

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2025



Inhoudstafel



Inleiding (p.4-9)



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.10-19)



Projectfiches Basisrapport (p.20-217)

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-Oost
 - 6.1. R4 West en Oost – Quick Wins
 - 6.2. R4 West en Oost DBFM
7. Werken aan de Ring
 - 7.1. Complex R0x A201
 - 7.2. R0 Noord Zone Zaventem
 - 7.3. Luchthaventram
 - 7.4. Sneltram A12
8. Rond Ronse
9. Brabo 1
10. Brabo 2
11. Livan 1
12. HOV Hasselt-Maasmechelen
13. Noord-Zuid Limburg
14. Gentspoort
15. Stelplaatsen De Lijn
 - 15.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
 - 15.2. Stelplaats Tongeren
 - 15.3. Stelplaatsen Cluster
 - 15.4. Stelplaats Wissenhage
16. Premetro Kerkstraat - Pothoekstraat
17. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
 - 17.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
 - 17.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
18. Loodsboot
19. Extra Containercapaciteit haven Antwerpen (ECA)
 - 19.1. Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)



- 19.2. Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)
20. Nieuwe Sluis Zeebrugge
21. Renovatie Royerssluis
22. A12
 - 22.1. A12 Londerzeel Zuid
 - 22.2. Ombouw A12-N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid
23. OverBruggen
 - 23.1. PPS Kunstwerken
 - 23.2. PPS Beweegbare Kunstwerken
24. Asset Management – Sluizen Boven-Schelde
25. Scholen van Morgen
26. Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
 - 26.1. Cluster GO!1
 - 26.2. Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem
 - 26.3. Scholengemeenschap Lanaken
 - 26.4. Cluster Antwerpen-Brecht
 - 26.5. Cluster Gent-Ninove
 - 26.6. Egied Van Broeckhovenschool
 - 26.7. Cluster Koba
 - 26.8. Cluster Broeders van Liefde - KISP
 - 26.9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare
 - 26.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene
 - 26.11. Jan Van Eyck campus (SKOG)
 - 26.12. Sint-Maartensscholen Ieper
 - 26.13. Tessenderlo Broeders van Liefde
27. Scholen van Vlaanderen
 - 27.1. Programma 1
 - 27.2. Programma 2
 - 27.3. Programma 3
28. Nieuw Omroepgebouw VRT
29. Kapitaalsverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV
30. Centrum Sport Vlaanderen Hofstade
31. Museum voor Hedendaagse Kunst Antwerpen (M HKA)



Definities (p.218-221)



Annex (p.222-227)



Indicatieve lijst toekomstige projecten 2025

Het decreet van 22 maart 2019 betreffende grote projecten en programma's bepaalt dat de Vlaamse Regering jaarlijks een indicatieve lijst vaststelt van projecten die zich nog in een onderzoeks- of voorbereidingsfase bevinden (artikel 5, derde lid). Deze lijst is geen beleidsplan of goedkeuringsbesluit, maar vormt wel een oriëntatie-instrument voor toekomstig investeringsbeleid.

Door deze lijst op te nemen in het basisrapport ontstaat een gestructureerd overzicht van potentieel strategische projecten die zich aandienen op de middellange termijn. Dit verhoogt de voorspelbaarheid en maakt het mogelijk om investeringsbeslissingen beter te spreiden in de tijd. De lijst ondersteunt ook de ontwikkeling van beleidsdomeinspecifieke investeringsagenda's, in lijn met de ambitie van de Vlaamse Regering om tot een meer planmatige aanpak te komen.

Voorliggende indicatieve lijst bouwt in belangrijke mate voort op het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) 2025–2029 van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, dat op 14 juli 2025 aan de Vlaamse Regering werd voorgelegd. Met dit GIP heeft het beleidsdomein een grote stap gezet in de richting van beleidsdomeinspecifieke investeringsagenda's. Het programma bundelt de geplande investeringen in een meerjarig en thematisch gestructureerd kader en biedt zo meer voorspelbaarheid en transparantie. De grote projecten vanuit het GIP van MOW zullen in navolgende rapporteringen verder worden opgenomen in de basislijst van rapportering Grote Projecten, zodat er een eenduidige naamgeving en inhoudelijke afbakening kan worden bereikt in verdere actualisaties van de rapportering Grote Projecten, waarbij voor het beleidsdomein MOW het GIP hierin richtinggevend is. Dit omvat volgende grote projecten met een horizon verder dan 2029 die het pad inslaan naar (verdere) uitvoering:

- Heraanleg en optimalisatie R0 (Werken aan de Ring R0)
- A8 Halle
- Noord Zuid Limburg
- HOV Limburg
- Extra Container Capaciteit Antwerpen
- Tweede Tijsmanstunnel
- Toegankelijkheid Achterhaven Zeebrugge (Nieuwe Sluis Zeebrugge en renovatie Vandammesluis)
- Seine Schelde: opwaardering Leie-as en Kanaal Roeselare-Leie

- Mechelen Noord
- E403 derde rijstrook
- Oostelijke Tangent
- Luchthaventram
- Gentspoort
- Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat
- Stelplaats Wissenhage
- A12 Londerzeel Zuid
- R4WO
- N60 Rond Ronse

In de indicatieve lijst van dit basisrapport wordt onder meer een synthese opgenomen van de te verwachten grote projecten en programma's die in het GIP 2.0 zijn opgenomen of daaruit voortvloeien. De projecten uit de andere beleidsdomeinen vloeien voort uit een brede bevraging naar toekomstige Grote Projecten die momenteel in voorbereiding zijn. Op die manier fungeert de lijst als brug tussen het beleidsdomeinspecifieke investeringsagenda's en de overkoepelende rapportering over Grote Projecten en Programma's.

Doel en afbakening

Zoals aangegeven komt de selectie van onderstaande projecten en programma's tot stand op basis van een bevraging bij de verschillende beleidsdomeinen, waarbij gevraagd werd om projecten op te geven die binnen een horizon van vijf à tien jaar in uitvoering kunnen gaan.

Projecten worden enkel opgenomen in de indicatieve lijst als ze voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Voldoende schaalgrootte
 - ≥ 50 miljoen euro voor infrastructuur
 - ≥ 25 miljoen euro voor vastgoed
 - ≥ 15 miljoen euro voor diensten of leveringen
- Projectfase: voorbereidende fase, met verwachte realisatie binnen periode van 5 à 10 jaar.
- Beleidsmatige verankering: bv. via een masterplan, principiële goedkeuring of budgettaire inpassing.
- In regie van het Vlaams Gewest of Vlaamse Rechtspersonen: volledige of gedeeltelijke uitvoeringsverantwoordelijkheid voor het project.

Door deze indicatieve lijst op te nemen in het basisrapport wordt beoogd om de transparantie en voorspelbaarheid van het investeringsbeleid van de Vlaamse overheid te vergroten. Ze biedt beleidsmakers en andere belanghebbenden een kader en overzicht om de mogelijke toekomstige investeringen te plannen en voor te bereiden.

In de praktijk wordt de lijst beleidsmatig ingevuld, met een focus op strategische investeringen die binnen vijf à tien jaar in realisatie kunnen gaan en waarvoor er concreet politiek en budgettair perspectief bestaat. De lijst is niet exhaustief en vormt een momentopname.

In de indicatieve lijst worden grote investeringen in eigen beheer opgenomen (definitie INR), aangevuld met PPS-projecten waarbij de Vlaamse overheid opdrachtgever is. Zo ontstaat een helder beeld van de strategische investeringsinspanningen waarvoor de Vlaamse overheid rechtstreeks verantwoordelijk is. Het is belangrijk te benadrukken dat de opgenomen projecten in deze lijst indicatief zijn. De vermelding in deze lijst impliceert geen formele goedkeuring of toewijzing van middelen. De projecten kunnen in de toekomst worden aangepast, uitgesteld of geannuleerd, afhankelijk van beleidskeuzes, budgettaire overwegingen en verdere analyses.

Er kunnen zich in de toekomst dus nieuwe projecten aandienen die momenteel nog niet in voorliggende lijst zijn opgenomen. De lijst wordt daarom jaarlijks geactualiseerd om de meest recente stand van zaken weer te geven.

De Vlaamse Regering blijft inzetten op een iteratief proces van jaarlijkse actualisatie en verfijning, waarbij nieuwe inzichten en beleidsontwikkelingen stelselmatig worden geïntegreerd.

Inhoudelijke elementen per project

Per project worden de volgende elementen weergegeven:

- naam van het project;
- beleidsdomein of entiteit;
- korte omschrijving van de beoogde scope;
- geschat investeringsbedrag (met prijsvork waar nodig);
- mogelijke uitvoeringsvorm (klassiek, DBFM, PPS...);
- indicatieve timing van start (realisatie).

Beperkingen en aandachtspunten

De lijst geeft geen garantie op uitvoering en impliceert ook niet noodzakelijk opname in de begroting. Ze vormt een indicatieve investeringskalender, die zicht wil geven op de inhoudelijke én financiële impact van mogelijke toekomstige engagements.

MOW

KR8 (Kortrijk)	
KR8 omvat 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 geraamde investeringsbedrag is afhankelijk van het gekozen alternatief. Tevens bereiden we, naast de huidige scope van KR8, een gefaseerde herinrichting van de R8 voor, en werken we aan een betere verkeersveiligheid op de R8 Noord.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

A8 Halle	
Deze missing link situeert zich langs de A8 te Halle tussen de aansluitingscomplex met de R0 (inclusief) en het Kanaal Brussel-Charleroi. Ze omvat alle ingrepen en projecten om de huidige A8 en N203a om te vormen tot een volwaardige hoofdweg, zoals geselecteerd in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).	
De Vlaamse Regering verleende op 15 oktober 2021 haar akkoord om dit project verder uit te werken als potentieel PPS-project en dit versneld aan te pakken. De Werkvennootschap werd hiervoor aangeduid en heeft ondertussen een studieconsortium aangesteld. De studie werd in juni 2022 opgestart en is momenteel nog lopende.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	600 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Mechelen-Noord	
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.	
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.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	300 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Spartacus Lijn 1 (Hasselt-Maastricht) (HOV Limburg)	
De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer in Limburg is te laag om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitssnoden hoog en urgent zijn in de provincie/vervoerregio Limburg. Voor een snelle realisatie van Spartacus lijn 1 werd De Werkvennootschap op 10 juni 2022 door de Vlaamse Regering gelast een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uit te werken met oog op een versnelde ingebruikname. HOV Limburg is een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg. De gefaseerde realisatie van de deelprojecten Spartacus 1/2/3 lijnen zal in navolgende rapportages gebundeld worden onder één groot project “HOV Limburg”, gealigneerd op het GIP van MOW.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

E403 - derde rijstrook	
Met een derde rijstrook op de E403, tussen Roeselare en Brugge, wordt gewerkt aan een veiliger en vlotter verkeer op de E403. Met de studie ‘veilig en vlot op de E403’ werkt AWV aan een onderbouwde oplossing.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	360 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Oostelijke Tangent	
De Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas wordt de nieuwe verbindingsweg tussen het knooppunt N70/R42 en de E17 langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen en moet met de aanleg van onder meer tunnels en fietsbruggen zorgen voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Concreet komt er een nieuwe weg voor auto’s en vrachtverkeer met veilige verkeersknooppunten die verschillende bedrijvenzones en het station vlotter bereikbaar maakt. Langs deze weg loopt een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. Zo ontstaat een snelle en veilige fietsas tussen de N70 en Eigenlo. Dankzij de Oostelijke Tangent zal doorgaand verkeer niet langer door het centrum van Sint-Niklaas moeten rijden en zal de verkeersdruk in de stad afnemen.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Nieuwe Zeesluis Zeebrugge

De Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ) is een overkoepelend complex project dat zich richt op de bereikbaarheid en ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Het omvat naast de bouw van een nieuwe zeesluis ook aanpassingen aan de omliggende weg- en spoorinfrastructuur. Voor de toegankelijkheid van de achterhaven Zeebrugge wordt ingezet op de renovatie van de Vandammesluis en de realisatie van de bouw van de Nieuwe Sluis Zeebrugge.

De realisatie van de Nieuwe Zeesluis kan opgevolgd worden in de projectfiche verder in dit basisrapport.

Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge - De renovatie van de bestaande Vandamme-sluis	
De huidige Pierre Vandammesluis is de grootste sluis in het havengebied van Zeebrugge (afmetingen: 500 m lang, 57 m breed, een diepte tot 18,5 m en een watervolume van maximaal 527.000 m³).	
De renovatie van de Vandammesluis is cruciaal en noodzakelijk om de toekomstige bereikbaarheid van de achterhaven in Zeebrugge te garanderen. Ze is het bindstuk tussen de voor- en de achterhaven.	
Door technische problemen bij de bouw van de sluis in de jaren '80, werd de sluis volgens een bijzondere uitvoeringsmethode gerealiseerd. Als gevolg hiervan zijn onderhoudswerken aan deze sluis dan ook bijzonder delicaat.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	700 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Het Toekomstverbond

Het Toekomstverbond omvat een breed pakket aan maatregelen om de mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid in en rond de Antwerpse regio te verbeteren. Het combineert infrastructuurwerken, openbaarvervoerprojecten, fietsvoorzieningen en leefbaarheidsprojecten, in samenhang met de stedelijke ontwikkeling en klimaatdoelstellingen.

De projecten binnen het Toekomstverbond worden gefaseerd uitgevoerd, met prioriteit voor de meest urgente knelpunten.

De indicatieve lijst bevat enkel de strategische grote deelprojecten van het Toekomstverbond die zich nog in de voorbereidingsfase bevinden, zodat hun toekomstige investeringsbehoefte tijdig zichtbaar wordt.

In het basisrapport worden enkel de deelprojecten die via PPS worden gerealiseerd en zich niet langer in de voorbereidingsfase bevinden afzonderlijk opgevolgd. De overige projecten binnen het Toekomstverbond worden behandeld in de bestaande rapportage over het Toekomstverbond aan het Vlaams Parlement.

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	1,6 miljard euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Programma ‘Werken aan de Ring’

Het programma Werken aan de Ring omvat een reeks ingrepen om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid rond de Brusselse Ring (R0) te verbeteren. Het gaat om een combinatie van infrastructuurwerken, fietsinfrastructuur, en maatregelen voor geluids- en milieubeheer, afgestemd op de ruimere mobiliteits- en leefbaarheidsdoelstellingen in de regio.

De projecten binnen dit programma worden gefaseerd uitgevoerd, met prioriteit voor de meest urgente knelpunten, zoals Wemmel, Groot-Bijgaarden en Vilvoorde.

De indicatieve lijst bevat de strategische grote deelprojecten die nog in voorbereiding zijn.

In het basisrapport worden enkel de deelprojecten die via PPS worden uitgevoerd en zich niet langer in de voorbereidingsfase bevinden afzonderlijk opgevolgd.

Werken aan de Ring – R0 Noord	
In het noordelijk deel van de Ring rond Brussel, een belangrijke ader van het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T), is de infrastructuur aan vernieuwing of vervanging toe. De renovatie van de R0 is een ideale gelegenheid om een vlottere doorstroming en meer verkeersveiligheid te creëren, onder meer door lokaal en bovenlokaal verkeer te scheiden en knooppunten opnieuw in te richten. Hierbij wordt de infrastructuur verder versterkt om uitzonderlijk (militair) transport mogelijk te maken. Tegelijk komen er nieuwe verbindingen om multimodaal verkeer aan te moedigen en de leefbaarheid te verhogen. Dankzij de herinrichting komt er bovendien ruimte vrij om groengebieden te versterken, met elkaar te verbinden en in te richten als klimaatbuffers.	
De herinrichting van de R0-Noord wordt aangepakt in vier verschillende zones:	
• Zone Zaventem (Reeds in het basisrapport) • Zone Vilvoorde • Zone Wemmel • Zone Groot-Bijgaarden	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	• R0 – Vilvoorde: 1.150 miljoen euro • R0 – Wemmel: 850 miljoen euro • R0 – Groot-Bijgaarden: 790 miljoen euro
Verwacht moment van start werf	• R0 – Vilvoorde: 2028 • R0 – Wemmel: 2030 • R0 – Groot-Bijgaarden: 2030
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

GO!

In de indicatieve lijst worden de vastgoedprojecten opgelijst die boven de 25 miljoen euro geraamd zijn. Dit zijn projecten in het beheer van het GO!. Uiteraard plant het GO! daarnaast nog meer projecten. Ook wordt er de komende jaren verder geïnvesteerd in onderwijsinfrastructuur via de verschillende subsidiekanalen van AGION. Deze subsidies en kapitaaloverdrachten vallen niet binnen de scope van deze indicatieve lijst.

SGR08 Anderlecht school voor beeldende kunsten (GO!)	
Entiteit	GO!
Geraamd investeringsbedrag	25,9 miljoen euro
Verwacht moment van realisatie	2027

SGR22 Gent GO! Casinoplein	
Entiteit	GO!
Geraamd investeringsbedrag	33,85 miljoen euro
Verwacht moment van realisatie	2026

WEWILS

Horizon Onderzoekskuster	
Om de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse overheid te realiseren, de toekomst te verzekeren van haar onderzoeksinfrastructuur met omliggende proefvelden, (= de "Onderzoekskouter"), en een performante incubator te kunnen blijven voor toponderzoek met voorbeeldfunctie in binnen- en buitenland werkte het Instituut voor Landbouw-, Visserij- en Voedingsonderzoek (ILVO) haar Vastgoedstrategie uit.	
Het 1ste, uitdagend project hierin is de centralisatie van de onderzoeksfaciliteiten van ILVO in de "Horizon Onderzoekskuster". Hier zullen diverse activiteiten samenkomen voor het uitvoeren van gespecialiseerde analyses op plant, bodem, dier, voeding, en zeer divers labo's gehuisvest zijn (chemisch, biotechnologisch labo, een geur-, smaak-, eilabo en een labo entomologie-nematologie). Dit samen met een onderzoekserre, een aardappelloods en met de nodige ondersteunende functies (staalvoorbereiding, afwas- en autoclaveerinfrastructuur, een magazijn en stockageruimte) en met kantoren en ontvangstruimte. Het gebouw zal ongeveer 1/3 van de werknemers van ILVO huisvesten.	
Beleidsdomein	WEWILS – Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie, Landbouw en Sociale Economie
Geraamd investeringsbedrag	90 miljoen euro
Verwacht start van realisatie	2025-2026

Derde fase masterplan Agentschap Plantentuin Meise	
De onderzoeksgebouwen van Plantentuin Meise zijn in slechte staat. Het hoofdgebouw, opgetrokken eind jaren '50, vertoont ernstige gebreken: betonrot, loskomende asbesthoudende tegels, afgekeurde elektriciteit, het ontbreken van een werkend ventilatiesysteem, het ontbreken van temperatuur- en vochtregeling voor de collecties (herbarium en bibliotheek), en isolatie die niet voldoet aan de hedendaagse normen. Een volledige renovatie is de enige haalbare optie. De studiefase werd inmiddels opgestart.	
Beleidsdomein	WEWILS – Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie, Landbouw en Sociale Economie
Geraamd investeringsbedrag	60 miljoen euro
Verwacht start van realisatie	2026-2027
Uitvoeringsvorm	Bouwteam

KBBJ

VAC Leuven – Energetische renovatie	
Energetische en functionele optimalisatie van het VAC Leuven - implementatie van het hybride werken.	
Dit kantoorgebouw werd gebouwd in 2010 en een aantal technische en bouwkundige elementen zijn einde levensduur. Met dit project zal het gebouw enerzijds energetisch geoptimaliseerd worden, anderzijds zal de kantoorinrichting geoptimaliseerd worden volgens de principes van hybride werken om zo ruimte vrij te maken om een bijkomende entiteit of diensten te huisvesten. Het doel van de optimalisatie is een duurzaam, koolstofneutraal en toekomstgericht kantoorgebouw te realiseren met een flexibele inzetbaarheid waarin maximaal hergebruik van de bestaande componenten een prominente rol krijgt.	
Beleidsdomein	KBBJ – Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie
Geraamd investeringsbedrag	• 36 miljoen euro voor de werken • 4,1 miljoen euro voor de studies • 6,57 miljoen euro voor inrichting & meubilair
Verwacht moment van realisatie	• Plaatsing studieopdracht in 2026 • Plaatsing opdracht der werken in 2029
Uitvoeringsvorm	Klassieke procedure: open aanbesteding studiecontract + open aanbesteding werken

Finance On The Move	
De noodzaak van dit project (FOMO) was de vernieuwing van het huidige Oracle Finance platform (OraFin). FOMO wordt gerealiseerd door het Departement Financiën en Begroting in samenwerking met Het Facilitair Bedrijf en Digitaal Vlaanderen.	
Het strategische contractuele kader voor de verdere implementatie van het ERP-programma bestaat uit twee complementaire luiken:	
• Een technologiecontract voor het gebruik van de gekozen ERP-oplossing en bijhorend ecosysteem; • Een dienstencontract voor de implementatie-, migratie- en ondersteuningsdiensten.	
FOMO creëert een strategische opportuniteit om technologie binnen de Vlaamse overheid te standaardiseren . Door het gebruik van een uniforme ERP-oplossing kunnen entiteiten hergebruik realiseren, complexiteit reduceren en schaalvoordelen behalen in beheer, ondersteuning en evolutie	
Beleidsdomein	FB - Financiën en Begroting
Geraamd investeringsbedrag	86,9 miljoen euro
Verwacht moment van realisatie	2025-2029 (gegund in september 2025)
Uitvoeringsvorm	Diensten en leveringen



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

	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	R
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat		Gunningsfase	O
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1	Operationele fase	G
	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2	Operationele fase	G
Loodsboot		Bouwfase	G
Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeover (CCL)	Vorbereidingsfase	O
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Vorbereidingsfase	G
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Vorbereidingsfase	GO
Renovatie Royerssluis		Bouwfase	GO
A12	A12 Londerzeel Zuid	Bouwfase	GO
	Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	Vorbereidingsfase	G
OverBruggen	Asset Management - PPS Kunstwerken	Gunningsfase	GO
	Asset Management- PPS Beweegbare kunstwerken	Gunningsfase	GO
Asset Management – Sluizen Boven-Schelde		Gunningsfase	G
Scholen van Morgen		Operationele fase	G
Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	Cluster GO!1	Operationele fase	GO
	Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	Bouwfase	G
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	G
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	OR
	Cluster Gent-Ninove	Bouwfase	GO
	Egied Van Broeckhovenschool	Operationele fase	G
	Cluster KOB	Gunningsfase	OR
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Gunningsfase	O

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

	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Gunningsfase	G
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	O
	Jan Van Eyck campus (SKOG)	Gunningsfase	G
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	OR
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Vorbereidingsfase	OR
Scholen van Vlaanderen	Programma 1	Gunningsfase	G
	Programma 2	Gunningsfase	G
	Programma 3	Gunningsfase	G
Nieuw omroepgebouw VRT		Bouwfase	GO
Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV		Operationele fase	OR
Centrum Sport Vlaanderen Hofstade		Gunningsfase	GO
Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen (M HKA)		Vorbereidingsfase	Stopgezet

Lopende beschikbaarheidsvergoedingen

Door de samenstelling biedt het basisrapport een gedetailleerd overzicht van de toekomstige betalingsverplichtingen die voortvloeien uit grote investeringsprojecten die via alternatieve financieringsmodellen, zoals DBFM(O)-formules (Design, Build, Finance, Maintain), worden gerealiseerd. Deze projecten hebben een gespreide impact op de overheidsfinanciën, waarbij de kapitaalslasten niet onmiddellijk worden geboekt maar over de looptijd van het project worden gespreid. Voor deze projecten zal de Vlaamse overheid tijdens de looptijd van de contracten een beschikbaarheidsvergoeding betalen.

Het rapport geeft inzicht in de omvang van deze toekomstige betalingsverplichtingen en biedt een raming van de jaarlijkse

beschikbaarheidsvergoedingen die de Vlaamse overheid in de toekomst nog verschuldigd is aan de private partners in DBFM(O)-overeenkomsten.

Momenteel zijn er **tweeëntwintig** (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten.

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

De zelfevaluatie werd geactualiseerd voor:

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

Voor volgende projecten werd een eerste zelfevaluatie uitgevoerd:

- R4WO
- Werken aan de Ring: R0 x A201

Het Departement Financiën en Begroting bundelt en aggregiert jaarlijks de geleerde lessen die uit deze evaluaties voortvloeien in een verslag ‘Geleerde lessen uit de zelfevaluaties’ dat geraadpleegd kan worden op <https://www.vlaanderen.be/departement-financien-en-begroting/facts-figures/grote-projecten-en-programmas/lessen-uit-zelfevaluatie>

Een observatie uit de jaarlijkse (geactualiseerde) zelfevaluaties is dat deze niet altijd nieuwe lessen opleveren. Het is te verwachten dat vooral significante projectmijlpalen of faseovergangen binnen een project de momenten zijn waarop waardevolle lessen kunnen worden getrokken. Bij de lopende DBFM-projecten zien we bijvoorbeeld dat, eenmaal deze projecten in de operationele fase belanden, er weinig nieuwe lessen aan de oppervlakte komen, tenzij er onverwachte gebeurtenissen plaatsvinden die het contract en de gemaakte afspraken uitdagen.

Hoewel het vooraf identificeren en beheersen van risico’s (zoals benadrukt in principe 7 van het PPS-charter¹²) een essentieel onderdeel is van projectvoorbereiding, blijft het onmogelijk om alle scenario’s vooraf te voorzien. Dergelijke onverwachte gebeurtenissen testen de robuustheid van contracten en de bijbehorende beheersmaatregelen. Het zijn juist deze momenten die nieuwe inzichten en waardevolle lessen opleveren.

Wanneer er abstractie wordt gemaakt van de specificiteit van de projecten kunnen de lessen, observaties en aanbevelingen die

tot nu toe uit de zelfevaluaties naar boven zijn gekomen samengevat worden in twaalf algemene lessen en aanbevelingen:

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

Een bijkomende les uit grootschalige infrastructuurprojecten is dat hoe goed een contract ook wordt voorbereid, er altijd onvoorziene gebeurtenissen kunnen opduiken. Definities en bepalingen in contracten kunnen niet elke uitzondering of nuance afdekken, wat tot interpretatieverschillen of discussies kan leiden. Het is daarom essentieel om te streven naar een constructieve verstandhouding tussen alle betrokken partijen.

Het contract vormt de basis, maar kan nooit alle mogelijke scenario’s volledig afdekken. Bij onverwachte situaties—zoals externe verstoringen of uitzonderlijke omstandigheden—wordt de robuustheid van het contract en de samenwerking op

de proef gesteld. Het vermogen van de betrokken partijen om pragmatisch en oplossingsgericht samen te werken, blijkt hierbij een cruciale succesfactor.

Deze les benadrukt dat, ondanks een sterke focus op risicobeheersing en gedetailleerde contractafspraken, het onderhouden van een open en constructieve dialoog minstens even belangrijk is om projecten succesvol af te ronden.

Bovenstaande lessen corresponderen sterk met de bevindingen uit het rapport ‘Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking: Leidraad voor het optimaliseren van transactiekosten bij PPS’ (2023)¹³. Dit rapport werd in opdracht van het Departement Financiën en Begroting uitgevoerd om bestaande kennis en optimale werkwijzen voor publiek-private samenwerking om te zetten in praktische richtlijnen in functie van kostenbesparing en verbeterde samenwerking. Hierbij werd samengewerkt met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en de bouwsector. Dit proces heeft geleid tot een procesleidraad die handreikingen biedt voor elke fase van de aanbesteding. Het gaat hierbij onder andere over projectidentificatie, stakeholdermanagement, het verlagen van biedkosten en de toepassing van biedvergoedingen. Ook specifieke problematieken met betrekking tot vergunningen, ondergrondse risico’s en schommelingen in materiaalprijzen worden behandeld.

¹² <https://www.vlaanderen.be/het-faciliteit-bedrijf-overheidsopdrachten-en-raamcontracten/beleid/beleid-overheidsopdrachten/strategische-projecten>

¹³ Het rapport zelf kan geraadpleegd worden op: <https://www.vlaanderen.be/departement-financien-en-begroting/facts-figures/grote-projecten-en-programmas/studies-en-modellen>

1

Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Financiën en Begroting
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	Vlaamse Belastingdienst
Andere betrokken entiteiten	MOW Dep. (Verkeerscentrum) -AWV, LNE, Vlanel, 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)
Uitvoerings-vorm	DBFMO
Looptijd contract	12 jaar + 3 maal verlengbaar met 1 jaar.
Private partner	Satellic 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 03/07/2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13/12/2013 in dat verband.” De tarieven van de kilometerheffing worden bepaald in artikel 2.4.4.0.1. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit zoals gewijzigd door artikel 12 van het hiervoor vermelde decreet.

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

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

Het contract heeft een looptijd van 12 jaar en kan 3 maal met 1 jaar worden verlengd. De beslissing om de looptijd al dan niet te verlengen ligt bij de Gewesten, Sofico en Viapass. Op dit moment is nog geen beslissing genomen over een eventuele verlenging.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

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

De Vlaamse opbrengst van de kilometerheffing bedroeg 668 miljoen euro in 2024 (inclusief ontvangsten uit boetes). Ten opzichte van 2023 betekent dit een toename van de ontvangsten met 16%. Die toename is hoofdzakelijk toe te schrijven aan de uitbreiding van het wegnnet waarop de kilometerheffing van toepassing is. Op 1 januari 2024 werd het tarief op 686 km wegen in Vlaanderen gewijzigd van een nultarief naar het normale tarief.

EETS-dienstverleners kunnen toetreden tot het Belgisch toldomein (door toepassing van de EETS-richtlijn) op voorwaarde dat ze voldoen aan de technische eisen die gesteld worden. Dit wordt nauwgezet gecontroleerd en opgevolgd door Viapass. EETS-dienstverleners volgen de regels vervat in het tolgebiedsverklaring en vallen bijgevolg niet onder het DBFMO-contract met Satellic. Het aandeel van de EETS-dienstverleners neemt jaar na jaar toe. Hun aandeel in de ontvangsten is gestegen van 45% in 2021 naar 65% in 2024.

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.

In maart 2024 heeft Viapass beslist om het aandeel vervangingsinvesteringen terug te brengen van 400.000 tot 355.000 OBU's, wat voor Vlaanderen een financieel voordeel opleverde van 1.028.735 euro berekend op de verdere looptijd van het contract.

Het huidige contract loopt tot 31 maart 2028. Het contract is 3 maal met 1 jaar verlengbaar. De Vlaamse Regering zal hierover, samen met de 2 andere gewesten, een beslissing moeten nemen.

Risicobeheer

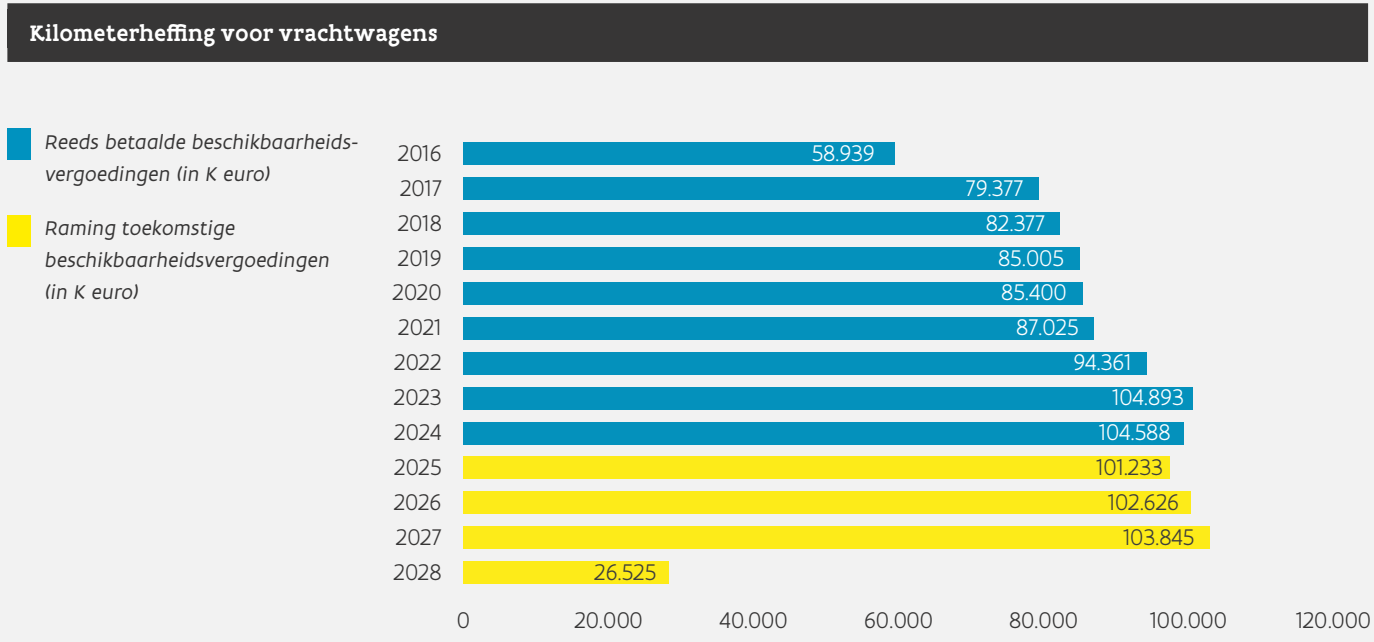
De afspraken zijn eenduidig vastgesteld in de DBFMO-overeenkomst; de afdekking van de risico's (ook deze van de overheid) via verzekeringen vormt één van de bijlagen. Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de interregionale vereniging Viapass.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	286.242





Duiding bij de financiële kerngegevens

De bedragen in de grafiek geven steeds de beschikbaarheidsvergoedingen voor Satellic inclusief de vergoedingen aan de EETS-providers weer tot het einde van de contractperiode van 12 jaar.

De bedragen vermeld voor de toekomstige betalingen houden ook rekening met de ontwikkelingskosten en exploitatiekosten van het nog te ontwikkelen secundair systeem. Het betreft een betaalsysteem waarop de vrachtwagenchauffeur in bepaalde gevallen kan teruggevallen als er geen gebruik gemaakt kan worden van het primair systeem. Het secundair systeem laat toe om het aantal OBU verder te verlagen.

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in 2024 een bedrag van 104,6 miljoen euro (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (87,6 miljoen euro) en de EETS-providers (17 miljoen euro). De uitgaven voor 2024 liggen in lijn met de uitgaven voor 2023.

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.)

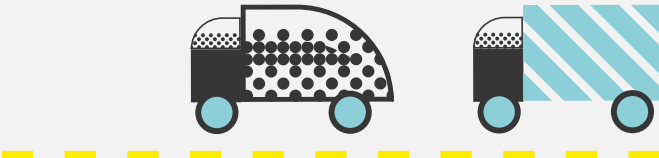
- De **overige onderdelen van** de Beschikbaarheidsvergoedingen betreffen de reëel betaalde bedragen, d.w.z. inclusief prijssherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag tolinkomsten, aantal operationele OBU's).

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

CE0-1CDX2DD-WT

Via dit begrotingsartikel worden de werkings- en investeringskosten betaald i.v.m. de inning van de kilometerheffing.



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 plaatsingsprocedure
07/2013	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2014	Gunning opdracht en contractclose
09/2014	Start werken
07/2015	Invoering van de kilometerheffing in het Vlaamse Gewest bij decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband
04/2016	Einde werken en Succesvolle go-live van het kilometerheffing systeem voor vrachtwagens.
2031	Einde contract (indien 3 maal met 1 jaar verlengd)

ZELFEVALUATIE (2025)

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

2 A11

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
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 verstrengde 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) en 15 kilometer nieuwe fietspaden.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

G Op schema

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

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

Risicobeheer

De dagelijkse opvolging van het onderhoudsluik gebeurt door de THV MTC Via Brugge in samenspraak met AWV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

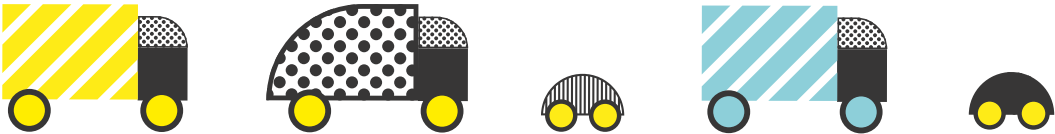
Bouwkost:	445.796
Intercalaire interesten:	37.906
Investeringsbedrag excl. BTW:	483.702

	2024
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	27.818

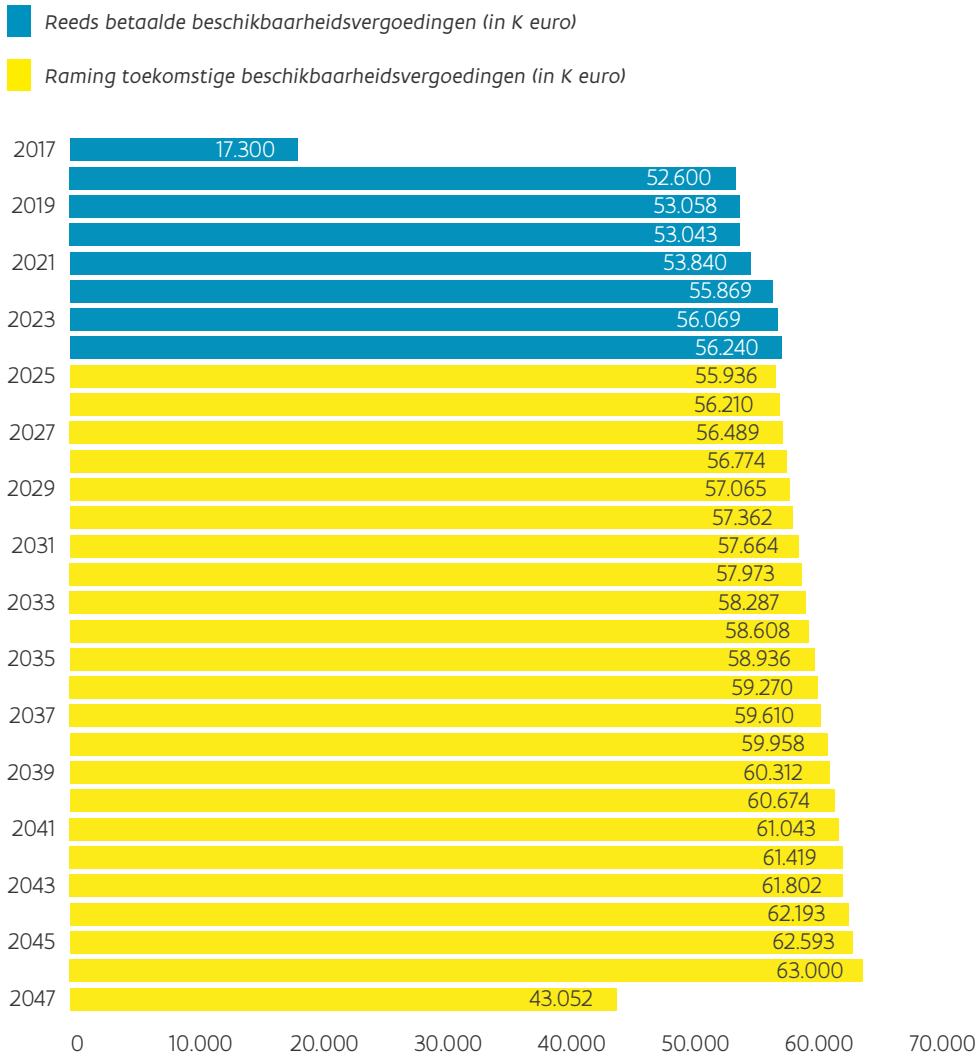
	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	0	0	0	0	0	586.900



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



A11



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

De cijfers 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 2024.

De cijfers in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (november 2024). Voor 2047 is het cijfer op basis van 3 kwartalen.

De kwartaalaflossing van het project A11 bestaat telkens uit een vaste Financiële Component (10.758.622 euro) en een variabele Operationele Component (telkens rond 3.000 K euro). In deze variabele component worden Boetepunten, Lane Rentals en een Energie Efficiëntie Bonus verwerkt.

TIJDLIJN

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

ZELFEVALUATIE

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

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



Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW + kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

3

Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE	
Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
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 PPP's
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar (tot 2044)
Private partner	Via Noord Zuid Kempen
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

G

Op schema

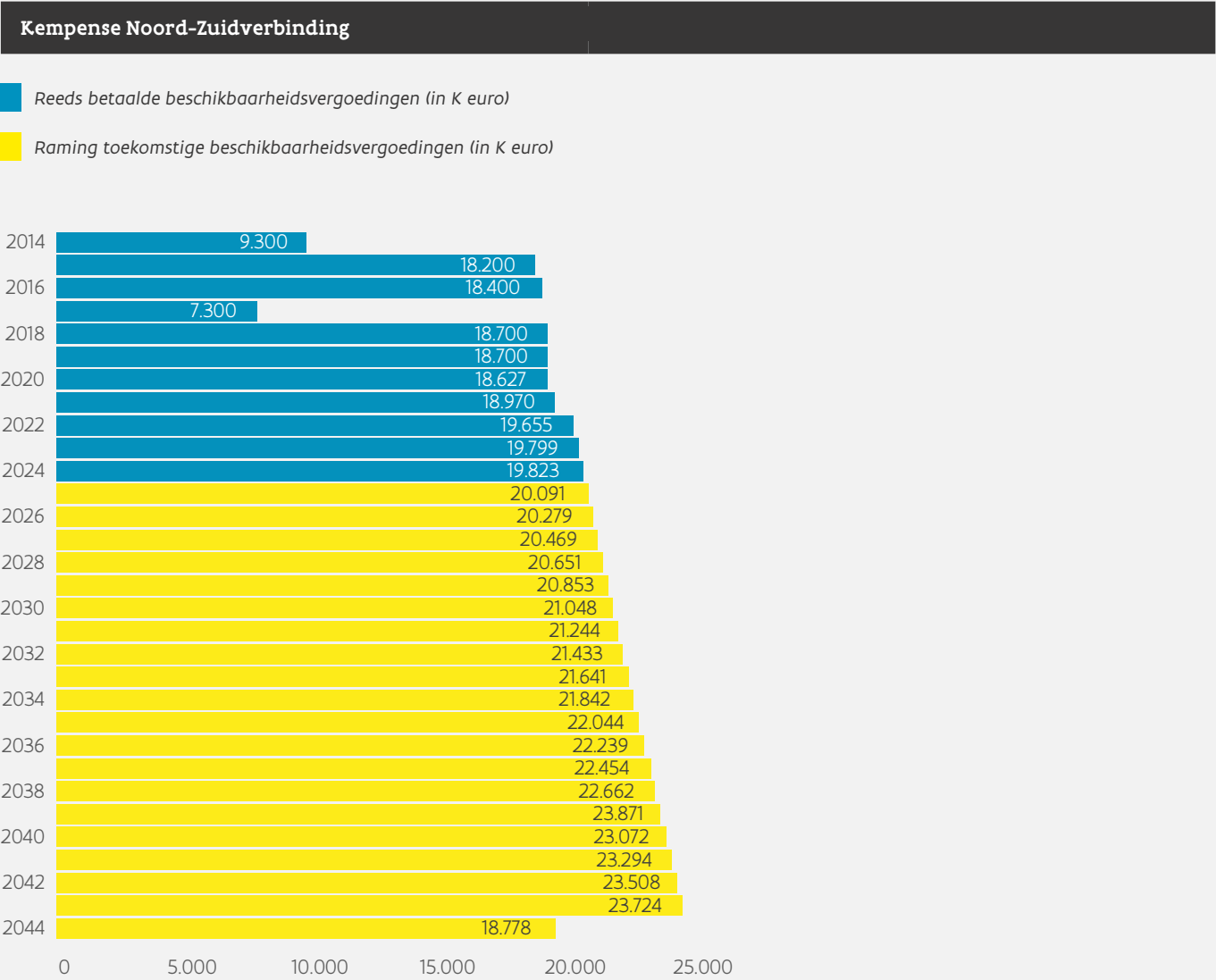
De werken zijn uitgevoerd en het project zit in de operationele fase.

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)	
Bouwkost:	159.371
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	196.800



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

De cijfers uit de grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (oktober 2024). Jaarlijks wordt de prognose bijgesteld op basis van de werkelijke indexen van het voorbije jaar. Voor de prognose van de resterende jaren van de beschikbaarheidsperiode wordt gebruikgemaakt van de gemiddelde indexcijfers over een langere periode heen.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat per kwartaal uit 3 componenten:

- 1. Kapitaalsaflossing (deze zijn progressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
- 2. Interesten (deze zijn degressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
- 3. Onderhoudsbijdrage, welke onderhevig is aan indexatie en btw.

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

De BBV zijn vanaf 2024 aangepast ten gevolge van een herziening van waarden voor openbare werken (O.W.).Vanaf januari 2024 worden de waarden voor openbare werken (O.W.) gepubliceerd als index met dezelfde basis, namelijk december 2023 = 100.

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWV + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWV

MD0-1MHH2RB-LE
Kapitaalsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWV

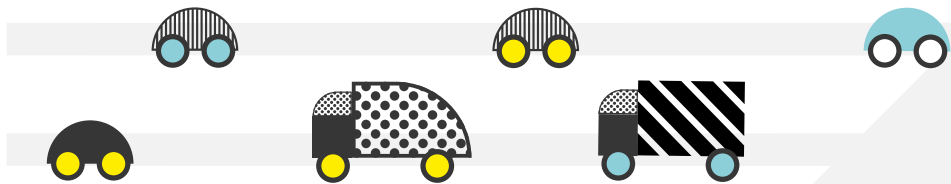
TIJDLIJN

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

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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



4

Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE	
Annick De Ridder	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	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

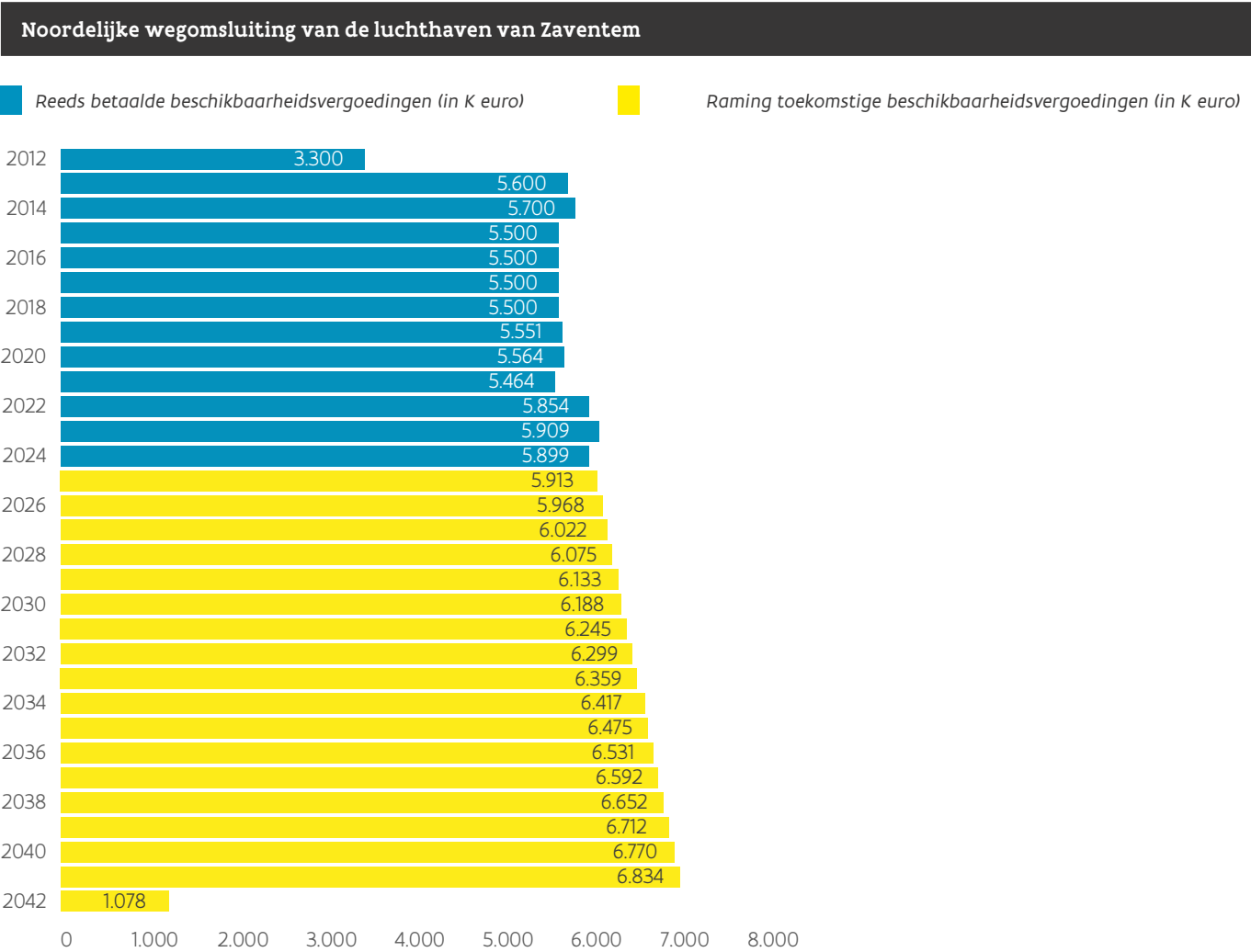
Omschrijving van het project
Het project “ Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem ” betreft het bouwen en onderhouden over een periode van 30 jaar van het op- en afrittencomplex nr. 12 op de E19 te Machelen, het viaduct op de Luchthavenlaan en het herinrichten van de wegenis, een fietserstunnel 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 werden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk werden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 06/03/2008 door het Britse vakblad Project Finance Magazine uitgeroepen tot de European Transport PPP Deal of the Year 2007.
Nagestreefde doelstellingen
De Vlaamse Regering hechtte op 25 november 2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren, waarbij in de eerste plaats het realiseren van een aantal zogenaamde missing links wordt beoogd. Het elimineren van de ontbrekende schakels in het Vlaamse wegennet en het wegwerken van de capaciteitsbeperkende knelpunten zijn belangrijke voorwaarden om een vlotte verkeersdoorstroming te garanderen in Vlaanderen.
Stand van zaken/status
Verloop (timing) G Op schema De werken zijn uitgevoerd en het project zit in de operationele fase. Het afgelopen jaar zijn er een bijakte en een wijzigingsbrief ondertekend door alle belanghebbenden.

De bijakte 6 betreft een verduidelijking van het onderhoudscontract over de brug B13. Meer specifiek, welk gedeelte van de brug behoort tot het onderhoudscontract. In het verleden is hier veel discussie over geweest, en met de bijakte is er nu duidelijkheid. Er is geen financiële impact.

De wijzigingsbrief omvat drie delen.

- Verrekening van reeds uitgevoerde werken. Deze werken werden jaren geleden gerealiseerd op vraag van AWV, maar niet betaald. Deze brief zorgt ervoor dat de betaling kan gebeuren.
- Een meerwerk voor het opvullen van een verlaten rioolbuis. Dit werk is ondertussen ook uitgevoerd.
- Wijziging van de configuratie omwille van het installeren van een elektrische laadinstallatie door een derde partij.

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	0	0	0	0	0	58.400



Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)	
Bouwkost:	44.467
Intercalaire interesten:	3.797
Investeringsbedrag excl. BTW:	48.264

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

Begrotingsartikel

MDO-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

MDO-1MHH2RB-LE
Kapitaalvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Voorstel tot oprichting Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
09/2005	Bekendmaking plaatsingsprocedure
03/2006	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2006	Bekomen omgevingsvergunning
09/2007	Gunning en Financial close: DBF: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&FreitagIngenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
10/2007	Contractsluiting en start bouw
02/2012	Einde bouwfase, start beschikbaarheidsfase
07/2021	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	Annick De Ridder
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 (tot 2044)
Private partner	THV R4-Gent (DBM) + Bindender4 (F)
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

De Vlaamse Regering hechtte op 25/11/2005 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 Op schema
------------------	----------------------------------

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

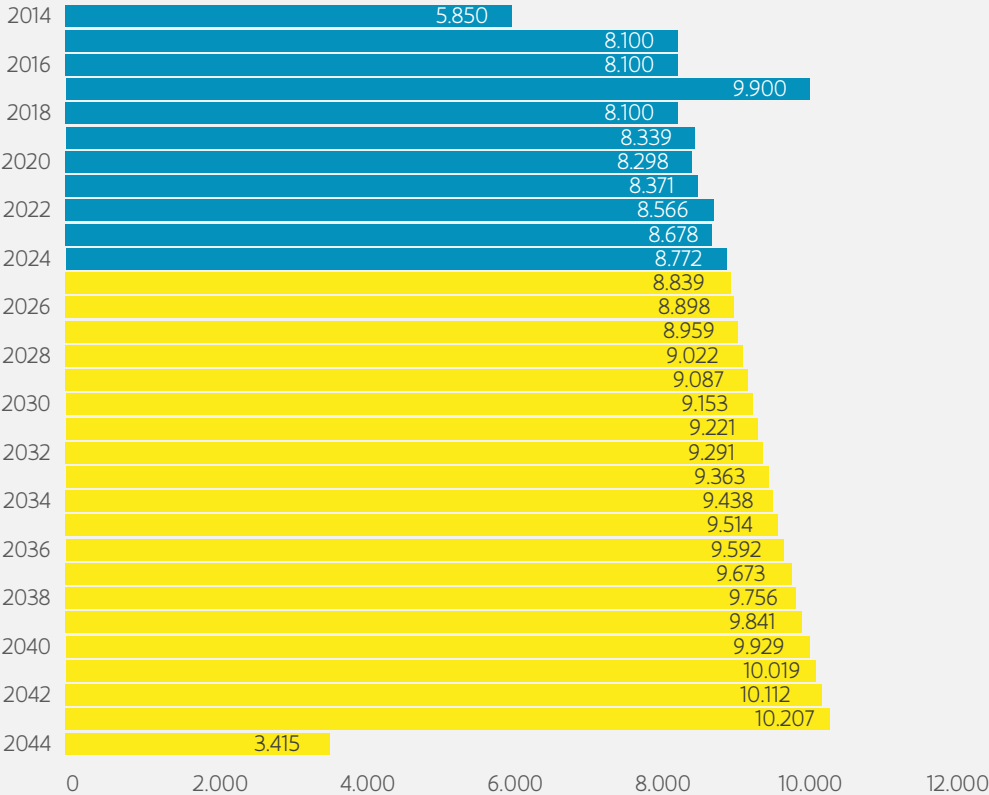
Risicobeheer

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

R4 - Zuid Gent

Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	0	0	0	0	0	91.200

	2024
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	15
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	2.209



Duiding bij de financiële kerngegevens

De cijfers van ‘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 2024.

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

De cijfers uit de grafiek zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (november 2024).

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

MD0-1MHH2RB-LE
Kapitaalsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

TIJDLIJN

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

6 R4 West-Oost

ALGEMENE INFORMATIE

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

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

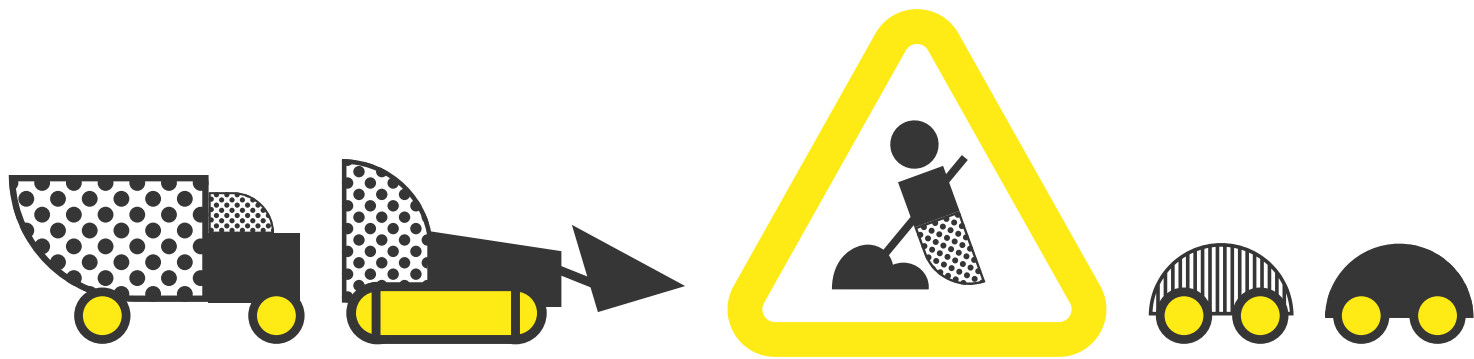
Met het project R4-West Oost worden de R4 West en Oost omgebouwd tot primaire wegen in Gent, Evergem en Wachtebeke. De weg én de fietsinfrastructuur worden aangepakt tussen de Brugsevaart (N9) in Wondelgem en Zelzate (R4 West), en tussen het kruispunt aan Euro-Silo en Zelzate (R4 Oost). Deze ombouw is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



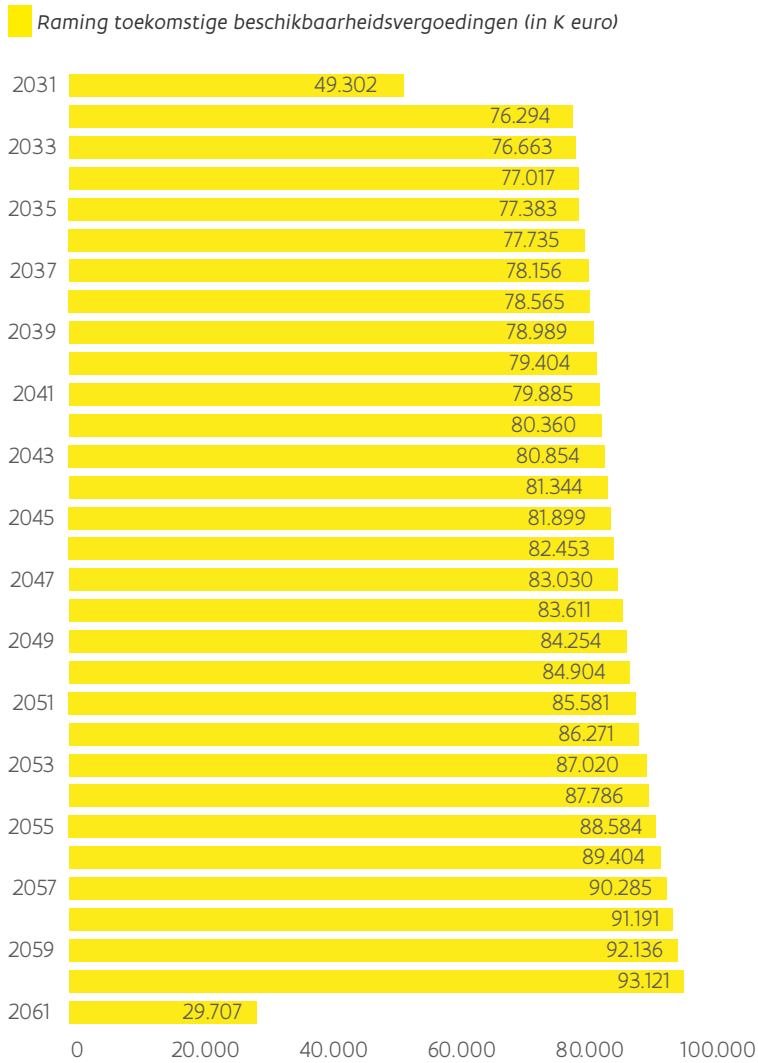
De R4 West moet een vlotte verbinding garanderen tussen de E34/Nederland en de E40/E17, de R4 Oost zorgt voor een vlotte bereikbaarheid van de havenbedrijven.

Het project R4WO bestaat uit de ombouw van **18 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 - 2025).
- De aanpak van de **14 resterende knooppunten en tussenliggende gedeelten**: deze werken zijn groter, starten later en zullen langer duren (2024 - 2031). 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.



R4 - West en Oost



TIJDLIJN

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

ZELFEVALUATIE (2025)

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

Duiding: Zoals hierboven aangehaald, vormt PFAS een grote meerkost in dit project. In nauw overleg tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer wordt actief gezocht naar optimalisaties om de meerkost te beperken, rekening houdend het meest recente wetgevend kader. Technologische innovaties bestaan vooral in de zeer sterke digitalisering via 3D-(BIM-)modellen. Daarnaast maakt de Opdrachtnemer sterk gebruik van de methode om constructies voor te bouwen naast de geplande locatie waarna die constructies via niet-alledaagse schuifoperaties op hun plaats worden gebracht, wat grote tijdswinst oplevert.

6.1 R4 West en Oost - Quick Wins

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	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 18 knooppunten die het project R4WO aanpakt, worden er 4 naar voor geschoven.

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

Stand van zaken/status

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

Euro-Silo knooppunt (Afgerond – in gebruik)

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 werden 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 de werken aan de rijbaan afgerond. De drie rijstroken in iedere richting werden volledig vrijgegeven en ook de tijdelijke signalisatie is verwijderd. In de zomer van 2022 volgden nog kleine werken zonder al te veel hinder: de plaatsing van de geluidsschermen en de afwerking van de groenzones.

Knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke (in gebruik - voorlopige oplevering dient nog plaats te vinden)

Voor knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke werd de omgevingsvergunning bekomen op 30 maart 2021. Het aanbestedingsdossier der werken werd in februari 2021 gepubliceerd en de innames werden afgerond. De sluiting van de opdracht met de opdrachtnemer vond in augustus 2021 plaats. De nodige verplaatsingen door de nutsmaatschappijen werden opgestart. Op 15 november 2021 zijn de werken gestart aan de Vijfhoekstraat in Mariakerke. De bouw van de fietsbrug aan de Vijfhoekstraat heeft ongeveer een halfjaar vertraging opgelopen door een tekort aan lassers bij de staalbouwer en door beperkte vooruitgang bij de conserveringswerken. Daarom werd in december 2022 naast de definitieve fietsbrug een tijdelijke fietsbrug over de R4 geplaatst, die voor een veilige oplossing zorgde. De definitieve fietsbrug werd ingebruik genomen op donderdag 10 augustus 2023. Omwille van conserveringswerken die de aannemer nog dient uit te voeren, heeft de voorlopige oplevering op heden (augustus 2025) nog niet plaats gevonden.

Knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan (Afgerond - in gebruik)

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

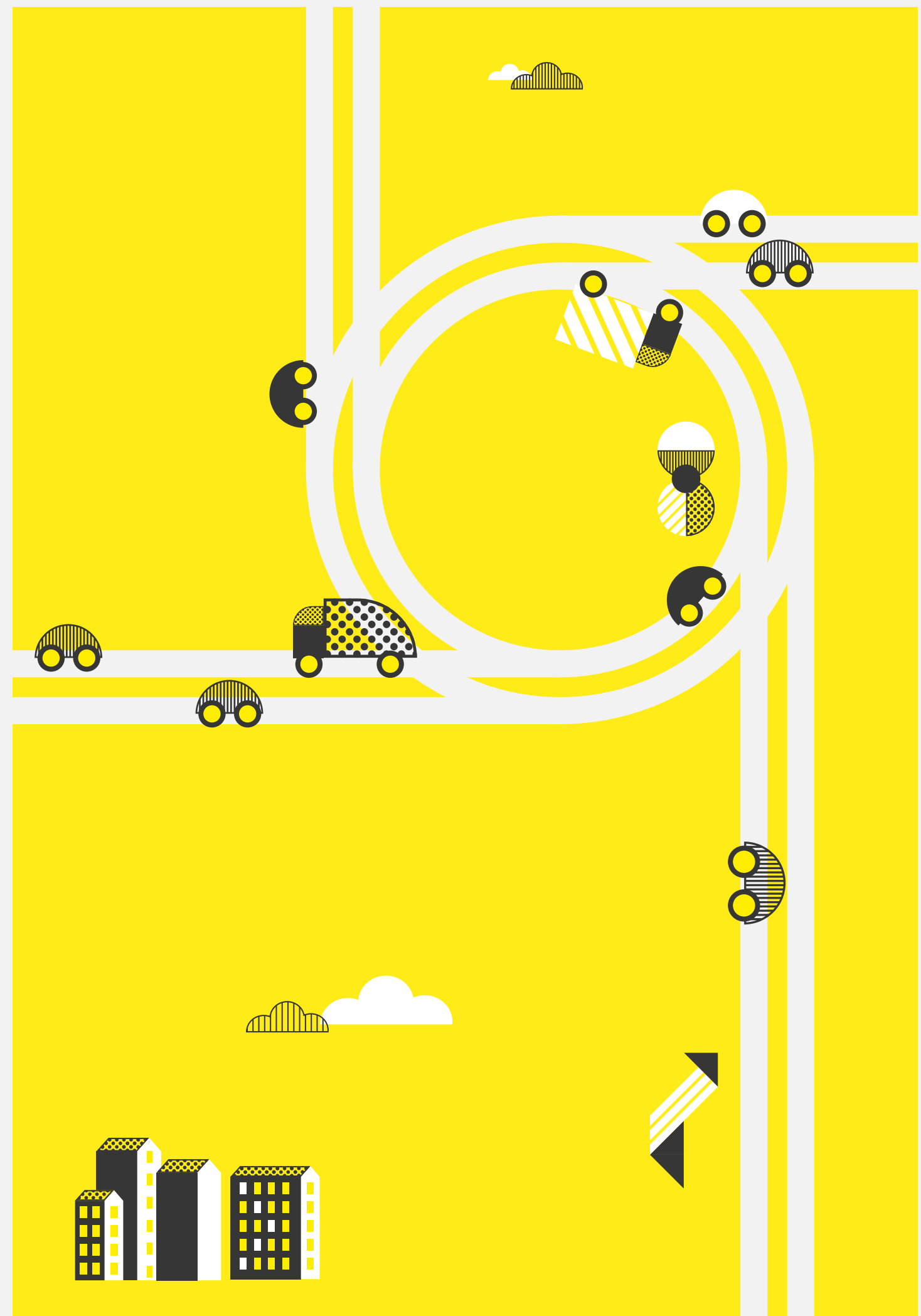
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2019 – 09/2019	Voorontwerp
01/2019 – 11/2021	Voorbereidende nutswerken
04/2019 – 06/2020	Opmaak bestek
04/2019 – 06/2021	Aanbesteding en gunning
10/2019	Bekendmaking aanbesteding Euro-Silo knooppunt
02/2020 – 05/2021	Omgevingsvergunningaanvragen
09/2020	Bekendmaking aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
10/2020	Bekomen omgevingsvergunning Euro-Silo knooppunt.
11/2020	Bekomen omgevingsvergunning knooppunten Hoogstraat, Beekstraat - Walgracht/Vasco Da Gamalaan.
12/2020	Gunning Euro-Silo knooppunt
02/2021	Bekendmaking aanbesteding knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
02/2021 – eind 2023	Uitvoering quick wins
02/2021	Aanvang werken Euro-Silo knooppunt
02/2021	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

- De fietssnelweg (F205) langs de Terhulpssteenweg (N275) is eind april 2024 gerealiseerd
- De aanleg van fietssnelweg (F212) tussen Asse en Zellik is sinds april 2025 in uitvoering.
- Het ecorecroaduct De Priorij, een groenverbinding aan het Zoniënwoud, is gerealiseerd
- De fietsers- en voetgangersbrug over de Leopold III-laan (A201) is in oktober 2024 gerealiseerd
- De fietstunnel Welriekendedreef tussen Hoeilaart en Overijse is gerealiseerd
- De aanleg van een aantal hoppinpunten, zoals in Sint-Genesius-Rode, Asse, Vilvoorde en Wezembeek-Oppem is gerealiseerd.
- Het vernieuwde op- en afrittencomplex ter hoogte van de Medialaan en de Tyraslaan werd eind juni 2023 officieel geopend en was hiermee meteen het eerste grote verkeerscomplex dat volledig binnen de visie van Werken aan de Ring werd omgevormd.
- De werken aan het traject van de Ringtrambus van U2 Brussel naar Brussel Airport zijn in uitvoering. Wegenwerken in Zaventem, Vilvoorde en Strombeek-Bever maakten de weg al vrij voor de Ringtrambus (lijn R20) langs het eerste deel van het traject. De trambussen rijden sinds de zomer van 2020 langs het traject van de huidige buslijn 820. Op dit moment werken we enkel nog in Vilvoorde (Europabrug) en in Diegem (Woluwelaan) verder aan het traject van de Ringtrambus (lijn R20). Eenmaal deze werken zijn afgerond kan de trambus over de volledige lengte van het traject gebruik maken van de busbanen.
- De renovatie van het viaduct in Vilvoorde is sinds de zomer van 2023 in uitvoering. De aannemer schat hiervoor acht jaar nodig te hebben.
- De vernieuwing van het centrum van Jezus-Eik werd aangevangen in het voorjaar van 2025. De verschillende onderdelen (Noordelijke zone, Zone E411 en Zuidelijke zone) zullen gefaseerd uitgevoerd worden.
- De vernieuwing van de brug van de Hector Henneaulaan werd in april 2024 voltooid met de gedeeltelijke heraanleg van de omgeving en de op- en afritten. Met dit quick win project werd niet alleen het verkeer op de weg verbeterd, maar werd ook extra aandacht besteed aan de leefomgeving van zowel mens als dier. De Ring zelf willen we hier ook aanpakken.
- De werken voor de herinrichting van het complex R0xA201 (DBFM) zijn gestart in het najaar van 2024.

Meer uitgebreide informatie is terug te vinden via <https://www.werkenaandering.be>

Op 8 maart 2024 werd het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) - deel noord definitief vastgesteld.



- het viaduct over de spoorlijn Brussel – Leuven en over de R0;
- de tunnel onder de A201 ter hoogte van de Da Vincilaan;
- de halte aan de Grensstraat;
- wegenispakketten aan de binnenkant en de buitenkant van de R0;
- de spooraanleg en de elektrificatie.

Op dit moment is het werkpakket van het viaduct reeds gegund aan een aannemerscombinatie. De opdracht voor een tweede werkpakket (tunnel onder de A201) werd op 21 mei 2025 ter publicatie in het Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de EU verzonden.

Verwachting is dat de eerste realisaties op het terrein, na de werken in atelier voor de samenstelling van de metalen brugdelen, begin 2026 zullen zichtbaar zijn. Het tweede werkpakket dat op de markt zal gebracht worden, betreft de tunnel onder de A201. Verwachting is dat deze in de eerste helft van 2026 zal gegund worden. De verdere werkpakketten zullen dan stelselmatig volgen, met het oog op het uitvoeren van testritten en een indienstelling van het project richting 2030-2031.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW	246.082
------------------------------	---------

Duiding bij de financiële kerngegevens

De financiële prognose wordt de komende maanden verder in kaart gebracht.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2023	De stedenbouwkundige vergunning voor het deel van de Luchthaventram op Brussels grondgebied werd afgeleverd op 31 mei 2023.
09/2023	De omgevingsvergunning voor de aanleg van de Luchthaventram werd door Vlaanderen verleend in september 2023.
3/2024	Aankondiging opdracht Civieltechnische en bouwwerkzaamheden –Brabantnet – Luchthaventram: Viaduct over spoorlijn en de Ring van Brussel (R0).
05/2025	Aankondiging opdracht Design & Build – Brabantnet – Luchthaventram: Tunnel onder de A201



ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase
Gerelateerde projecten	Luchthaventram (Brabantnet); Ringtrambus (Brabantnet)

Omschrijving van het project

De Sneltram wordt over een afstand van 19 km aangelegd langs de A12. Er zijn nieuwe haltes voorzien in Willebroek, Londerzeel, Wolvertem, Meise en Strombeek-Bever. Van Willebroek tot Londerzeel loopt de Sneltram ten oosten van de A12, van Londerzeel tot aan Parking C loopt de Sneltram ten westen van de A12. De aansluiting met het Brussels openbaar vervoer wordt verzekerd. De Sneltram zal t.h.v. het kruispunt Romeinsesteenweg aansluiting vinden met het netwerk van de MIVB. De MIVB is vanaf dit punt projecteigenaar en werkt het tracé reeds verder uit.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	ON HOLD
------------------	---------

In juni 2025 werden geen middelen voorzien in het Geïntegreerd Investeringsprogramma.

Binnen het gebiedsprogramma ‘Werken aan de Ring’ maken we werk van openbaar vervoer om de goede bereikbaarheid van de Vlaamse Rand te garanderen, zetten we in op de ontwikkeling van duurzame mobiliteit in de vorm van fiets- en busprojecten, en zoeken we naar een alternatief voor de Sneltram langs de A12.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW	484.529
------------------------------	---------

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het project werd on hold gezet.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2020	In april 2020 werd de startnota voor de aanleg van de Sneltram goedgekeurd.
10/2021	In oktober 2021 werd de projectnota door alle betrokken overheden goedgekeurd
06/2025	In juni 2025 werden geen middelen voorzien in het Geïntegreerd Investeringsprogramma.



8

Rond Ronse

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

De noord-zuid verbinding van de nieuwe Vlaamse Hoofdweg voorziet in een lange boortunnel bestaande uit 2 parallelle tunnelbuizen. De boortunnel is ca. 2.600m lang voor een

uiteindelijke totale tunnallengte van ca 2.725m. de boortunnel loopt onder de Schavaarthelling tot aan de N36 Zonnestraat, met een zuidelijke tunnelmond tussen de Kapellestraat en de N36 Zonnestraat. Vanaf de N36 Zonnestraat volgt het tracé de reservatiestrook van het Gewestplan om finaal aan te sluiten op de bestaande N60b Leuzesesteenweg ter hoogte van grens met het Waalse Gewest.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

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

De Vlaamse Regering heeft op 17 mei 2024 haar goedkeuring gegeven aan de publiek-private samenwerking voor het project Rond Ronse. Via een DBFM-overeenkomst zal er daarna een overeenkomst met de aannemer aangegaan worden.

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

- Planning:
- Opstart plaatsingsprocedure: najaar 2024
 - Dialoofase: 2026-2027
 - Offertefase: 2027
 - Voorkeursbiederfase: 2027/2028
 - Gunning: 2028

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Investerings-bedrag excl. BTW	700.000

Begrotingsartikel

MBO-1MHH5RY-PA

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

TIJDLIJN

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

9 Brabo 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
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 Ruggevelddlaan naar de N12, incl. de Stelplaats Deurne (bouwen v/e tramstelplaats voor 53 tramstellen, met onderhoudscentrum & administratieve gebouwen).

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

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

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

De Lijn plant een bijkomende stelplaats uitbreiding te realiseren achter de stelplaats Deurne. Dit zal via een apart project en aanbesteding gebeuren maar mogelijk zal dit ook leiden tot bepaalde Wijzigingen Opdrachtgever binnen het project Brabo 1.

De ontwerpstudie voor de nieuwe stelplaats moet nog opgestart worden.

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	2020	2021	2022	2023	2024	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	2024
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	99.870



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

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

Investeringen per jaar	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Tram-gedeelte	0	0	0	0	0	87.396
Niet-tramgedeelte	0	0	0	0	0	11.600
Totaal	0	0	0	0	0	98.996

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-herziening die opgenomen is in de contracten. Bepaalde indices zijn terug gedaald. De prognoses in deze rapportage zijn geba-seerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2025 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

Voor project Brabo II – niet tram gedeelte krijgt men geen geac-tualiseerde tabellen maar wordt het bedrag van de onderhouds-component ook ieder jaar geïndexeerd. Daar de toekomstige indexatie moeilijk te voorspellen is werd de laatste gekende prognose lineair doorgetrokken. Het betreft hier de nog te beta-len bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding te betalen aan Tram Contractors (investering + onderhoud). De bedragen die aan de Stad betaald worden cfr addendum 2 aan de samenwer-kingsovereenkomst, zijn niet opgenomen in deze rapportering.

Afspraken bij budgetoverschrijding

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

Begrotingsartikel

MBO-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage en machtiging van De Lijn
(tramgedeelte)

MDO-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalifi-ceerde PPS-projecten AWV + Intresten en onderhouds-vergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalifi-ceerde PPS-projecten AWV (niet-tramgedeelte)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering om onder meer een deel van de investeringen van De Lijn op te lossen door een alter-natieve 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	Contractsluiting en financial close
01/2016	Start werken (Niet-tram)
03/2016	Start werken (Tram)
9/2018	Datum werkelijke beschikbaarheid (Niet-tram)
12/2019	Datum werkelijke beschikbaarheid (Tram)
03/2020	Onderhandelingen over kostenoverschrijding en tijdsoverschrijding van 12 maanden
10/2020	Dading gefinaliseerd tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers
12/2020	Voltooingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd
08/2021	Voltooingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd
10/2022	Aanpassing Financieringsovereenkomst en wijziging zekerheidsagent van CACIB.
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)

11

Livan 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
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)
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.

Nagestreefde doelstellingen

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

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

Stand van zaken/status

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

Het project zit in de (gebruiksfase) operationele fase. Dit verloopt goed.

Er is overleg lopende rond de raakvlakken met het project Kerkstraat-Pothoekstraat. Deze zullen finaal vastgelegd worden in een Wijziging Opdrachtgever.

Risicobeheer

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de SPV. 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.

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.

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 meest recente 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.

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.

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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

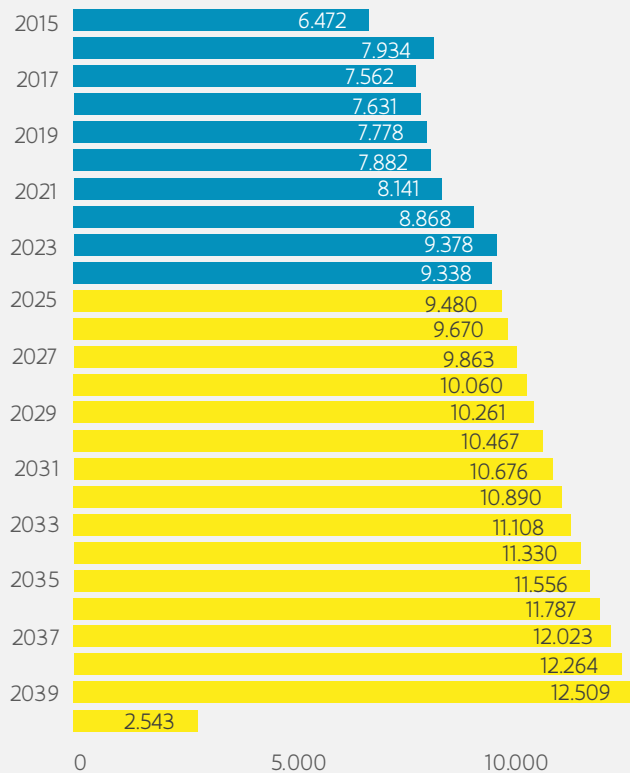
Bouwkost:	68.062
Studie -en ontwerpkosten:	3.383
Intercalaire interesten:	15.927
Investeringsbedrag excl. BTW:	87.372

	2024
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	68.062

Livan

- Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-herziening die opgenomen is in de contracten. Bepaalde indices zijn terug gedaald. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2025 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

Begrotingsartikel

MBO-1MEH5GY-IS
Investeringsstoelage en machtiging van De Lijn

TIJDLIJN

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



10/2021	Binnen de onderzoeksfase werden verschil - lende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de samenvatting en de geïntegreerde afweging werden opgenomen in de ontwerp synthese- nota. De ontwerprapporten van het geïnte- greerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota waren op 8 oktober 2021 publiek raadpleeg- baar via de projectwebsite. Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschil - lende besprekingen werd er door het project - team een voorkeursalternatief (tracé Ay met tunnels onder de Grote Baan in Houthalen- Helchteren en Hoogwaardig Openbaar Vervoer met een trambus) naar voren gescho- ven en werd door het projectteam een geïn- tegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op 8 oktober 2021 via een mededeling kenbaar gemaakt. Het voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota werden van 8 oktober 2021 t.e.m. 9 november 2021 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.
12/2021	Op 17 december 2021 werd het ontwerp voor - keursbesluit van het complex project NoordZuidverbinding Limburg vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesesnota en, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van de dienst Mer, werden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betref- fende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek. Publieke raadple- ging inzake ontwerp voorkeursbesluit: 22 december 2021 – 19 februari 2022

04/2022	Het team Mer heeft de kwaliteit van het ontwerp van S-MER beoordeeld en getoetst aan de richtlijnen die zij hebben opgesteld. De kwaliteitsbeoordeling S-MER werd ontvan- gen op 1 april 2022. Definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit complex project Noord- Zuidverbinding Limburg (NZL) en de goedkeu- ring van het begeleidingsplan door de Vlaamse Regering op 22 april 2022.
12/2022	Eind december 2022 is de projectonderzoek- snota (PON) gepubliceerd. De PON beschrijft het verdere verloop van het proces, het project zelf en het geïntegreerd onderzoek dat hierop volgt. Het voorkeursalternatief wordt nu immers verder geconcretiseerd. Via het geïn- tegreerd onderzoek krijgt het projectontwerp steeds meer vorm.
02/2023	Van 9 januari tot en met 7 februari 2023 kon de PON geraadpleegd worden en kon iedereen erop reageren tijdens de publieke raadpleging. Om iedereen goed te informe- ren, zijn er vijf infomarkten georganiseerd in het projectgebied tijdens de eerste twee weken van die publieke raadpleging
06/2023	Er zijn een vijftigtal inspraakreacties vanuit burgers en verenigingen en 12 adviezen van adviesinstanties ontvangen op de PON. Deze reacties zijn verzameld en beantwoord in een overwegingsdocument. Het docu- ment geeft kort een overzicht van de raad- pleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en van de aanpassingen aan de projectonderzoek- snota die daaruit voortvloeien. De aange- paste of geactualiseerde PON vormt de basis van het geïntegreerd effectenonderzoek. Deze documenten werden gepubliceerd op de website, samen met de richtlijnen MER van Team Omgevingseffecten.
01/2024	Op 26 januari 2024 werd aan de Vlaamse Regering een mededeling gericht waarin de stand van zaken m.b.t. het complex project werd geded. Deze mededeling vormde tevens de aanzet tot de start van de adviesronde ter voorbereiding van het definitieve projectbesluit.

05/2024	De Vlaamse Regering herbevestigde op 17 mei 2024 het project Noord-Zuid Limburg' als Vlaams PPS-project en gaf goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project Noord-Zuid Limburg'
05/2024	Op 24 mei 2024 stelde de Vlaamse Regering het ontwerp van projectbesluit NZL - fase 1 vast. Tijdens het openbaar onderzoek over het Ontwerp van Projectbesluit NZL - Fase 1 van 29 mei 2024 tot en met 27 juli 2024 kon iedereen reageren op het Ontwerp Projectbesluit NZL - Fase 1. De bezwaren worden behandeld en het dossier wordt waar nodig bijgestuurd.
05/2025	Principiële beslissing van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het project- besluit NZL – fase 1 van het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg
07/2025	Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd, waarin ook de nodige budgetten voorzien zijn voor de verdere uitwerking van project NZL
2032	Jaar te verwachten beschikbaarheid

TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
04/2023	Ambitiecharter: Met alle vaststellingen uit de onderzoeken en een duidelijk zicht op de kansen en knelpunten van het project stelde het projectteam zes Gentspoort-ambities op. Die ambities kregen vorm in het ambitiecharter, de leidraad van het project. Het ontwerpteam vertrok in de volgende fase vanuit de ambities om het ontwerp vorm te geven. Op 18 april 2023 werd het project gelanceerd onder de naam Gentspoort. Tijdens dat publieke startschot zetten alle partners hun handtekening onder het ambitiecharter.
05/2023	Participatieronde: Begin mei 2023 konden Gentenaars en Gentgebruikers het project zelf ontdekken op verschillende infomomenten met kaarten, infopanelen en persoonlijke toelichting van leden uit het projectteam. Maar hen alleen wegwijs maken in Gentspoort was niet genoeg. De buurtbewoners kennen namelijk het gebied op hun duimpje en zijn daarom een belangrijke partner in het verhaal. In werkateliers zoomden we daarom samen met hen in op de zes zones binnen het projectgebied. We luisterden actief naar de wensen, verwachtingen en kritische opmerkingen van de Gentenaren. Waar nodig vulden we met hun feedback de kansen en knelpunten verder aan
10/2023	Synthesenota: In oktober 2023 ontving de stuurgroep de synthesenota. De synthesenota vat in drie boekdelen het project samen en kondigde het einde de analysefase aan.
12/2023	De Vlaamse Regering nam op 22 december 2023 een beslissing inzake: - De erkenning van het project Gentspoort (Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7) als Vlaams PPS-project - De opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project Gentspoort' - Opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest
03/2024	Startnota: De startnota wordt in maart 2024 voorgelegd aan de projectstuurgroep. Deze nota omschrijft uitgebreid de huidige situatie, de context en de doelstellingen van het project. In de nota staat ook de motivatie bij enkele principiële keuzes en een conceptontwerp. In deze fase werd ook de Gentspoortbeurs georganiseerd. Dit betrof een infomarkt waarop het ruime publiek de plannen kom bekijken. Gelijktijdig werden ook werkateliers georganiseerd. De startnota werd na verwerking van nog enkele opmerkingen in juli definitief goedgekeurd door de stuurgroep
05/2024	De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegericht dialogoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure.



15 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
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 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.

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 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 meest recente 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.

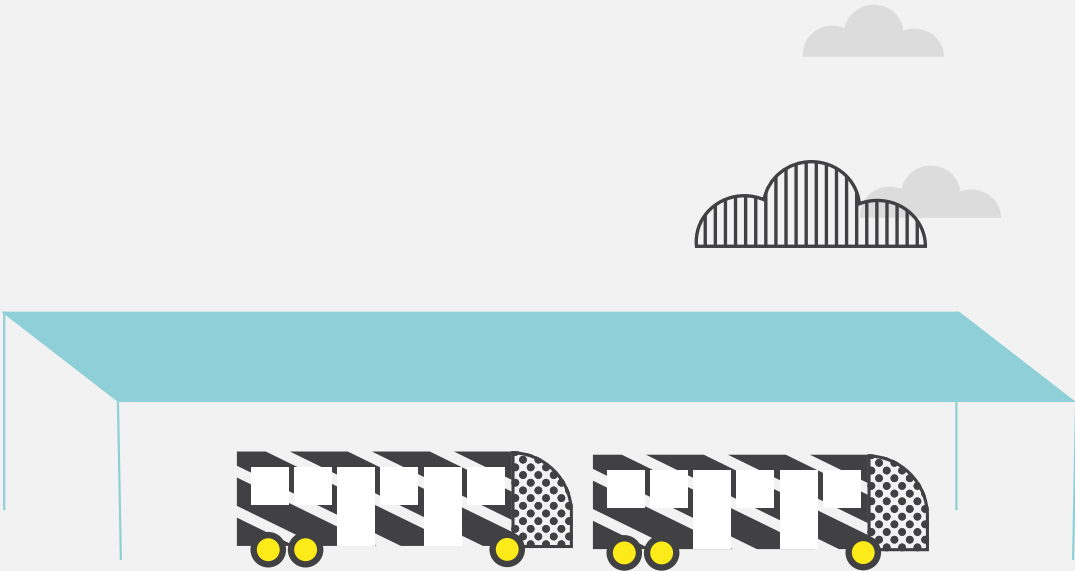
Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers 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	2023
Totaal	283.960	41.400	28.388	353.748	

Investeringen private partners per jaar	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	30.836
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	6.600
Stelplaatsen Cluster 2	0	0	0	0	0	55.924
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	93.360



15.1 Stelplaatsen cluster BOVZO

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

De elektrificatie is lopende. De status hiervan is de volgende:

- Brugge: Fase 1 van de elektrificatie gerealiseerd. Regularisatie vergunning lopende. Studie Fase 2.
- Zomergem: Fase 1 gerealiseerd en volledig in gebruik. Studie fase 2 opstarten.
- Overijse: Studie lopende.

TIJDLIJN

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



15.2 Stelplaats Tongeren

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

De eerste gesprekken m.b.t. elektrificatie van de stelplaats zijn opgestart en worden verdergezet in september 2025. Het is nog niet duidelijk of de PPS partner ook open staat voor uitvoering met financiering of eerder kiest voor klassieke wijze (mijlpaalvergoedingen).

Streefdoel is tegen eind 2027 de stelplaats geëlektrificeerd te hebben.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2007	De selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren is 19 juni 2007 door de RvB van De Lijn goedgekeurd.
09/2008	Beslissing RvB De Lijn op 3 september 2008 om de lopende plaatsingsprocedure Stelplaats Tongeren stop te zetten en opdracht tot opmaak nieuw bestek voor de organisatie van een (nieuwe) onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking met dezelfde kandidaten op grond van artikel 39 §2, 1° 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 Infracvba
10/2011	Einddatum bouw/start beschikbaarheid
06/2013	Wijziging aan het contract: Addendum aan de overeenkomst ten gevolge diverse wijzigingen opdrachtgever zowel binnen als buiten configuratie.
2041	Einde contract/overdracht actief



15.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE	
Andere betrokken entiteiten	Stad Leuven voor het gedeelte Buiten Configuratie van het 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
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)

G

Op schema

Er is gestart met de elektrificatie van de stelplaatsen.

In tegenstelling tot Cluster 1 / BOVZO wordt bij Cluster 2 de elektrificatie wel via externe financiering gerealiseerd. In september 2024 is de Wijziging Opdrachtgever en het addendum aan de bestaande DBFM overeenkomst goedgekeurd op de RvB van De Lijn.

Hasselt: Fase 1 is uitgevoerd met nog bepaalde restpunten en testen die lopende zijn.

Sint Niklaas: Fase 1 en 2 zijn uitgevoerd.

Stelplaats Leuven-Noord: studie Fase 1.

TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
02/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2010	RvB De Lijn keurt 1de terechtwijzend bericht (TWB 1) goed met als belangrijkste beslissing het schrappen van het sneltramgedeelte uit het project ten gevolge vertraging van het project Spartacus STL 1.
08/2011	Start onderhandelingsfase met kandidaten
10/2013	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB 2) goed met als belangrijkste beslissing dat de stelplaats Aalst uit het dossier wordt geschrapt gezien er geen vergunning voor de stelplaats kan worden bekomen en de aanpas-sing 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

07/2023	Op 14 juli 2023 besliste de Vlaamse Regering: 1. Haar goedkeuring te verlenen aan het ontwerp van Biedingsleidraad en DBFM-overeenkomst, en aan de verderzetting van de aanbestedingsprocedure. 2. Er principieel mee akkoord te gaan dat De Lijn in de finale versie van de DBFM-overeenkomst voor het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” een clause voorziet op grond waarvan het Vlaams Gewest zich borg stelt voor de nakoming door De Lijn van alle betalingsverplichtingen die zij ten aanzien van de opdrachtnemer (of diens rechtsopvolger) op zich neemt krachtens de DBFM-overeenkomst. 3. In te stemmen met de geactualiseerde raming en de hieruit voortvloeiende Beschikbaarheidsvergoedingen die opgevangen worden binnen het beleidsdomein MOW. 4. De minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat kunnen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW.
09/2023	Bestek werd verdeeld aan de kandidaten
03/2024	Ontvangst technische offertes van 3 bidders
03/2024	Ontvangst financiële offertes van 3 bidders
10/2025	Ontvangst financiële BAFO
Q1 2026	Gunning & contract close onder voorbehoud van procedure bij RvVb
Q2 2026	Start Werken
Q2 2027	Opening station Drink
Q3/4 2027	Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus
Q1 2028	Opening station Morkhoven



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

Investerings private partners per jaar	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Cluster 1	2.904	0	0	0	0	73.481
Cluster 2	42.325	42.351	10.191	0	0	106.833

Duiding bij de financiële kerngegevens

Voor PPS-Project Bruggen Albertkanaal Cluster 1 (7 bruggen) bedragen het aandeel van de bouwkost en de onderhoudskosten respectievelijk 87,38% en 12,62% van de beschikbaarheidsvergoeding.

Voor PPS-Project Bruggen Albertkanaal Cluster 2 (8 bruggen) bedragen het aandeel van de bouwkost en de onderhoudskosten respectievelijk 87,85% en 12,15% van de beschikbaarheidsvergoeding.

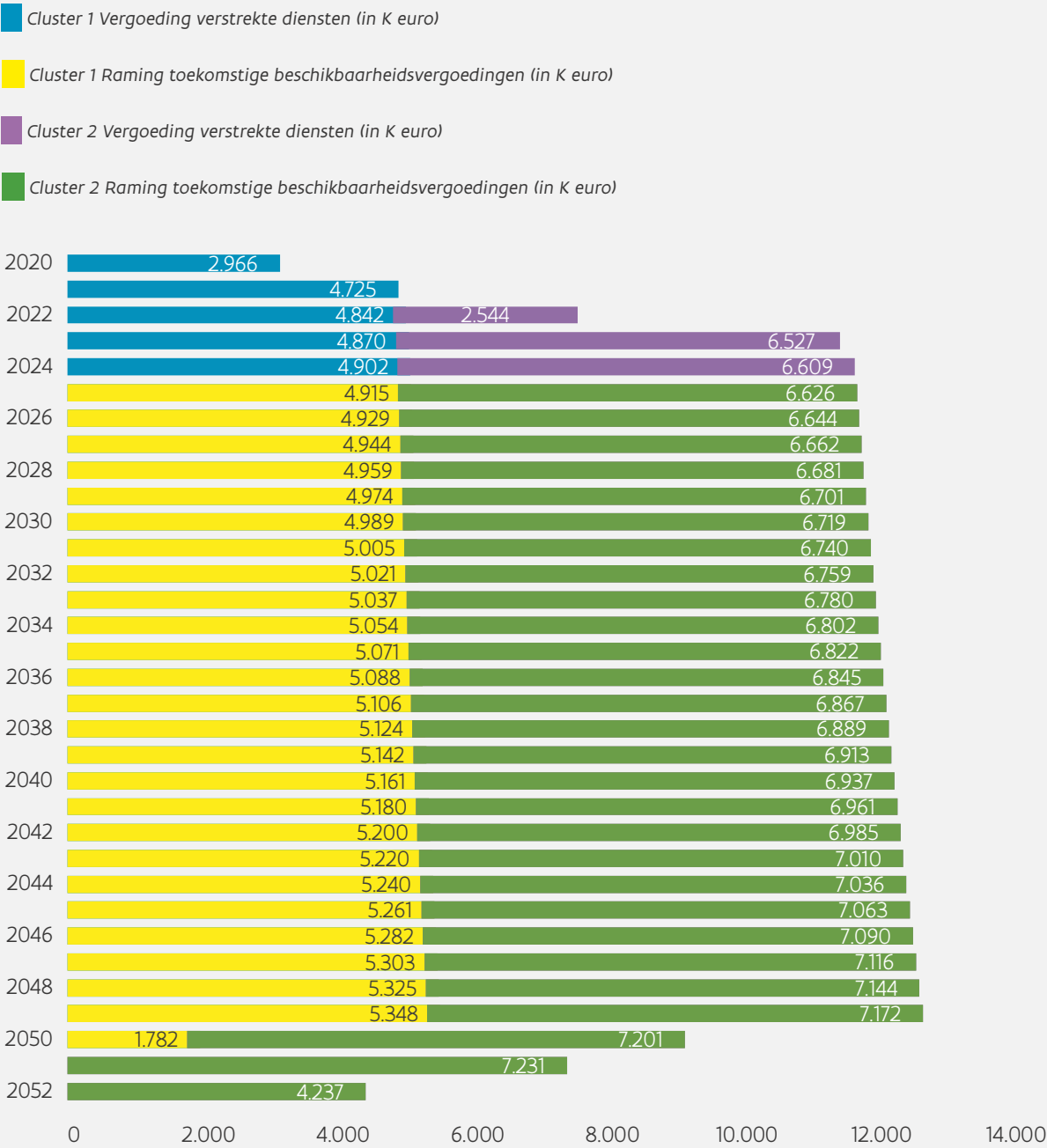
Contractueel is vastgelegd dat op het aandeel van de bouwkosten geen herziening wordt toegepast. Op het aandeel van de onderhoudskosten in de beschikbaarheidsvergoedingen is een prijs-herzieningsclausule van toepassing, die eenduidig vastgelegd is in de DBFM-overeenkomst. Het is deze herziening die voor een jaarlijkse aanpassing van het budget zorgt. In deze formule

zijn een aantal prijsparameters voor prijsevolutie van grondstoffen en bouwmaterialen opgenomen en waardoor de prijsevolutie van bouwmaterialen en grondstoffen dus een impact hebben.

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

Begrotingsartikel

MB0-1MIH5VY-IS
Investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg



ZELFEVALUATIE (2025)

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

TIJDLIJN

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



17.1 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

TIJDLIJN

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



17.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert 2
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

TIJDLIJN

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

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



18

Loodsboot

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De loodsvaartuigen werden gebouwd in de jaren 1978 (LB7) en 1985 (LB1) om op de loodspost “Wandelaar” als loodskotter te functioneren. Beide vaartuigen verzorgen daarnaast in beurtrol de tenderdienst (transport van loodsen) tussen de Westpost en de locatie Vlissingen. De leeftijd van de vaartuigen maakt het moeilijker en moeilijker om onderdelen van technische componenten te verkrijgen. De accommodatie is verouderd onder meer qua sanitair, airco,....

Gezien deze vaartuigen tot in zeer zware weersomstandigheden gefunctioneerd hebben dringt zich een vervanging van deze vaartuigen op. Tevens verloopt binnen 2 jaar de lease overeenkomst voor het beloodsingsvaartuig Wandelaar, waardoor ook voor dit schip een vervanging noodzakelijk is.

Stand van zaken/status

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

Eind 2024 werd, na beslissing op de VR dd. 20 december 2024, de opdracht gegund aan de combinatie zonder rechtspersoonlijkheid Baltic Wokboats - Uudenkaupungin Työvene Oy - Uki Workboat.

Actueel loopt de engineerfase waarbij de detailplannen worden opgemaakt en gevalideerd om de opstart van de bouw van het eerste schip in 2026 aan te vatten.

Planning:

Medio 2028: Voorlopige oplevering eerste nieuwe loodsboot

2029: Bestelling en vastlegging tweede nieuwe loodsboot (mits budgettaire goedkeuring)

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Investeringsbedrag excl. BTW:	54.360
-------------------------------	--------

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/24	Bekendmaking gunningsprocedure
04/24	Selectie
12/24	Gunning opdracht



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

Voor de aankoop van het 1e P-klasse vaartuig (vast gedeelte in het bestek) werd deels het onbelast saldo van DAB Vloot aangewend. Het benodigde budget werd aangevuld vanuit de reguliere investeringskredieten van het agentschap MDK. Wanneer in een latere fase wordt beslist tot de aankoop van een tweede P-klasse vaartuig, kan het voorwaardelijk gedeelte uit het bestek worden aangesproken. Hiervoor werd een budgettair plan opgesteld.

Begrotingsartikel

MCE-3MIH2WA-WT
Op dit artikel wordt de bouw van het nieuwe vaartuig aangerekend in VAK (2024) en VEK (2025-2028).

MCD-3MIH2WX-IS

19

Extra Containercapaciteit
Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE	
Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Gerelateerde programma's	Sterke Mate: - E34-west: Dit vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van de Waaslandhaven voor het wegverkeer (onderdeel van het haventracé) Mindere Mate: - Toekomstverbond: omwille van de mobiliteitsimpact op het hoofdwegennet in de Antwerpse regio - Europaterminal: een ander inbreidingproject in de haven van Antwerpen
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Website	https://www.cpeca.be/

Omschrijving van het programma
Om de verwachte groei van containertrafiek in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling faciliteren. Het traject ervan vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de uitwerkingsfase gestart. Het programma is in deze fase uiteengevallen in meerdere deelprojecten. De deelprojecten Containercluster Linkerscheldeoever (CCL) en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW), worden middels een projectbesluit vergund. Het deelproject Noordzeeterminal volgt de procedure richting een gewone omgevingsvergunning. Initieel omvatte het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (ECA) twee projectbesluiten (CCL en WOW) en twee aparte omgevingsvergunningen (NZZ en BHB): - Projectbesluit: Containercluster Linkerscheldeoever (CCL Projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge) - Projectbesluit: Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW Projectleiding: Departement MOW) Tijdens de uitwerkingsfase werd de omgevingsvergunning voor BHB geclusterd in het deelproject CCL. Het geplande projectbesluit CCL bevat naast het geheel van machtigingen en vergunningen voor het Tweede Getijdedok en de omliggende containercapaciteit tevens de omgevingsvergunning voor het deelproject Bieshoekbos. Op die manier streeft het programma naar twee projectbesluiten en één omgevingsvergunning.

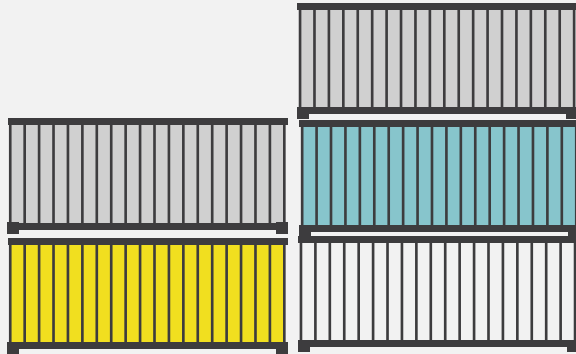
Nagestreefde doelstellingen van het programma
Het volledige complex project ECA beoogt een driedledige doelstelling: - extra containerbehandelingscapaciteit creëren, - bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en - de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet. CP ECA beoogt de containercapaciteit van de haven van Antwerpen te verhogen. De Antwerpse haven wordt zo als motor van de Vlaamse economie versterkt. Daarnaast zoekt men binnen het programma ook naar andere kansen die die een meerwaarde bieden voor het projectgebied. Zo wordt er onder meer gekeken naar: - Een versterking van de buffering, niet enkel van de nieuwe maar ook van de bestaande havenactiviteiten - De winning van hernieuwbare energie binnen het projectgebied. - Versterking van diverse recreatieve mogelijkheden - De verkeersveiligheid versterken binnen de omliggende dorpskernen - Een versterkte samenhang tussen de functies natuur, landbouw en wonen in de direct omgeving van de Waaslandhaven
Stand van zaken van het programma
Uitwerkingsfase De procesaanpak voor de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen is gebaseerd op de procedure complexe projecten. Sinds de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief vaststelde op 31 januari 2020 bevindt ECA zich in de uitwerkingsfase. De stand van zaken van de deelprojecten binnen de uitwerkingsfase verschilt, omdat de deelprojecten elk hun eigen traject richting projectbesluit of vergunning volgen. Het project WOW loopt iets voorop op het project CCL.

Risicobeheer
De belangrijkste risico's van het programma worden beheerd conform de Risman-methodologie. Het risicoregister wordt periodiek geactualiseerd. De meest recente actualisatie dateert van juni 2024. De volgende is gepland in november 2024. Er werden 32 relevante risico's geïdentificeerd. Deze werden gerangschikt volgens hun kans op voorkomen en hun verwachte impact op de planning, het budget en de omgeving. De top 4 aan risico's (juni 2024) is: - De projectbesluiten zijn niet vergunbaar of worden aangevochten bij de Raad van State. - Er kan geen adequate financiering gevonden worden. - Er wordt geen oplossing gevonden voor de grondbalans - Een project buiten het CP ECA waar het afhankelijk van is komt op het kritieke pad van de planning
Beheersing: Continue uitvoering van juridische checks, beheer van het ommelandverbond vanuit de afdeling Maritieme Toegang, opvolging en implementatie van alle veranderende wetgeving rond gevoelige thema's (PFAS, PAS, Natuurherstelwet,...) Beheersing: opvolgen van een duidelijke projectraming, taakstellend budget door task force laten opvolgen, organiseren van voorbereidend studiewerk op het financieringsvraagstuk Beheersing: grondbalans opvolgen door specifiek werkgroep Beheersing: opvolging van gerelateerde projecten via een raakvlakregister en de impact op de programma-planning monitoren



OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
2.600.000	2022



Duiding bij de financiële kerngegevens

Omdat de aanbesteding nog ver in de toekomst ligt, gaat het hier slechts om een ruwe raming, voornamelijk opgesteld door het Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met de projectpartners. De grote hiaten in de raming zijn nog het flankerend beleid ter uitvoering van het actieprogramma, dat nog in uitwerking is en veel ruimer gaat dan de hier gerapporteerde 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. Daarnaast dringt een veel hogere PFAS-kost zich op, deze exogene kost bestaat o.a. uit bouwen van verschillende saneringsbergingen en het nemen van maatregelen om verdere verspreiding van de historische verontreiniging tegen te gaan. Deze kost zit nog niet in de bovenvermelde cijfers.

Noot: Het betreft hier de raming van de volledige projecten CCL en WOW. Naargelang het Havendecreet en zijn uitvoeringsbesluiten, de Wet Chabert en de andere relevante wetgeving zullen het Havenbedrijf van Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover een deel van de projectkost moeten dragen. De hierboven vermelde principsovereenkomst gaat uit van een aandeel van het Vlaams Gewest van ongeveer 1,8 miljard euro (inclusief BTW). Dit aandeel moet verder verfijnd worden in verschillende uitvoeringsovereenkomsten.

Het **taakstellend budget van 3,146 miljard euro inclusief btw** (exclusief onteigeningen P50 prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar) waarbinnen het project dient te worden gerealiseerd wordt gerespecteerd bij de verdere uitwerking van het project.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA



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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	De verkenningsfase voor het ECA-project werd op 15 juli 2016 afgerond met het nemen van de startbeslissing voor de onderzoeksfase door de Vlaamse Regering. Tijdens de onderzoeksfase werd gezocht naar het meest aangewezen alternatief op strategisch niveau.
12/2016	Publicatie alternatievenonderzoeksnota (AON) Raadpleging alternatievenonderzoek: 9 december 2016 – 18 januari 2017
03/2017	Beslissing richtlijnen strategisch MER bij complex project ECA, publicatie geactualiseerde Alternievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
07/2018	Raadpleging tussennota: 10 juli 2018 – 19 augustus 2018
09/2018	Publicatie geactualiseerde Alternievenonderzoek (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 ronderde hiermee de onderzoeksfase af. Het voorkeursbesluit legt op strategisch niveau de contouren vast van het programma dat in de loop van de uitweringsfase verder vorm zal krijgen, en zal vastgelegd worden in een aantal projectbesluiten met telkens een geheel van vergunningen en machtigingen, een bestemmingsplan en actieprogramma.
07/2023	Het Voorontwerp Projectbesluit WOW werd op 14 juli 2023 medegedeeld aan de Vlaamse Regering.
03/2024	Het Ontwerp Projectbesluit WOW werd op 8 maart 2024 vastgesteld door de Vlaamse Regering.

19.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Medefinanciers/projectpartners: Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever, Elia (medefinancier), Infrabel (medefinancier) Andere betrokken overheden/overheidsinstellingen (adviesinstanties bij de projectbesluiten): - Vlaamse overheid: Beleidsdomein Omgeving; Departement Economie; Wetenschap en Innovatie; Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin; Departement Landbouw en Visserij; Departement Financiën en Begroting - Gemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruibeke - Hulpverleningszone Waasland - Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen - Andere Besturen: Fluxys; Fluvius; Aquafin; FANC - Polderbestuur Polder Land van Waas - Provincies NL: Zeeland en Noord-Brabant - Gemeenten NL: Hulst, Woensdrecht en Reimerswaal - Ministeries NL: Rijkswaterstaat Zee en Delta en Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselveiligheid en Natuur
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond (Haventracé: E34-West, Tweede Tijsmanstunnel)
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

Beperkte vertraging

De adviesperiode over het voorontwerp projectbesluit is lopende, een adviesvergadering is gepland op 20 oktober 2025. Hierna kunnen de adviezen bestudeerd worden en het dossier waar nodig aangepast worden om het ontwerp projectbesluit vorm te geven.

Binnen het PFAS-onderzoek werden stappen gezet binnen het OBB (oriënterend bodemonderzoek) en BBO (Beschrijvend bodemonderzoek).

Het BSP (bodemsaneringsproject) werd afgewerkt en toegevoegd als integraal onderdeel van het voorontwerp projectbesluit.

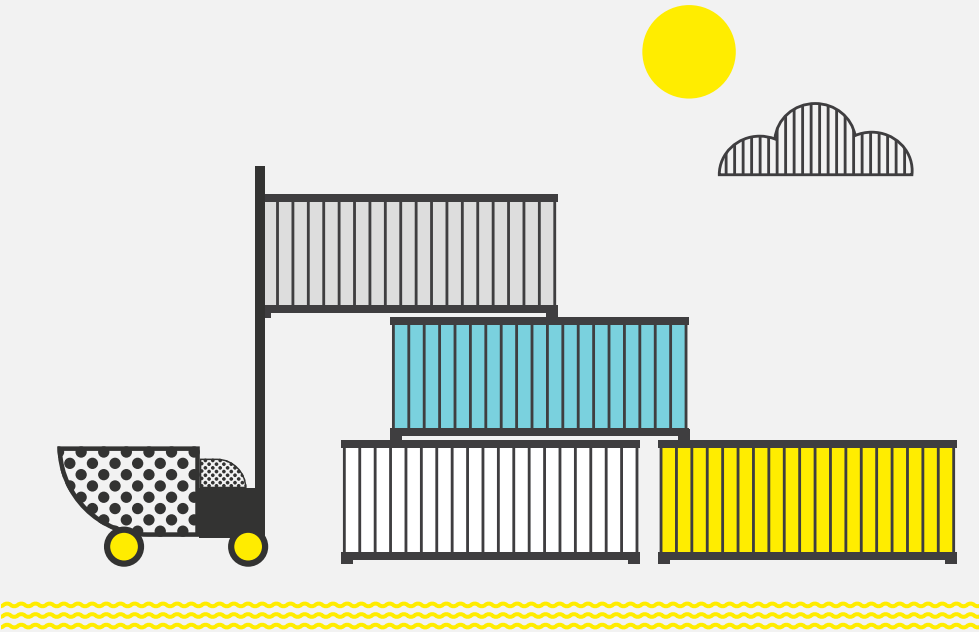
Het voorontwerpprojectbesluit werd afgewerkt en de procedurele eerste stap van de adviesperiode werd opgestart.

Planning

- Einde adviesperiode: 20 oktober 2025
- Verwerking adviezen: eind 2025-begin 2026
- Ontwerp-projectbesluit: begin 2026
- Openbaar onderzoek over het ontwerp-projectbesluit: midden 2026
- Definitief projectbesluit: eind 2026

TIJDLIJN

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



19.2

Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Maatschappij Linkerscheldeoever Andere betrokken overheden/overheidsinstellingen (adviesinstanties bij de projectbesluiten): - Vlaamse overheid: Beleidsdomein Omgeving; Departement Economie, Wetenschap en Innovatie; Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin; Departement Landbouw en Visserij; Departement Financiën en Begroting - Gemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruike - Hulpverleningszone Waasland - Provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen - Andere Besturen: Fluxys; Fluvius; Aquafin; FANC - Polderbestuur Polder Land van Waas - Provincies NL: Zeeland en Noord-Brabant - Gemeenten NL: Hulst, Woensdrecht en Reimerswaal - Ministeries NL: Rijkswaterstaat Zee en Delta en Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselveiligheid en Natuur
Gerelateerde projecten	cluster E34-West
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

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

Stand van zaken/status

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

Na het afronden van het openbaar onderzoek werden de inspraakreacties verwerkt in het dossier op basis waarvan het definitief projectbesluit werd opgesteld.

Op 18 juli 2025 stelde de Vlaamse Regering het definitief projectbesluit principieel vast, waarna het dossier voorgelegd werd aan de Raad van State voor advies.

In april en mei liep de publicatie van de selectieleidraad voor de uitvoering van de werken. Op 2 juni volgde de opening van de kandidaatstellingen. Er waren 6 kandidaten waarvan uiteindelijk 5 werden weerhouden. De selectiebeslissing werd goedgekeurd door de inspecteur van financiën waarna het werd voorgelegd aan de minister van Openbare Werken voor goedkeuring.

Na het ontvangen van het advies van de Raad van State, dat gepland staat in het najaar van 2025, wordt dit indien nodig verwerkt in het dossier. Hierna kan de Vlaamse Regering het definitief projectbesluit definitief vaststellen.

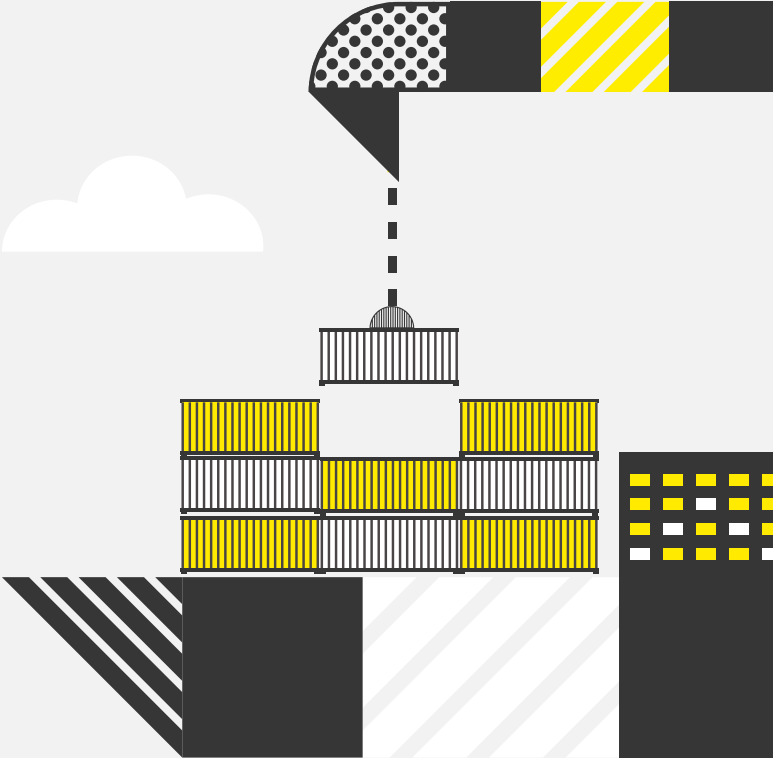
In het najaar zal verder gewerkt worden aan het bestek voor de werken, dat zal voorgelegd worden aan de geselecteerde kandidaten. Hierna kunnen eventuele onderhandelingen over de offertes volgen.

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

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27 april 2020 – 26 mei 2020
10/2020	Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON)
07/2023	Mededeling voorontwerp projectbesluit WOW aan de Vlaamse Regering.
03/2024	Vaststelling ontwerp projectbesluit door Vlaamse Regering.
07/2025	VVaststelling principiële beslissing tot definitieve vaststelling van het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) door Vlaamse regering.



TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' - met twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken- verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma en draagt deze op aan het departement MOW (coördinatie).
05/2024	Op 17 mei 2024 besliste de Vlaamse Regering om het DBFM-project Beweegbare kunstwerken te erkennen als Vlaams PPS-project. De Vlaamse Waterweg, in samenwerking met De Werkvennootschap, wordt gelast met de opstart van de plaatsingsprocedure voor een deelproject binnen het programma Asset Management, nl. het DBFM-project Beweegbare kunstwerken.
02/2025	Bekendmaking gunningsprocedure
2028	Geplande moment van contract close en aanvang werken
2032	Geplande start beschikbaarheidsfase



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	52.602	97.528	47.122	6.839	0	1.452.357

	2024
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.297.642
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar:	1.417.576

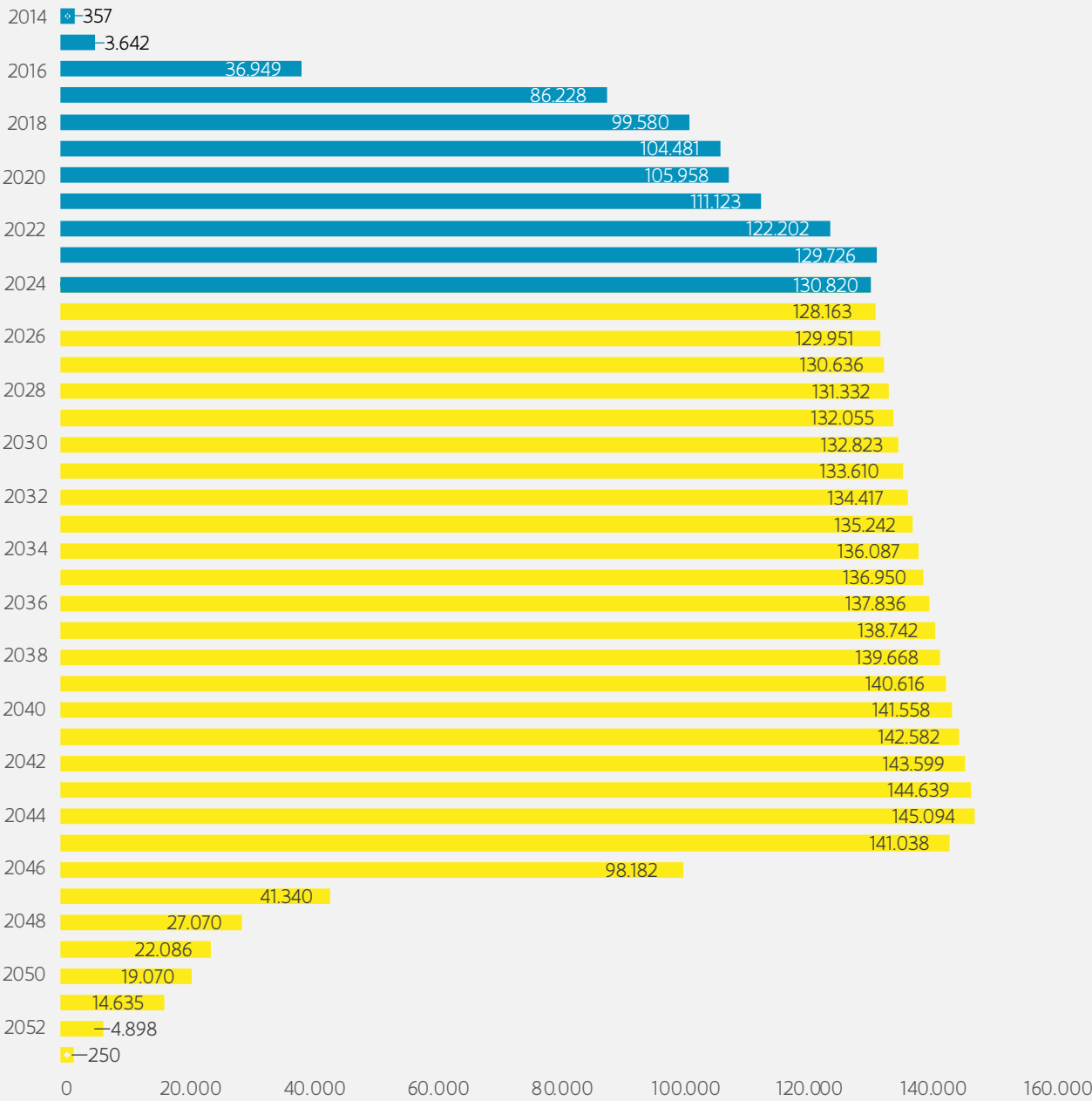


Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd.

Scholen van morgen

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

Er wordt een investeringsvolume nagestreefd van circa 1,5 miljard euro (totaal te financieren volume over 30 jaar).

De dochtervennootschap van AGION participeert ten belope van maximaal 40,25 miljoen euro in de op te richten DBFM-vennootschap; dit betekent 25 % + 1 aandeel.

Eind 2016 werd PMV vervangen door de Vlaamse Gemeenschap als aandeelhouder in NV School Invest.

De Vlaamse Gemeenschap is ook gemachtigd om een **gemeenschapswaarborg** te stellen aan de leningen aangegaan door de DBFM-vennootschap ter financiering van het DBFM-programma alsook aan de terugbetaling van het gedeelte van de beschikbaarheidsvergoeding voor het gesubsidieerd onderwijs dat ingevolge artikel 19 van het decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur niet in aanmerking komt voor een DBFM-toelage.

Door het decreet van 8 mei 2009 betreffende het onderwijs XIX, werd tevens voorzien in een **herfinancieringsgarantie**.

De DBFM-vennootschap vraagt een beschikbaarheidsvergoeding aan de inrichtende machten voor de terbeschikkingstelling van de schoolinfrastructuur. Deze zal op jaarbasis 122 miljoen euro bedragen, inclusief BTW. Er wordt door AGION een **DBFM-toelage** betaald op die beschikbaarheidsvergoeding met respect voor de gekende subsidiëringspercentages 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 december 2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen geldt voor werken die vanaf 1 januari 2016 gefactureerd worden een BTW-tarief van 6%.

Bij het bouwen van de verschillende individuele scholenbouwprojecten speelde steeds opnieuw de concurrentie overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten en zal op die manier een zo gunstig mogelijke prijs worden bekomen.

Daarenboven dient er op gewezen te worden dat de DBFM-vennootschap sowieso gehouden is om de vastgestelde fysische en financiële normen voor schoolgebouwen te hanteren. Tot slot wordt de DBFM-vennootschap gestimuleerd om zo prijsefficiënt mogelijk te bouwen.

Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen:

Deze bedragen omvatten de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen:

Deze bedragen omvatten enkel het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Overeenkomstig artikel 14 van het Decreet van 18 december 2009 houdende bepalingen tot begeleiding van de derde aanpassing van de begroting 2009 is AGION er o.a. toe gemachtigd om voor de terbeschikkingstelling van schoolinfrastructuur in het kader van het DBFM-programma, zoals bedoeld in artikel 2, 3° van het Decreet, gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn bedoeld in artikel 2, 9° van het Decreet, verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 100 miljoen euro per jaar. Het als objectief vooropgestelde investeringsvolume zal desgevallend in functie van deze budgettaire limiet van 100 miljoen euro worden bijgesteld. In deze tabel werden de geïndexeerde cijfers opgenomen. De niet-geïndexeerde toelage op kruissnelheid bedraagt circa 100 miljoen euro/jaar.

De ramingen zijn gebaseerd op de contractueel bepaalde bruto beschikbaarheidsvergoedingen, vermeerderd met de tot nu toe vastgestelde stijging van de relevante prijsindices, en vervolgens vermeerderd met een voor de toekomst geraamd stijgingspercentage van deze prijsindices (tussen 2 en 3%; enkel van toepassing op de onderhoudscomponent). Tot slot worden deze geraamde bruto beschikbaarheidsvergoedingen verminderd met een geraamd bedrag aan beschikbaarheidskortingen. Dit laatste verklaart waarom de geraamde beschikbaarheidsvergoeding voor 2025 lager ligt dan de werkelijk uitbetaalde beschikbaarheidsvergoeding in 2024. In 2024 bedroegen de opgelopen beschikbaarheidskortingen immers nul euro.

De nog openstaande schuld bij SPV bij het afsluiten van het boekjaar 2024 betreft:

- Lange termijnlening bij School Invest: 1.257.660
- Achtergestelde aandeelhouderslening (quasi-equity): 159.916 (waarvan 1/4 bij School Invest).

Begrotingsartikel

FFO-AFGE2BA-WT
Dit begrotingsartikel bevat de uitgaven met betrekking tot de rentetoelagen die AGION verstrekt als rechtsopvolger van DIGO (Dienst voor Infrastructuurwerken van het Gesubsidieerd Onderwijs) en de uitgaven met betrekking tot de inhaaloperatie voor onderwijsinfrastructuur (DBFM). Ze worden aangevuld met middelen voor het verstrekken van huursubsidies voor schoolgebouwen.

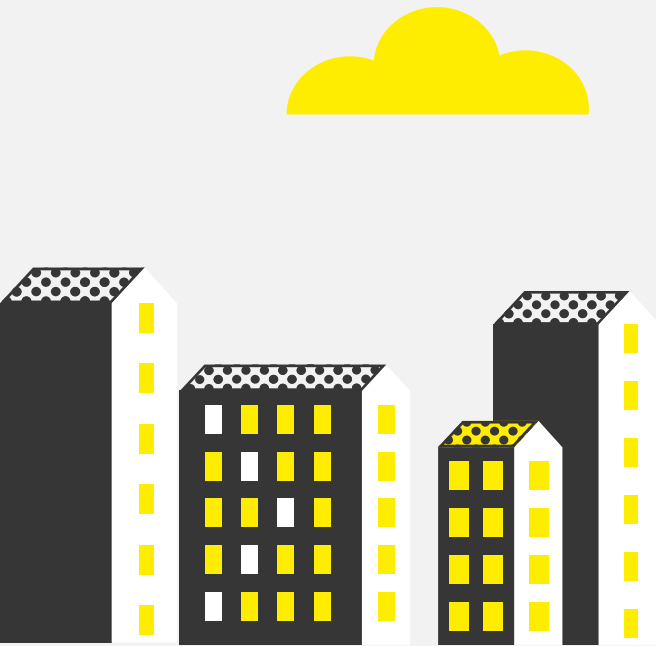
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Beslissing van de Vlaamse Regering om een aanbestedingsprocedure voor de selectie van een private partner op te starten.
11/2006	Besluit van de Vlaamse Regering tot bekrachtiging van de selectie en rangschikking.
01/2007	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2007	Selectie kandidaten gunningsprocedure
05/2009	Gunning
08/2009	Contract close
06/2010	Financial close Oprichting DBFM-vennootschap Scholen van Morgen
07/2011	Begin 2011 stelden zich een massa vrije inrichtende machten kandidaat om alsnog deel te kunnen nemen aan de DBFM-inhaalbeweging. De Vlaamse Regering bekrachtigde op 15 juli 2011 de selectie en rangschikking van de selectiecommissie.
03/2013	Start bouwfase (initiële timing: 01/2012)
02/2016	Effectieve herfinanciering langetermijnlening van NV Scholen van Morgen via NV School Invest, waarbij de langetermijnlening werd overgedragen door BNP Paribas Fortis aan NV School Invest zodat School Invest de nieuwe kredietverstrekker werd onder de langetermijnlening.
11/2016	Vervanging PMV als aandeelhouder in NV School Invest door de Vlaamse Gemeenschap. Dankzij de BTW-verlaging op scholenbouw kwam ruimte vrij voor 17 extra schoolgebouwprojecten
05/2023	Einde bouwfase programma/Werkelijke beschikbaarheid laatste school (initiële timing: 04/2023)

ZELFEVALUATIE (2023)

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

Duiding: In 2019 publiceerde AGION een uitgebreid evaluatierapport Scholen van Morgen. Mede op basis van dit rapport werd in 2022 het zelfevaluatie­rapport opgemaakt, dat in 2023 werd geactualiseerd. Lessen uit dit programma worden meegenomen in nieuwe inhaaloperaties zoals ‘Projectspecifieke DBFM’ en ‘Scholen van Vlaanderen’.



26.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Private partner	Aurora GO! 1 BV
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Geplande beschikbaarheidsdatum:

- Campus Zandpoort Mechelen: november 2025.
- BS Dr. Decroly Ronse en BS De Regenboog Ertvelde: februari 2026.
- De Brug en De Krekel Haaltert: april 2026.
- Campus Alicebourg Lanaken: juni 2026.

Omschrijving van het project

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 en De Brug Haaltert, KS&BS Dr. Decroly Ronse en campus Alicebourg Lanaken.

Stand van zaken/status

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

Gunning en contract close van deze cluster vonden plaats in juni 2023, evenals de financial close van het pilootproject 'basisschool De Smiskens Turnhout'.

Voor 4 bijkomende projecten binnen deze cluster (projecten Campus Zandpoort Mechelen, Campus Alicebourg Lanaken, BS Dr. Decroly Ronse, BS De Regenboog Ertvelde) werd de financial close bereikt in juni 2024. In augustus 2024 vond de financial close van het project De Brug Haaltert plaats.

Voor het project in de Voskenslaan in Gent werd een nieuwe vergunningsaanvraag ingediend. Na het verkrijgen van de project-vergunning zal er een financial close voor dit laatste project binnen de cluster ingepland worden.

Het pilootproject 'basisschool De Smiskens' werd opgeleverd op 23 februari 2025.

Voor vijf projecten binnen deze cluster is de bouw gestart in 2024.

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
06/2023	Contractdatum
06/2023	Financial Close pilootproject (Turnhout)
06/2024	Financial Close projecten Mechelen, Lanaken, Ronse en Ertvelde
08/2024	Financial close project Haaltert
02/2025	Het pilootproject – basisschool De Smiskens te Turnhout - werd opgeleverd op 23 februari 2025.
02/2055	Einddatum DBFM-contract pilootproject – basisschool De Smiskens te Turnhout

26.2

Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem	Timing	Toelichting
Private partner	Aurora GO! Cluster C2 BV	09/2020	Op 25 september 2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
Huidige fase deelproject	Bouwfase	04/2021	Selectiebeslissing
Omschrijving van het project		11/2021	Versturen van bestek
		01/2023	Aanduiding voorkeursbieder
		04/2024	Uitsturen BAFO-bestek
		08/2024	Gunning cluster
		09/2024	Financial close en start bouw van het pilootproject 'BuSO en BuBaO de 3master Kasterlee'
			Contract close van de cluster GO! 2
Stand van zaken/status			
		Verloop (timing)	G Op schema

In augustus 2024 werd de GO! Cluster 2 gegund, in september 2024 volgde de contract close voor de cluster (en de financial close van het pilootproject 'BuSO en BuBaO De 3master Kasterlee').

De bouw van het pilootproject 'BuSO en BuBaO De 3master Kasterlee' is in september 2024 gestart. De oplevering van het pilootproject 'BuSO en BuBaO de 3master Kasterlee' is gepland op 17 augustus 2026.

De financial close voor de twee projecten in Wijnegem kan niet ingepland worden doordat er bezwaren ingediend werden tijdens de aanvraagprocedure voor de projectvergunning.

De financial close van vijf niet-pilootprojecten in de cluster is gepland op 18 september 2025.

26.3

Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengemeenschap Lanaken	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	07/2020	Op 1 juli 2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
Omschrijving van het project		04/2021	Selectiebeslissing
		12/2022	Versturen van bestek.
		03/2024	Versturen van geactualiseerd bestek.
		08/2024	Aanduiding voorkeursbieder
Stand van zaken/status			
		Verloop (timing)	G Op schema

De opdracht bestaat uit de realisatie van het DBFM-project Pyxiscollege Lanaken van de vzw Scholengemeenschap Lanaken.

Het BAFO-bestek wordt voorbereid.

Het versturen van het BAFO-bestek wordt gepland voor september 2025.

26.4

Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Antwerpen / AG Vespa en Gemeente Brecht
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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)	OR Significante vertraging
------------------	--

De projectvergunningsaanvraag voor pilootproject De Leerexpert Antwerpen (Deurne) wordt uitgewerkt. Na het verkrijgen van de projectvergunning zal de Inrichtende Macht een BAFO-bestek opmaken.

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.
10/2023	Versturen geactualiseerd bestek
07/2024	Aanduiden voorkeursbieder

26.5

Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Gent en stad Ninove
Private partner	Aurora Gent-Ninove BV
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het project

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)	GO Op schema, behoudens aandachtspunten
------------------	---

Na de contract close van deze cluster eind januari 2024 werden de werken voor het eerste project 'stadsgebouw Steenakker Gent' opgestart. Dit project wordt in november 2025 opgeleverd.

Eind november 2024 werd de financial close afgesloten voor het tweede project 'basisschool De Lettertuin Ninove'. Dit project wordt eind mei 2026 opgeleverd.

Er is eind 2024 een procedure gestart bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen tegen de projectvergunning van het derde project 'Fabiolalaan Gent'. Hierdoor kan er geen financial close ingepland worden. De financial close van het derde en laatste project 'Fabiolalaan Gent' wordt gepland in het najaar van 2025.

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
01/2024	Contract close Financial close pilootproject Gent Steenakker
11/2024	Financial close en start bouw project De Lettertuin Ninove

26.6

Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Ignatius Scholen in Beweging
Private partner	bv ABC 02
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project bestaat uit de realisatie van de Egied Van Broeckhovenschool.

Stand van zaken/status

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

Het project werd na een bouwtermijn van 25 maanden opgeleverd op 1 juli 2024. Het project Egied Van Broeckhoven zit in de 30-jarige beschikbaarheidsfase. Sinds de oplevering worden er BBV-betalingen uitgevoerd voor dit project.

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, financial close en start bouwfase
07/2024	Start Beschikbaarheidsfase
06/2054	Einddatum DBFM-contract Egied Van Broeckhovenschool.

26.7

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

Omschrijving van het project

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)	OR Significante vertraging
------------------	---

Het bestek werd verstuurd eind maart 2024. Offertes worden verwacht in de loop van 2026.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2020	Op 30 juni 2020 werd de selectiefase van de Cluster Koba gepubliceerd.
02/2021	Selectiebeslissing
03/2024	Uitsturen bestek

26.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Sint-Maartensscholen Ieper
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Sint-Maartensscholen Ieper.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante Vertraging
------------------	---

Er loopt een procedure bij de Raad van State m.b.t. de nietigverklaring van het RUP.

In afwachting van opstart gunningsfase. Het versturen van het bestek is ten vroegste voorzien in 2026.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2019	Op 25 maart 2019 werd de selectiefase van het project Sint-Maartensscholen Ieper gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.

26.13 Tessenderlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

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

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een nieuwe school voor het Technisch Heilig Hart Instituut en het Pius X-college te Tessenderlo.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante Vertraging
------------------	---

Er is nog steeds geen duidelijkheid over de bouwlocatie en de verdere timing van het project.

De selectiefase is nog op te starten.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Scholen van Vlaanderen	Investeringsbedrag (incl. btw)
Deelprogramma 1	403.000
Deelprogramma 2	450.000
Deelprogramma 3	N.t.b.

Duiding bij de financiële kerngegevens

Voor de eerste oproep wordt een totale budgettaire investeringsruimte van ongeveer 403 miljoen euro (incl. btw) geraamd (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022).

Op basis van de aannames die vastgesteld kunnen worden o.b.v. het DBFM-programma Scholen van Morgen stemt een investeringsvolume van 1 miljard euro overeen met een jaarlijkse machting van maximaal 66 miljoen euro (prijspeil 2021) voor de DBFM-toelage (de betoelaging van de beschikbaarheidsvergoedingen). De DBFM-toelagen komen geleidelijk op gang in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering.

Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Conform de meerjarenraming van de Vlaamse Regering zullen de kredieten voor de beschikbaarheidsvergoedingen worden toegevoegd aan de huidige kredieten zodat de DBFM-programma's niet ten koste gaan van de reguliere scholenbouwkredieten wanneer er beschikbaarheidsvergoedingen moeten worden betaald.

Tijdens de dertigjarige beschikbaarheidsperiode zullen de schoolbesturen aan de DBFM-vennootschap een beschikbaarheidsvergoeding betalen waarvoor ze een DBFM-toelage krijgen van de Vlaamse Overheid. De DBFM-toelage wordt berekend als een percentage van de beschikbaarheidsvergoeding. De hoogte van de DBFM-toelage is gelijkaardig aan de twee lopende DBFM-programma's.

De DBFM-toelage bedraagt 81,5 % voor de instellingen van het gewoon en buitengewoon basisonderwijs in het gesubsidieerd

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

Decretaal is bepaald dat de Vlaamse overheid via School Invest N.V. voor maximaal 10% in het eigen vermogen van de DBFM-vennootschap mag participeren.

Afspraken met betrekking tot budgetoverschrijding zijn decretaal voorzien (cfr. programmadecreet 2023).

Omdat bij private financiering van infrastructuur de kredietwaardigheid van de overheidspartij, nl. de inrichtende machten, die het langetermijncontract afsluit een belangrijke impact kan hebben op de kostprijs van de financiering, werd opnieuw geopteerd om te voorzien in de mogelijkheid om de financiële verbintenissen van de inrichtende machten onder de afgesloten DBFM-overeenkomsten binnen het programma Scholen van Vlaanderen te waarborgen. Deze zogenaamde kleine waarborg is ook voorzien in de vorige DBFM-programma's voor scholenbouw, namelijk het DBFM-programma Scholen van Morgen en het projectspecifieke DBFM-programma.

Krachtens het tweede lid van artikel 31 van het DBFM-decreet kan de Vlaamse Regering nadere regels vaststellen omtrent de voorwaarden en modaliteiten van deze waarborg. Het besluit van de Vlaamse Regering van 31 augustus 2024 geeft hieraan uitvoering.

Er werd voor geopteerd om de voorwaarden en modaliteiten zoveel als mogelijk te enten op de bestaande en gekende waarborgregelingen voor de lopende DBFM-programma's in scholenbouw. De gemeenschapswaarborg wordt, te rekenen vanaf de beschikbaarheidsdatum gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn onder een betreffende DBFM-overeenkomst verleend aan de DBFM-vennootschap voor de betaling door de inrichtende macht van haar gewaarborgde financiële verplichtingen. De vergoedingen die zijn verschuldigd door een inrichtende macht voor tekortkomingen van de inrichtende macht voortgaand aan de beschikbaarheidsdatum worden ook gewaarborgd in de mate een inrichtende macht zich in staat van faillissement of van vereffening of in een procedure van gerechtelijke reorganisatie zou komen te bevinden. Kosten zoals de invorderings- en uitwinningskosten, worden niet gewaarborgd. Er is geen waarborgpremie verschuldigd.

Het verzoek van de DBFM-vennootschap om de verplichtingen onder de toepassing van de gemeenschapswaarborg te brengen wordt gericht aan AGION. Het Departement Financiën en Begroting vaardigt per DBFM-overeenkomst een waarborgbesluit uit.

Begrotingsartikel/decretale basis:

FF0-AFGE2BA-WT
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 principieel 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.
10/2022	Goedkeuring publicatie selectieleidraad Op 18 oktober 2022 plaatste de Vlaamse Regering een overheidsopdracht in de markt houdende de aanduiding van (een) private partner(s) voor de realisatie van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.
02/2023	In februari 2023 selecteerde de Vlaamse Regering drie kandidaat-DBFM-vennootschappen.

07/2023

Principiële goedkeuring aan het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.

Nadat het ontwerp van decreet over het onderwijs XXXIII op 5 juli 2023 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, heeft de Vlaamse Regering het decreet bekrachtigd en afgekondigd op 7 juli 2023. Dit decreet bevat o.a. een bepaling waardoor voor DBFM-Scholen van Morgen een renteplafond werd ingesteld voor de berekening van de eigen bijdragen van de inrichtende machten in de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit omwille van een stijging die sinds december 2021 merkbaar was van de lange termijn-rentevoeten op de financiële markten.

08/2023

Definitieve goedkeuring van het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.

27.1 Programma 1

ALGEMENE INFORMATIE

Private partner	Schoolkracht NV
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Eerste deelprogramma van 29 projecten.

Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde investering van ongeveer 449 miljoen euro aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 164.000 vierkante meter. Het gaat om scholen uit het basis- en secundair onderwijs, maar er komen ook nieuwe scholen buitengewoon onderwijs, nieuwe kunstacademies en een nieuw internaat.

Stand van zaken/status

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

In juli 2024 werd een akkoord gesloten met het consortium Schoolkracht om samen met de Vlaamse overheid de eerste Scholen van Vlaanderen te ontwerpen, te bouwen en gedurende 30 jaar ook te onderhouden.

Het consortium omvat de private partners AG Real Estate, Epico2, Ethias en Rebel. Zij hebben nu na een marktprocedure het eerste perceel van Scholen van Vlaanderen toegewezen gekregen.

In 2025 werkt Schoolkracht samen met de Inrichtende Machten de projectdefinities van de individuele scholenbouwprojecten af.

Schoolkracht start voor elk individueel project gunningsprocedures op voor opdrachten aan architectenbureaus en DBM-aannemers.

Tegen eind 2025 worden de opdrachten aan de architectenbureaus gegund.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2021	Lancering van de eerste oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
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.
06/2024	De Vlaamse Regering keurde de gunning goed aan het consortium Schoolkracht voor deelprogramma 1.
07/2024	Kaderovereenkomst tussen Vlaamse Regering en DBFM-vennootschap Schoolkracht voor deelprogramma 1

27.2 Programma 2

ALGEMENE INFORMATIE

Huidige fase deelproject	Gunningsfase
--------------------------	--------------

Omschrijving van het project

Tweede deelprogramma van 36 projecten, goed voor een voorlopig geraamde investering van ongeveer 450 miljoen euro in zo'n 170.000 m² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen.

Stand van zaken/status

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

toegelicht en algemene informatie over de opdracht en het verdere verloop van de procedure gegeven. De scholenbouwprojecten worden gegroepeerd in 3 percelen (één per scholenbouwprogramma). Tijdens de selectiefase, worden de kandidaten voor de drie programma's tezamen geselecteerd op basis van de selectieleidraad. De plaatsingsprocedure loopt verder.

Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om dit tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor zo'n 450 miljoen euro aan investeringen in zo'n 162.000 m³ aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren.

In maart 2025 werd het bestek voor Programma 2 gepubliceerd, en in augustus 2025 werden de eerste offertes ontvangen.

De gunning van het tweede perceel door de Vlaamse Regering aan een DBFM-consortium is voorzien voor begin 2026.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2022	Lancering van de tweede oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
07/2023	Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om dit tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor zo'n 450 miljoen euro aan investeringen in zo'n 162.000 m² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren.

27.3 Programma 3

ALGEMENE INFORMATIE

Huidige fase deelproject	Gunningsfase
-----------------------------	--------------

Omschrijving van het project

Derde deelprogramma van 24 gloednieuwe ‘Scholen van Vlaanderen’. Concreet gaat het om

