedure
09/2019	Selectiedatum gunningsprocedure
05/2021	Voorkeursbieder aangeduid
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.
12/2023	Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen door de opdrachtnemer)
Begin 2024	Start van de werken
2028	Te verwachten beschikbaarheid



7 Werken aan de Ring

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving; vertegenwoordigd in het planteam. Daarnaast worden ook lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren betrokken (voor het verlenen van advies etc.)
Gerelateerde projecten	Missing link 7 Extra rijstrook Brusselse Ring tussen Wemmel en Kraainem
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.

Op onze weg hier naar toe voeren we een ver **doorgedreven stakeholdermanagement**: we werken intensief samen met bestuurlijke actoren, het middenveld, de brede bevolking, bedrijven en gebruikers om de cruciale verbinding te kunnen maken tussen de belangen van alle betrokkenen en de doelstellingen van het programma.

Het programma bestaat dan ook uit verschillende onderdelen:

Het **noordelijke deel van de RO** 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 Mediaalaan in Vilvoorde en de Henneualaan 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 RO**, 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 (RO) - knooppunt 'Vierarmen'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - knooppunt 'Leonard'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - knooppunt 'Groenendaal'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (RO) - knooppunt 'Jezus-Eik'

Ook hier wordt al 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 zal rijden 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 tramsporennet.

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

In de tweede helft van 2020 werd een overeenkomst gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest voor de opmaak van de studie 'Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau'. Ter hoogte van het Heizelplateau zijn aan beide zijden van de gewestgrens meerdere projecten gepland of lopende.

Gelet op de grootte en het belang van voornoemde (mobiliteits) projecten aan beide zijden van de gewestgrens, is het immers nodig om een gemeenschappelijke/overkoepelende visie te ontwikkelen voor de multimodale ontsluiting van de zone van het Heizelplateau – Parking C. Aangezien de resultaten van deze studie relevant zijn voor het GRUP voor de herinrichting van de R0 Noord, zullen deze indien mogelijk in het geïntegreerd planningsproces worden meegenomen, van zodra deze studie is gefinaliseerd.

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, sluipverkeer, 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-Oppem

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

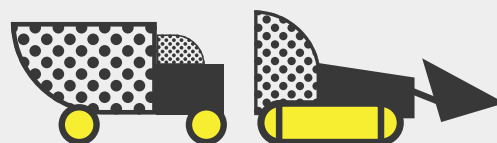
Wat het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de **R0 Noord** betreft, keurde de Vlaamse Regering op 18 mei 2018 de **startnota** goed. Na publieke raadpleging over de startnota, werden zeven redelijke alternatieven en een aantal varianten omschreven. Deze alternatieven en varianten werden in een eerste fase ('Loop 1') aan verschillende onderzoeken onderworpen en – op basis van deze onderzoeken – beoordeeld.

Bij deze beoordeling werd gekeken of de alternatieven en varianten al dan niet aan de plandoelstellingen voldoen en waar er ruimte is voor verdere optimalisatie. Deze beoordeling heeft ertoe geleid dat een aantal alternatieven en één variant niet verder in het proces worden meegenomen. De alternatieven en varianten die wel aan de plandoelstellingen voldoen, werden verder geoptimaliseerd.

De verschillende onderzoeken en de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen van Loop 1, evenals de scope van de tweede fase van het verdere geïntegreerd planningsproces ('Loop 2'), zijn omschreven in scopingnota 2.

Scopingnota 2 is van 25 mei tot en met 23 juli 2021 onderworpen aan een publieke raadpleging van 60 dagen, waarbij tevens een aantal digitale infomarkten werden georganiseerd. Parallel met deze publieke raadpleging werden gemeenten, provincie en andere betrokken instanties om advies gevraagd. Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging werden verwerkt in **scopingnota 3** die, samen met **procesnota 4**, in december 2021 gepubliceerd werd op de website van het Departement Omgeving en Werken aan de Ring.

De alternatieven en varianten van 'Loop 2' zullen opnieuw worden beoordeeld, om te bepalen welk alternatief, in combinatie met welke varianten, het beste aan de plandoelstellingen voldoet, d.i. het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal nadien worden vastgelegd in het voorontwerp GRUP dat aan de adviesverlenende instanties wordt voorgelegd, om nadien te resulteren in een ontwerp GRUP dat aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd.



7.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Website	https://www.werkenaanring.be/nl/werken-aan/qw-noord/verkeerscomplex-ring-a201

Omschrijving van het project

De congestie in Brussel en de Vlaamse Rand doet de regio kreunen onder het sluipverkeer. De bevolkingsgroei en verdere ontwikkelingen in de regio zullen het aantal verplaatsingen en de verkeersdruk nog doen toenemen. De weginfrastructuur is verouderd, complex en onveilig, en werkt als een barrière voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer. Er is een gebrek aan alternatieven voor de auto, en de R0 vormt een barrière voor fauna en flora.

'Werken aan de Ring' is het programma dat de globale multimodale 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 infra-

structuur 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 bedrijvzones
- 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 ringinfrastructuur inperken. We verbeteren de leefkwaliteit 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 16 oktober 2020 werden 4 deelnemers geselecteerd voor het verdere verloop van de **concurrentiegerichte dialoog**. Hiermee werd de selectiefase afgesloten en de dialoofase opgestart. Momenteel bevinden we ons in deze dialoofase, die is opgedeeld in 3 rondes, waarin de deelnemers met De Werkvennootschap in dialoog treden om de voorgestelde oplossingen stelselmatig verder uit te werken op technisch en financieel vlak.

Na deze dialoofase werd op 27 juni 2022 een finaal bestek verstuurd, met de uitnodiging aan deelnemers om een offerte in te dienen, opgesplitst in een technisch deel op 19 september 2022 en een financieel deel op 25 oktober 2022.

De eventueel noodzakelijke grondverwervingen zullen worden opgestart van zodra de ontwerpen ver genoeg zijn gevorderd binnen de dialoogsessies. Er zullen vooraf voorbereidende werken voor de verplaatsing van een deel van de nutsleidingen worden uitgevoerd, ingeschat vanaf 2023. Om welke verplaatsingen het precies zal gaan, maakt deel uit van de dialogen met de deelnemers.

Met de concurrentiegerichte dialoog wordt ernaar gestreefd om de deelnemers ruime ontwerprijheden te bieden, zeker aangezien we hier werken met een **Design Build Finance & Maintain-formule**. In het licht daarvan werd beslist om vanuit de aanbestedende overheid geen volledig uitgewerkt referentieontwerp op te maken, maar zoveel mogelijk te werken met een functioneel programma van eisen. De omgevingsvergunningsaanvraag wordt dan ook volledig bij de voorkeursbieder gelegd.

Een en ander heeft een impact op de timing: de doorlooptijd van de omgevingsvergunningsaanvraag wordt ingeschat doorheen 2023, om begin 2024 de werken aan te vatten. De duur van de werken is afhankelijk van de offerte van de private partner aan wie de opdracht wordt gegund, maar wordt geschat op 3,5 jaar.

Volgende stappen staan op de **planning**:

- Aanduiding voorkeursbieder: Q4 2022
- Goedkeuring projectnota door projectstuurgroep: Q2 2023
- Omgevingsvergunningsaanvraag: Q3 2023
- Verplaatsing deel nutsleidingen: vanaf 2023
- Contractsluiting: Q1 2024
- Aanvangsbevel: Q2 2024
- Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase: ingeschat vanaf 2027- 2028 (afhankelijk van gegunde oplossing opdrachtnemer) = start van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoeding, ingeschat op 24,2 miljoen euro

Duiding bij financiële kerncijfers

Naar aanleiding van o.a. het verder doorontwerpen van het project, zijn een aantal wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd, waardoor de raming is bijgesteld t.o.v. deze van 2020.

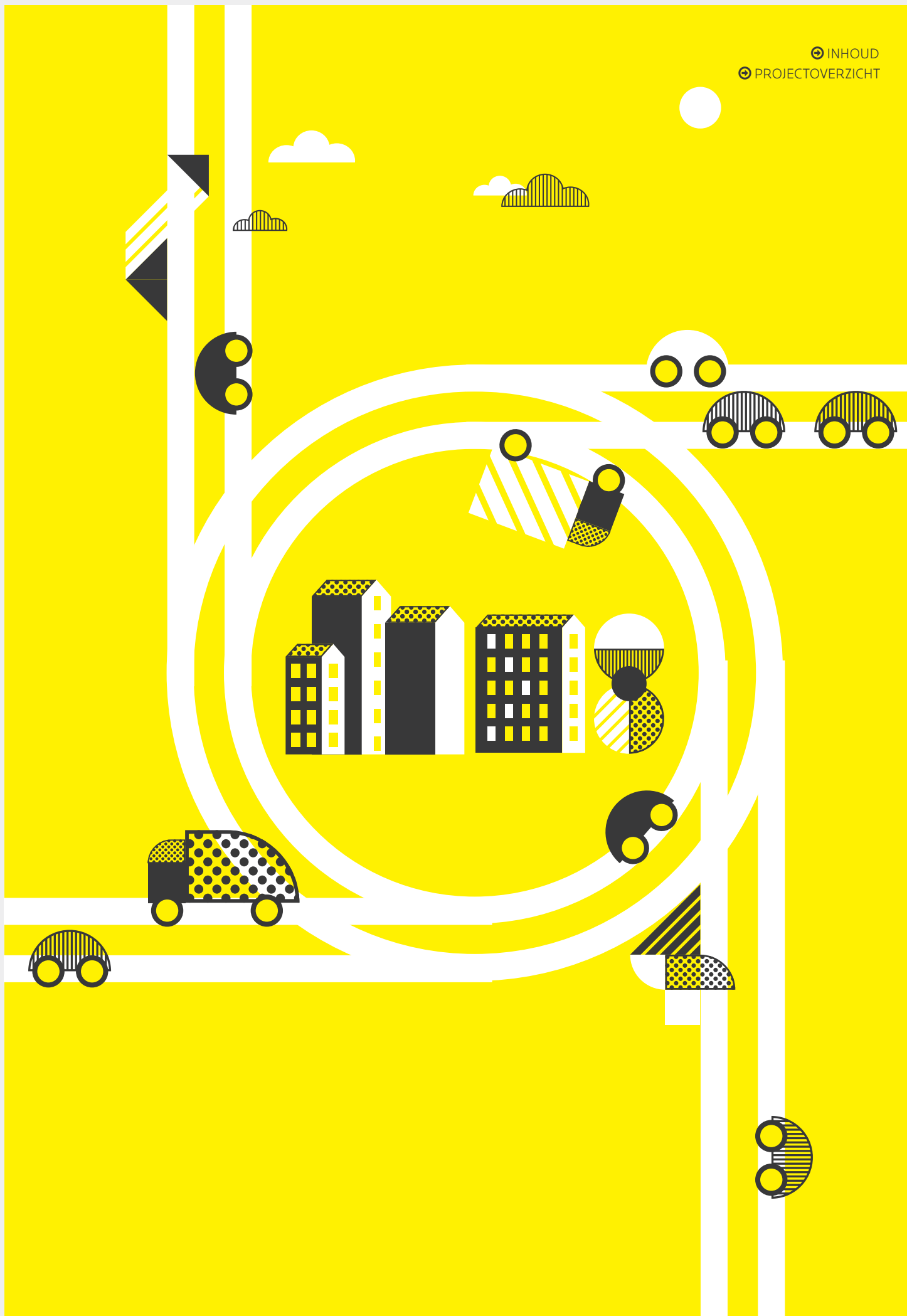
Op basis van deze geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, blijven de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen nog steeds geraamd op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw), aangezien een aantal elementen binnen het ontwerp buiten configuratie worden gehouden.

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 plan-proces 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 gunningsprocedure
10/2020	Selectie van 4 deelnemers voor het verdere verloop van de concurrentiegerichte dialoog

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

	Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
Complex RO x A201	1.700	198.500	9.000	255.000	2021



8 Brabo I

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 Ruggefeldlaan 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)



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

Er zijn dit jaar geen bijzondere gebeurtenissen geweest.

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	2017	2018	2019	2020	2021	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	2021
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	109.710



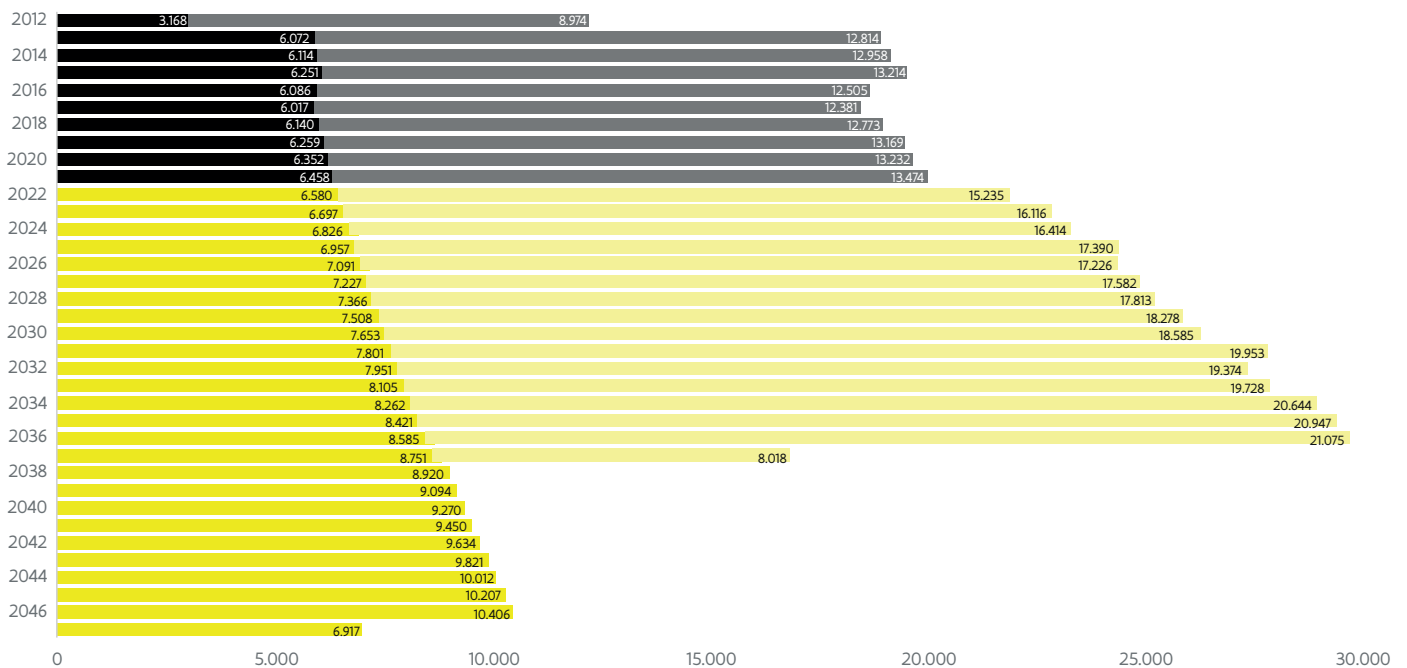
Brabo I

■ Niet-tramgedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Niet-tramgedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

■ Tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij financiële kerncijfers

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

Bouwkost na oplevering: 125,8 miljoen euro

- extra kosten tractiestation Mortsels (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 **overheids garanties** 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.

De prognoses inzake de beschikbaarheidsvergoedingen in deze rapportering zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (mei 2022). Op basis van deze prognoses wordt geraamd dat de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen, die onderhevig is aan indexatie, te maken zal hebben met een sterke prijsstijging omwille van de prijssherziening die opgenomen is in de contracten.

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.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

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 bieder 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 bestekken, 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 doorbetalingsverbinde- nis rond beschikbaarheidsvergoedingen en beëindigingsvergoedingen. Ze machtigt tegelijk AWW 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 ontheffings- besluit 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 bewa- rende 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 procu- reur des konings een minnelijke schikking af die concrete afspraken bevat over het verdere verloop van bepaalde werken aan de tramlijn- verlenging van Deurne naar Wijnegem. Hierdoor kunnen de al aangevatte werken in Deurne en Wijnegem worden afgewerkt. Aan de noord- zijde van de Turnhoutsebaan in Wijnegem mocht echter nog niet worden gewerkt. Intussen wordt een regularisatiedossier opge- start. Voor de regularisatie van alle werken moest immers een nieuwe aanvraag tot steden- bouwkundige 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 inge- diend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekent dat -na de wettelijk bepaalde wachtermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezet.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschik- baarheid: 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	<i>Einde contract/overdracht actief (Niet-Tram)</i>

9 Brabo II

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 verkeersdrukke, 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)



Het tramgedeelte van Brabo 2 is ondertussen **volledig opgeleverd en** bevindt zich in de Gebruiksfase. Het project heeft ca. 1 jaar vertraging opgelopen tijdens de bouwfase op bepaalde projectonderdelen. Gezien de vertraging uit de bouwfase geen effect meer heeft op het project in de huidige (operationele) fase blijft 'op schema'.

Er zijn dit jaar geen bijzondere gebeurtenissen geweest.

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 Tram-

contractors 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.

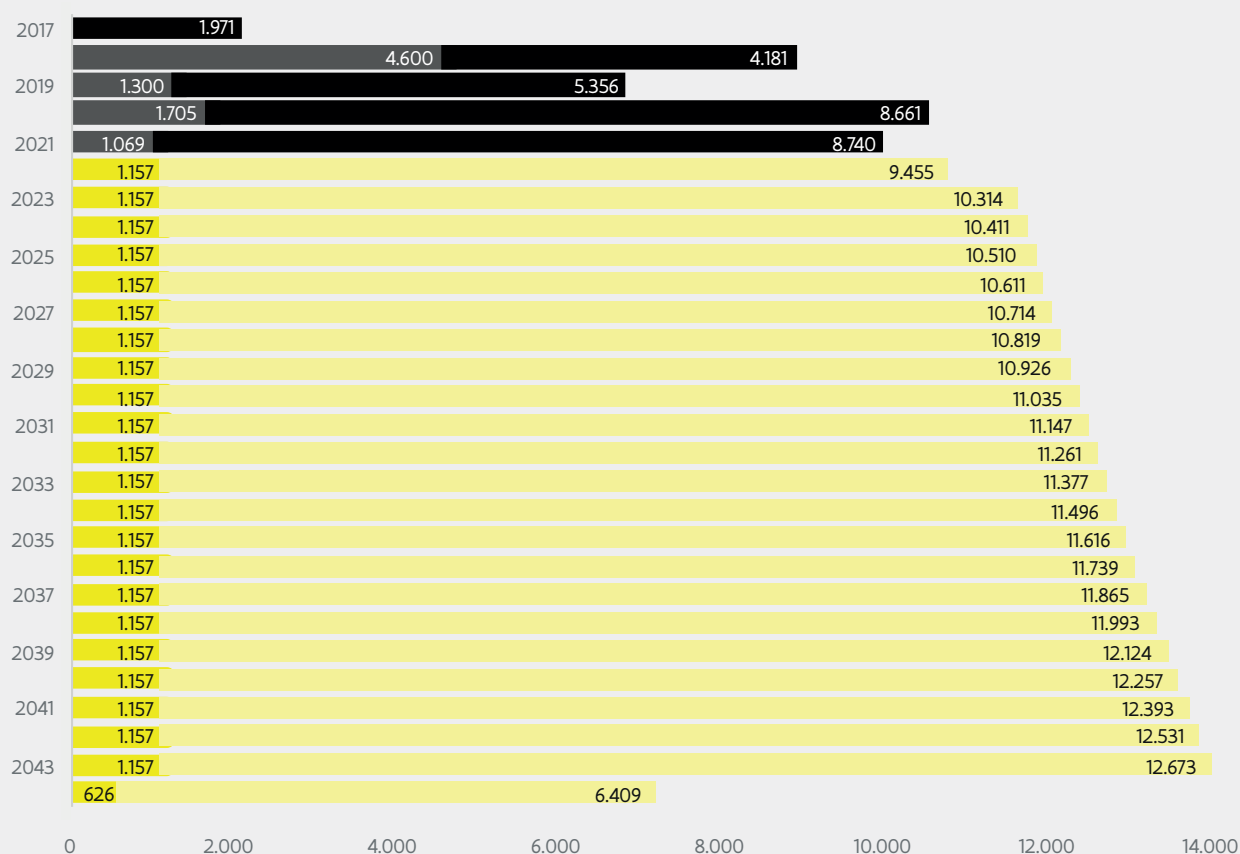
Brabo II

■ Niet-tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Niet-tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

■ Tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investerings per jaar	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Tram-gedeelte	15.902	18.380	13.840	0	0	87.396
Niet-tramgedeelte	5.900	1.600	0		0	11.600
Totaal	21.802	19.980	13.840	0	0	98.996

Duiding bij financiële kerncijfers

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).

In 2020 is er via beschikbaarheidsvergoedingen een **achterstalige kwartaalvergoeding** betaald **ter uitvoering van de dading-overeenkomst** die in het najaar 2020 werd gesloten met de opdrachtnemer. De raming voor de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het niet-tram gedeelte van Brabo II betreft hier de nog te betalen bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding aan Tram Contractors (investering + onderhoud).

De cijfers van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het tram gedeelte Brabo II zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (mei 2022). Op basis van deze prognoses wordt geraamd dat de onderhoudscomponent, die onderhevig is aan indexatie, te maken zal hebben met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten.

Voor het niet-tram gedeelte van Brabo II krijgt men geen geactualiseerde tabellen van de financieringsmaatschappijen maar wordt het bedrag van de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen ook ieder jaar geïndexeerd. Voor 2022 en 2023 werd een prognose van de index ontvangen. Daar de toekomstige indexatie moeilijk te voorspellen is werd de laatste gekende prognose lineair doorgetrokken.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MDU-3MHH2RB-WT

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.

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)
12/2018	Claim van 100 miljoen omwille van kostenoverschrijdingen
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
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)



10 Livan 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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.

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.

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. 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 je immers de structurele ochtend- avondfiles vermijden op de autosnelweg E313.

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.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



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

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.

Risicomangement 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 risicomangement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomangement 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 projectmanagement-overleg 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 Infrastructuur NV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

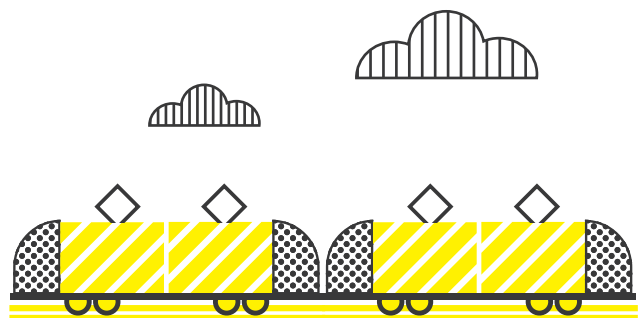
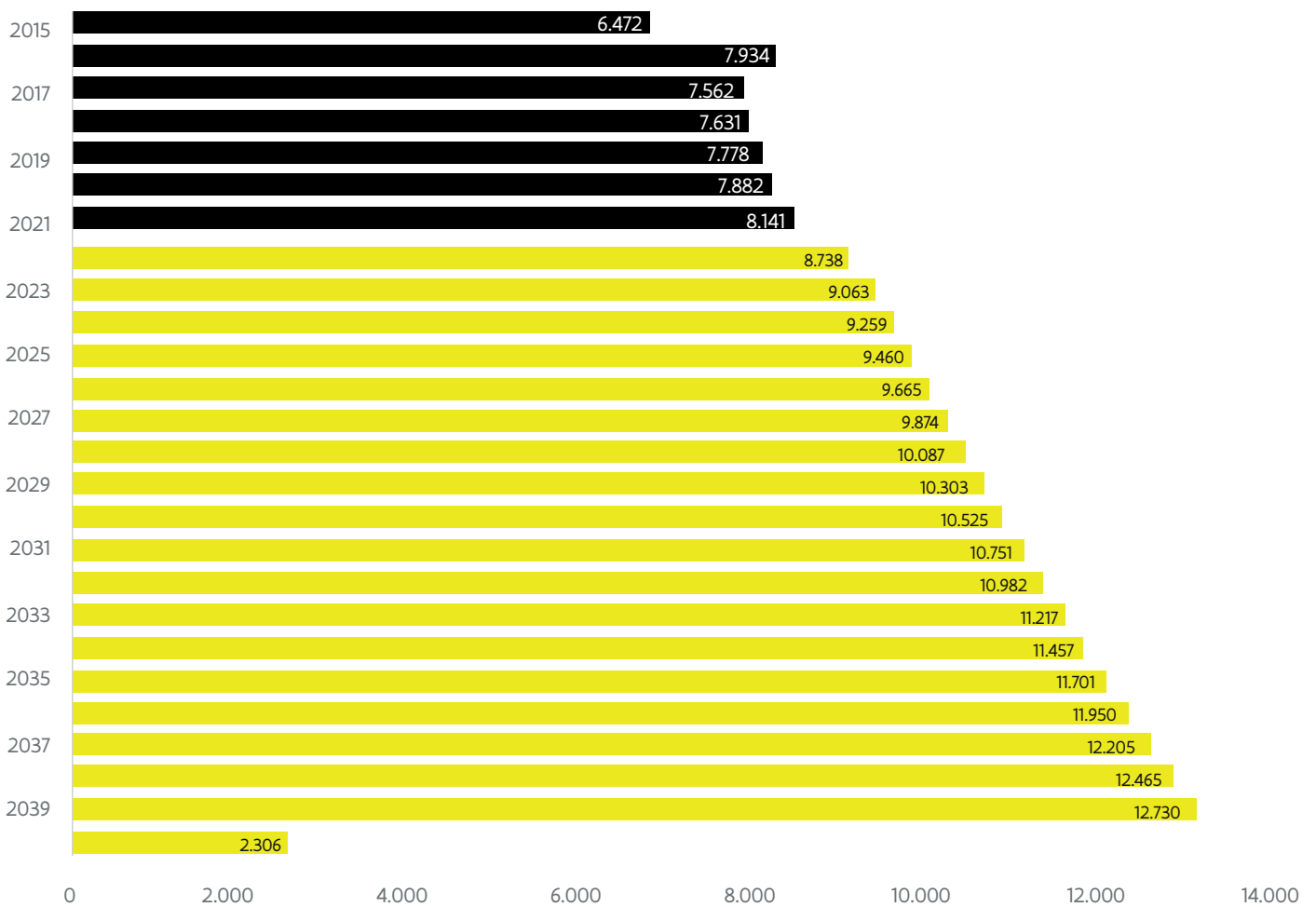
	2021
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investerings per jaar	0	0	0	0	0	68.062

Livan

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij 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 uit mei 2022 (de toen gekende indices met voor de toekomst de standaard aanname met beperkte stijging). Op basis van deze prognoses wordt geraamd dat de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen, die onderhevig is aan indexatie, te maken zal hebben met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten.

Begrotingsartikel/ 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 gunningsprocedure
06/2010	Selectiedatum gunningsprocedure
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).
2040	Einde contract/overdracht actief

11

Spartacus Lijn 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn en De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	gemeenten Lanaken en Diepenbeek, stad Bilzen, stad Hasselt, gemeente Maastricht, provincie Nederlands Limburg Aquafin, Fluvius, MOW, AWV, Vlaamse waterweg, Provincie Limburg (Vlaanderen), LSM, NMBS, Infrabel, VMM
Gerelateerde projecten	overwegen Bilzen, overwegen Diepenbeek, ondertunneling Hasselt, infrastructuur project Nederland, Spartacus Lijn 2 en 3
Classificatie	Nog te bepalen
Uitvoeringsvorm	Nog te bepalen
Huidige fase van het project	Gunningsfase stopgezet

Omschrijving van het project

Het **Spartacusplan** was een toekomstplan voor geïntegreerd en duurzaam openbaar vervoer in de provincie Limburg. Het betreft een **totaalplan van 3 sneltramlijnen en een aanvullend busnet**.

Op 10 juni 2022 werd door de Vlaamse Regering beslist om:

1. Op basis van de vergelijkende studie "sneltram versus trambus Spartacus lijn 1" dat in navolging van Spartacus lijn 2 en 3 (CP NZL) ook voor Spartacus Lijn 1 gekozen wordt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer via een Trambus.
2. De Werkvennootschap opdracht te geven het dossier verder uit te werken richting realisatie naar analogie van Spartacus


lijn 2 waarbij maximaal ingezet wordt op een tracé van station tot station, de voorziene knooppunten worden aangedaan (station Hasselt, campus en station Diepenbeek, Bilzen en Lanaken) en de reeds uitgevoerde infrastructuurwerken optimaal worden benut.

3. De minister van Mobiliteit en Openbare Werken te machtigen de onderhandeling omtrent voormelde beslispunten en de financiële impact op te starten met de Nederlandse partners en desgevallend een arbitrage hierover te voorzien.

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse Regering wou met het Spartacusplan een kwaliteitssprong maken door het openbaar vervoer in Limburg op te trekken tot een niveau waarop bus, trein en tram een volwaardig alternatief bieden voor het individuele autoverkeer. De uitbouw van een **hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer** moet tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg leiden.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

De beoordeling Kritieke vertraging (ifv de tussen projectpartners afgesproken indicatieve planning) is voornamelijk gebaseerd op / veroorzaakt door:

1. het uitblijven van een uitspraak RVS langs Nederlandse zijde (definitief en onherroepelijk bestemmingsplan) waardoor de selectieleidraad niet kon verstuurd worden.
2. het vertraagd kunnen uitsturen van de biedingsleidraad als gevolg van de gevraagde alternatieve tracé op Hasselts grondgebied en daarbij horende alternatieve procesaanpak m.b.t. het plaatsingsprocedure.
3. de doorlooptijd van de vergelijkende studie Tram/trambus die in 2021 opgestart werd, met gevolg het uitblijven van een beslissing of de verbinding met een tram dan wel met een bus zal gereden worden. De Nederlandse partners melden hierdoor verhoogd risico om de benodigde voorziene rijksmiddelen te verliezen.

Op 10 juni 2022 werd door de Vlaamse Regering beslist dat de verbinding Hasselt-Maastricht met een trambus zal gereden worden, wat het einde van het tramdossier als gevolg heeft. De beslissing tot niet-gunning werd genomen door de RVB van VVM De Lijn op 6 juli 2022.

Het project zal dus een **doorstart** kennen als **Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een trambus**.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Duiding bij financiële kerngegevens

De financiële kerngegevens uit het basisrapport 2021 komen te vervallen wegens het einde van het tramdossier o.b.v. de beslissing van de Vlaamse regering van 10 juni 2022.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2005	Goedkeuring Vlaamse Regering van Limburgplan, inclusief Spartacusplan
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering Spartacus lijn 1 te realiseren via alternatieve financiering (DBFM-opdracht)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering houdende volledige elektrificatie Spartacus lijn 1 en verzoek nieuw bestek en nieuwe gunningsprocedure voor te bereiden
11/2011	Beslissing Raad van Bestuur (RVB) van De Lijn houdende stopzetting lopende gunningsprocedures inzake Spartacus lijn 1 omwille van substantiële wijziging van de opdracht gezien de beslissing van de Vlaamse Regering tot volledige elektrificatie
12/2011	Publicatie nieuwe selectiedossiers
02/2012	Goedkeuring RVB De Lijn van ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met respectievelijk de stad Hasselt/het Vlaamse Gewest, de gemeente Diepenbeek/het Vlaamse Gewest, de stad Bilzen/het Vlaamse Gewest en de gemeente Lanaken/het Vlaamse Gewest
07/2013	Goedkeuring RVB De Lijn van ontwerp van bestek en opstart aanbestedingsfase, onder voorbehoud van goedkeuring door Vlaamse Regering
03/2014	Ondertekening kaderovereenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg

12/2016	Ondertekening addendum 1 aan kaderovereenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
02/2018	Ondertekening addendum 2 aan kaderovereenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
02/2018	Beslissing RvB De Lijn houdende stopzetting van lopende gunningsprocedures wegens oa gewijzigde afspraken tussen projectpartners in addendum 2, gewijzigde regelgeving en scopewijzigingen en houdende opdracht met bekwame spoed nieuwe procedures op te starten teneinde elke vertraging te vermijden
12/2018	Goedkeuring RvB De Lijn van selectiedossiers Spartacus lijn 1 en opstart minnelijke verwervingen, onder voorbehoud van (1) het bekomen van definitief en onherroepelijk bestemmingsplan te Nederland en (2) goedkeuring door de Vlaamse Regering
05/2019	Bevestiging door Raad van State te Nederland van onherroepelijk en definitief bestemmingsplan (wegwerking voorbehoud 1)
05/2019	Goedkeuring RvB De Lijn van project en gunningswijze inzake project afschaffing overwegen Diepenbeek (in navolging van samenwerkingsovereenkomst met Diepenbeek en Infrabel)
12/2019	RvB De Lijn neemt beslissing omtrent weerhouden consortia na de gevoerde selectieprocedure
07/2020	Vlaamse Regering verleent De Lijn de nodige vrijwaring tgv de gevraagde wijzigingen op Hasselts grondgebied. De plaatsingsprocedure kan worden verder gezet. De geselecteerde consortia werden uitgenodigd om een offerte op te maken.
03/2021	Ontvangst eerste offerte



07/2021	De Vlaamse Regering heeft op 16 juli 2021 aan de minister van Mobiliteit en Openbare werken opdracht gegeven tot een kortlopende onafhankelijke toetsing m.b.t. een verharde busbedding opzich-tens spoorbedding op het huidige tracé oa. m.b.t. de technische details, compatibiliteit van de reeds gedane investeringen, impact van het verschil in reistijd op het potentieel van aantal reizigers en de overstapmogelijkheden.
06/2022	Voor een snelle realisatie van Spartacus lijn 1 wordt De Werkvennootschap gelast een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uit te werken met oog op een versnelde ingebruikname.
07/2022	Als gevolg van de beslissing van de Vlaamse regering van 10 juni 2022 om de verbinding met een trambus te voorzien ipv met een tram zal de plaatsingsprocedure dienen te worden afgebroken. De beslissing tot niet-gunning werd genomen door de RvB van VVM De Lijn op 6 juli 2022.
* 2019-2024	Overwegendossiers Diepenbeek en Bilzen (initiatiefnemer Infrabel). Gezien dit neven-dossiers betreft kunnen deze onafhankelijk (al dan niet deels) worden verder gezet.





12 Spartacus Lijn 2

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWW)
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met AWW, VVM De Lijn en het Departement 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.

Inmiddels is er nu de doorstart voor de verbinding tussen Hasselt en Maasmechelen. In 2019 besliste de Vlaamse regering in haar regeerakkoord om op korte termijn een **trambus** te realiseren tussen Hasselt en Maasmechelen. In 2020 gaf de Vlaamse Regering De Werkvennootschap de opdracht om versneld een trambus te realiseren. De nieuwe HOV-verbinding

moet een **kwaliteitsvol en aantrekkelijk alternatief voor de wagen** worden.

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

1. Via verschillende **quickwins** kunnen we de bestaande buslijn 45 vlotter later doorstromen, zonder al te veel bijkomend studiewerk, tijdsintensieve procedures of grote investeringen.
2. 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.
3. 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 uitgebaut 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 VMM 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 verharden, 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)	
------------------	---

Volgend op de BVR van 16 juli 2021 maakte De Werkvennootschap concreet werk van een plan van aanpak voor de eerste fase van uitvoering, met name de opmaak van een aanbestedingsstrategie en het in de markt plaatsen van de deelprojecten.

Tegelijkertijd zal ingezet worden op een doorgedreven stakeholder management met de bedoeling een maximaal draagvlak te creëren voor de verdere uitwerking van het finale tracé. Tevens zal De Werkvennootschap na machtiging de studies voortzetten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren.

Planning

De infrastructurele werken om vrije busbanen aan te leggen en doorstromingsmaatregelen te nemen zullen gefaseerd gebeuren 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.

De aanbesteding van volgende Quick Wins staat gepland voor 2022:

- Halte Elfde Liniestraat en Boudewijnlaan tot aan tram-bustunnel R71 x N702
- N702 vanaf N774 (Campuslaan) tot N76
- Europalaan Genk, kruispunt N75 x N750 (korte termijn: VRI te plaatsen op rotonde lange termijn: project AWV voor ongelijkgrondse kruising), N75 tot op- en afrittencomplex E314
- N78 Maasmechelen proefopstelling

De aanbesteding van volgende Quick Wins staat gepland voor 2023:

- Halte Campus Diepenbeek + kruispunt N702 x N774 (Campuslaan)
- Kruispunt N76 x N702 + halte Genk-Zuid
- Kruispunt N75 x N76, Genk
- Op- en afrittencomplex 32 (N75)
- Snelweg E314
- Op- en afrittencomplex 33 (N78), halte P&R Maasland
- Rotonde N78 x Koninginnelaan, Maasmechelen
- Koninginnelaan + doorsteek tussen Koninginnelaan en Lionsweg, Maasmechelen
- Halte Maasmechelen Village

In een tweede fase zullen de complexere doortochten (R71 in Hasselt, N76 in Genk en N78 in Maasmechelen) aangelegd worden. De realisatie van de tweede fase is voorzien in de volgende legislatuur (2024-2029).

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	165.500

Duiding bij financiële kerngegevens

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

Het studietraject wordt geraamd op 6.000 K euro (excl. BTW). Hiervan werd per juni 2022 een bedrag van 2.716.015,88 euro excl. BTW uitgegeven.

Budgettaire impact (zie beslissing van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021): De in totaal geraamde investeringskost (excl. onderhoud en exploitatie) bedraagt 165,5 miljoen euro (excl. BTW), te weten:

- Fase 1 : 50 miljoen euro
- Fase 2 : 96 miljoen euro
- Aankoop 14 trambussen : 17,5 miljoen euro
- Laadinfrastructuur : 2 miljoen euro

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 zullen 14 trambussen aangekocht worden, die geraamd wordt op een totaalbedrag van 17.500.000 euro (excl. BTW). De nodige middelen worden hiervoor toegevoegd in de loop van 2021 aan de investeringsmiddelen van VVM De Lijn vanuit begrotingsartikel MBU-3MFH2LB-WT (Modi overschrijdend Mobiliteitsbeleid – Inspelen op (investerings)opportuniteiten binnen het beleidsdomein MOW) binnen de DAB VIF.

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 (eindhales + station Genk). De bepaling van (eventuele) andere locaties zal verder deel uitmaken van het nog te leveren studiewerk. In 2022 zal voor de financiering hiervan eenmalig binnen het beleidsdomein MOW 2.000.000 euro worden gecompenseerd naar de investerings-toelage van De Lijn (aanvullend aan het EBS-programma).

Exploitatie -en onderhoudskosten:

De meeste exploitatiekosten van deze trambusverbinding zullen opgevangen worden binnen het huidig personeelsbestand en het exploitatiebudget van de VVM De Lijn. De bijkomende exploitatie-

kost voor de VVM De Lijn wordt geraamd op 500.000 euro à 825.000 euro per jaar afhankelijk van de reistijd. In de meerjarenbegroting is een jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn voorzien van 2 miljoen euro. Deze jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn zal ook dienen ook nog enkele anderen kostenfactoren op te vangen zoals de onderhoudskost van de laadinfrastructuur en trambussen en de energiekost. Een eerste raming van deze kosten wordt begroot op 1.330.000 euro per jaar, te weten:

- laadinfrastructuur : 100.000 euro
- trambus : 530.000 euro
- energiekost : 700.000 euro

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MB0-1MHH5RY-PA.

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 infomarkt om de brede bevolking te informeren over de genomen beslissingen en input te capteren vanuit de burgers.

13 Limburgse Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met AWW, VVM De Lijn en het Departement 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	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
Website	https://www.noordzuidlimburg.be/

Omschrijving van het project

De **Limburgse Noord-Zuidverbinding** verbindt Hasselt, over Pelt, richting Eindhoven en loopt dwars door het centrum van Houthalen-Helchteren. De huidige wegverbinding kan er het stijgende aantal wagens en vrachtwagens niet opvangen en dat is nefast voor de mobiliteit en de bereikbaarheid van de regio. Tegelijk is de Noord-Zuidverbinding Limburg veel meer dan alleen een verkeersknoop: de impact op de leefbaarheid

in Houthalen-Helchteren is zeer groot, en ook de aanwezigheid van de waardevolle open ruimte en natuur vraagt bijzondere aandacht.

Om de verbinding optimaal te kunnen laten functioneren en de leefbaarheid in de kernen te versterken zijn fundamentele aanpassingen noodzakelijk. Het wegdeel van de N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren is dan ook een van de **missing links** in de Vlaamse wegeninfrastructuur.

Op 16 maart 2018 is met het nemen van de startbeslissing door de Vlaamse Regering gekozen om voor de Noord-Zuidverbinding de procedure volgens het **decreet complexe projecten** te volgen. Het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) zet in op het ontwikkelen van een gedragen visie voor zowel een vervoersverbinding als een gebiedsprogramma voor de regio.

Parallel wordt er ook werk gemaakt van een aantal winsten of **quick wins**, om reeds op korte termijn stappen vooruit te zetten op vlak van duurzame mobiliteit in het projectgebied. Het gaat om de volgende winsten: (1) fietsbrug in Helchteren-Noord, (2) fietsontsluiting van bedrijventerrein Centrum-Zuid, (3) vracht wagenontsluiting van bedrijventerrein Centrum-Zuid en (4) betere fietspaden langsheen Grote Baan in Houthalen-Helchteren. De vier winsten worden regulier uitgevoerd en binnen het GIP opgenomen en verder opgevolgd.

Nagestreefde doelstellingen

De probleemstelling en doelstellingen van het complex project werden opgenomen in de **startbeslissing** dd. 16 maart 2018. Deze vertalen zich in verbetering van de doorstroming van verkeer gebaseerd op de categorie van de weg (primaire I), verhogen van de leefbaarheid van de dorpskernen, verbeteren en consolideren van de natuurwaarden in de omgeving en een stimulans zijn voor verdere ontwikkelingen in de regio. Inhoudelijk zal er dus gezocht worden naar de beste consensus voor alle doelstellingen en stakeholders, met het mobiliteitsvraagstuk als leidend gegeven.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Na een uitgebreid onderzoek en een intense dialoog met een grote groep belanghebbenden is het **voorkeursbesluit voor de Noord-Zuid definitief goedgekeurd** door de Vlaamse Regering op vrijdag 22 april 2022. Het voorkeursbesluit beschrijft de keuze voor één van de onderzochte alternatieven en de motivaties die aan de grondslag van deze keuze liggen. Het geeft ook richting aan de uitwerking van het project in de uitwerkingsfase en omvat een reeks voorstellen van milde- en compenserende maatregelen.

Er komen twee tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren en een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een elektrische trambus van Noord-Limburg tot Hasselt.

Nu zal het voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden tot een concreet en uitvoerbaar project en de verwervingsprocedure start op. Ook in die volgende stappen blijven samenwerking en dialoog met alle betrokkenen belangrijk.

Samen met het definitieve voorkeursbesluit heeft de Vlaamse Regering ook het **begeleidingsplan NZL goedgekeurd**, dat bestaat uit flankerende maatregelen voor de verschillende geïmpacteerde doelgroepen (bewoners eigenaars/huurders en handelaars/bedrijven) gelegen binnen de indicatieve en voorlopige contour van de infrastructurele ingreep.

Planning

cfr. stappen in de besluitvorming: verkenningsfase, onderzoeksfase en uitwerkingsfase van het complex project:

Uitwerkingsfase: 2022-2024

In de volgende fase, de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat bestaat uit één of meerdere geïntegreerde projectbesluiten, een plan van aanpak over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project.

Uitvoeringsfase: 2024-2030

Wanneer het projectbesluit goedgekeurd is, kan de uitvoeringsfase starten. De voorbereidende werken worden in 2024 in gang gezet. De effectieve start van de werken is voorzien in 2026.

Risicobeheer

De belangrijkste kansen staan geformuleerd in een **gezamenlijke ambitienota** Noord-Zuid Limburg die samen met de verschillende stakeholders is uitgewerkt. In totaal zijn één overkoepelende missie en negen ambities geformuleerd: drie over duurzame mobiliteit, drie over kernversterking, drie over landschap. De ambitienota is een verdere uitwerking en verfijning van de doelstellingen zoals geformuleerd in de startbeslissing dd. 16 maart 2018.

Aangezien het complex project zich momenteel in de uitwerkingsfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een projectbesluit, is de voornaamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg het strategische voorkeursalternatief uit te werken tot een concreet project.

De **belangrijkste risicos** 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 uitwerkingsfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een projectbesluit, is de voornaamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg het strategische voorkeursalternatief uit te werken tot een concreet project.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW	835.000
-------------------------------------	---------

Duiding bij financiële kerngegevens

De totale kostprijs van het voorkeursalternatief werd geraamd via SSK-methodiek op 835 miljoen euro (exclusief BTW).

De huidige kostenraming voor de regionale wegverbinding (N74) bedraagt 760 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- de investeringskost in het segment vanaf verkeerswisselaar E314 in Houthalen-Helchteren tot en met uitwisselings-complex Bungalowpark in Hechtel-Eksel
- de tunneltechnieken
- het eoduct ter hoogte van Helchteren-Noord
- de vernieuwde Grote Baan (N715) in Houthalen-Helchteren
- de noodzakelijke verwervingen van percelen en gebouwen (incl. onteigeningen)

Voor de onderdelen van de oost-westassen in Houthalen-Helchteren (Europarklaan, Kazernelaan, Herebaan-Oost/-West, Helzoldstraat), voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen – naar gelang de noodzaak – inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden. Hiermee zal in de uitwerkingsfase bij de verdere detaillering van de kostenraming rekening gehouden worden.

De huidige kostenraming voor het HOV bedraagt 75 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- aanleg van vrije of eigen HOV-bedding
- halte infrastructuur binnen contouren van openbaar domein tussen Hasselt en Noord-Limburg

De kostenraming omvat niet:

- aankoop rollend materieel
- exploitatiekosten

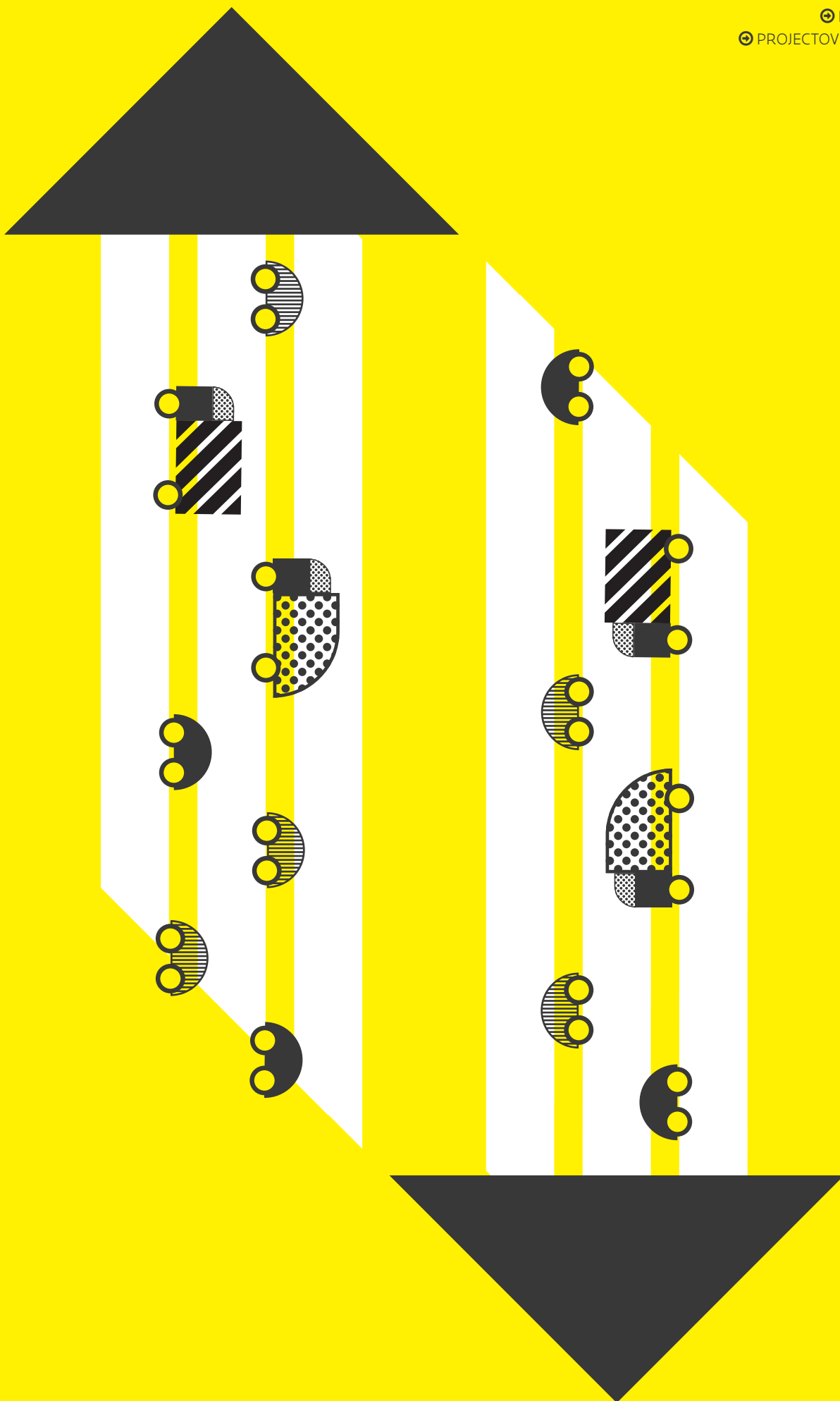
In de uitwerkingsfase worden de investeringskost, de subsidie-mogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder onderzocht, bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt.

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 ontwerp tekst 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 doortochttracé 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.

<p>03/2018</p>	<p>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.</p>	<p>03/2020</p> <p>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.</p>
<p>06/2019</p>	<p>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.</p>	<p>11/2020</p> <p>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. Het geïntegreerd onderzoek werd vervolgens verdergezet met deze (redelijke) alternatieven.</p> <p>Publieke raadpleging inzake de tussennota: 09 november 2020 – 08 december 2020.</p> <p>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.</p>
<p>09/2019</p>	<p>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.</p>	<p>03/2021</p> <p>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>
<p>12/2019</p>	<p>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).</p>	
<p>03/2020</p>	<p>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.</p>	





14 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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.

Risicomanagement 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 risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement 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 ontwerpkosten:	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	2022
Totaal	179.792	12.898	14.361	207.051	

Investeringen per jaar	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	30.836
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	6.600
Stelplaatsen Cluster 2	3.243	0	0	0	0	55.924
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	0
Totaal	3.243	0	0	0	0	93.360

Duiding bij financiële kerncijfers

De raming van de bouwkost, studie- en ontwerpkosten en intercalaire interesten voor de stelplaats **Wissenhage** is louter indicatief gezien de aanbesteding nog lopende 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.

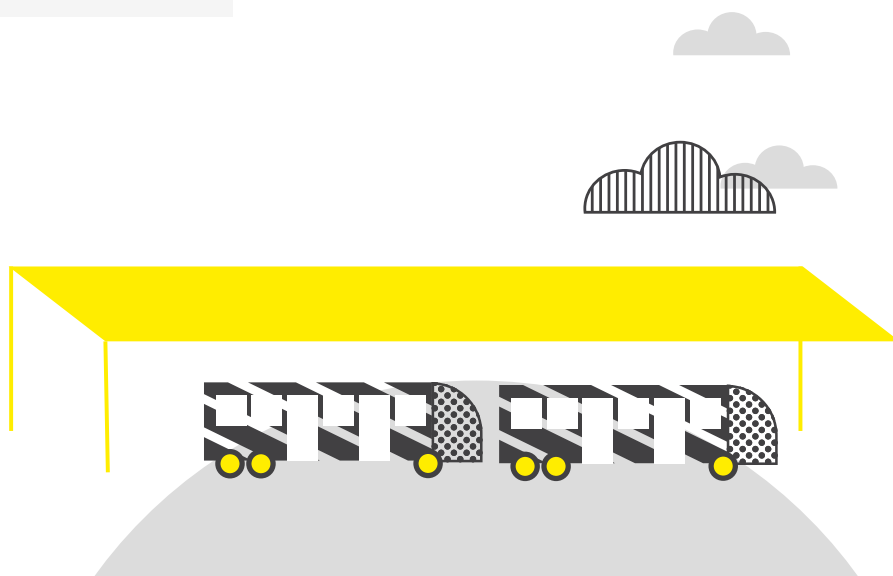
Voor de stelplaatsprojecten is er een tekort vanaf het moment dat het project Wissenhage in gebruik zal genomen worden. Het project zal niet gegund worden zolang de financiële engagementen niet afgedekt zijn. De ingebruikname van de stelplaats Wissenhage is momenteel voorzien voor eind 2026/begin 2027. Pas vanaf dan kan worden verwacht dat er vergoedingen zullen betaald dienen te worden.

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

De prognoses inzake de beschikbaarheidsvergoedingen in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening uit mei 2022 (de toen gekende indices met voor de toekomst de standaard aanname met beperkte stijging). Op basis van deze prognoses wordt geraamd dat de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen, die onderhevig is aan indexatie, te maken zal hebben met een sterke prijsstijging omwille van de prijssherziening die opgenomen is in de contracten.

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.



Stelplaatsen (exclusief Wissenhage)

- Tongeren Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Cluster BOVZO Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Tongeren Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Cluster BOVZO Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



14.1 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)



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

Inzake de investeringen mbt de vergroening van de stelplaatsen Cluster 1 en 2, meer bepaald de kosten voor de implementatie van de laadinstallaties, de aanpassingswerken van de MS cabines en kablering, zullen de meerkosten worden uitgesmeerd over de resterende looptijd van de contracten. De gesprekken en de voorbereiding hierover om tot Wijzigingen Opdrachtgever te komen zijn lopende. In de volgende rapportages zal steeds de actuele stand meegegeven worden alsook de concrete impact op de budgetten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
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

14.2 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. DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
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)	
-------------------------	---

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

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 gunningsprocedure 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 Infrac 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

14.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Stad Leuven voor het gedeelte Buiten Configuratie van het deelproject 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 deelproject	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)	
-------------------------	---

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2010	Selectiedatum gunningsprocedure
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

14.4 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, de Overeenkomst is echter nog in opmaak.
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

De e-stelplaats Wissenhage zal in de markt worden 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 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: 40 gelede trams (uitbreidbaar naar 78) en 120 bussen, waarvan 76 gelede bussen en 44 elektrische standaardbussen (uitbreidbaar naar 83 gelede en 60 standaardbussen).

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 (depot-charging).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

R

De aanbestedingsprocedure is lopende. De technische BAFO en de administratief-financiële BAFO werd ontvangen respectievelijk in januari en maart 2022. De beoordeling is lopende en verwacht wordt dat in oktober 2022 de goedkeuring om een voorkeursbieder aan te duiden zal voorgelegd worden aan o.a. de raad van bestuur van De Lijn.

Het openbaar onderzoek in kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning door De Lijn liep van 13 juni 2022 tot en met 12 juli 2022. De uiterste datum voor de beslissing inzake de toekenning van de omgevingsvergunning was 7 september 2022.

Op 7 september 2022 werd door de bevoegde minister de beslissing genomen om de aangevraagde omgevingsvergunning te weigeren, omwille van een juridisch niet sluitende boscompensatie.

Na interne beraadslaging heeft de Lijn beslist om niet in beroep te gaan. De Lijn zal nu een nieuwe aanvraag indienen enkel en alleen voor de e-stelplaats op de site met de nodige 5ha boscompensatie enerzijds. Anderzijds gaat de Lijn met de stad Gent op zoek naar een alternatieve locatie voor het oefenterrein.

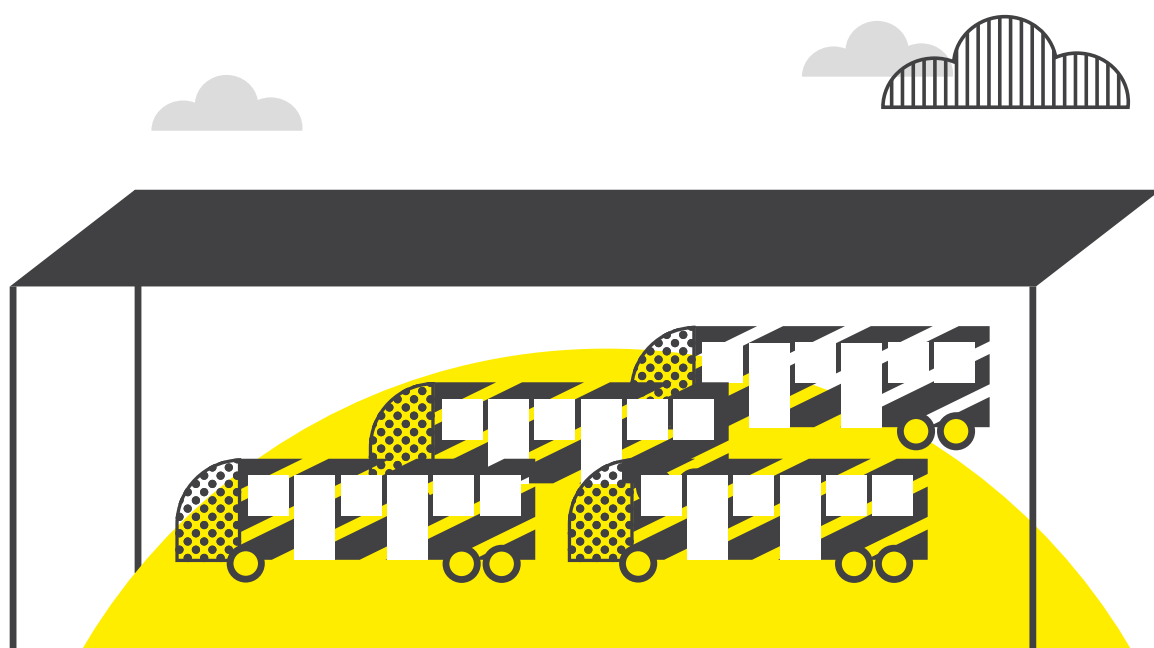
De voorkeur gaat uit om verder te gaan met het dossier maar hierbij opnieuw boscompensatie uit te voeren voor net geen 10 ha, de voorkeursbieder aan te duiden (in 2022) en samen met hem opnieuw een omgevingsvergunning aan te vragen.

Het project is een DBFM project waarbij door de bouwheer een referentieontwerp is opgesteld ten einde een vergund project te kunnen aanleveren aan de gekozen kandidaat. Bij afwijking van het vergund project door de ontwerpkeuzes van de kandidaat, zal deze kandidaat ervoor zorgen dat zijn ontwerp vergund wordt. Als de voorkeursoptie, namelijk het aanduiden van de voorkeursbieder en deze de vergunning opnieuw te laten aanvragen met bijkomende boscompensatie, gekozen wordt, is de vertraging relatief beperkt maar het project bevindt zich sowieso in een kritische moment.

Onder voorbehoud van het verkrijgen van de nodige vergunningen is de start van de werken voorzien zomer 2024. De ingebruikname van de stelplaats is voorzien voor eind 2027.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning milieuvergunning
08/2017	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
12/2017	Bekendmaking gunningsprocedure
09/2018	Selectiedatum gunningsprocedure
07/2019	Ontvangst eerste offertes
02/2021	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijdend 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 terechtwijdend bericht voor aanpassing scope (beperken scope)
01/2022	Ontvangst technische BAFOs
03/2022	Ontvangst administratief-financiële BAFOs
09/2022	Weigering van de Omgevingsvergunning



15 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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.

Voor 17 bruggen is de verhoging van de brug aanbesteed of in uitvoering, waaronder de PPS Cluster 1 (7 bruggen) en PPS Cluster 2 (8 bruggen). De overige 6 bruggen, evenals 1 nieuwe nog niet bestaande fietsbrug worden gerealiseerd met middelen van de reguliere begroting. 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 risicomanagement door. Deze wordt in elk van de fase geactualiseerd en aangevuld waar nodig.

Het **risicomanagement** 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 tijds winst 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 studie bureaus 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 Werkverenootschap 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.

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:	Intercalaire 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

Investeringen per jaar	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Cluster 1	11.896	28.467	30.214	2.904	0	73.481
Cluster 2	0	0	11.966	42.325	42.351	106.833
Totaal	11.896	28.467	42.180	45.229	42.351	180.314

Duiding bij financiële kerncijfers

Cluster 1:

Het in deze grafiek vermelde bedrag voor 2022 is het geraamde totaalbedrag voorzien voor 2022 (Q1 t.e.m. Q4 2022). De som van de reeds betaalde kwartaalvergoedingen in 2022 tot op het tijdstip van de rapportering (t.e.m. Q2 2022) beslaat 2.413 K euro.

Cluster 2:

Gelet op het afleveren van het beschikbaarheidscertificaat op 1 augustus 2022, zijn in 2022 nog geen betalingen gebeurd.

In 2022 werd er reeds voor 10.191 K euro aan investeringen uitgevoerd.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

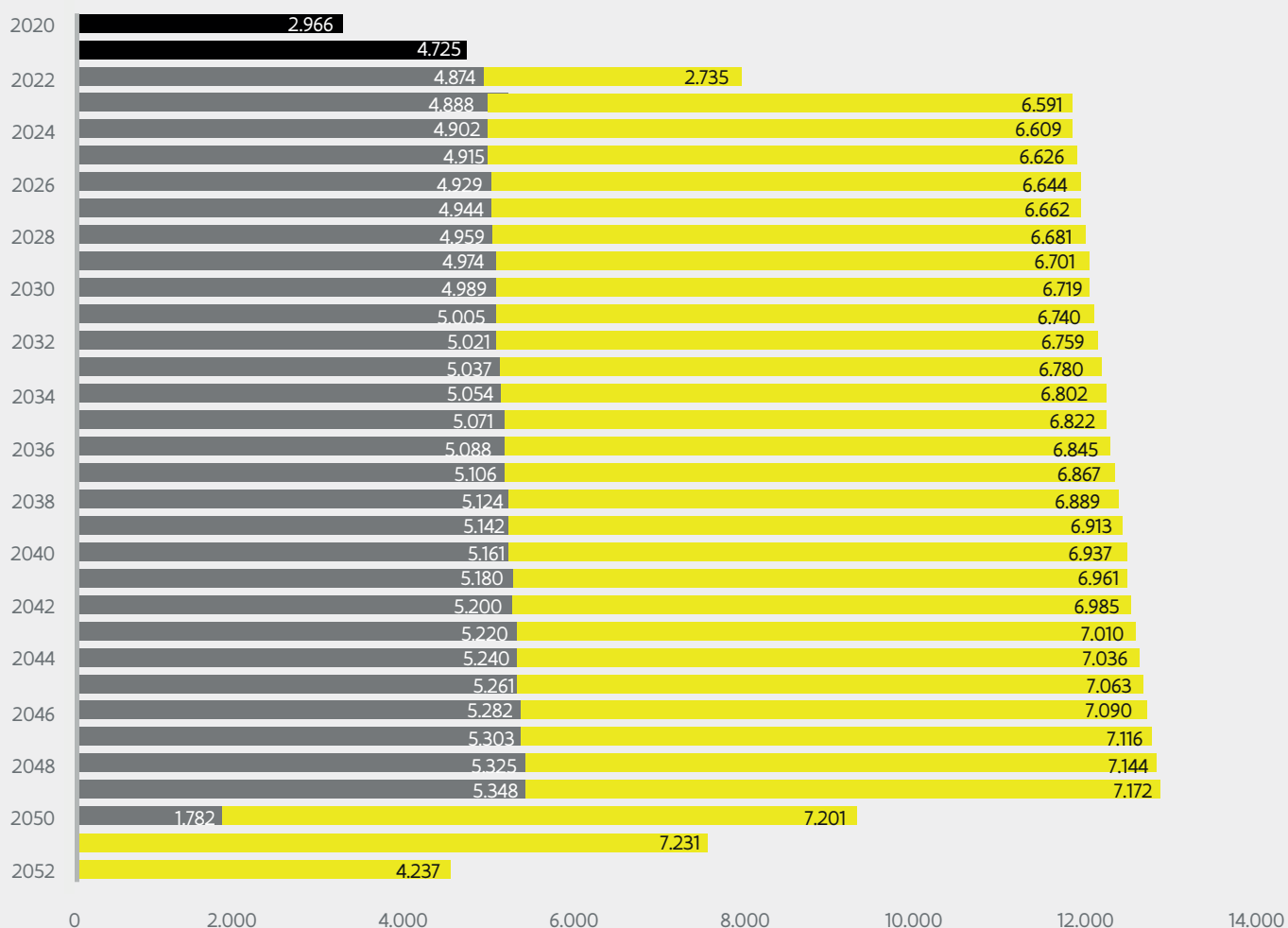
MB0-1MIH5VY-IS

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 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



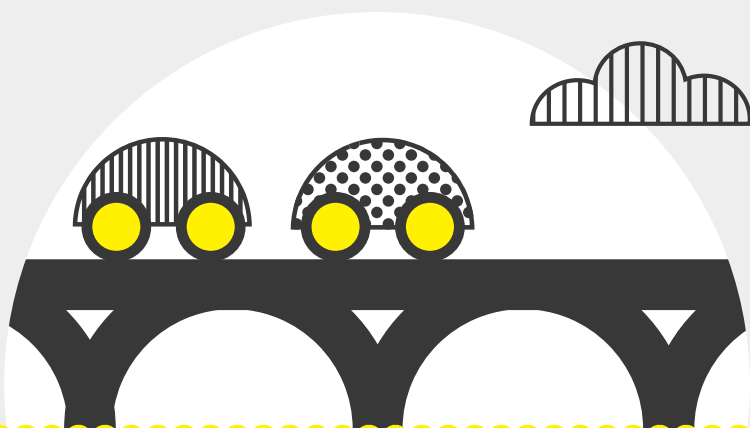
ZELFEVALUATIE (2022)

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

De elementen die in de komende periode extra aandacht dienen te krijgen zijn de risico's gerelateerd aan de financiële impact van de Covid-19 maatregelen alsook de gevolgen van de huidige economische situatie. Er is momenteel nog geen zicht op de concrete verdere afhandeling van deze risicogebeurtenis. De gesprekken hierrond zijn lopende. Er zijn vandaag echter geen aanwijzingen dat dit element niet onder controle is. Zo werd de geplande beschikbaarheidsdatum gehaald.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2013	Na de mededeling aan de leden van de Vlaamse regering 'Alternatieve Financiering van Vlaamse overheids-investeringen – 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 voor 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.



15.1 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 tot een vrije hoogte van 9,10 m zodat transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Het project bevindt zich momenteel in de operationele fase (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 selectieverslag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed op 25 november 2015.
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.
06/2016	Bekomen bouwvergunning
08/2017	Start bouw
04/2020	Einde bouw en aflevering beschikbaarheidscertificaat
07/2020	Voltooiingscertificaat
2050	Einde contract/overdracht actief



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

15.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2


ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Het contract bestaat uit een vast gedeelte van 7 bruggen en 1 voorwaardelijk deel met de 8e brug die bij de contract close op 29 april 2019 als optie opgenomen was omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was. De uitvoering van de werken van PPS Cluster 2 zijn afgelopen op het terrein. Het beschikbaarheidscertificaat is afgeleverd op 1 augustus 2022. Momenteel zijn enkel nog per deelproject enkele restpunten af te handelen voorafgaan aan de voltooiingsdatum (3 maand na beschikbaarheid).

De operationele fase is dan ook aangevat op 1 augustus 2022.

Afgelopen jaar werd een eenmalige betaling uitgevoerd van het financieel nadeel ten gevolge van de 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).

Het betreft meer specifiek de vergoeding van het financieel nadeel ten gevolge van het verbod op collectief woon-werkverkeer en het verplicht gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen ter bestrijding van de pandemie, in acht genomen dat de gevolgen van deze pandemie niet geleid hebben tot enige kritieke vertraging op de planning van het project.

Deze wijziging heeft enkel betrekking op voormelde specifieke aspecten en doet geen uitspraak over eventuele andere Covid-gerelateerde kennisgevingen vanwege de opdrachtnemer;

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2017	Publicatie van de opdracht
02/2018	Selectiedatum gunningsprocedure
04/2019	Gunningsdatum: 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.
04/2020	Sluiting van de optionele 8e brug van PPS Cluster 2
10/2018	Bekomen bouwvergunning
04/2019	Start bouw
08/2022	Beschikbaarheid project
2052	Einddatum contract

16

Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 belangrijk deel van de ontsluiting van de waaslandhaven <p>Mindere Mate:</p> <ul style="list-style-type: none">Toekomstverbond: omwille van de mobiliteit in AntwerpenEuropaterminal: een ander inbreidingstraject 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 tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering **extra mogelijkheden voor containerbehandeling** voorzien. 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.

Het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (ECA) bestaat uit een reeks projecten die individueel of in clusters van ruimtelijk samenhangende deelprojecten een procedure doorlopen:

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

Er werd tevens een omvangrijk actieprogramma met maatregelen uitgewerkt om het effect van de projecten te milderen en/of te compenseren.

Het geplande projectbesluit CCL bevat ook een 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**:

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

Naast de doelstellingen van het programma om de containercapaciteit van de haven van Antwerpen te verhogen, zoekt men binnen het programma ook naar **andere kansen** die te realiseren zijn in en voor het projectgebied. Zo wordt er gekeken naar een **verbeterde buffering**, niet enkel van de nieuwe maar ook van de bestaande havenactiviteiten. De **verbetering van de modal split** is een belangrijke randvoorwaarde voor de realisatie van het programma.

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.

Procedures bij Raad van State

In het voorjaar 2020 zijn 3 procedures bij de Raad van State ingediend om de vernietiging van het voorkeursbesluit ECA te vragen. De auditeur van de Raad van State adviseerde in mei 2021 om het besluit te vernietigen, omdat er te weinig garanties zijn dat het programma Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) geen negatieve invloed zou hebben op een aantal natuurgebieden.

In juni 2021 stelde de Vlaamse regering de voormalige voorzitter van ECA, Freddy Aerts, als bemiddelaar aan. Hij voerde hierna intense gesprekken met dertien partijen: Gemeente Beveren, Polder Land van Waas, Kerkfabriek Onze-Lieve-Vrouw ten hemel opgenomen te Doel, Doel 2020, Erfgoedgemeenschap Doel & Polder, Landbouwgemeenschap Wase Polders, Boerenbond, Voka-Alfaport, Natuurpunt, De Vlaamse Waterweg, Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever, en de Vlaamse overheid.

Verbond LSO

Deze gesprekken hebben hun vruchten afgeworpen. De dertien partijen hebben zich op woensdag 30 maart 2022 akkoord verklaard met het Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever (Verbond LSO). Op 20 april 2022 ondertekenden de dertien partijen het Verbond. Dit betekent dat de procedures voor de Raad van State worden ingetrokken en dat het voorkeursbesluit standhoudt.

Het Verbond is een uniek akkoord over behoud van Doel, natuur, erfgoed en de verderzetting van ECA. Een neutrale begeleider zal over het Verbond waken.

In het Verbond is er consensus over het volgende:

- Er komt een project zoals voorzien in het voorkeursbesluit extra containercapaciteit haven Antwerpen, waaronder een Tweede Getijdendok, dat continu operationeel kan zijn, 7 dagen per week en 24 uur dag
- Doel blijft bestaan en krijgt een toekomstperspectief met verscheidene functies, waaronder wonen
- Er komen maatregelen om:
 - De leefbaarheid van de landbouw op LSO te verhogen.
 - Het landschap en erfgoed in Doel en omliggende polders te waarderen.
 - De havenexploitatie te bufferen ten opzichte van de omliggende polders.
 - Te voldoen aan de compensatie- en instandhoudingsverplichtingen voor natuur.
 - Op specifieke plaatsen in de polders woonkernen te behouden en de leefbaarheid in Doel en de polders te verbeteren.

Het Verbond is zowel geografisch als thematisch veel ruimer dan ECA en is dus geen onderdeel van ECA. Tot er meer duidelijkheid komt over de opvolgingsstructuur en communicatiekanalen van het Verbond staat de integrale tekst van het Verbond voorlopig ter beschikking op de projectwebsite van ECA.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's van het programma worden beheert conform de RISMAN-methodologie. Het risicoregister wordt periodiek geactualiseerd. De meest recente actualisatie van het risicoregister dateert van mei 2022. Er werden 33 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 5** aan risico's op dit moment is:

1. De projectbesluiten zijn niet vergunbaar of worden aangevochten bij de Raad van State.
2. Het project dreigt duurder te worden dan verwacht.
3. De prijszetting van de uitvoeringsfase (van de aannemers) is hoger dan verwacht.
4. Faling van de infraprojecten buiten ECA faalt ook het project zelf.
5. Spelers (huidige terminaloperatoren) trekken weg uit Antwerpen.

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
26.630	2.113.717	100.653	2.140.348	2021

Investeringen per jaar	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
	71	465	548	626	720	13	3.215

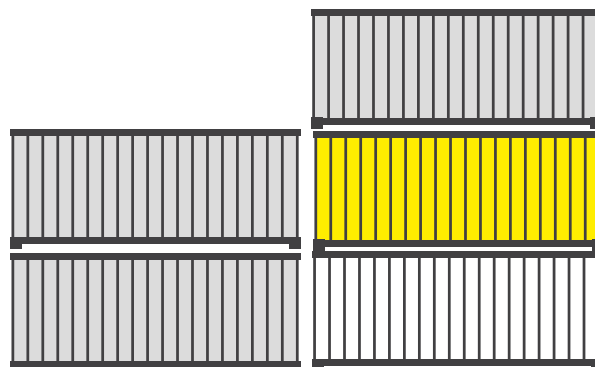
Duiding bij financiële kerncijfers

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 uitvoering is en veel ruimer gaat dan de hier gerapporteerde onteigeningen. De onteigeningskost t.o.v. de totale investeringskant is hier aan de lage kant, omdat er in het projectgebied reeds veel historische onteigeningen 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.

De studiekosten hier meegegeven zijn gebaseerd op 5% van het totaal, een courante marge bij dit soort van infrastructuurwerken. Het departement MOW heeft tot op heden 7,5 miljoen euro gespendeerd aan studies sinds de start van het complex project in 2016.

Het betreft hier de raming van het volledige project. Naargelang de verschillende decreten en verordeningen zullen het Havenbedrijf van Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever een deel van de projectkost moeten dragen. De precieze verdeling voor dit project is nog niet vastgelegd.

Het overzicht bij de investeringen per jaar betreft tot op dit ogenblik enkel studiewerk, voor zowel het deelproject CCL als WOW. Het betreft slechts een schatting aangezien het moeilijk is alle contracten te omvatten die met dit programma te maken hebben.



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.
---------	--



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

16.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	<p>Medefinanciers/projectpartners: Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever</p> <p>Andere betrokken overheden/ overheidsinstellingen: Departement Omgeving, Infrabel, Agentschap Natuur en Bos, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, FANC, Elia, Natuurpunt, Gemeente Beveren, Stad Antwerpen, Gemeente Zwijndrecht</p>
Gerelateerde projecten	Haventracé, Toekomstverbond
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, haaks 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 vlakke van Zwijndrecht, een terrein in de Zwijndrechtse polder, hieronder valt ook de zone Bieshoekbos.

Daarnaast zal gezorgd worden voor **adequate natuurcompensaties en buffering** om de leefbaarheid te verbeteren en de natuurdoelstellingen te halen in het kader van het actieprogramma.

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)



Sinds de start van de uitwerkingsfase in het voorjaar van 2020 zijn al enkele stappen van deze fase binnen het decreet complexe projecten doorlopen. De eerste stap was het opstellen van de projectonderzoeksnota (PON), waarin wordt beschreven hoe het geïntegreerd onderzoek uitgevoerd zal worden. De PON werd afgewerkt in de zomer van 2020, en onderworpen aan een openbaar onderzoek en een adviesronde door de bevoegde adviesinstanties. Met de publicatie van de geactualiseerde PON (aangepast aan de adviezen en inspraakreacties) en de ontvangst van de daarop van toepassing zijnde richtlijnen van het team MER in de loop van het voorjaar van 2021, ging het geïntegreerde onderzoek van start.

In het najaar van 2021 werd de zogenaamde werkhypothese genomen, hierin werd een soort voorafname op de afweging van de alternatieven genomen om studiemiddelen efficiënt te kunnen gebruiken. Op zeven projectonderdelen werd een keuze gemaakt voor het alternatief dat op basis van de kennis van nu het beste naar voor komt. In de voornoemde werkhypothese werd beslist om verder te werken aan het alternatief Duplexdok. Deze keuze kan op elk moment herroepen worden indien blijkt uit het voortschrijdend onderzoek toch niet de juiste keuze gemaakt is. Deze voorafname was niet mogelijk op MER-niveau, hier worden alle alternatieven wel gelijkwaardig uitgewerkt.

Voor CCL werd gekozen om het duplex-alternatief voor het Tweede Getijdedok te nemen. Ook werd beslist om de bufferdijk langsheen het Tweede Getijdedok op 18m TAW te leggen, en 24,5m TAW ter hoogte van Doel. Er werd beslist om op het scenario dat de hoogspanningslijnen bovengronds komen voort te werken. Voor de spoorbundel west werd de locatie Verrebroek genomen, met een belofte te bekijken of de volumes eventueel tussen bundel west en de huidige bundel zuid gespreid kunnen worden.

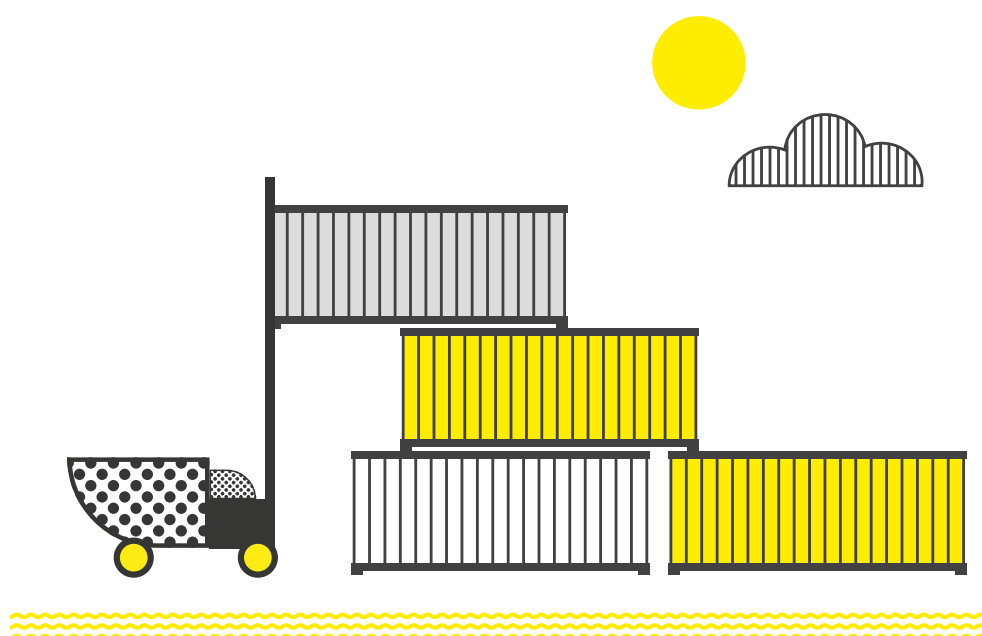
Het ontwerp van CCL vordert ook. Voor het laatste projectonderdeel, het Noordelijk insteeddok, werd de ontwerpstudie opgestart. Het hoofdonderdeel, het tweede getijdedok, nadert het einde van de voorontwerpfase.

Planning

Voor het project CCL is de afronding van het geïntegreerd onderzoek gepland in december 2022. Ondertussen wordt al gestart met de opmaak van het voorontwerp projectbesluit, dat op dat ogenblik in een stroomversnelling kan komen. Voorontwerp-, ontwerp- en definitief projectbesluit volgen elkaar op, telkens met hun eigen procedurele vereisten, om tot een uitvoerbaar definitief projectbesluit te komen in de loop van de zomer van 2024. Daarna kan de uitvoeringsfase van start gaan.

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
03/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen en overwegingsdocument tussennota CCL en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON II) CCL.



16.2 Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever
Gerelateerde projecten	Haventracé, cluster E34-West, Toekomstverbond
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 van de aanpalende buffer tussen havengebied en polder**, inclusief de herbestemming van Putten Weiden, Putten west en Putten Hoog als natuurgebied, in het kader van het actieprogramma.

De ontsluiting loopt van aan het 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 vrachtwagens** binnen 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 vrachtwagenverkeer van de havenactiviteiten in de omgeving van het Deurgancken 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)



Voor WOW werden de eerste preliminaire teksten in de loop van de zomer van 2022 opgeleverd, deze worden door interne experts van de administratie en van het havenbedrijf Antwerpen-Brugge nagelezen. De laatste ontwerpstudies van WOW zijn ook van start gegaan.

Bijzondere gebeurtenissen van het afgelopen jaar

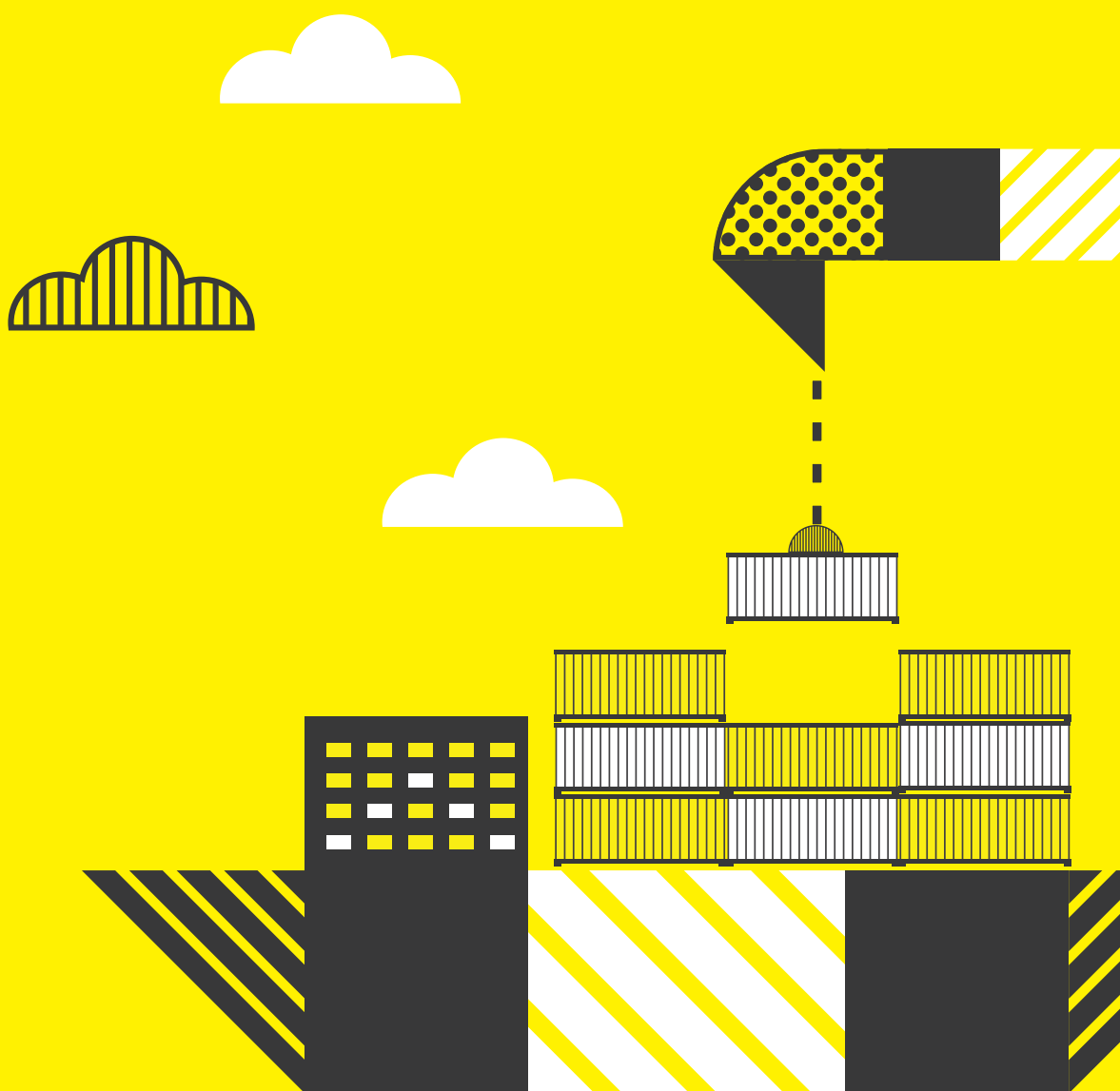
In september 2021 werd de eerder vernoemde werkhypothese genomen, ook voor enkele onderdelen van de WOW. Voor complex Hogendijk werd de zuidelijke ligging gekozen, voor de polderheuvel werd een hoogte van 41m TAW bepaald. De bufferdijk langs de WOW zal een hoogte hebben van 14m TAW.

Planning

Het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting is voorzien voor 2022-2023. De volledige uitvoering ervan is voorzien tegen 2025. De timing van de realisatie en ingebruikname van de projecten is onderhevig aan heel wat verschillende factoren (o.a. afstemming met andere ECA-projecten).

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)



17

Nieuwe Sluis Zeebrugge

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 Overheidsinstanties die minder dicht betrokken zijn: <p>Defensie, infrabel, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), De Lijn</p>
Gerelateerde projecten	Renovatie Pierre Vandammesluis (gestart in 2010 en zal duren tot 2023, project AMT), Project Kustvisie, Kustverdedigingsproject MDK
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 groter 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)	
------------------	---

Binnen de procedure complexe projecten bevindt het project zich in de **uitwerkingsfase**, waarin binnen de contouren van het voorkeursbesluit wordt gezocht naar een vergunbaar project. De eerst stap van de uitwerkingsfase, het opstellen van de projectonderzoeksnota, is reeds genomen. Hiermee ging het geïntegreerde onderzoek formeel van start.

Aan het begin van de zomer van 2021 werd een facultatieve tussenstap genomen binnen de procedure Complexe Projecten, namelijk een **tussennota**. In deze tussennota werd een **extra alternatief geïntroduceerd**. Van deze tussennota is de publieke raadpleging reeds afgewerkt. Advies en opmerkingen inzake deze tussennota werden verzameld in een overwegingsdocument. De input die men verder meeneemt werd toegevoegd aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota.

Het **inrichtingsalternatief** voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge werd op 10 juni 2022 vastgelegd door de taskforce (persconferentie op 14 juni 2022). Het inrichtingsalternatief werd voorgesteld tijdens infomomenten in het Gemeenschapshuis van Zeebrugge, op 22 en 23 juni 2022.

De nieuwe sluis komt zuidelijk op de Visartsite te liggen, de deuren zullen gespiegeld worden, de tunnel van de Nx wordt onder de brugkelders van de sluis aangelegd en de wegenis zal de structuur van de sluis volgen. Om het havenverkeer en het doorgaand verkeer te scheiden van het lokale verkeer komt er een nieuwe verbindingsweg Nx (de nieuw aan te leggen N-weg moet nog een nummer krijgen, vandaar voorlopig Nx). De nieuwe weg wordt deels ondertunneld: deze tunnel loopt ten zuiden van de Stationswijk tot aan het recyclagepark en volgt verder het tracé van de Isabellalaan. Bovenop komt een groen berm-landschap. Op de website www.nieuwesluiszeebrugge.be worden de details van het inrichtingsalternatief uitgebreid toegelicht.

Dit inrichtingsalternatief wordt nu verder uitgewerkt t.b.v. het projectbesluit.

De initiële planning voorzag een definitief projectbesluit eind 2023. Omwille van de nood aan een verder grondig onderzoek op het vlak van leefbaarheid, milieu en klimaat voor alle mogelijke inrichtingsalternatieven van zowel de sluis als de Nx, liep het studietraject in het najaar van 2021 echter vertraging op.

Naar aanleiding van deze vertraging voerde de Vlaamse overheid **maatregelen in om het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge weer op koers te krijgen**. Er werd een taskforce opgericht, de planning werd in samenspraak met alle betrokkenen herbekeken en er werd toestemming gegeven om 7 extra profielen aan te werven. Daarbovenop heeft PoAB beslist om ook van hun kant 5 extra profielen in te zetten op het project, dit alles om de projectwerking te verstevigen. Na een periode van intensief studiewerk en diverse overlegmomenten met belanghebbenden is het inrichtingsalternatief voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge op 10 juni 2022 vastgelegd door de taskforce (persconferentie op 14 juni 2022), zes maanden vroeger dan voorzien. Het is nu

duidelijk waar de nieuwe sluis en de nieuwe verbindingsweg Nx precies ingepland worden.

Planning:

Q3 2022 - Q2 2023: geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief

Q3 2023: voorontwerp projectbesluit + adviesronde

Q4 2023 - Q1 2024: ontwerp projectbesluit + openbaar onderzoek

Na verwerking inspraak openbaar onderzoek: definitief projectbesluit

Geïntegreerd onderzoek

Waar de oorspronkelijke planning uitging van eind 2021 om het geïntegreerd onderzoek af te ronden, bleek dat er meer tijd nodig was om dit traject nauwgezet te kunnen doorlopen. Kort samengevat is het geïntegreerd onderzoek later gestart, en was er meer tijd voor nodig. Daardoor verschoof ook de keuze van het inrichtingsalternatief naar achteren. De keuze van het inrichtingsalternatief werd uiteindelijk op 10 juni 2022 door de taskforce genomen.

Begin 2023 volgen nieuwe participatiemomenten. De Zeebruggenaren kunnen dan mee de concrete invulling van de leefbaarheidsmaatregelen vormgeven. In het inrichtingsalternatief is vastgelegd waar groene en recreatiezones komen, maar de inwoners en het stadsbestuur kunnen die zelf invullen met bv. spelelementen, buurtplekken, uitkijktorens ...

Ondertussen volgen na de keuze van het inrichtingsalternatief nog detailstudies (o.a. milieuaspecten, leefbaarheid, technische aspecten ...) van dit concreet inrichtingsalternatief en werkt het projectteam dit inrichtingsalternatief verder uit tot een voorontwerp projectbesluit.

Het streefdoel is om nog voor het einde van deze legislatuur een ontwerp van projectbesluit voor te leggen aan de Vlaamse Regering. De concrete timing voor de mijlpalen vanaf 2023 worden nog vastgelegd (de indicatieve timing wordt hierboven wel al meegegeven).

Duidelijkheid over onteigeningszone

Sinds begin 2022 ligt de onteigeningsperimeter voor de Stationswijk definitief vast. In februari 2022 zijn alle eigenaars en huurders van deze woningen ingelicht.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

- Het niet halen van de planning
- Juridische procedures tegen het projectbesluit
- Betrokkenheid bedrijven in participatietraject onvoldoende
- Resultaten geïntegreerd onderzoek worden in vraag gesteld
- Onduidelijkheid doorlooptijd van het proces omwille van procedures voor de RVS

Deze risico's zijn bepaald via de departementale RISMAN-methodologie. Ze hebben een geïdentificeerde oorzaak en gevolg, zijn gescoord en er zijn beheersmaatregelen voor opgesteld. Het betreft hier de top 5 van 26 risico's.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2022
Onteigeningskosten:	100.000
Bouwkost:	1.826.000
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 financiële kerngegevens

De bouwkost hier gerapporteerd betreft de meest recente geactualiseerde raming, met inbegrip van de kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen. Deze kosten zullen niet enkel door het Vlaams Gewest gedragen worden, maar ook een deel responsabiliseringsbijdrage van het havenbedrijf, Port of Antwerp Bruges (PoAB). Hoeveel precies moet nog nader bepaald worden. Binnen het Vlaams Gewest kan het zijn dat een deel, namelijk de tunnel onder de sluis (Nx), door het Agentschap Wegen en Verkeer betaald zal worden, concrete afspraken hierover zijn ook nog niet gemaakt.

De onteigeningskosten betreffen de meest recente geactualiseerde raming o.b.v. kredietramingen van vastgoedtransacties, en zijn dus nog redelijk ruw.

De samenstelling van de onteigeningskosten is als volgt:

- 69 miljoen euro voor bedrijven (27 miljoen euro gefinancierd via relanceplan Vlaamse Veerkracht en 42 miljoen euro gefinancierd via provisie FB)
- 22,5 miljoen euro voor woningen uit het voorkeursbesluit
- 7,5 miljoen euro voor woningen i.f.v. de berm Fryattstraat

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MBU-3MIH2VA-WT

CB0-1CBG2AE-PR

Decreet Complexe projecten

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 synthesenota
03/2018	Publicatie voorontwerp van voorkeursbesluit. Gevolgd door een adviesronde (5 maart 2018 – 17 april 2018) met infomoment 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 bezwaarschriften. 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)
11/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 8 juni 2020 – 10 juli 2020
Q4 2020 - Q1 2022	Beslissing richtlijnen MER: Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON).
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)

Q2 2022	trechtering tot inrichtingsalternatief
06/2022	<p>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.</p> <p>Het inrichtingsalternatief stelt nu duidelijk waar de nieuwe sluis en de nieuwe verbindingsweg Nx precies ingepland worden. Dit inrichtingsalternatief wordt nu verder uitgewerkt tbv het projectbesluit</p>
Q3 2022 - Q2 2023	Geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief (indicatieve timing)
Q3 2023	Voorontwerp projectbesluit + adviesronde (indicatieve timing)
Q4 2023 - Q1 2024	<p>Ontwerp projectbesluit + openbaar onderzoek (indicatieve timing)</p> <p>Na verwerking inspraak openbaar onderzoek: definitief projectbesluit</p>

↓

18 Renovatie Royerssluis

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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, Stad Antwerpen, Provincie Antwerpen, AWV, De Vlaamse Waterweg nv, Vervoerregio Antwerpen, Aquafin, Agentschap Onroerend Erfgoed (voor de Sluismeesterswoning).
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond, Oosterweelknooppunt (het op- en afrittencomplex aan de tunnelmond op rechteroever), Droogdokkenpark – Stad Antwerpen/AG Vespa, Dijkwerken (sigmaking Droogdokkenpark) - De Vlaamse Waterweg nv
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/maritieme-toegang

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 230 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 leidingentunnel onder de sluis
- Renovatie sluisgebouw en aanleg machinegebouwen, CTG 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 goederen-transport.

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)



De werken zijn contractueel gestart op 1 juni 2021, maar werden onmiddellijk (kosteloos) geschorst tot het najaar van 2021. Enerzijds omwille van het feit dat men anders in het broedseizoen in de toegangsecul zou moeten werken (met vertraging tot gevolg vermits het om een vergunningsvoorwaarde ging) en anderzijds als gevolg van interferentie met werken van Aquafin, die vertraging hebben opgelopen.

Op 11 oktober 2021 werd op een persmoment de kick-off van Royerssluis gegeven, de eigenlijke start der werken was 1 oktober 2021. **Momenteel zijn de werken in de toegangsecul (kofferdam benedenhoofd) en andere voorbereidende werken in uitvoering:** bovengrondse structuren werden allen gesloopt, cement-bentonietwanden zijn in uitvoering, de tijdelijke wegenis werd reeds omgeleid aan de Droogdokkensite, grondwerken zijn in uitvoering. Parallel zijn de administratieve voorbereidingen lopende om voor de verschillende latere disciplines (staalbouw, betonwerken) de nodige studies en documenten en het BIM-model op te maken.

Van 1 oktober 2021 tot eind mei 2022 voerde Rinoniën wegeniswerken uit ter voorbereiding van de renovatie van de Royerssluis. De werken verliepen in verschillende fasen. De omleiding voor gemotoriseerd verkeer over de sluis verloopt via een tijdelijke wegbrug rechts naast de Royersbrug. Pas vanaf maart/april 2022 zal al het wegverkeer omgeleid kunnen worden via de aan te leggen kofferdam benedenhoofd.

Lantis heeft een eenzijdige **wijziging** voorgesteld **aan het bovenhoofd van de Royerssluis** die gekoppeld is aan nieuw te bouwen structuren van Lantis. Deze wijziging houdt in dat de in het bestek voorziene kistdam vervangen zou worden door een kofferdam zonder dat dit de kost mag verhogen. Deze wijziging zal in samenspraak met Lantis doorgevoerd worden. De consequenties op de planning zijn nog niet volledig cijfermatig in kaart gebracht. De wijziging zal in een addendum aan de samenwerkingsovereenkomst worden uitgewerkt. Er kan met zekerheid gesteld worden dat dit gepaard zal gaan met minstens een **half jaar vertraging** aangezien er een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd moest worden, en de nieuwe kofferdam nog technisch ontworpen moest worden.

Voor de overschakeling van kistdam naar een nieuwe kofferdam aan het bovenhoofd (instructie vanuit Lantis) werd door de aannemer de omgevingsvergunning verkregen. De voorbereidende heiverken zijn reeds gestart in de zomer van 2022.

Naar aanleiding van de contaminatie met PFOS e.a. PFAS-verbindingen bij de werken aan de Oosterweelverbinding werd onderzocht in welke mate **PFOS (of andere PFAS-verbindingen)** aanwezig zijn op de site van de Royerssluis. 3M, het chemiebedrijf in Zwijndrecht, dat verantwoordelijk is voor de lokale PFOS/PFAS-verontreiniging, ligt binnen een straal van 5 kilometer (3,6 km) van de werfzone van de Royerssluis. Bovendien staat het lozingspunt van de firma 3M in direct contact met de Royerssluis (via de Schelde, en dus ook rechtsreeks met het grondwater van de site van de Royerssluis). Zowel de grond (toplaag en ev. dieper) als het grondwater bevatten stoffen die niet zonder meer gestort/herbruikt of geloosd mogen worden.

De bouw van een (onvoorziene) waterzuiveringsinstallatie moet aanvangen alvorens de werken aan de bouwput verder gezet kunnen worden. Zonder zuivering zal immers niet bemaald kunnen worden.

Het **afvoeren van de (PFOS-)gronden uit de toplaag naar de reiniger heeft tot op heden nog geen invloed op de planning van de werken.** Wanneer echter beslist zou worden dat de gestockeerde grondhopen uit lagen dieper dan 0,5 m toch beproefd dienen te worden zal dit vertragingen met zich meebrengen. Resultaten zijn immers pas na enkele weken beschikbaar. De **waterzuivering en grondwerken als gevolg van PFOS vervuiling** zou volgens de laatste inschattingen bovendien een **meerkost van 45 à 64 miljoen euro** met zich meebrengen (inschatting augustus 2022).

De **vertraging** (op het kritieke pad en dus de uitvoeringstermijn van het project) die op heden wel gekend is, is **te wijten aan de problematiek m.b.t. het grondwater**. De staalnames, aanvraag van een nieuwe omgevingsvergunning, ontwerp en bouw van de 2 waterzuiveringsinstallaties leidt ertoe dat de bemalingswerken pas een jaar later dan voorzien in het bestek kunnen aanvangen. De opdrachtnemer meent dat er een vertraging is van 459 kalenderdagen, dewelke volgens AMT mits andere versnellingsmaatregelen en wijzigingen in fasering teruggebracht kunnen worden naar 369 kalenderdagen vertraging.

Planning (indicatief)

Waterzuiveringsinstallaties (WZI) opgebouwd: eind 2022

Vanaf februari 2023 zou de bemaling (met WZI) op volle kracht kunnen pompen.

Kofferdam benedenhoofd klaar: april 2023 = omleiding wegenis eind april 2023 voor meerdere jaren

CB-wanden bouwput klaar: maart 2023

Kofferdam bovenhoofd klaar (Lantis): zomer 2023

Bouwput klaar voor start bemaling: zomer 2023

Ontgraving bouwput en volledig bemaald: zomer 2024

Einde werken: eind 2028

Risicobeheer

De grootste risico's zijn momenteel:

- Potentiële vertragingen omwille van naburige projecten (Bv. Oosterweelknoop van Lantis). Dit wordt nauw opgevolgd en raakvlakoverleggen vinden plaats.
- Vertraging andere naburige werven (bvb. omwille van PFAS en PFOS-contaminatie op werf Royerssluis). In de ruime omgeving zijn meerdere projecten gepland of reeds in uitvoering: Oosterweelknoop van Lantis (zware interferentie, hoewel gecoördineerde aanneming), Kanaaltunnels van Lantis, renovatie van de Hogere Zeevaartschool, aanleg Droogdokkenpark vanuit Stad Antwerpen, Verhuis Kogge vanuit Onroerend Erfgoed, Dijkwerken De Vlaamse Waterweg. Met alle stakeholders wordt regelmatig overleg gepleegd. Voorlopig zijn er geen nadelige gevolgen van de renovatie van de Royerssluis op de andere projecten.

De werkgroepen 'risico' zijn lopende.

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 toegepast.

Duiding bij financiële kerncijfers

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 overkappingsruiter. 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.

De waterzuivering en grondwerken als gevolg van PFOS vervuiling zou volgens de laatste inschattingen bovendien een meerkost van 45 à 64 miljoen euro met zich meebrengen (inschatting augustus 2022). Deze voorlopige inschatting van de meerkost is nog niet opgenomen in bovenstaand investeringsbedrag.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

MBU-3MIH2VA-WT

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investeringen per jaar (VAK)	0	0	0	91.054	13.890	104.944

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2016	Bekendmaking gunningsprocedure
05/2017	Selectiedatum gunningsprocedure
05/2020	Op 8 mei 2020 kreeg de renovatie van de Royersluis in Antwerpen groen licht van Vlaams minister van Omgeving Zuhair 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 Royerssluis 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 wegens 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

19 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
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)



Momenteel zijn 181 projecten in beschikbaarheidsfase en 1 project in bouwfase.

In de periode augustus 2021 - augustus 2022 werden 11 projecten opgeleverd. Momenteel bevindt zich nog één project in bouwfase. Naar verwachting zullen voorjaar 2023 alle scholen opgeleverd zijn.

De vennootschap deed begin 2022 voor de eerste keer een uitkering aan haar aandeelhouders: een deel van de achtergestelde lening werd terugbetaald en er werd een dividend uitgekeerd.

Risicobeheer

Vandaag zijn 12 projecten nog in de bouwfase, zodat voor deze projecten nog een constructierisico geldt. De overige 170 projecten bevinden 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 bouwriscico kan als zeer goed beschouwd worden, gezien de behoorlijke prestatie die kan worden vastgesteld inzake de tijdigheid van oplevering van de meeste gebouwen en de functionele en bouwtechnische kwaliteit van deze gebouwen. Wat betreft de beheersing van het onderhoudsrisico zijn de eerste tekenen zeer positief.

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 toezichthouder 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)

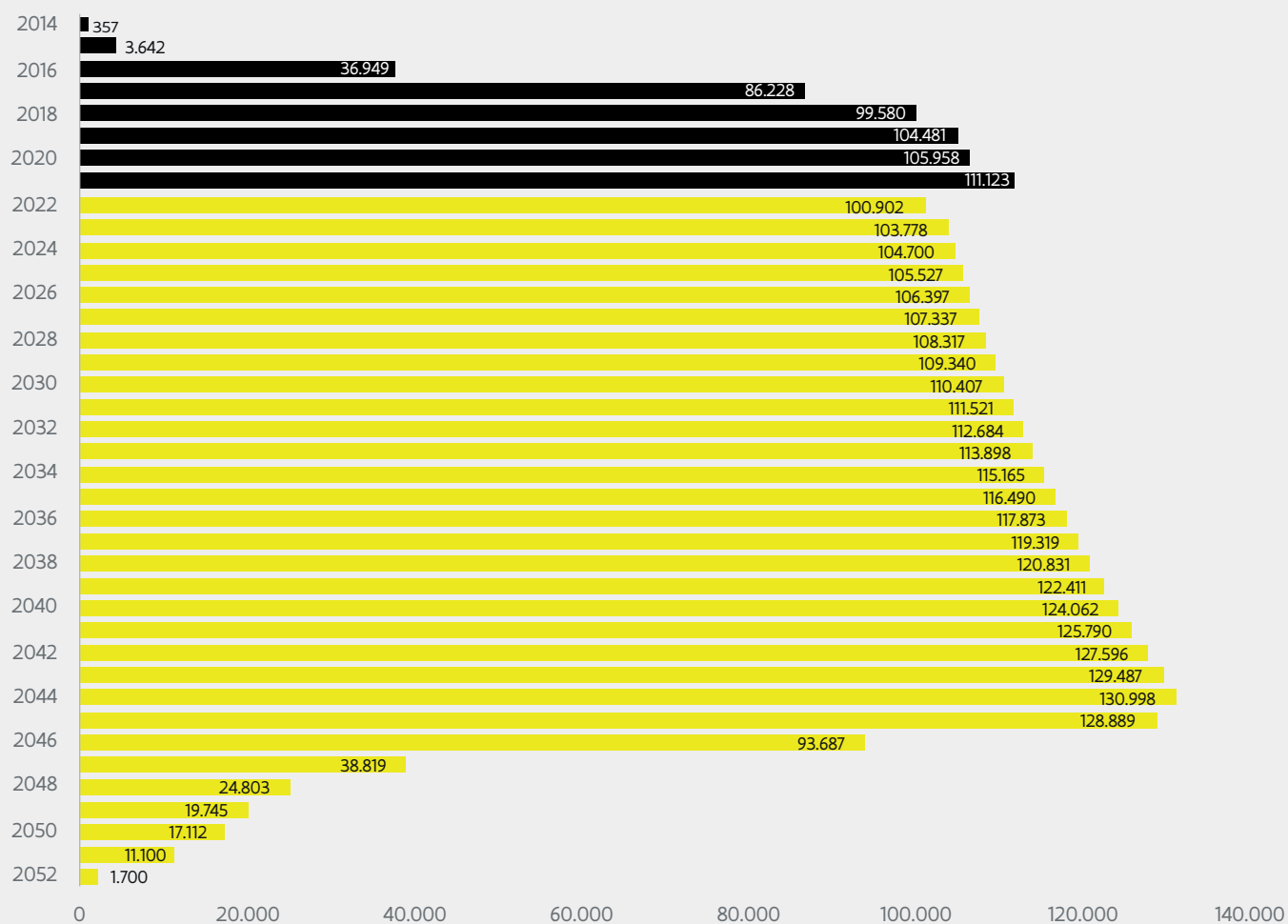
Bouwkost:	1.186.513
Studie -en ontwerpkosten:	217.916
Intercalaire interesten:	22.372
Investeringsbedrag excl. BTW:	1.426.801

	2017	2018	2019	2020	2021	Totaal
Investerings per jaar	155.352	52.712	35.082	52.602	97.528	1.398.396

	2021
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.273.854
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar:	1.480.875

Scholen van morgen

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



Duiding bij 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 subsidiëringpercentages in de verschillende onderwijsnetten en –niveaus.

Met betrekking tot **BTW** kan gemeld worden dat er op 22 april 2008 een ruling is bekomen 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 31/12/2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen, geldt voor werken die vanaf 1/1/2016 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 fysische en financiële normen voor schoolgebouwen te hanteren. Tot slot wordt de DBFM-vennootschap gestimuleerd om zo prijzefficiënt 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^o van het Decreet, gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn bedoeld in artikel 2, 9^o 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 kruisnelheid bedraagt circa 100 miljoen euro/jaar.

De nog openstaande schuld bij SPV bij het afsluiten van het boekjaar 2021 betreft:

- Constructielening: 80.402 K euro
- Lange termijnlening bij School Invest: 1.231.62 K euro
- Achtergestelde aandeelhouderslening (quasi-equity): 168.831 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.
01/2007	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2007	Selectiedatum
05/2009	Gunningsdatum
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 langetermijnlending van NV Scholen van Morgen via NV School Invest, waarbij de langetermijnlending werd overgedragen door BNP Paribas Fortis aan NV School Invest zodat School Invest de nieuwe kredietverstrekker werd onder de langetermijnlending.
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
03/2023	Geplande einddatum bouw laatste school



ZELFEVALUATIE (2022)

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

In 2019 publiceerde AGION een uitgebreid evaluatierapport Scholen van Morgen. Mede op basis van dit rapport werd in 2022 het zelfevaluatierapport opgemaakt. Lessen uit dit programma worden meegenomen in nieuwe inhaaloperaties zoals 'Projectspecifieke DBFM' en 'Scholen van Vlaanderen'.

20 Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	<p>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.</p> <p>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.</p>
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-efficiënte, 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.**

Voor 12 clusters is met de publicatie de aanbestedingsprocedure (selectiefase) opgestart. In deze 12 clusters werd al een selectiebeslissing genomen en werd dus een lijst met kandidaten geselecteerd.

In 7 clusters stuurden de schoolbesturen sinds de zomer van 2020 de bestekken uit (opstart gunningsfase) naar de geselecteerde kandidaten:

- voor de Egied Van Broeckhovenschool,
- de projectcluster Gent-Ninove,
- de projectcluster Maldegem-Poperinge-Wingene,
- de projectbundel GO! 01,
- de projectcluster GO! 02,
- de projectcluster Antwerpen-Brecht
- de projectcluster Broeders van Liefde - KISP

Voor de eerste 4 clusters is reeds een voorkeursbieder aangeduid. De gunning/closing van de eerste cluster - het project Egied Van Broeckhoven - vond plaats op 1 juni 2022.

In het najaar van 2022 worden nog een drietal bestekken uitgestuurd.

De volgende gunning/closing is voorzien voor begin 2023.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouw- kost	Jaar raming
Cluster GO!1	54.100	2022
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	72.900	2022
Scholengemeenschap Lanaken	30.600	2022
Cluster Antwerpen-Brecht	55.100	2022
Cluster Gent-Ninove	30.700	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
Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	62.300	2022
Sint-Maartensscholen Ieper	56.100	2022
Tessenderlo Broeders van Liefde	50.300	2022
Totaal	632.800	

Duiding

Naast een aantal wijzigingen in oppervlakte, is de verhoging van de **bouwkost** vooral te wijten aan de evolutie van de financiële norm die gebruikt is voor de ramingen. De financiële norm is de maximale toegelaten kostprijs per bruto vierkante meter voor een project. De financiële normen worden maandelijks aangepast en gepubliceerd op de website van AGION.

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. Deze parameters zijn op dit moment vanzelfsprekend nog niet gekend voor de projecten die zich nog in de voorbereidings- of gunningsfase bevinden.

*Op de financial close voor de **Egied Van Broeckhovenschool** bedroeg het investeringsbedrag excl. BTW 33.200 K euro (24.600 K euro bouwkost; 5.700 K euro studie -en ontwerp-kosten; 2.900 K euro intercalaire interesten) en werd de totale bruto beschikbaarheidsvergoeding geraamd op 2,7 miljoen euro per jaar. De beschikbaarheidsvergoeding voor de Egied Van Broeckhovenschool is pas verschuldigd vanaf de beschikbaarheid van het project. De oplevering van dit project is gepland voor juli 2024.

Het decreet voorziet in de mogelijkheid dat aan de inrichtende macht een gemeenschapswaarborg zou kunnen worden verstrekt tot waarborg voor het eigen aandeel in de beschikbaarheidsvergoeding. De Vlaamse Regering heeft op 7 september 2018 in dit kader het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een **gemeenschapswaarborg** in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd. Er is geen gemeenschapswaarborg mogelijk voor de financiële verbintenissen van de projectvennootschappen.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis

Het decreet van 25 november 2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten (publicatie: BS, 10 januari 2017)

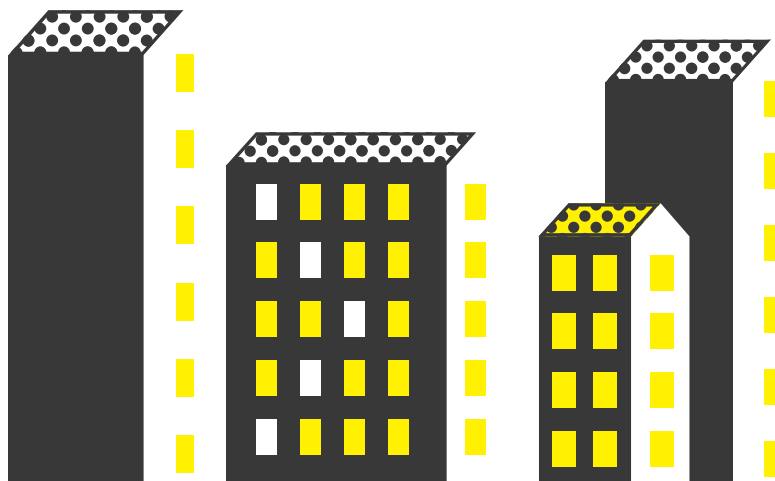
TIJDLIJN

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.

ZELFEVALUATIE

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

Gezien de lopende aanbestedingsprocedures heeft de zelf-evaluatie zich voorlopig gefocust op de voorbereidingsfase van het programma.



20.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

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)	
-------------------------	---

De ingediende offertes werden nagekeken en beoordeeld. Op 07 januari 2022 werd de voorkeursbieder aangeduid.

Momenteel lopen de onderhandelingen met de voorkeursbieder die ook de opmaak van de projectvergunningsaanvraag aan het voorbereiden is.

De gunning/contract close is voorzien voor begin 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30 november 2018 werd de selectiefase van de Cluster GO!1 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

20.2 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)	
-------------------------	---

Op 16 november 2021 werd het bestek uitgestuurd en de offertes werden tegen juni 2022 ingediend. In het najaar van 2022 wordt de voorkeursbieder aangeduid.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2020	Op 25 september 2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
11/2021	Versturen van bestek



20.3 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 vzw Scholengemeenschap Lanaken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Momenteel zijn de opdrachtdocumenten voor de gunningsfase in opmaak. Er wordt verwacht dat het bestek eind 2022 zal worden uitgestuurd.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 1 juli 2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing

20.4 Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Antwerpen, Gemeente Brecht
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van drie scholenbouwprojecten namelijk:

1. De Leerexpert Schotensesteenweg in Deurne.
2. Stedelijke Basisschool en Stedelijk Lyceum Madras in Antwerpen en
3. Gemeentelijke Basisschool De Sleutelbloem in Brecht.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Het bestek werd verstuurd in februari 2022. De offertes worden in het najaar van 2022 verwacht.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2020	De selectiefase voor de Cluster Antwerpen-Brecht werd op 10 maart 2020 gepubliceerd.
12/2020	Selectiebeslissing
02/2022	Versturen van bestek.



20.5 Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Gent en stad Ninove
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten, zijnde Stadsgebouw Steenakker te Gent, Stadsgebouw Fabiolalaan te Gent en Basisschool De Lettertuin te Ninove.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

De voorkeursbieder werd op 21 september 2021 aangeduid. Momenteel lopen de onderhandelingen met de voorkeursbieder die eveneens de opmaak van de projectvergunningaanvraag aan het voorbereiden is.

De gunning/contract close is voorzien voor begin 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	De selectiefase van de Cluster Gent-Ninove werd op 27 mei 2019 gepubliceerd.
05/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 12 mei 2020 de selectiebeslissing genomen.
07/2020	Op 7 juli 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende machten naar de geselecteerde kandidaten.
09/2021	Aanduiding voorkeursbieder

20.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Ignatius Scholen in Beweging
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van de Egied Van Broeckhovenschool.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

In 2022 werd de projectvergunning verkregen en werd de BAFO-offerte ingediend. De opdracht werd gegund aan de voorkeursbieder, de vennootschap ABC 02.

De projectspecifieke DBFM-overeenkomst werd gefinaliseerd en ondertekend door het schoolbestuur en de opdrachtnemer. De contract close en financial close vonden plaats op 1 juni 2022, en aansluitend werden de werken voor dit project opgestart.

De oplevering van het volledige project is voorzien tegen juli 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 17 juni 2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.
06/2020	Op 25 juni 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
04/2022	Nemen van gunningsbeslissing. Bekomen van stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning
06/2022	Contractsluiting en financial close
07/2022	Start bouwfase



20.7 Cluster KOBA

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw KOBA Voorkempen, vzw KOR Lier, vzw KOBA NoordkAnt en vzw KOBA Metropool
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

TIJDLIJN


Timing	Toelichting
06/2020	Op 30 juni 2020 werd de selectiefase van de Cluster KOBA gepubliceerd.
02/2021	Selectiebeslissing

Wat houdt het bouwprogramma in?

Dit project omvat de realisatie van een cluster van 6 scholenbouwprojecten, namelijk:

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)	
-------------------------	---

De opdrachtdocumenten gunningsfase zijn in opmaak en het bestek zal in het najaar van 2022 worden uitgestuurd.

20.8 Cluster Broeders van Liefde - KISP

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten namelijk:

1. Styrka - campus De Deyne Gent (Zwijnaarde).
2. Sint-Victor Turnhout en
3. Sint-Laurens - KISP Zelzate.


Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Op 7 juli 2022 werd het bestek uitgestuurd en de offertes worden verwacht begin 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2020	Op 20 oktober 2020 werd de selectiefase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21 april 2021 de selectiebeslissing genomen.
07/2022	Het bestek werd verstuurd.



20.9 Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Sint ² Michiel
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een scholenbouwproject 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)	
-------------------------	---

Op 26 oktober 2021 werd de selectiebeslissing genomen. Momenteel worden de opdrachtdocumenten voor de gunningsfase voorbereid. Het versturen van het bestek is gepland tegen voorjaar 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2021	Publicatie van de opdracht
10/2021	Selectiebeslissing.

20.10 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 deelproject	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)	
-------------------------	---

Op 25 januari 2022 werd de voorkeursbieder aangeduid die momenteel bezig is met de opmaak van de projectvergunningaanvraag. De onderhandelingen met de voorkeursbieder zijn lopende. De projectvergunningaanvraag wordt opgemaakt door de voorkeursbieder.

Er wordt gemikt op een contract close tegen het voorjaar van 2023.

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.

20.11 Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG).
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

De opdrachtdocumenten voor de gunningsfase worden gefinaliseerd. Het versturen van het bestek is voorzien voor oktober 2022.

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.



20.12 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)	
-------------------------	---

Momenteel worden de opdrachtdocumenten voor de gunningsfase opgemaakt. Het versturen van het bestek wordt voorzien in het najaar van 2022.

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.



20.13 Tessengerlo 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 Tessengerlo.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

Dit project werd uit de cluster Broeders van Liefde - KISP gehaald en wordt afzonderlijk aanbesteed omwille van de problematiek rond de bouwlocatie. Er is immers nog geen duidelijkheid over de bouwlocatie en de timing.

21 Scholen van Vlaanderen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het model van individueel DBFM-contract dat bij de opmaak van de opdrachtdocumenten zal worden uitgewerkt beoogt ESR-neutraliteit en zal voor advies worden voorgelegd aan het INR.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het programma	Vorbereidingsfase
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 het 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. Voor de selectie van de projecten voor deze programma's wordt met drie opeenvolgende selectierondes gewerkt, telkens na een oproep door de Vlaamse 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.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Vlaams minister van Onderwijs Ben Weyts lanceerde in het najaar 2021 de **eerste oproep naar de schoolbesturen** om deel te nemen aan het nieuw scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen. Scholen konden tot 30 maart 2022 een project indienen voor deze eerste oproep.

De ingediende aanvragen voor het gesubsidieerd onderwijs werden administratief en inhoudelijk nagekeken en vervolgens beoordeeld door AGION op basis van de decretale selectiecriteria. AGION bezorgde zijn advies aan de minister van Onderwijs. Het GO! bezorgde evenzeer een selectie op basis van dezelfde decretale criteria, zoals goedgekeurd door haar raad.

Op 1 juli 2022 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om voor dit 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.

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.

Het model van individueel DBFM-contract dat bij de opmaak van de opdrachtdocumenten zal worden uitgewerkt zal een verdere detailbeschrijving van de risicoverdeling bevatten. Dit model van individueel DBFM-contract zal voor advies worden voorgelegd aan het INR.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW:	403.000
--------------------------------------	---------

Duiding bij 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 (prijsspeil 2021) voor de DBFM-toelage (de betoelaging van de beschikbaarheidsvergoedingen). Deze subsidiemachtiging, die in het decreet werd vastgelegd, begrenst de investeringsruimte van het programma. 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.

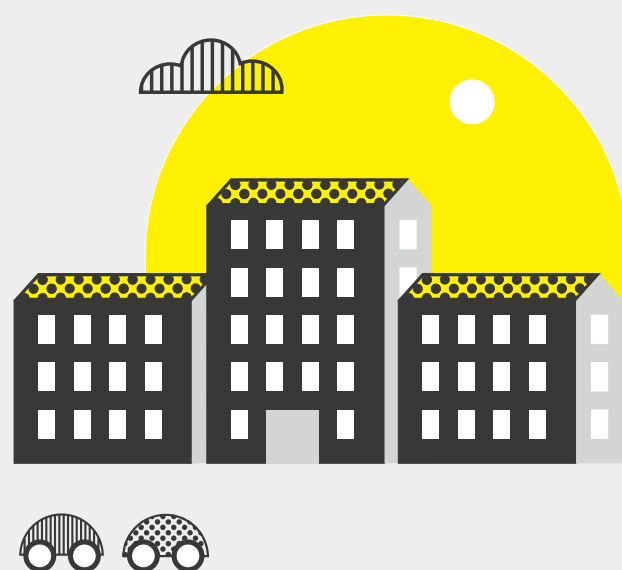
De DBFM-toelage bedraagt 81,5 % voor de instellingen van het gewoon en buitengewoon basisonderwijs in het gesubsidieerd onderwijs en 71,5 % voor de instellingen van andere onderwijsniveaus, het deeltijds kunstonderwijs, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding. Deze percentages worden verhoogd derwijze dat de daadwerkelijk verschuldigde onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding aan 90% wordt betaald. De DBFM-toelage bedraagt 100 % voor de instellingen, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding in het Gemeenschapsonderwijs.

Begrotingsartikel/ 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.
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.



22 Nieuw omroepgebouw VRT

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minister	Benjamin Dalle
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 is een basis die bestaat uit een ruime lobby, vele ontmoetingsplekken voor medewerkers en bezoekers én drie grote televisiestudio's.

Daarbovenop komt het tweede volume, het werkveld, 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 budgettair kader van VRT (principe van autofinanciering 2014-2043) en waarbij een correcte prijs/kwaliteit-verhouding 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.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op 26 april 2021 werd de opdracht voor de realisatie van het gebouw gegund aan VRT Morgen.

Een van de verliezende partijen (Public Media) heeft een verzoekschrift tot nietigverklaring van de gunningsbeslissing ingediend bij de Raad van State. Deze procedure is momenteel nog lopende.

In 2021 was er een positieve afwikkeling van het geschil met het vorig ontwerpteam (+1.506 K euro = 1.966 K euro dading minus 460 K euro schadevergoeding). Dit bedrag wordt toegevoegd aan het reservefonds nieuwbouw dat werd aangelegd sinds 2017 en zal later aangewend worden ter financiering van de afschrijvingen van het nieuw gebouw.

De stedenbouwkundige vergunning voor het nieuwe VRT-omroepgebouw op de site van het Mediapark aan de Reyerslaan werd afgeleverd door Urban op 16 mei 2022, met een aantal voorwaarden.

De gewijzigde milieuvergunning werd, na het positief brandweeradvies, aangevraagd op 16 augustus 2022, en toegewezen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op donderdag 15 september 2022.

Er diende ook nog een vergunning afgeleverd te worden voor het kappen van de bomen op het terrein. Deze bomenlijst werd ingediend in augustus 2022, en de vergunning werd toegekend op 14 september 2022.

Planning

Van zodra alle vergunningen uitvoerbaar zijn (30 dagen beroepsperiode), kunnen de nodige voorbereidingen getroffen worden om op 7 november 2022 de voorbereidende werken te starten (afbraak sporthal, aanleg tijdelijke parkeerplaatsen, afbraak parkeergebouw), waarna vervolgens de bouwwerken kunnen worden opgestart. Hiervoor wordt momenteel een periode van 40 maanden ingeschat. 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 2026.

Risicobeheer

Op dit moment zijn de hoogste risico's: budget (indexwijzigingen), vergunningstraject, wijzigingen tijdens uitvoeringsontwerp, samenwerking met stakeholders, wijzigende omstandigheden (overmacht Corona, technologische evoluties, wijzigende organisatie (transformatieproject), ...)

Er is een risicomatrix 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 bijgestuurd waar nodig. De risico inschatting wordt per kwartaal geëvalueerd en bijgestuurd.

Bovendien werd de nodige externe expertise aangetrokken (programmadirecteur voor bouw pijler, kost controle, technische controle, ...)

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	341.750
Studie -en ontwerpkosten:	13.088
Totaal betaalde biedvergoeding	130
Investeringsbedrag excl. BTW:	354.968

Investeringen per jaar (incl. BTW)

Jaar	Bedrag	2026	55.038
2014	16	2027	1.380
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	26.467	2035	440
2023	52.234	2036	447
2024	110.658	2037	455
2025	114.189	2038	463

Duiding bij financiële kerngegevens

Er wordt gewerkt volgens het principe van autofinanciering:

Het nieuwe gebouw zal door de VRT met eigen middelen gefinancierd worden over de periode 2014-2043: enerzijds door de verkoop van de grond en het huidige gebouw aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, anderzijds door besparingen op de investeringen/afschrijvingen en na de verhuizing ook door besparingen op de werkingskosten.

De totale bouwkost (341.750 K euro) omvat volgende elementen:

VRT Morgen - Bouwkost:	180.734
Bouwkost andere: voorbereidende werken en studies, programmamgmt, externe projectleiding, toezicht, sanering grond, coördinatievergoeding, omgevingsaanleg, verzekeringen	12.272
Mediafaciliteiten	94.500
Inrichting	9.268
Inspirerende werkomgeving	3.582
Algemene aanneming Logistiek Centrum	5.356
Kunst in opdracht	684
Stadsproject Reyers	263
Juridische ondersteuning	773
Communicatie	1.088
Onvoorziene	33.230

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 Beheersovereenkomst 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	Voorbereidende fase - masterplanner stadsproject Reyerssite
2016-2017	Voorbereidende fase - grondonderzoek
2018-2019	Voorbereidende fase - milieueffectenrapport + voorbereiding site/POC's + onderzoek mediafaciliteiten
2020-2021	Voorbereidende fase - opstart begeleiding projectmanagementteam
2021-2022	Voorbereidende fase – ontwerp + uitvoeringsontwerp
2022-2026	Bouw fase + kunst in opdracht
2025-2026	Mediafaciliteiten + inrichting + verhuis
2024-2038	Algemene aanneming Logistiek Centrum - deels investering, deels huur

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.
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 (Concurrentiegerichte dialoog)
05/2020	Selectie van 3 kandidaten en 1 reserve kandidaat, uit de 7 ingediende kandidaturen
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
05/2022	Bekomen stedenbouwkundige vergunning
09/2022	Wijziging stedenbouwkundige vergunning (kapvergunning) Bekomen milieuvergunning
11/2022	Geplande start bouwfase
Begin 2026	Geplande voorlopige oplevering
01/2028	Geplande definitieve oplevering (einde bouwfase)



23 Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Economie, Wetenschap en Innovatie
Minister	Jo Brouns
Betrokken entiteit	Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI)
Classificatie	Andere
ESR Impact	De middelen die ter beschikking zullen worden gesteld, zijn ESR8-middelen voor kredietverleningen en participaties die ESR-neutraal zijn, en die via investering (tegen aandelen) vanuit de Vlaamse overheid in Finocas nv voor deze investering kunnen ingezet worden.
Uitvoeringsvorm	Kapitaalparticipatie
Private partner	ArcelorMittal Belgium (AMB), Finocas
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

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.

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 2026 in gebruik te nemen. Dit zal resulteren in een vermindering van de CO₂-uitstoot met ongeveer 3 miljoen ton per jaar tegen 2030 in vergelijking met 2018.

De Vlaamse overheid zal een bedrag van 350 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 350.000.000 euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 20.110.265 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

ArcelorMittal zal hetzelfde bedrag inbrengen. De volstorting van de voorziene 350 miljoen euro zal niet in een keer gebeuren, maar verloopt in functie van het project. De kapitaalverhoging van 700 miljoen 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 lening door Finocas aan AMB.

Een DRI-installatie gebruikt aardgas en uiteindelijk mogelijk 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.

Het is de bedoeling dat in de loop van 2025 de daadwerkelijke bouw van de nieuwe installaties gestart is en dat de installaties in 2027 operationeel zijn.

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 2026 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

Vlaanderen heeft een belangrijke chemiesector, petrochemische sector en met Arcelor Mittal één van de grootste staalproducenten ter wereld. ArcelorMittal zal meer dan 1,5 miljard euro investeren in het decarbonisatieproject van de Gentse staalfabriek, wat zal resulteren in een **vermindering van de CO2-uitstoot met ongeveer 3 miljoen ton per jaar tegen 2030 in vergelijking met 2018**.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op 24 juni 2022 heeft de Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te hechten aan:

- de nieuwe aandeelhoudersovereenkomst tussen ArcelorMittal Belgium nv, ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv en het Vlaams Gewest met betrekking tot hun participatie in Finocas nv,
- een kapitaalverhoging van Finocas nv voor een bedrag van 350 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent.

Momenteel verloopt het proces van de documenten (aandeelhoudersovereenkomst, inschrijvingsovereenkomst) i.v.m. de kapitaalverhoging te ondertekenen door alle partijen.

De investering is onderworpen aan de staatssteun regels. Het volledige project werd aangemeld bij de EU Commissie ter goedkeuring, waarbij zowel de IPCEI regels als de andere staatssteunregels (CEEAG, GBER,...) kunnen van toepassing zijn. De lening maakt deel uit van dat grote geheel maar wordt niet apart op zichzelf aangemeld bij de EU. De beschikking van de Europese Commissie in kader van de staatssteun wordt verwacht in het 4e kwartaal van 2022.

AMB bereidt momenteel de investering in de DRI installatie te Gent voor en zal voor het investeringsproject steun aanvragen bij het Europese ETS Innovatiefonds.

Vlaio heeft een subsidie van 7.500.000 euro (50% van de aanvaarde projectbegroting) toegekend om de voorbereidende studie (de zogenaamde pre-FEED en FEED fase) van het bedoelde DRI – investeringsproject te ondersteunen om de geplande investeringen optimaal voor te bereiden en vervolgens te kunnen uitrollen. AMB wil de conceptuele (milieu-)technische en economische haalbaarheid van de DRI-installatie nagaan.

Planning

Finocas zal tot een eerste kapitaalverhoging overgaan tegen eind 2022 voor een totaal bedrag van 160 miljoen euro. Een tweede kapitaalverhoging is voorzien in 2023 voor een totaal bedrag van 380 miljoen euro en een derde kapitaalverhoging in 2024 voor een totaal bedrag van 160 miljoen euro.

Risicobeheer

De voornaamse risico's zijn momenteel:

- Goedkeuring Europese Commissie
- 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.
- Stijgende kosten: stijgende inflatie/grondstoffenprijzen. Eerste raming voor de DRI+ EAF (electric arc furnace) was 1,1 miljard euro. Maar door de stijgende prijzen zal de raming dichterbij 1,5 miljard euro gaan komen.
- Dalende conjunctuur met dalende vraag naar staal, wat kan resulteren in lagere productie.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investerings per jaar (VAK)	
Jaar	Bedrag
2022	350.000

Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	
Jaar	Bedrag
2022	80.000
2023	190.000
2024	80.000

Percentage in SPV	50
Naam publiek investeringsvehikel (indien van toepassing)	Finocas NV

Duiding bij financiële kerngegevens

Het Vlaams Gewest hield per 31 december 2021 50% van de aandelen van de Vennootschap Finocas nv aan, ter waarde van 82.188.350 euro. Het initieel hoofddoel van deze investering was de verankering van metaalgerelateerde R&D en diensten in Vlaanderen en het incorporeren van Finindus als investeringsmaatschappij.

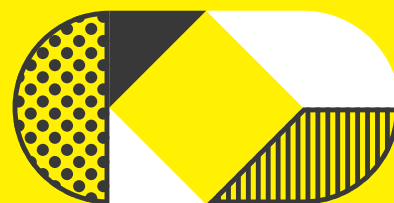
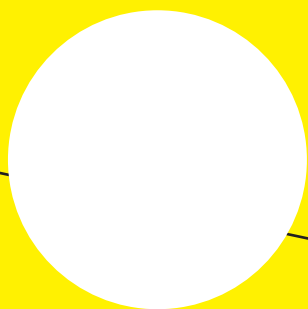
Er wordt naar aanleiding van de decarbonisatie van de staalindustrie in Vlaanderen een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 350 miljoen euro voor Finocas nv. De middelen die ter beschikking zullen worden gesteld, zijn ESR8-middelen voor kredietverleningen en participaties die ESR-neutraal zijn, en die via investering (tegen aandelen) vanuit de Vlaamse overheid in Finocas nv voor deze investering kunnen ingezet worden. Op basis van de geplande investering van 350 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 20.110.265 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

Begrotingsartikel/ Decretale Basis:

CB0-1CEX2BA-PA

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 heeft de Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te hechten aan: 1.1. de nieuwe aandeelhoudersovereenkomst tussen ArcelorMittal Belgium nv, ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv en het Vlaams Gewest met betrekking tot hun participatie in Finocas nv; 1.2. een kapitaalverhoging van Finocas nv voor een bedrag van 350 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent.










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 gemedieerd 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 geredigeerd 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 geredigeerd 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
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 2022

Beleids- domein	Project/programma	Deelproject/ programma	Status	Uitvoeringsvorm
FB	Kilometerheffing voor vrachtwagens	-	Closed	DBFMO
OV	Scholen van Morgen	-	Closed	DBFM
OV	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	-	Deels Closed	DBFM
OV	Scholen van Vlaanderen	1e oproep	Niet Closed	DBFM
MOW	A11	-	Closed	DBFM
MOW	Brabo I	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW	Brabo II	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM sui generis
MOW	Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Kempense Noord-Zuidverbinding	-	Closed	DBM + F
MOW	Limburgse Noord-Zuidverbinding	-	Niet Closed	Niet gekend en/of bepaald
MOW	Livan 1	-	Closed	DBFM met 25% + 1 participatie van De Lijn in de projectvennootschap
MOW	Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	-	Closed	DBM+F
MOW	R4 West en Oost	DBFM	Niet Closed	DBFM
MOW		Quick wins	Closed	Klassieke investering
MOW	R4-Zuid Gent	-	Closed	DBM + F
MOW	Spartacus Lijn 1	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Spartacus Lijn 2 (HOV Hasselt-Maasmechelen)	-	Niet Closed	Klassieke investering
MOW	Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW		Stelplaats Wissenhage	Niet Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster 2	Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster BOVZO	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Cluster 1	Closed	DBFM
MOW		Cluster 2	Closed	DBFM
MOW	Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Niet Closed	DBFM
MOW	Renovatie Royerssluis	-	Closed	Klassieke investering
CJSM	Nieuw omroepgebouw VRT	-	Closed	Klassieke investering
EWI	Kapitaalverhoging in Finocas NV	-	/	Kapitaalparticipatie

			Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
Looptijd	ESR-classificatie	Investeringskost (excl. BTW)	2022	2023	2024	2025	2026	2027
12 (+ 3 x 1) jaar	ESR-neutraal	213.471	98.396	110.065	105.966	99.635	99.287	100.703
30 jaar	Niet ESR-neutraal	1.426.801	100.902	103.778	104.700	105.527	106.397	107.337
30 jaar	ESR-neutraal	632.800	-	-	1.350	2.700	2.700	2.700
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	403.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal	483.702	54.326	54.488	54.733	54.983	55.237	55.497
35 jaar	Niet ESR-neutraal	40.993	6.580	6.697	6.826	6.957	7.091	7.227
25 jaar	Niet ESR-neutraal	83.568	15.235	16.116	16.414	17.390	17.226	17.582
25 jaar	ESR-neutraal	11.609	1.157	1.157	1.157	1.157	1.157	1.157
25 jaar	ESR-neutraal	87.395	9.455	10.314	10.411	10.510	10.611	10.714
-	Nog niet gekend	2.140.348	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	171.110	19.264	19.445	19.619	19.813	20.000	20.187
-	Nog niet gekend	835.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	87.372	8.738	9.063	9.259	9.460	9.665	9.874
-	Nog niet gekend	1.913.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	48.264	5.690	5.743	5.793	5.849	5.902	5.956
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	787.000	-	-	-	-	-	75.000
-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	76.676	8.401	8.449	8.497	8.547	8.598	8.651
25 jaar	Nog niet gekend, zie fiche	*	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	165.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	6.798	692	715	729	742	757	771
25 jaar	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	250.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	65.332	6.337	6.404	6.445	6.487	6.530	6.573
30 jaar	Niet ESR-neutraal	31.618	4.527	4.646	4.740	4.836	4.934	5.034
30 jaar	ESR-neutraal	82.192	4.874	4.888	4.902	4.915	4.929	4.944
30 jaar	ESR-neutraal	116.680	2.735	6.591	6.609	6.626	6.644	6.662
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	255.000	-	-	-	-	-	24.200
-	Niet ESR-neutraal	288.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	354.968	-	-	-	-	-	-
-	ESR-neutraal	350.000	-	-	-	-	-	-
Closed		3.711.746	347.309	368.559	368.150	366.134	367.665	371.569
Niet Closed		7.381.148	-	-	-	-	-	99.200
Totaal**		11.442.894	347.309	368.559	368.150	366.134	367.665	470.769

Duiding

Investeringsbedrag (excl. BTW):

Voor het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur betreft dit enkel de geraamde bouwkost in plaats van het investeringsbedrag excl. BTW.

Voor de R4 West en Oost - DBFM & Scholen van Vlaanderen - eerste oproep betreft dit het geraamde investeringsbedrag incl. BTW.

* Het investeringsbedrag voor Spartacus Lijn 1 uit het basisrapport van 2021 komt te vervallen wegens het einde van het tramdossier o.b.v. de beslissing van de Vlaamse regering van 10 juni 2022.

Het totale investeringsbedrag voor 'Niet Closed' projecten/programma's is in hoofdzaak gebaseerd op ruwe ramingen.

De toename van het investeringsbedrag (excl. btw) voor de geclosede projecten/programma's (+653.521 K euro) komt vnl. door de toevoeging van de projecten Renovatie Royerssluis en Nieuw omroepgebouw VRT en de actualisering voor Scholen van Morgen. De toename van het investeringsbedrag voor de niet-closede projecten/programma's (+2.708.971 K euro) komt vnl. door de toevoeging van Spartacus Lijn 2, Scholen van Vlaanderen en de actualisering van de raming voor de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur, de Limburgse Noord-Zuidverbinding, de stelplaats Wissenhage, ECA en NSZ.

** Het totaal gerapporteerde investeringsbedrag dat hier wordt weergegeven bedraagt de som van de investeringsbedragen van de Kapitaalverhoging in Finocas nv, de geclosede projecten en de niet geclosede projecten.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

Hier wordt momenteel enkel een indicatie van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de Egied Van Broeckhoven-school weergegeven. Buiten de Egied Van Broeckhovenschool (momenteel nog het enige geclosede deelproject binnen dit programma) is er op dit moment nog geen zicht op de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op individueel niveau voor dit programma.

Complex R0 x A201

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten worden de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw), te betalen vanaf 2027 - 2028 (afhankelijk van gegunde oplossing opdrachtnemer). De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.

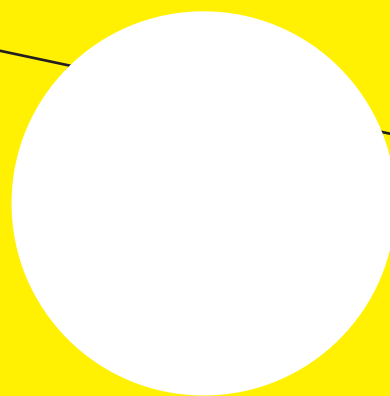
R4 West -en Oost - DBFM

In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van het DBFM-project R4 West en Oost ruw ingeschat op 75 miljoen euro (inclusief btw) vanaf 2027. De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.

Stelplaats Wissenhage

Deze gegevens kunnen pas na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.





Vlaamse overheid

Koning Albert II – laan 35 bus 61 1030 Brussel

Verantwoordelijke uitgever

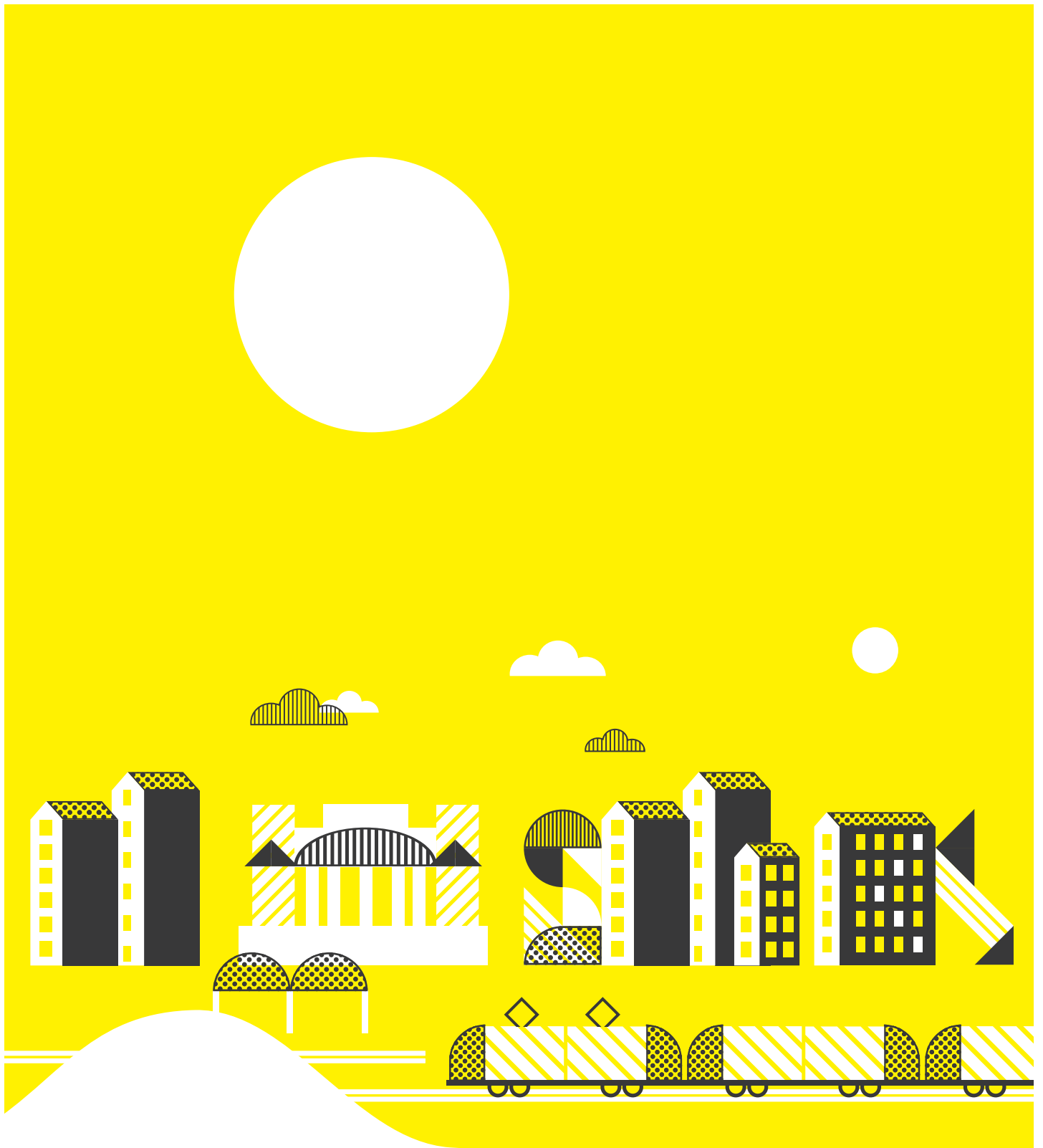
Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum

oktober 2022

fin.vlaanderen.be





Departement Financiën en Begroting

Koning Albert II – laan 35 bus 61

1030 Brussel

fin.vlaanderen.be