GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2026



Vlaamse Regering

Inhoudstafel



Inleiding (p.4-10)

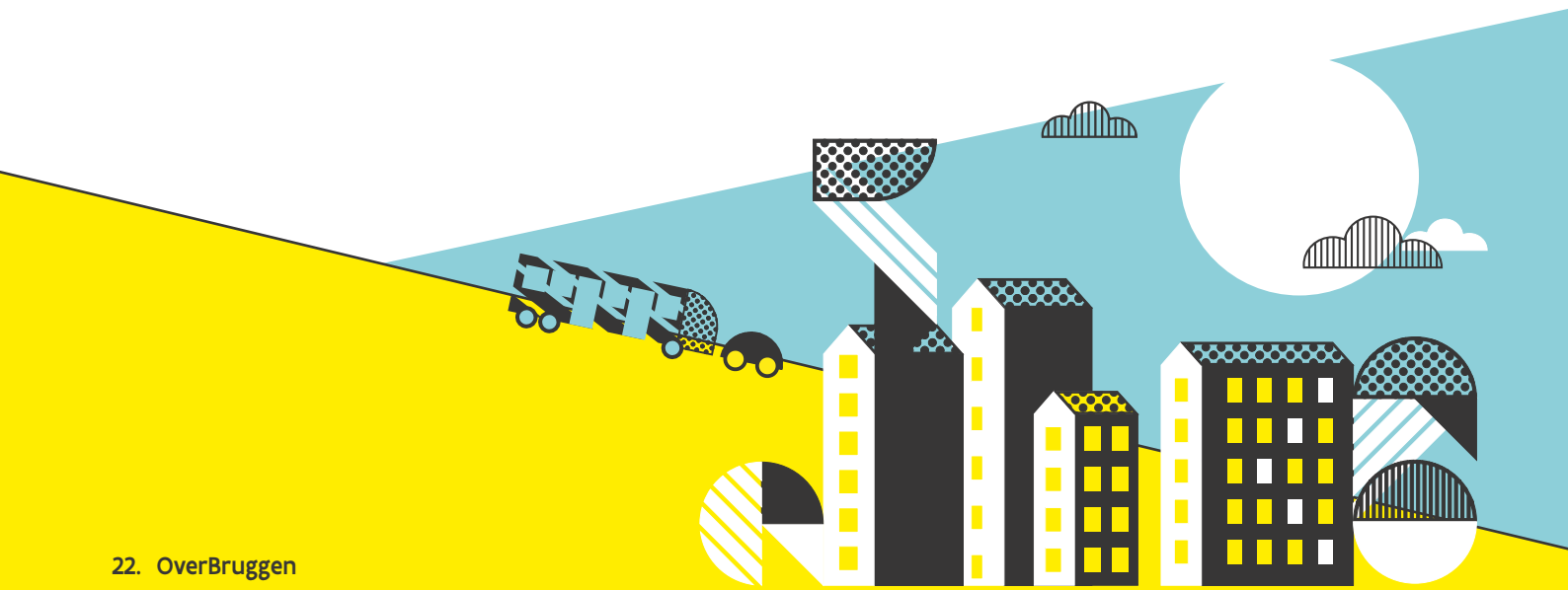


Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.12-20)



Projectfiches Basisrapport (p.22-231)

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. **A12**
   - 7.1. A12 Londerzeel Zuid
   - 7.2. Ombouw A12-N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid
8. **Rond Ronse**
9. **A8 Halle**
10. **Werken aan de ring**
    - 10.1. Complex R0x A201
    - 10.2. R0 Noord Zone Zaventem
    - 10.3. Luchthaventram
    - 10.4 Sneltram A12
11. **Gentspoort**
12. **DBFM-project Noord-Zuid Limburg**
13. **HOV Limburg**
    - 13.1 HOV Hasselt - Maastricht
    - 13.2 HOV Hasselt - Maasmechelen
    - 13.3 HOV Hasselt - Noord-Limburg
14. **Brabo 1**
15. **Brabo 2**
16. **Livan 1**
17. **Stelplaatsen De Lijn**
    - 17.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
    - 17.2. Stelplaats Tongeren
    - 17.3. Stelplaatsen Cluster 2
    - 17.4. Stelplaats Wissenhage
18. **Premetro Kerkstraat - Pothoekstraat**
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. **OverBruggen**
    - 22.1. PPS Kunstwerken
    - 22.2. PPS Beweegbare Kunstwerken
23. **Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal**
    - 23.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
    - 232. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
24. **Asset Management – Sluizen Boven-Schelde**
25. **Loodsboot**
26. **Scholen van Morgen**
27. **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur**
    - 27.1. Cluster GO!1
    - 27.2. Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem
    - 27.3. Scholengemeenschap Lanaken
    - 27.4. Cluster Antwerpen-Brecht
    - 27.5. Cluster Gent-Ninove
    - 27.6. Egied Van Broeckhovenschool
    - 27.7. Cluster KOBA
    - 27.8. Cluster Broeders van Liefde - KISP
    - 27.9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare
    - 27.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene
    - 27.11. Jan Van Eyck campus (SKOG)
    - 27.12. Sint-Maartensscholen Ieper
    - 27.13. Tessenderlo Broeders van Liefde
28. **Scholen van Vlaanderen**
    - 28.1. Programma 1
    - 28.2. Programma 2
    - 28.3. Programma 3
29. **Nieuw Omroepgebouw VRT**
30. **Kapitaalsverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV**
31. **Centrum Sport Vlaanderen Hofstade**

4

Definities (p.232-235)

5

Annex (p.236-241)

Inleiding

Voorliggend Basisrapport Grote Projecten en Programma's 2026 wordt uitgebracht in uitvoering van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's. Dit decreet verplicht de Vlaamse Regering ertoe jaarlijks een stand van zaken te publiceren over een selectie van grote investeringsprojecten en -programma's.

Dit rapport biedt een geactualiseerd overzicht van de voortgang van grote projecten en programma's die zich bevinden in een gevorderd stadium van voorbereiding, gunning, uitvoering of operationele fase. Hiermee wordt beleidsmakers, administratie en het brede publiek inzicht geboden in de concrete uitvoering van strategische investeringen die belangrijk zijn voor de sociaaleconomische ontwikkeling van Vlaanderen.

Dit rapport sluit ook aan bij de ambities van het Vlaams Regeerakkoord 2024–2029, dat inzet op het opstellen van investeringsagenda's per beleidsdomein. Dergelijke agenda's moeten bijdragen aan een verhoogde voorspelbaarheid, transparantie en efficiëntere langetermijnplanning van overheidsinvesteringen. In dat kader wordt het rapport naast een beknopt beleidsmatig overzicht en de projectopvolging van de voor dit rapport geselecteerde projecten, naast de rapportering over de geselecteerde grote projecten en programma's bevat het rapport opnieuw een indicatieve lijst van toekomstige grote investeringsprojecten. Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van de meest recente informatie uit de beleidsdomeinen.

Zoals in voorgaande jaren focust het basisrapport op projecten en programma's die voldoende afgebakend zijn en waarvoor minstens een principiële beslissing is genomen. Potentiële grote projecten in voorbereidingsfase worden afzonderlijk weergegeven in de indicatieve lijst, maar maken geen deel uit van de kernrapportering. Daarbij wordt bijzondere aandacht besteed aan projecten die gebruikmaken van alternatieve financieringsvormen, zoals DBFM-structuren.

In lijn met het decreet wordt eveneens gerapporteerd over de budgettaire impact van de grote projecten. Zo wordt onder meer de verhouding tot het vastgelegde veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen gemonitord. Dit versterkt de helderheid over de beschikbare vrije beleidsruimte voor toekomstige investeringen.

Leeswijzer

Het rapport volgt in grote lijnen de klassieke fasen van publieke investeringen. Eerst wordt het beleidskader geschetst, gevolgd door een overzicht van grote investeringsprojecten die zich nog in de verkennende of voorbereidende fase bevinden. Vervolgens worden de lopende projecten en programma's toegelicht aan de hand van individuele fiches. Tot slot worden ook kort de verzamelde lessen en ervaringen uit de zelfevaluaties van operationele projecten behandeld.

Met deze opbouw beoogt het Basisrapport 2026 een dubbele doelstelling: enerzijds transparant informeren over de voortgang en budgettaire impact van lopende grote investeringsprojecten, anderzijds bijdragen aan het inzichtelijk maken van de toekomstige investeringspijplijn.

Beleidskader en strategisch overzicht

De Vlaamse overheid investeert jaarlijks aanzienlijke middelen in infrastructuur, gebouwen en andere kapitaalintensieve investeringen met het oog op duurzame economische groei, maatschappelijke meerwaarde en kwaliteitsvolle dienstverlening aan burgers en bedrijven. Grote projecten en programma's vormen hierbij een belangrijk instrument om strategische beleidsdoelstellingen te realiseren.

In het Vlaams Regeerakkoord 2024–2029 wordt het belang benadrukt van een samenhangend investeringsbeleid op lange termijn. In dat kader wordt werk gemaakt van investeringsagenda's per beleidsdomein, waarin zowel geplande als gewenste investeringen op middellange en lange termijn in kaart worden gebracht. Door in te zetten op investeringsagenda's beoogt de Vlaamse Regering een grotere voorspelbaarheid, een betere afstemming over beleidsdomeinen heen, en een efficiëntere benutting van financiële en organisatorische middelen.

Voorliggend basisrapport ondersteunt deze benadering door een overzicht te bieden van de voortgang van lopende grote projecten en programma's en, aanvullend, een indicatieve lijst van toekomstige strategische investeringen op te nemen.

Decreet grote projecten en programma's

Het basisrapport Grote Projecten en Programma's is ingevoerd op basis van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019. Doel van dat artikel is om op regelmatige en gestructureerde wijze informatie te verstrekken over grote investeringsprojecten, in het bijzonder over projecten met alternatieve financiering.

Het gaat daarbij onder meer om DBFM-constructies en vergelijkbare modellen waarbij een private partner de investering voorfinanciert, en de overheid die kost nadien gespreid terugbetaalt.

Met het basisrapport werden eerdere rapporteringsverplichtingen vervangen die golden onder de resolutie van 30 mei 2007 over alternatieve financiering en het decreet van 8 november 2002 over grote infrastructuurprojecten. Door deze eerdere bepalingen samen te brengen in één rapport, wil het decreet zorgen voor een meer systematische opvolging van grote projecten in uitvoering of voorbereiding.

De rapporteringsplicht geldt voor projecten die voldoende afgebakend zijn en waarvoor een principiële beslissing is genomen. Projecten die zich nog in een vroeg stadium bevinden – zoals verkenning of onderzoek – worden niet in het hoofdluik van het rapport opgenomen. Ze kunnen wel vermeld worden in een aparte indicatieve lijst van mogelijke toekomstige projecten. Die lijst heeft een informatief karakter en houdt geen formele goedkeuring of financieringsbeslissing in.

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

- **Groot project:** Een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, met substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's. Een groot project heeft een investeringswaarde van ten minste 100 miljoen euro voor werken, of 20 miljoen euro voor leveringen of diensten, telkens exclusief btw.
- **Groot programma:** Een verzameling van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten die zijn opgenomen in een programma waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen. Een groot programma houdt substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's in, met een investeringswaarde van minstens 200 miljoen euro, exclusief btw.

In de praktijk kan een project bestaan uit meerdere deelprojecten die samen worden opgevolgd binnen één tijdelijke organisatie. Dat zorgt soms voor verwarring over de precieze afbakening tussen een project en een programma.

Een belangrijk onderscheid is dat bij een programma de onderliggende projecten elk hun eigen projectstructuur behouden, maar daarnaast ook vallen onder een overkoepelende programmaorganisatie. Die bestaat uit een programma-stuurgroep en programmabeheer, bovenop de reguliere projectwerking.

De onderliggende projecten van een programma worden ofwel expliciet binnen het programma gedefinieerd, ofwel afzonderlijk opgezet maar formeel toegewezen aan het programma.

Programma's hebben meestal hun oorsprong in een ruimer beleids- of masterplan en worden doorgaans als dusdanig door de Vlaamse Regering geïnitieerd.

Veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen

Artikel 4 van het decreet Grote Projecten en Programma's voert een veiligheidsplafond in voor beschikbaarheidsvergoedingen. Het doel van dit plafond is de toekomstige vrije beleidsruimte van de Vlaamse overheid te beschermen tegen een overmatig beroep op langlopende PPS-constructies, zoals DBFM(O)-projecten, waarbij gedurende meerdere jaren beschikbaarheidsvergoedingen verschuldigd zijn.

Om dit evenwicht te bewaken voorziet het decreet in een dubbele toets. Die moet voorkomen dat nieuwe engagementen een onevenredig beslag leggen op de toekomstige begrotingsruimte, zowel op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid als op het niveau van de betrokken beleidsprogramma's.

Concreet bepaalt het decreet dat grote projecten en programma's slechts via een DBFM(O)-formule kunnen worden gerealiseerd wanneer dit betekent dat de toekomstige vrije beleidsruimte daardoor niet gedurende meerdere jaren substantieel wordt beperkt. Bij de opstart van nieuwe projecten wordt daarom telkens nagegaan of de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen binnen de decretale veiligheidsmarges blijven.

Het veiligheidsplafond vormt daarbij geen absoluut verbod, maar een beleidsmatig afwegingskader dat toelaat de budgettaire impact van langlopende engagementen systematisch op te volgen. Omdat de toekomstige evolutie van de Vlaamse begroting inherent onzeker blijft, biedt het veiligheidsplafond vooral een periodieke indicatie van de beschikbare budgettaire marge waarbinnen nieuwe PPS-projecten kunnen worden overwogen.

Veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid

Op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid is volgens het decreet sprake van een substantiële beperking van de toekomstige vrije beleidsruimte wanneer gedurende ten minste vijf opeenvolgende jaren meer dan 10 % van de vereffeningskredieten van de Vlaamse begroting wordt aangewend voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

De toetsing gebeurt door de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen af te zetten tegenover 10 % van de geconsolideerde ESR-uitgaven zoals opgenomen in de meest recente begrotingsronde.

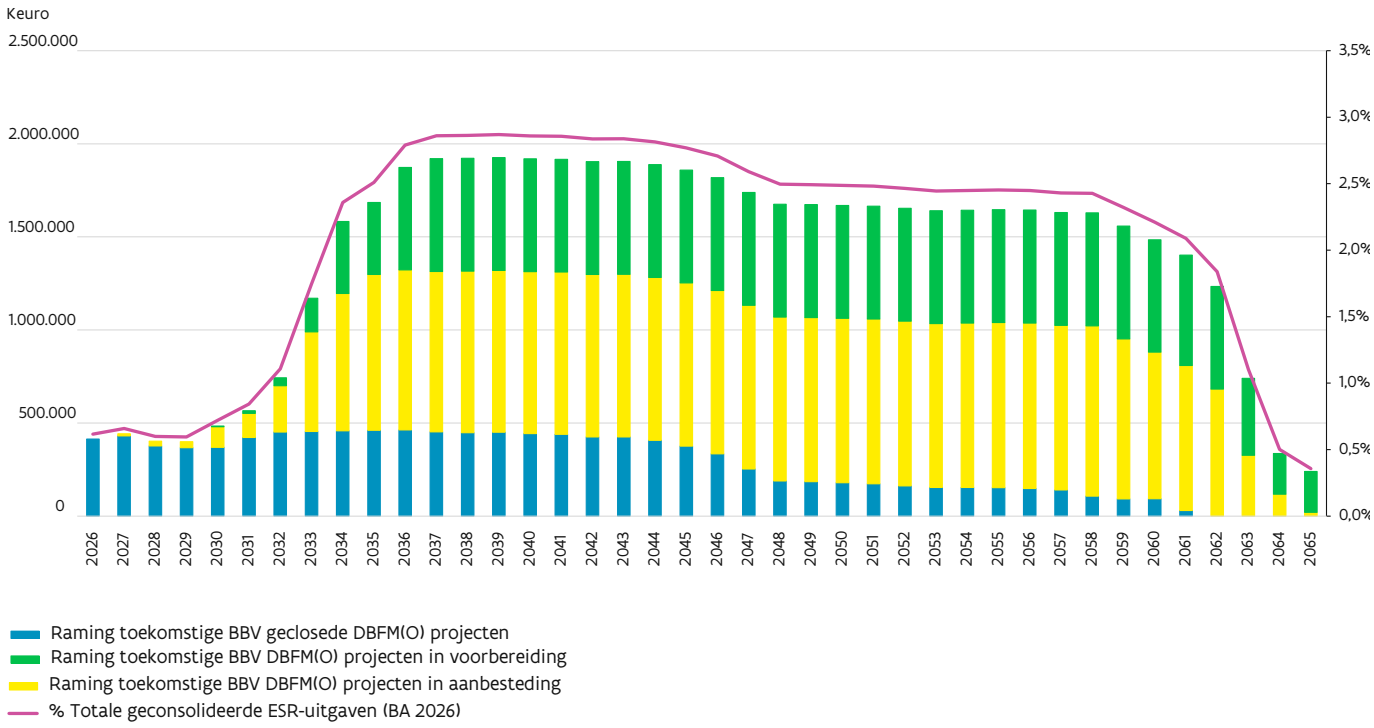
Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit rapport werd opgemaakt op basis van de cijfers zoals deze werden vastgelegd in de begrotingsaanpassing 2026 (BA2026). In de begrotingsaanpassing van 2026 werd 67.114.044 K euro aan geconsolideerde ESR-uitgaven gerapporteerd. Het veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid ligt bijgevolg op 6.711.404 K euro.

De toekomstige ESR-uitgaven zullen vanzelfsprekend nog evolueren naarmate nieuwe begrotingsbeslissingen worden genomen. De hier gehanteerde vergelijking biedt daarom uitsluitend een indicatie van het risico op een eventuele toekomstige overschrijding van het veiligheidsplafond.

Bij de berekening wordt bijkomend rekening gehouden met de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van projecten die (nog) niet in dit basisrapport zijn opgenomen omdat zij (nog) niet aan de opnamecriteria voldoen.

De onderstaande grafiek geeft de verhouding weer tussen de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen en het veiligheidsplafond.

Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid



In deze grafiek geven de **blauwe balken** de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvan het contract reeds gesloten is. Dit houdt in dat er ook rekening wordt gehouden met de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van de kleinere Vlaamse PPS-projecten die niet worden opgenomen in dit basisrapport (o.m. PPS projecten Sportinfrastructuurplan, PPS Wonen en PPS Jeugdverblijf Brasschaat).[10]

De **gele balken** vertegenwoordigen de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvoor het opstarten van de plaatsingsprocedure goedgekeurd is door Vlaamse regering, maar waarvoor het contract nog niet werd afgesloten. Het betreft hier: het programma Projectspecifieke DBFM voor scholeninfrastructuur (met uitzondering van de reeds geclosede deelprojecten), het programma Scholen van Vlaanderen, de stelplaats Wissenhage, de zone Zaventem van de herinrichting van de R0-Noord (Werken aan de Ring), de Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat, de A12 Londerzeel Zuid, Gentspoort, de programma's PPS Kunstwerken en PPS Beweegbare kunstwerken (OverBruggen), het project Sluizen Boven-Schelde van het DBFM-programma Asset Management, Rond Ronse, de Limburgse Noord-Zuid verbinding, Centrum Sport Vlaanderen Hofstade, de A8 Halle, Totaalrenovatie Rupeltunnel, Totaalrenovatie Waaslandtunnel, Oostelijke Tangent Sint-Niklaas en Centrum Sport Vlaanderen Herentals.

De **groene balken** geven de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle projecten van de Vlaamse Overheid in voorbereiding die momenteel in onderzoek zijn of verder uitgewerkt worden als potentieel Vlaams PPS-project[11]: de Ontknoping Mechelen, de zones Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Wemmel-Jette van de herinrichting van de R0-Noord (Werken aan de Ring), Totaalrenovatie Vierarmentunnel, Totaalrenovatie Jan Devostunnel en Bevrijdingstunnel, Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel, Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel, Doortrekking N171 fase 3 Rumst, Tweede Tijsmanstunnel, HOV 3: Hasselt - Noord-Limburg, DBFM(O) centra Sport Vlaanderen Hasselt en Brugge.

Voor deze laatste categorie werd nog geen definitieve beslissing genomen over de toepassing van een DBFM(O)-formule.
De geraamde beschikbaarheidsvergoedingen voor deze projecten hebben bijgevolg een indicatief karakter en kunnen in de verdere uitwerking nog wijzigen.

De **paarse lijn** vertegenwoordigt de verhouding van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid (van de DBFM(O) projecten die tot contractsluiting zijn gekomen en de DBFM(O) projecten in aanbesteding en voorbereiding) ten aanzien van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2026. Hieruit kan waargenomen worden dat de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel op het hoogtepunt ongeveer 2,87 % bedragen van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2026.[12]

Ten opzichte van de vorige editie van het basisrapport weerspiegelen de geactualiseerde ramingen de meest recente stand van zaken van de projectenportefeuille. Wijzigingen in de projectplanning, contractsluitingen en nieuwe beslissingen van de Vlaamse Regering kunnen aanleiding geven tot verschuivingen in de jaarlijkse geraamde beschikbaarheidsvergoedingen.

De voornaamste evoluties ten opzichte van de grafiek uit editie van 2025 zijn:

- De toename van de raming van de toekomstige BBV van DBFM(O) contracten in voorbereiding is grotendeels te verklaren door de negen bijkomende projecten in voorbereiding die momenteel in onderzoek zijn of verder uitgewerkt worden als potentieel Vlaams PPS-project: HOV 3: Hasselt - Noord-Limburg; Doortrekking N171 fase 3 Rumst; Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel; Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel; Totaalrenovatie Jan Devostunnel en Bevrijdingstunnel; Totaalrenovatie Vierarmentunnel; Tweede Tijsmanstunnel; DBFMO Centrum Sport Vlaanderen Hasselt; DBFMO Centrum Sport Vlaanderen Brugge;

- De erkenning van één bijkomend project erkend als Vlaams PPS project: Totaalrenovatie Vierarmentunnel

- De goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure voor vier bijkomende PPS-projecten: de A8 Halle; Totaalrenovatie Waaslandtunnel; Oostelijke Tangent Sint-Niklaas en de Totaalrenovatie Rupeltunnel

- De toename van de raming van de toekomstige BBV van geclosede DBFM(O) contracten is enerzijds te verklaren door de contractsluiting van 2 deelprojecten voor de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur (Cluster Broeders van Liefde – KISP; Scholengemeenschap Lanaken) en anderzijds door een actualisatie van ramingen van een aantal DBFM(O) projecten in de bouwfase.

10 Voor meer informatie inzake deze projecten kan verwezen worden naar het verslag van de Vlaamse Regering over alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen van 30 november 2018.

11 Via een Nota aan de Vlaamse Regering

12 In het Basisrapport 2025 was dit 2,3 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2025. Er is dus een stijgende tendens waar te nemen.

Ten gevolge van deze evoluties stijgt de prognose van het hoogtepunt van toekomstige jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen van 1,51 miljard euro in 2036 (basisrapport editie 2025) naar 1,91 miljard euro nu.

Op basis van de huidige ramingen is er geen indicatie dat het veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid wordt overschreden, indien alle projecten in aanbesteding en in voorbereiding volgens de huidige inzichten zouden worden gerealiseerd.

Aangezien de ramingen voor projecten in voorbereiding nog met aanzienlijke onzekerheid zijn omgeven, moeten deze resultaten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Naarmate projecten verder worden uitgewerkt en contractsluiting nadert, zullen de ramingen nauwkeuriger worden. Het veiligheidsplafond wordt daarom periodiek geactualiseerd en opgevolgd.

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

Op het niveau van de beleidsprogramma's is volgens het decreet sprake van een substantiële beperking van de toekomstige vrije beleidsruimte wanneer gedurende ten minste vijf opeenvolgende jaren meer dan 60 % van de vereffeningskredieten van een beleidsprogramma wordt aangewend voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

De toetsing gebeurt door de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsprogramma af te zetten tegenover 60 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van het betrokken beleidsprogramma, zoals opgenomen in de meest recente begrotingsronde die beschikbaar was bij de opmaak van dit rapport (BA2026).

Net als bij het veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid geeft deze toetsing slechts een indicatie van het risico op een toekomstige overschrijding van het veiligheidsplafond. Zowel de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen als de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten kunnen immers nog wijzigen naarmate projecten verder worden uitgewerkt en toekomstige begrotingen worden opgemaakt.

De berekening houdt rekening met:

- projecten in voorbereiding waarvoor reeds een principiële beslissing werd genomen om ze via een DBFM(O)-formule te realiseren;
- projecten waarvoor de plaatsingsprocedure werd opgestart;
- projecten waarvoor het DBFM(O)-contract reeds werd gesloten.

Beleidsdomein Financiën en Begroting
Voor het beleidsprogramma **Fiscaliteit** bedragen de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op hun hoogtepunt maximaal:

- **6,7 %** van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten;
- ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten: **1.476.209 K euro**.

Beleidsdomein Onderwijs en Vorming
Voor het beleidsprogramma **Ondersteuning van het onderwijsveld** bedragen de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op hun hoogtepunt maximaal:

- **18 %** van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten;
- ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten: **1.377.723 K euro**.

Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
Voor de beleidsprogramma's

- Watergebonden Mobiliteit en Transport;
- Gemeenschappelijk Vervoer;
- Weggebonden Mobiliteit en Transport;

bedragen de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op hun hoogtepunt respectievelijk maximaal:

- **4,8 %**
- **10,8 %**
- **47 %**

van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van deze beleidsprogramma's.

De overeenkomstige ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten bedragen:

- Watergebonden Mobiliteit en Transport: **1.143.882 K euro**
- Gemeenschappelijk Vervoer: **1.783.163 K euro**
- Weggebonden Mobiliteit en Transport: **2.926.340 K euro**

Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Voor het beleidsprogramma **Sport** bedragen de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op hun hoogtepunt maximaal:

- **7,4 %** van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten;
- ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten: **186.727 K euro**.

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

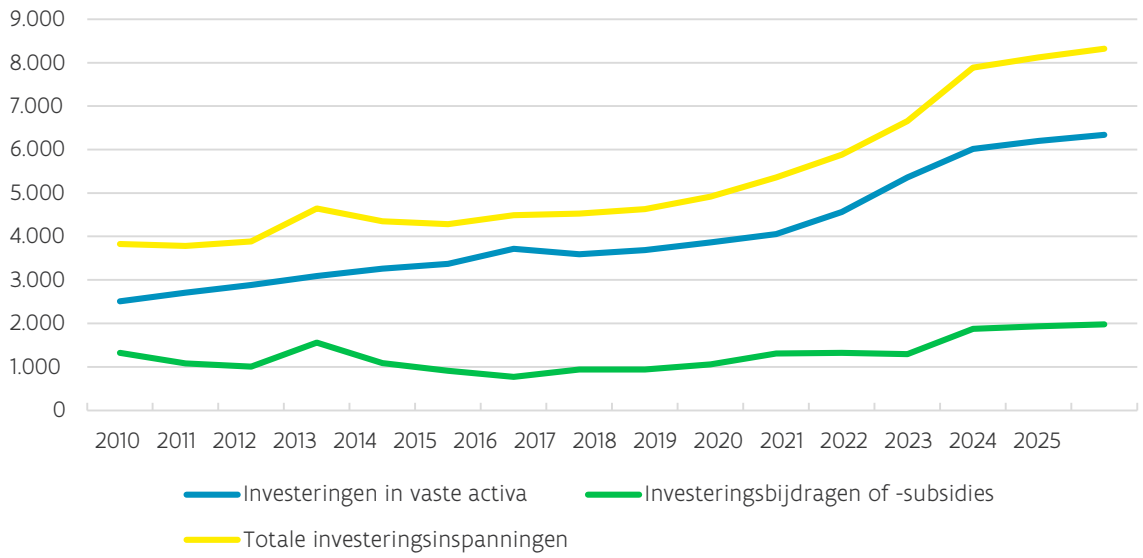
Investeringen Vlaamse overheid

Beschikbaarheidsvergoedingen vormen slechts één onderdeel van de bredere investeringsinspanning van de Vlaamse overheid, die ook rechtstreeks gerealiseerde investeringen en investeringsbijdragen omvat.

De Vlaamse overheid investeert jaarlijks aanzienlijke middelen in infrastructuur, gebouwen, materieel, ICT en andere vaste activa. Daarnaast verstrekt zij investeringsbijdragen of -subsidies aan onder meer lokale besturen, onderwijsinstellingen, zorginstellingen en ondernemingen, zodat ook zij investeringsprojecten kunnen realiseren.

In 2025 beliepen de gerealiseerde investeringen in vaste activa van de Vlaamse overheid 6,3 miljard euro. Dit was een stijging van 2,4% ten opzichte van 2024 (in lopende prijzen). De investeringsbijdragen of -subsidies bedroegen in 2025 2,0 miljard euro. Zij stegen 2,5% ten opzichte van 2024.

Investeringen Vlaamse overheid[4]
Vlaams Gewest, 2010-20254, in miljoen euro (lopende prijzen)



4 Bron: Departement Financiën en Begroting, Jaarrekening Vlaamse Gemeenschap 2025

Deze investeringscijfers illustreren dat het investeringsbeleid een belangrijk onderdeel vormt van de Vlaamse begroting. Binnen deze totale investeringsinspanning neemt het Basisrapport Grote Projecten en Programma's een specifieke plaats in. Het rapport focust op een selectie van strategische investeringsprojecten en -programma's die, gelet op hun omvang, complexiteit of financieringswijze, een bijzondere opvolging vergen.

De projecten en programma's die in dit rapport worden opgenomen, maken deel uit van de ruimere investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid. Het basisrapport biedt daarmee een aanvullend inzicht in de voortgang, de budgettaire impact en de risico's van een aantal van de belangrijkste investeringsprojecten van de Vlaamse overheid.

Investeringen via publiek-private samenwerking

De investeringscijfers van de Vlaamse overheid hebben uitsluitend betrekking op de investeringen die overeenkomstig de ESR-regelgeving worden geregistreerd als investeringen van de Vlaamse overheid.

Bij publiek-private samenwerkingsprojecten (PPS) ligt dit anders. Beschikbaarheidsvergoedingen worden niet als investeringsuitgaven geregistreerd en bij niet-geherkwalificeerde PPS-projecten worden de investeringen gerealiseerd door de private projectvennootschap. Deze investeringen maken bijgevolg geen deel uit van de investeringsuitgaven van de Vlaamse overheid, hoewel zij wel bijdragen aan de kapitaalvorming in Vlaanderen.

Om een vollediger beeld te geven van de investeringsinspanningen die via PPS worden gerealiseerd, wordt hieronder eveneens een overzicht opgenomen van de investeringen uitgevoerd door de private projectvennootschappen.

Een belangrijk deel van deze investeringen werd gerealiseerd in eerdere jaren. De evolutie van de jaarlijkse investeringsbedragen hangt samen met de voortgang van de verschillende PPS-projecten. Het merendeel van de investeringen van de private partners bij de niet-geherkwalificeerde PPS-en vonden in 2025 plaats bij de R4 West -en Oost - DBFM (146.144 K euro); het Complex R0 x A201 van de Werken aan de Ring (149.297 K euro) en de projecten Egied Van Broeckhovenschool; Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene; Cluster Broeders van Liefde – KISP; Cluster GO!1; Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem; Cluster Gent-Ninove van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur (81.427 K euro).

Vooraleer wordt ingezoomd op de afzonderlijke grote projecten en programma's, wordt eerst de indicatieve lijst van toekomstige grote investeringsprojecten besproken.

Tabel "Investeringen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten".

Uitgedrukt in K euro	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal[5]
Investeringen Niet-geherkwalificeerde PPS-projecten	42.351	22.077	19.235	242.372	376.868	1516.557

5 Het totaal neemt ook de investeringen mee die voor het jaar 2021 werden gerealiseerd



Indicatieve lijst toekomstige projecten 2026

Inleiding

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 heeft een informatief karakter en vormt geen beleidsplan of goedkeuringsbesluit. Ze biedt een overzicht van potentiële strategische investeringen die zich op middellange termijn kunnen aandienen.

Door de indicatieve lijst op te nemen in het Basisrapport Grote Projecten en Programma's wordt de transparantie over toekomstige investeringsprojecten verhoogd. De lijst biedt beleidsmakers en andere belanghebbenden een beter inzicht in de potentiële investeringspijplijn van de Vlaamse overheid en ondersteunt een meer voorspelbare planning van toekomstige investeringen.

De indicatieve lijst wordt jaarlijks geactualiseerd op basis van een bevraging bij de verschillende beleidsdomeinen. Zij vormt een momentopname van de projecten die op het ogenblik van de rapportering voldoende concreet zijn uitgewerkt om als potentiële grote projecten of programma's te worden beschouwd.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt de indicatieve lijst in belangrijke mate opgebouwd op basis van het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP).

De projecten uit de overige beleidsdomeinen zijn gebaseerd op de informatie die door de betrokken administraties werd aangeleverd naar aanleiding van een jaarlijkse bevraging.

Doel en afbakening

De indicatieve lijst bevat projecten en programma's die zich nog in een voorbereidende fase bevinden en waarvan verwacht wordt dat zij binnen een termijn van ongeveer vijf tot tien jaar in uitvoering kunnen gaan.

Projecten worden opgenomen wanneer zij voldoen aan de volgende voorwaarden:

- voldoende schaalgrootte:
  - infrastructuur: minimaal 50 miljoen euro;
  - vastgoed: minimaal 25 miljoen euro;
  - diensten of leveringen: minimaal 15 miljoen euro;
- voldoende beleidsmatige concretisering, bijvoorbeeld via een masterplan, principiële beslissing of andere beleidsmatige verankering;
- uitvoering onder de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Gemeenschap of een Vlaamse rechtspersoon.

De indicatieve lijst is niet exhaustief. Nieuwe projecten kunnen worden toegevoegd of bestaande projecten kunnen worden aangepast, uitgesteld of geschrapt naargelang de verdere beleidsvoorbereiding of de budgettaire besluitvorming.

Interpretatie van de lijst

De opname van een project in de indicatieve lijst houdt geen beslissing in over de uitvoering, financiering of timing ervan. Evenmin betekent de opname dat een project reeds is opgenomen in de meerjarenbegroting.

De lijst heeft uitsluitend tot doel een transparant overzicht te bieden van de grote investeringsprojecten die zich momenteel in voorbereiding bevinden en waarvan redelijkerwijze kan worden verwacht dat zij op middellange termijn verder zullen worden ontwikkeld.

Het decreet bepaalt dat ook projecten die zich in een onderzoeksfase bevinden kunnen worden opgenomen. In de praktijk wordt daarbij vooral gefocust op projecten waarvoor reeds voldoende beleidsmatige concretisering bestaat om een zinvolle rapportering mogelijk te maken.

Voor sommige projecten die worden gerealiseerd volgens de procedure van het Decreet Complexe Projecten kan de effectieve uitvoering zich nog op langere termijn situeren. Hun opname in de indicatieve lijst beoogt uitsluitend een correcte en transparante opvolging overeenkomstig het decreet.

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 engagementen.

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.

Wijzigingen ten opzichte van vorig jaar

Project A8 Halle werd opgenomen in het basisrapport Grote projecten en programma's gezien de vooruitgang (BVR 8 mei 2026 tot erkenning van het project als Vlaams PPS-project en tot opstart van de plaatsingsprocedure voor het DFBM-project A8 Halle).

Project Spartacus Lijn 1 werd opgenomen in het basisrapport Grote projecten en programma's als onderdeel van 'HOV Limburg'.

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. 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

E19 Knoop 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	556 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil maart 2025).
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	DBFM

E403 - derde rijstrook	
Met een derde rijstrook op de E403 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. In mei 2026 stelde de Vlaamse regering wel een voorkeursoplossing vast waarbij langs een deel van het traject wordt gekozen voor een spitsstrook in plaats van een derde rijstrook.	
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	153 miljoen euro (incl. btw, prijspeil van juli 2026)
Verwacht moment van start gunningsprocedure	Eind 2026
Verwachte uitvoeringsvorm	DBFM

Toegankelijkheid achterhaven 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

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 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

Decreet Complexe Projecten

De onderstaande projecten worden opgenomen omdat ze via de procedure voor complexe projecten worden gerealiseerd. Ze worden opgevolgd in de onderzoeksfase, maar hebben op dit moment geen beleidsmatige prioriteit. Hun vermelding in de lijst dient uitsluitend om transparantie en monitoring te verzekeren.

Complex Project - Viaduct E17 Gentbrugge	
Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door AWV. De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar. De studie met betrekking tot de vervanging werd overgedragen naar De Werkvennootschap (DWV).	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start werf	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Complex Project - Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk	
Het kanaal Bossuit-Kortrijk verbindt de Boven-Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Vanaf Bossuit tot net voor het centrum van Kortrijk is het kanaal een klasse IV-vaarweg. In het centrum van Kortrijk kan enkel scheepvaart van klasse I plaatsvinden. Het doel van het project is de knelpunten oplossen zodat het een volwaardige klasse Va-verbinding wordt. Een beslissing over het voorliggend voorkeursbesluit en de aanpak van het project is te nemen door de Vlaamse Regering.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start werf	NB

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

OV

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	OV – Onderwijs en Vorming – GO!
Geraamd investeringsbedrag	25,9 miljoen euro
Verwacht moment van realisatie	2027

PPS Totaalrenovaties Tunnelplan Vlaanderen	
Tunnelplan Vlaanderen Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft met het Tunnelplan Vlaanderen een masterplan uitgewerkt om de veiligheid en de betrouwbaarheid van alle tunnels in Vlaanderen op orde te zetten, de exploitatie te moderniseren en een professioneel assetmanagement in te voeren in overeenstemming met ISO 55001. Tunnelplan Vlaanderen bevat een investeringsprogramma van circa 2,4 miljard euro, verdeeld over vier pijlers: totaalrenovaties; deelrenovaties; onderhoud en de uitbouw van een Verkeerscentrum. Het bevat eveneens een onderhoudsprogramma om het structureel onderhoud op de tunnelinfrastructuur te versterken. De totaalrenovatie, één van de vier pijlers van het 'Tunnelplan Vlaanderen' bundelt alle ingrepen van bouwkundige aard, en combineert dit met de vernieuwing van technische installaties ter bevordering van de veiligheid. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft de intentie om volgende projecten als onderdeel van "Tunnelplan Vlaanderen" via PPS te realiseren: • de totaalrenovatie van de Vierarmentunnel • de totaalrenovatie van de Rupeltunnel • de totaalrenovatie van de Craeybeckxtunnel; • de totaalrenovatie van de Frans Tijsmanstunnel; • de totaalrenovatie van de Waaslandtunnel; • de totaalrenovatie van de Jan De Vos - Bevrijdingstunnel.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	Totaalrenovatie Vierarmentunnel: 131,3 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) bouwkosten + 5,3 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) studiekosten Totaalrenovatie Rupeltunnel: 379,2 miljoen euro (incl. btw, prijspeil 2026; max. 2% per jaar geïndexeerd) taakstellend budget Totaalrenovatie Waaslandtunnel: 258,6 miljoen euro (incl. btw, prijspeil juli 2026) Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel: 253,5 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) bouwkosten + 10,1 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) studiekosten Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel: 219,7 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) bouwkosten + 8,8 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) studiekosten Totaalrenovatie Jan De Vos - Bevrijdingstunnel: 140 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) bouwkosten + 6,6 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil september 2025) studiekosten
Verwacht moment start gunningsprocedure	Vierarmentunnel: eind 2026 Totaalrenovatie Rupeltunnel: eind 2027 Totaalrenovatie Waaslandtunnel: 2030 Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel: 2028 Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel: eind 2029 Totaalrenovatie Jan De Vos - Bevrijdingstunnel: 2029
Uitvoeringsvorm	Totaalrenovatie Vierarmentunnel; Rupeltunnel; Waaslandtunnel: DBFM Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel; Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel; Totaalrenovatie Jan De Vos - Bevrijdingstunnel: NTB

WEWILS

Horizon Onderzoekscluster	
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 Onderzoekscluster'. 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

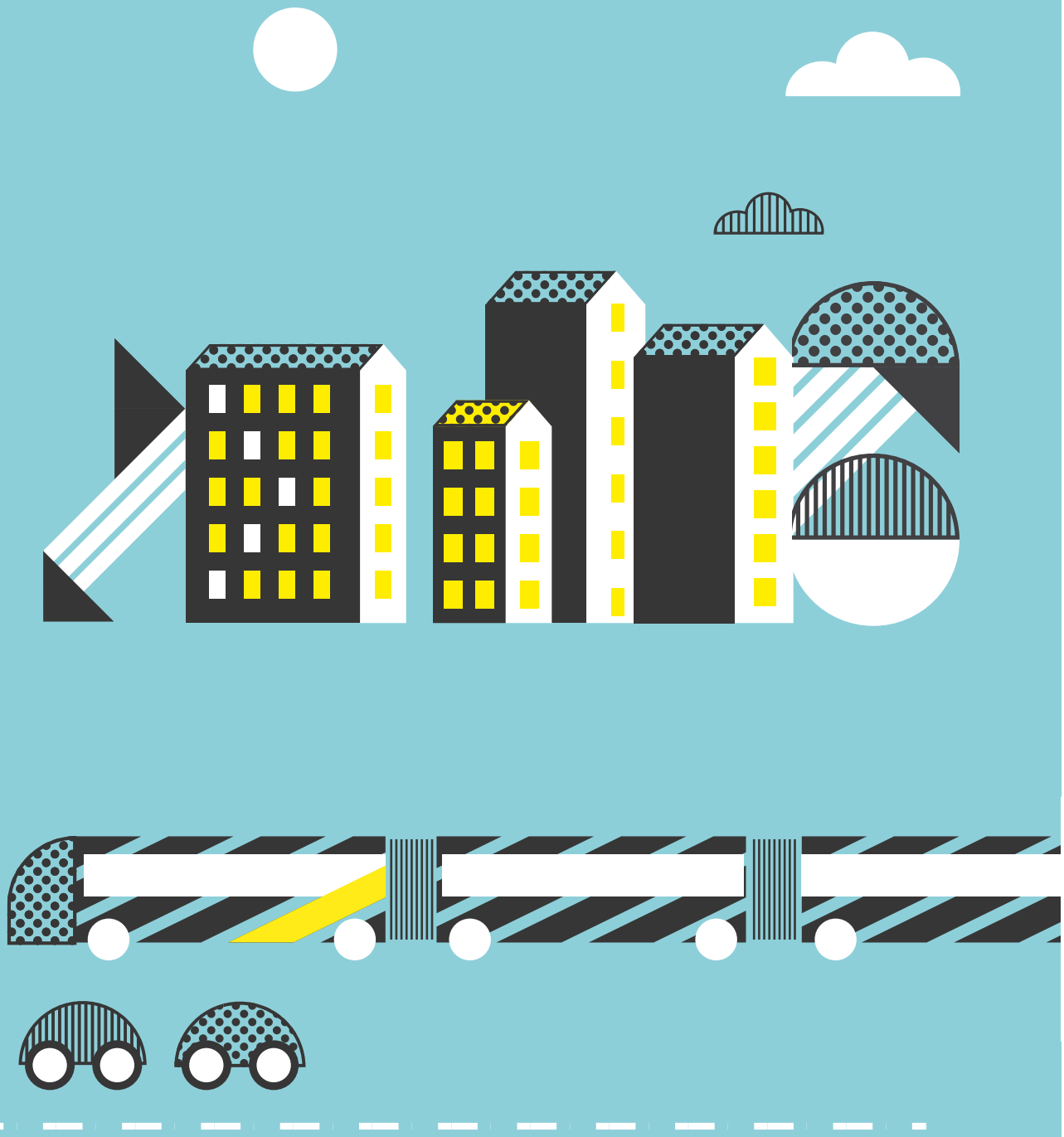
Einsteintelescoop	
De Einsteintelescoop werd opgenomen in de Roadmap van het European Strategy Forum for Resarch Infrastructure als de Europese zwaartekrachtgolfdetector van de derde generatie. Vlaanderen werkt samen met partneroverheden in België, Nederland en Duitsland aan een kandidatuur om deze onderzoeksinfrastructuur te huisvesten in de regio rond Voeren. Naar verwachting volgt in 2027 een locatiekeuze (andere kandidaten zijn Sardinië (IT) en Saksen (DE).	
Beleidsdomein	WEWILS – Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie, Landbouw en Sociale Economie
Geraamd investeringsbedrag	200-600 (Vlaams bijdrage; 200 reeds vastgelegd in centenboekje bij regeerakkoord, 600 vermeld in nota VR 2024.03.22 als bovengrens vork - totale projectkost wordt vandaag op 2.900 geraamd)
Verwacht start van realisatie	NB
Uitvoeringsvorm	tbd

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

CJSM

Centrum Sport Vlaanderen Herentals	
Het Sportcomplex Herentals betreft de realisatie van een geïntegreerd sportcomplex bestaande uit een ijspiste en een zwembad, waarbij wordt ingezet op energetische synergie tussen beide functies. Sport Vlaanderen zal als aanbestedende overheid, in samenwerking met Stad Herentals, een DBFMO-overeenkomst (Design, Build, Finance, Maintain and Operate) afsluiten.	
Beleidsdomein	CJSM - Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Geraamd investeringsbedrag	62,25 miljoen euro bouwkost (excl. btw; in prijspeil 2030)
Verwacht moment van realisatie	Plaatsing opdracht der werken eind 2026
Uitvoeringsvorm	DBFM



Projectfiches 2026

In uitvoering van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's publiceert de Vlaamse Regering jaarlijks een lijst van de grote projecten en programma's waarover in het Basisrapport Grote Projecten en Programma's wordt gerapporteerd.

De lijst van projecten en programma's die aan de basis ligt van deze editie van het basisrapport werd door de Vlaamse Regering vastgesteld op 29 mei 2026. Er werden geen bijkomende projecten of programma's door het Vlaams Parlement toegevoegd overeenkomstig artikel 5 van het decreet.

Ten opzichte van de editie 2025 werden volgende wijzigingen aangebracht:

- toevoeging van de **A8 Halle**;
- herbenoeming van **HOV Hasselt-Mechelen** naar **HOV Limburg**, met opname van de verschillende deelprojecten;
- schrapping van de **nieuwbouw M HKA**, naar aanleiding van de stopzetting van het project.

In dit hoofdstuk worden de grote projecten en programma's opgenomen waarvoor reeds een formele beslissing werd genomen en die zich niet langer in de verkennings- of onderzoeksfase bevinden. Het betreft projecten die zich bevinden in één van de volgende fasen:

- voorbereiding;
- gunning;
- uitvoering;
- operationele fase.

Deze projecten worden individueel opgevolgd overeenkomstig artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019.

De opgenomen projecten voldoen aan de definitie van een groot project of groot programma zoals opgenomen in artikel 2 van het decreet. In bepaalde gevallen worden eveneens projecten opgenomen die de decretale drempel niet bereiken, wanneer zij wegens hun beleidsmatig belang of hun alternatieve financieringswijze relevant zijn voor de rapportering.

In totaal wordt in deze editie gerapporteerd over eenendertig grote projecten en programma's, die samen bestaan uit achtenvijftig deelprojecten.

Hiervan bevinden zich:

- Zeven deelprojecten in de voorbereidingsfase;
- Negentien deelprojecten in de gunningsfase;
- Twaalf deelprojecten in de bouwfase;
- Negentien deelprojecten in de operationele fase;.
- Een deelproject staat on hold

Voor een beperkt aantal projecten en/of programma's is er sprake van een faseverandering ten opzichte van de vorige editie. Zo wijzigde het project Gentspoort van de voorbereidingsfase naar de gunningsfase en gingen deelprojecten Scholengemeenschap Lanaken en Cluster Broeders van Liefde – KISP van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en de Luchthaventram van de Werken aan de Ring over van de gunningsfase naar de bouwfase. Finaal gingen de deelprojecten Cluster Gent-Ninove en Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur over van de bouwfase naar de operationele fase.

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

- De status van de voortgang bij het project Complex R0 x A201 van de Werken aan de Ring wordt na 'Op schema, behoudens aandachtspunten' vorig jaar, teruggebracht naar 'Op schema'.
- Het deelproject Jan Van Eyck campus (SKOG) van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur wijzigde van 'Op schema' naar 'Beperkte vertraging'.
- De status van de projecten Ronde Ronse; Renovatie Royerssluis; Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid; A12 Londerzeel Zuid en Asset Management - PPS Kunstwerken evolueerde van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar 'Beperkte vertraging'
- Het project Centrum Sport Vlaanderen Hofstade evolueerde van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar 'Significante vertraging'
- Ten slotte wijzigde de status van het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat van 'Beperkte vertraging' naar 'Significante vertraging'.

Net als in de voorgaande edities worden projecten en programma's waarvoor reeds een afzonderlijke rapportering bestaat, niet opgenomen in dit basisrapport. Dit geldt onder meer voor projecten die deel uitmaken van het relanceplan Vlaamse Veerkracht, het programma Werken aan de Ring en het Toekomstverbond. Een uitzondering geldt voor projecten die gebruikmaken van alternatieve financieringsvormen, zoals het programma Scholen van Vlaanderen en het Complex A201 van de Werken aan de Ring, aangezien deze overeenkomstig het decreet Grote Projecten en Programma's afzonderlijk worden opgevolgd

ofwel projecten waarbij in een vroege fase alternatieve financiering al werd overwogen, zoals de luchthaventram van de Werken aan de Ring.[7] [8]

Overzicht van projecten

Onderstaande tabel bevat een overzicht van alle grote projecten en programma's die in deze editie van het basisrapport zijn opgenomen, met inbegrip van de deelprojecten waar relevant. Per project wordt de huidige projectfase weergegeven, samen met een beknopte toelichting van de stand van zaken.

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te waarborgen, is voor alle projecten uitgegaan van de stand van zaken op **augustus 2026**.

Daarnaast wordt voor elk project een indicatie gegeven van het verloop ten opzichte van de planning uit de vorige editie van het basisrapport. Voor projecten die voor het eerst in deze editie zijn opgenomen, is deze indicatie gebaseerd op een eerste inschatting door de projecteigenaar. Voor de overige projecten wordt de actuele projectplanning vergeleken met de planning die in de vorige editie van het basisrapport werd gerapporteerd.

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop[9]
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	G
A11		Operationele fase	G
Kempense Noord-Zuidverbinding		Operationele fase	G
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem		Operationele fase	G
R4-Zuid Gent		Operationele fase	G
R4 West en Oost	R4 West en Oost – Quick wins	Bouwfase	O
	R4 West en Oost – DBFM	Bouwfase	G
A12	A12 Londerzeel Zuid	Bouwfase	O
	Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	Voorbereidingsfase	O
Rond Ronse		Gunningsfase	O
A8 Halle		Gunningsfase	G
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Bouwfase	G
	R0 Noord Zone Zaventem	Gunningsfase	G
	Luchthaventram	Bouwfase	G
	Sneltram A12	Voorbereidingsfase	On hold

7 Werken aan de Ring: https://www.werkenaandering.be/nl

8 Toekomstverbond: https://routeplan2030.be/

9 Zie definities voor inhoudelijke duiding

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

Gentspoort		Gunningsfase	G
DBFM-project Noord-Zuid Limburg		Gunningsfase	G
HOV Limburg	HOV Hasselt – Maasmechelen	Bouwfase	G
	HOV Hasselt - Maastricht	Voorbereidingsfase	G
	HOV Hasselt - Noord-Limburg	Voorbereidingsfase	G
Brabo I		Operationele fase	G
Brabo II		Operationele fase	G
Livan 1		Operationele fase	G
Stelplaatsen	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	G
	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	G
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	G
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	R
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat		Gunningsfase	OR
Extra Containercapaciteit haven Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)	Voorbereidingsfase	O
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Voorbereidingsfase	G
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Voorbereidingsfase	GO
Renovatie Royerssluis		Bouwfase	O
OverBruggen	Asset Management - PPS Kunstwerken	Gunningsfase	O
	Asset Management- PPS Beweegbare kunstwerken	Gunningsfase	GO
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
Asset Management – Sluizen Boven-Schelde		Gunningsfase	G
Loodsboot		Bouwfase	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	Bouwfase	G
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	OR
	Cluster Gent-Ninove	Operationele fase	GO
	Egied Van Broeckhovenschool	Operationele fase	G
	Cluster KOBA	Gunningsfase	OR
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Bouwfase	O
	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Gunningsfase	G
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Operationele fase	O
	Jan Van Eyck campus (SKOG)	Gunningsfase	O
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	OR
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Voorbereidingsfase	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	OR

Lopende beschikbaarheidsvergoedingen

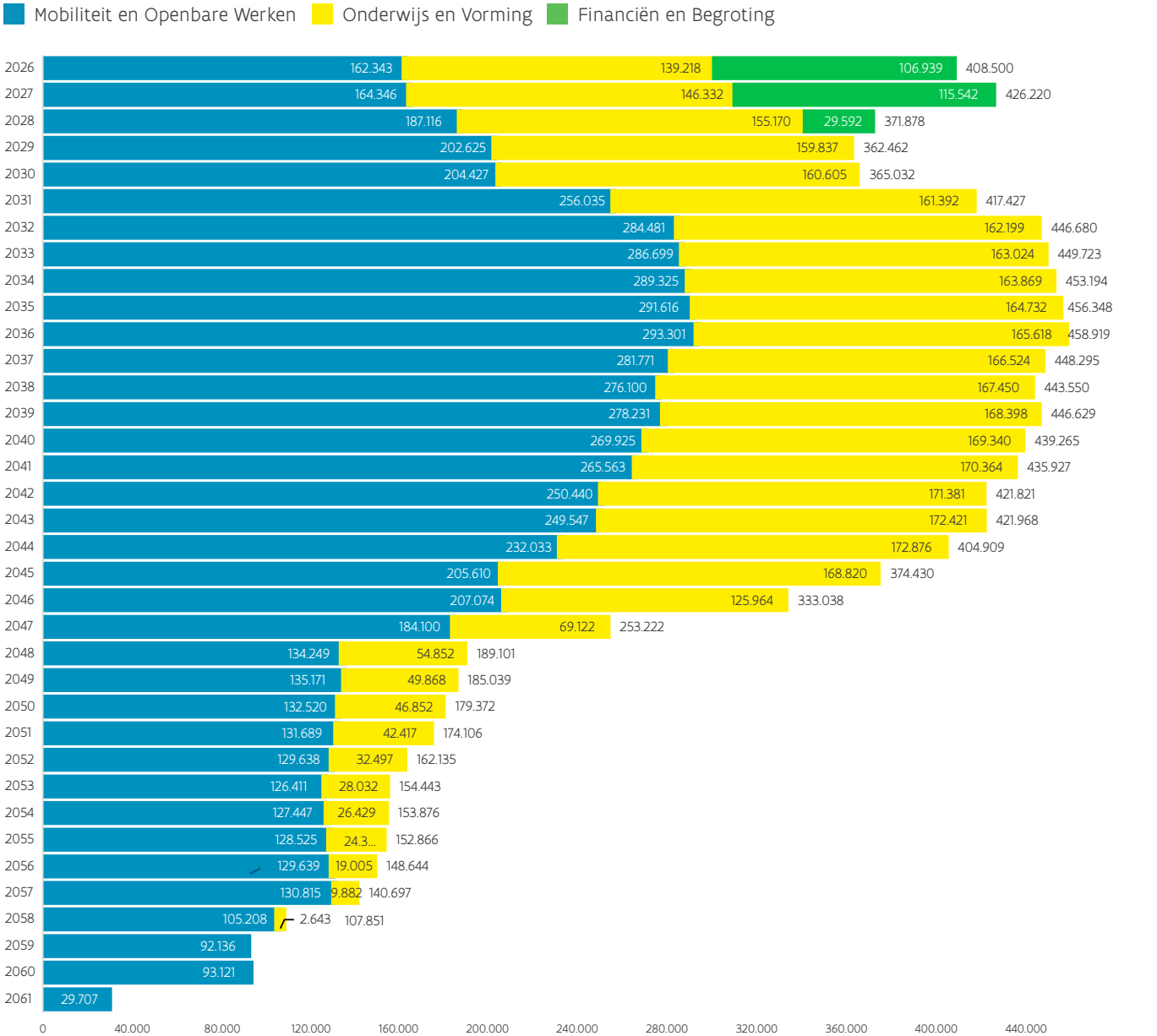
Door de samenstelling biedt het basisrapport een gedetailleerd overzicht van de toekomstige betalingsverplichtingen die voortvloeien uit grote investeringsprojecten die via alternatieve financieringsmodellen, zoals DBFM(O)-formules (Design, Build, Finance, Maintain), worden gerealiseerd. Deze projecten 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 **vierentwintig** (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst effectief werd afgesloten.

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

Prognose van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein[10] (in K euro)[11,12]



Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn de wijzigingen ten opzichte van vorig jaar vnl. te verklaren door de contract close voor de projecten Complex R0 x A201 en A12 Londerzeel Zuid en de actualisatie van de ramingen voor de overige projecten en programma's. Ook binnen het beleidsdomein Onderwijs en Vorming is er een stijging waar te nemen doordat de Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem en Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur ondertussen tot contractsluiting zijn gekomen. Met oog op de projecten die momenteel in gunningsfase of voorbereiding zijn, valt te verwachten dat in de komende jaren nog een verdere stijging van de toekomstige betaalverplichtingen in de vorm van beschikbaarheidsvergoedingen te zien zal zijn.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zijn de wijzigingen ten opzichte van vorig jaar te verklaren door de actualisatie van de ramingen voor de lopende projecten en programma's. Ook binnen het beleidsdomein Onderwijs en Vorming is er een stijging waar te nemen doordat deelprojecten van de Cluster Broeders van Liefde - KISP en Scholengemeenschap Lanaken van de Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur ondertussen tot contractsluiting zijn gekomen. Met oog op de projecten die momenteel in gunningsfase of voorbereiding zijn, valt te verwachten dat in de komende jaren nog een verdere stijging van de toekomstige betaalverplichtingen in de vorm van beschikbaarheidsvergoedingen te zien zal zijn.

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

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

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

De geconsolideerde PPS schuld van de geherkwalificeerde PPS'en is in dalende lijn (aflossingen) en bedroeg op 31 december 2025 657,54 miljoen euro.[13]

De projecten die tot contractsluiting zijn gekomen en daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geoormerkt wordt enkel de periodieke beschikbaarheidsvergoeding in de rekeningen van de overheid geboekt . De gemaakte investeringen gerelateerd aan deze projecten worden toegerekend aan de opdrachtnemende private partij. In de individuele projectfiches kunnen de specifieke classificaties van de (deel)projecten worden geconsulteerd.

Leermomenten en Zelfevaluaties

Het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's voorziet, naast een kader voor de Informatieverstrekking in dit rapport, ook de verplichting tot zelfevaluatie voor de entiteiten die belast zijn met het dagelijks beheer van grote projecten of programma's. Hiervoor kunnen zij ondersteuning vragen van het departement Financiën en Begroting dat een methodiek heeft uitgewerkt om dit proces te faciliteren[14]. Met deze methodiek wordt er expliciet gekozen om geen zware procedure of strak kader op te leggen, maar integendeel om de bijkomende administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

10 Dit betreft enkel de prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen van beleidsdomeinen wiens geclosede projecten aan bod komen in dit rapport. Momenteel ontbreken hier de beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsdomeinen met kleinere PPS-projecten (Cultuur, Jeugd, Sport en Media; Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie en Omgeving).

11 De cijfers voor Onderwijs en Vorming betreffen een raming van de bruto beschikbaarheidsvergoeding voor de geclosede clusters van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en het programma Scholen van Morgen. De raming van en het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur slaat zowel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. De raming voor het programma Scholen van Morgen slaat zowel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als op de eigen bijdrage door de inrichtende machten..

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

13 https://www.vlaanderen.be/publicaties/kas-schuld-en-waarborgbeheer-rapport

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

De zelfevaluatie heeft twee concrete doelstellingen.

1. **Reflecteren**
   De aanbestedende overheid wordt aangespoord tot een reflectiemoment. Daarbij evalueert ze de voorbije periode en stuurt ze bij waar nodig.
2. **Lessen capteren**
   Het capteren van lessen voor toekomstige interne projecten en bij uitbreiding voor heel de Vlaamse overheid. Zo wordt bijgedragen aan de verdere professionalisering bij de realisatie van grote projecten.

Het resultaat van de zelfevaluaties wordt in de projectfiches in het basisrapport weergeven via eenvoudige **kleurencodes**[15] die een indicatie geven van het resultaat van de zelfevaluatie op volgende thema's:

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

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

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
- Scholen van Morgen
- Projectspecifieke DBFM (Scholenbouw
- R4WO
- Werken aan de Ring: R0 x A201

Voor volgende projecten werd een eerste zelfevaluatie uitgevoerd:

- De Lijn Stelplaatsen
- Loodsboot
- A12 Londerzeel Zuid

Het Departement Financiën en Begroting bundelt en aggregeert 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-charter[16]) 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.

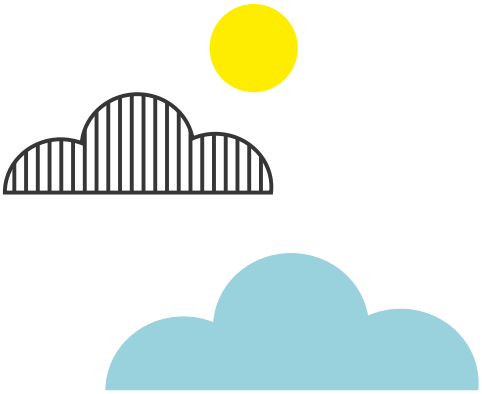
Wanneer er abstractie wordt gemaakt van de specificiteit van de projecten kunnen de lessen, observaties en aanbevelingen die tot nu toe uit de zelfevaluaties naar boven zijn gekomen samengevat worden in twaalf algemene lessen en aanbevelingen:

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

15 Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes

16 https://www.vlaanderen.be/het-facilitair-bedrijf-overheidsopdrachten-en-raamcontracten/beleid/beleid-overheidsopdrachten/strategische-projecten

6. Een gestandaardiseerde en uniforme aanpak waar kan en projectspecifieke afwijkingen waar nodig
7. Enkel informatie uitvragen die meerwaarde/onderscheidend karakter/concreet engagement biedt vanuit de projectdoelstellingen van de opdrachtgever.
8. Om de vooropgestelde meerwaarde te garanderen is risicomanagement en contractmanagement tijdens de gebruiksfase cruciaal
9. Een correcte ex ante risico-inschatting en kwantificering zijn belangrijk in de keuze van de uitvoeringsvorm
10. De noodzaak van het gebruik van een aangepast managementmodel voor grote en complexe projecten.
11. Besteed bij de uitwerking van projecten vooraf voldoende aandacht aan de archivering en het documentbeheer.
12. Voor projecten met een lange looptijd is een (meer) formele overdrachtsprocedure noodzakelijk



Bovenstaande lessen corresponderen sterk met de bevindingen uit het rapport '*Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking: Leidraad voor het optimaliseren van transactiekosten bij PPS*' (2023[17]. 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.



17 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, Vlabel, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Classificatie	Andere
ESR Impact	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handhavingsinfrastructuur (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 opvolgings-systeem van de voertuigen. Om de financiële inspanning te optimaliseren en het technologische risico te beperken hebben de regio's beslist samen te werken.

Het was daarbij de bedoeling om een ecologisch gemoduleerde slimme' kilometerheffing in te voeren, die gedifferentieerd kon worden naar plaats, tijd, rijgedrag en milieukenmerken 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 702 miljoen euro in 2025 (inclusief ontvangsten uit boetes). Ten opzichte van 2024 betekent dit een toename van de ontvangsten met 5%. Die toename is toe te schrijven aan de jaarlijkse indexering van de ontvangsten en de tariefverhoging die werd doorgevoerd vanaf 1 juli 2025.

EETS-dienstverleners kunnen toetreden tot het Belgisch tol-domein (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 tolgebieds-verklaring 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 68% in 2025.

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.

Vanaf 1 juli 2025 zijn nieuwe tarieven van toepassing voor de kilometerheffing. Voor Vlaanderen betekent dit dat naast een indexering een aanpassing van de tarieven heeft plaatsgevonden overeenkomstig artikel 54 van het Programmadecreet van 20/12/2024.

Vanaf 1 juli 2026 wordt een toeslag voor CO_2-uitstoot toegepast op de tarieven van de kilometerheffing in Vlaanderen. Deze tariefwijziging volgt uit de Europese verplichting (die al van kracht is in verschillende Europese landen, onder andere Duitsland, Oostenrijk en Denemarken) en heeft tot doel de vergroening van het wagenpark verder te stimuleren. De huidige parameters blijven behouden. De tarieven worden bepaald door de Euro-norm, het gewicht en de regio waarin het voertuig rijdt. Maar in Vlaanderen wordt een nieuwe parameter ingevoerd: de CO_2-emissieklasse. Hoe minder koolstofdioxide (CO_2) het voertuig uitstoot, hoe beter dit is voor het milieu; daarom zal het tarief lager zijn voor voertuigen met een lagere CO_2-uitstoot. Er zijn 5 CO_2-emissieklassen: klasse 1 is het minst milieuvriendelijk en klasse 5 het meest.

Planning

Het huidige contract loopt tot 31 maart 2028. Het contract is 3x met 1 jaar verlengbaar. De Vlaamse Regering zal hierover, samen met de 2 andere gewesten, een beslissing moeten nemen. De opvolging van het DBFMO-contract met Satellic werd bij de formatie van de nieuwe Vlaamse Regering onder de aandacht gebracht en zal door de bevoegde ministers worden opgenomen.

Risicobeheer

De afspraken zijn eenduidig vastgesteld in de DBFMO-overeen-komst; de afdekking van de risico's (ook deze van de overheid) via verzekeringen vormt één van de bijlagen. Het ganse contract werd aan het Vlaams Kenniscentrum PPS overgemaakt.

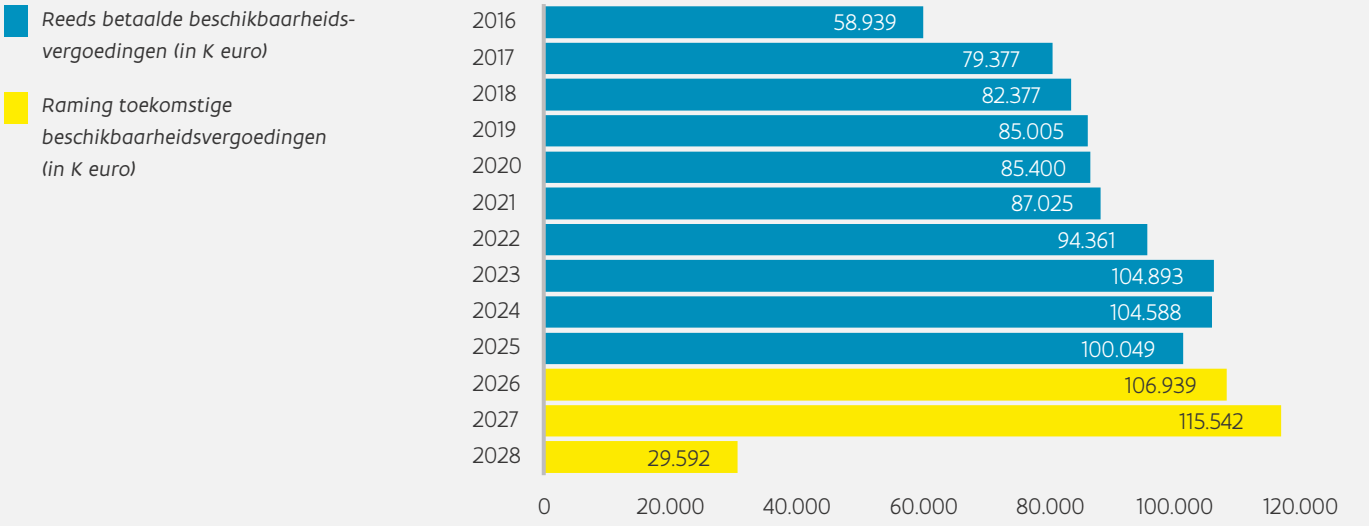
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	286.242



Kilometerheffing voor vrachtwagens



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 in 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.

Vanaf 1 juli 2026 wordt een toeslag voor CO_2-uitstoot toegepast op de tarieven van de kilometerheffing in Vlaanderen.
De invoering van de CO_2-heffing resulteert ook in hogere beschikbaarheidsvergoedingen aangezien een deel van de beschikbaarheidsvergoeding variabel is in functie van de tolinkomsten.

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in 2025 een bedrag van 100,0 miljoen euro (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (82,4 miljoen euro) en de EETS-providers (17,7 miljoen euro). De uitgaven 2025 liggen lager dan de uitgaven 2024. De daling van de uitgaven is te danken aan een lagere kredietbehoefte voor de vervangingsinvesteringen van de On Board Units (OBU) en het groeiende marktaandeel van de EETS-providers.

De beschikbaarheidsvergoeding aan Satellic bestaat uit diverse onderdelen:

De Investeringsvergoeding, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste Handhavingsstations en daaraan verbonden uitrusting, dat reeds, tijdens de bouw, en als activa van de overheid, als ESR-uitgave was geregistreerd. De Investeringsvergoeding dient dus te worden opgesplitst in een deel dat betrekking heeft op de handhavingsportieken enerzijds, en de rest anderzijds. (De component Handhavingsportieken van de Investeringsvergoeding omvat zelf ook nog financieringskosten en mag dus niet zonder meer integraal worden afgezet tegen de eerder reeds erkende capex.)

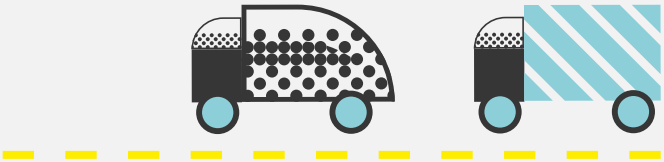
De overige onderdelen van de Beschikbaarheidsvergoedingen betreffen de reëel betaalde bedragen, d.w.z. inclusief prijsherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag tolinkomsten, aantal operationele OBU's).

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 markconsultatie en juridische toetsting. De marktconsultatie werd in 2012 afgerond en heeft geleid tot de definitieve architectuur. Deze werd in januari 2013 goedgekeurd door de drie Gewestregeringen
05/2013	Bekendmaking plaatsingsprocedure
07/2013	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2014	Gunning opdracht en contractclose
09/2014	Start werken
07/2015	Invoering van de kilometerheffing in het Vlaamse Gewest bij decreet van 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 december 2013 in dat verband
04/2016	Einde werken
2031	Einde contract (indien 3 maal met 1 jaar verlengd)

ZELFEVALUATIE (2026)

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

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

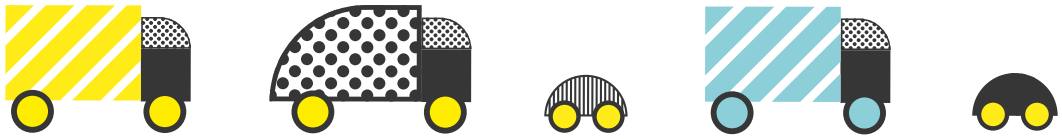
Omschrijving van het project

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 negende 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.

De uitvoering loopt verder tot 2047.

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

Risicobeheer

Het project is in operationele fase. De risico's zijn beperkt.

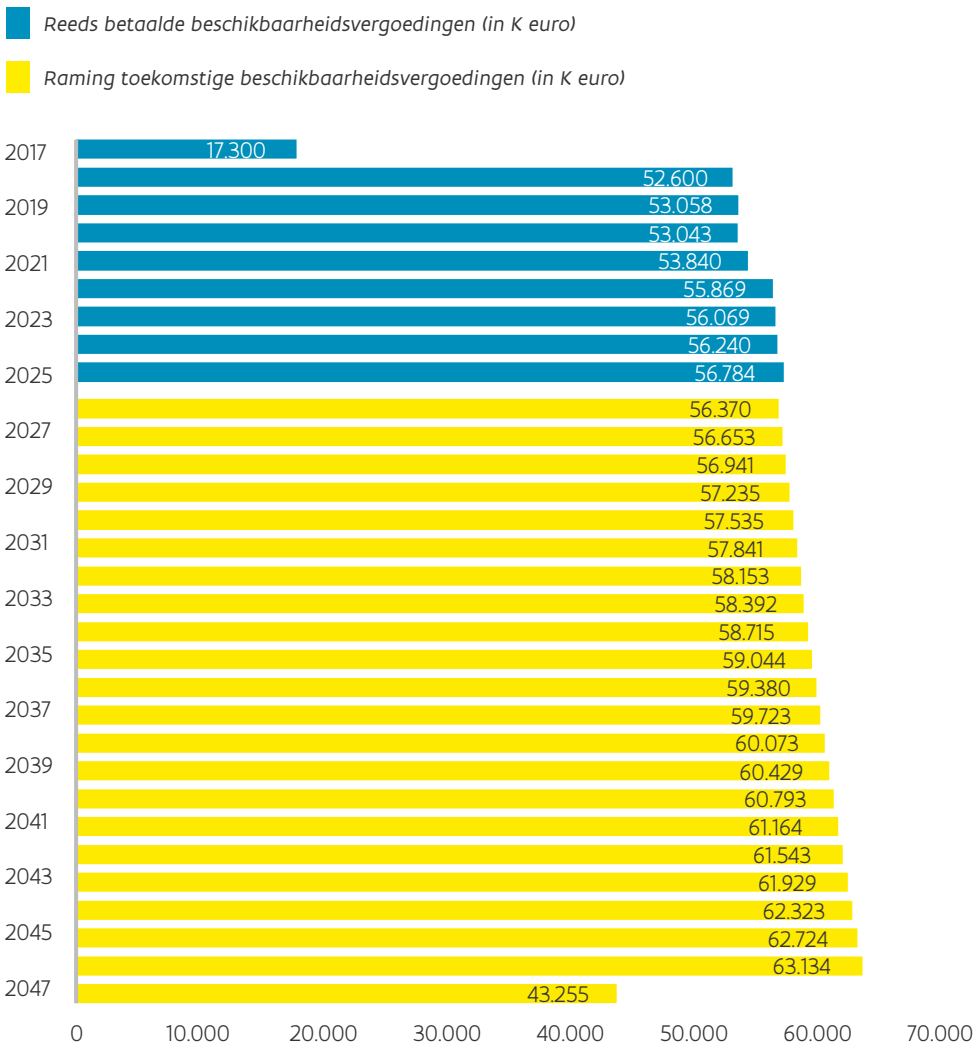
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2025
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	27.818

	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totaal**
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	586.900

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 door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen & Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator cijfers geactualiseerd op basis van gegevens boekhouding PMV per 31/12/2025.

De cijfers in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (oktober 2025). 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 AWV
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

Interesten en onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen van de geherkwalificeerde PPS projecten van AWV worden op dit begrotingsartikel aangerekend alsook het gedeelte kapitaal van de beschikbaarheidsvergoedingen van de niet-geherkwalificeerde PPS projecten van AWV.



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.

Er is een geschil lopende rond PFAS-vervuiling. De uitspraak is nog niet gekend.

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

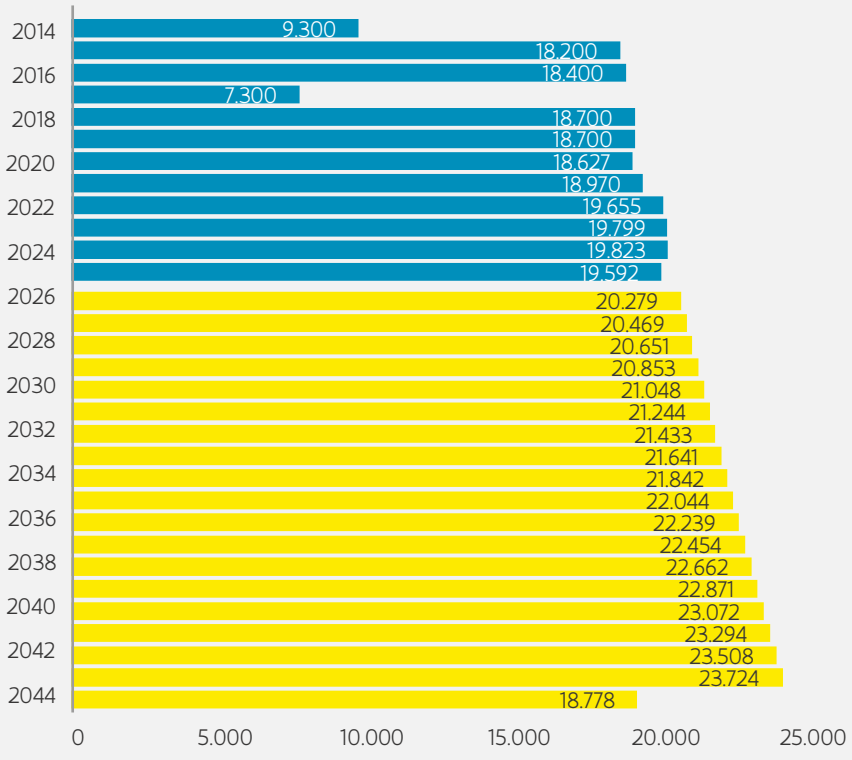
Bouwkost:	159.371
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten (incl. BTW):	4.118

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	**196.800**

Kempense Noord-Zuidverbinding

Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

De cijfers uit de grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (november 2025). 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 kapitaalaflossing 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

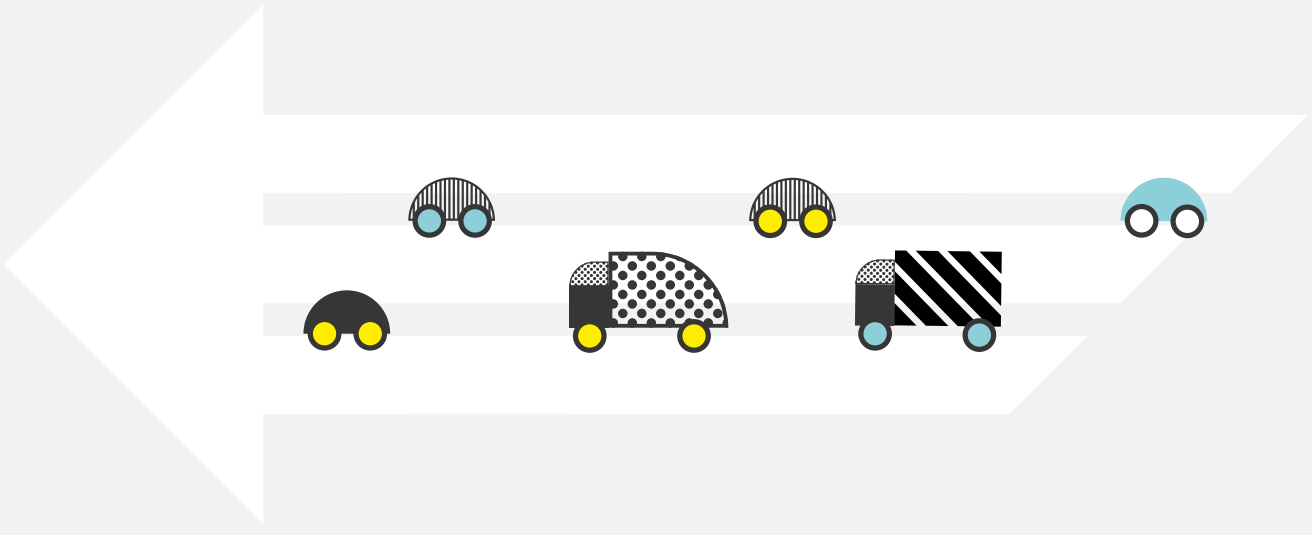
TIJDLIJN

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	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.



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.

Risicobeheer

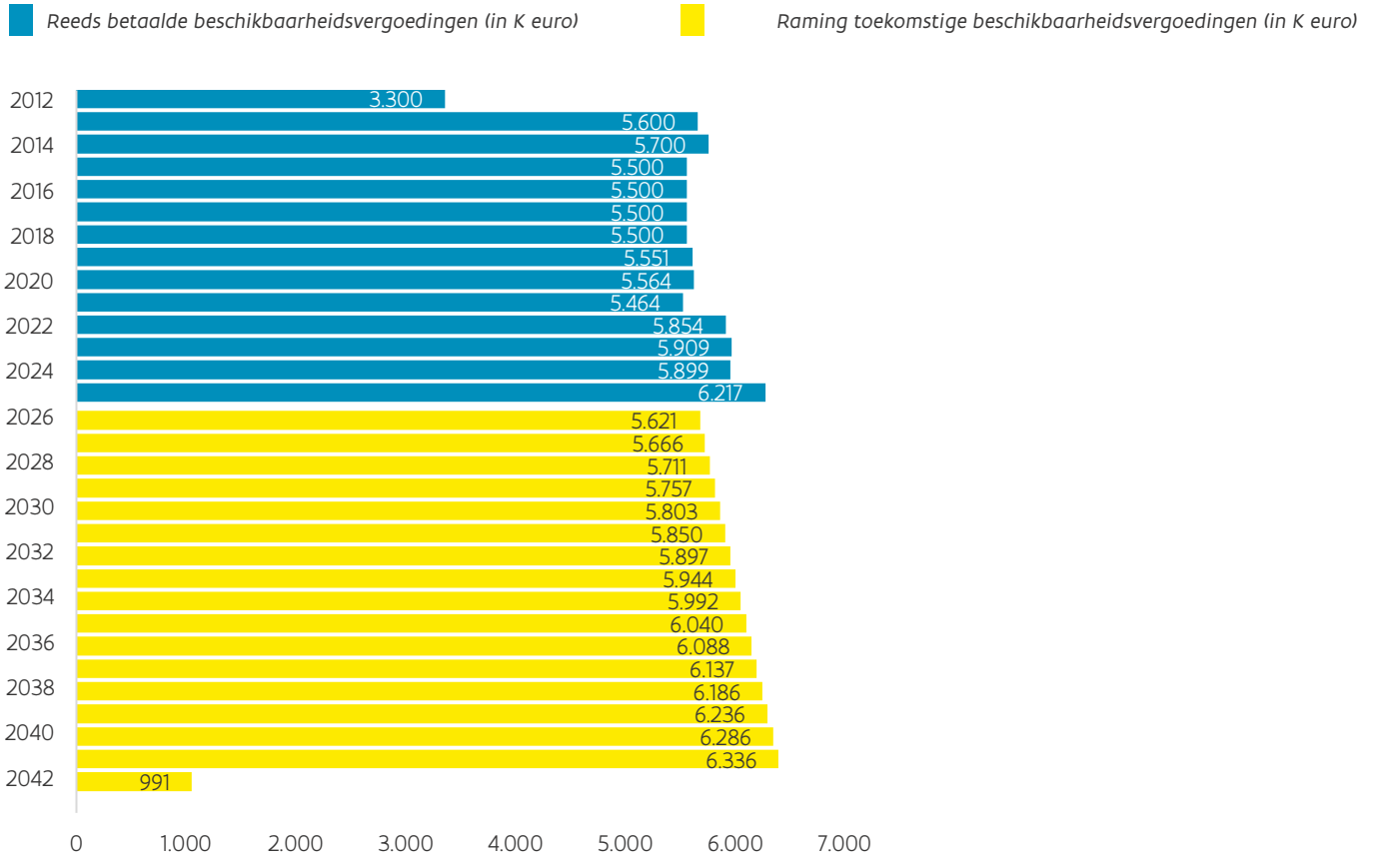
Het project bevindt zich in de operationele fase. De risico's zijn beperkt. De dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring gebeuren door AWV en PMV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Intercalaire interesten:	3.797
Investeringsbedrag excl. BTW:	48.264
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten (incl. BTW):	1.999

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	0	0	**58.400**

Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem



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 (november 2025).

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

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.

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)
Gerela-teerde 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 her-classificatie 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.

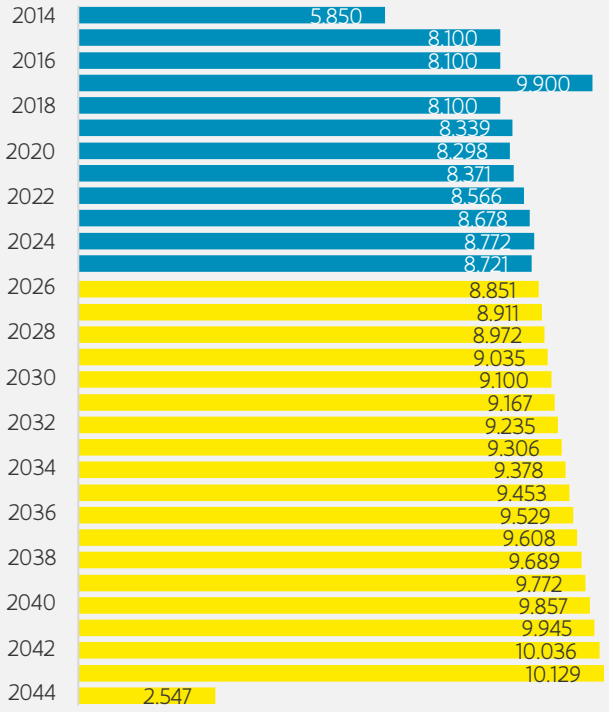
Risicobeheer

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
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten:	1.179

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen 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	2.171

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 2025.

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 (oktober 2025).

Begrotingsartikel

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

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

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
01/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
10/2011	Bekomen bouwvergunning

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.

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

> 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.

Omschrijving van het programma

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.

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.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

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

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

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

Na de ombouw zullen er:

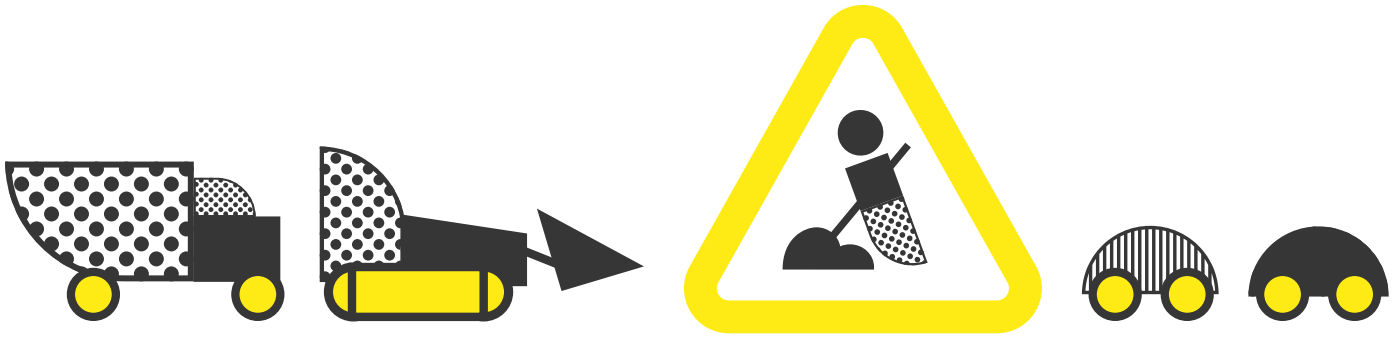
- zo goed als geen kruispunten met lichten meer zijn op de R4 West en Oost, maar wel nog bruggen, tunnels of onderdoorgangen (korte tunnel).
- veilige fiets(snel)wegen liggen langs en over/onder de R4.
- sommige zijstraten met een lokale functie afgesloten zijn van de R4.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn de PFAS-vervuiling en de tijdige verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen. In de periode 2024-2025 werd verder onderzoek gedaan naar PFAS met het oog op verdere afperking en inperking van dit risico en werden de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen tijdig verplaatst met het oog op de start van de hoofdwerken door de opdrachtnemer vanaf 1 augustus 2025.

Na indiening van de offerte werd de Aanbestedende Overheid geconfronteerd met PFAS. Op een aantal locaties (bv. een voormalige brandweerkazerne) werden verhoogde PFAS-concentraties vastgesteld. Er werd een studiebureau aangesteld om dit in kaart te brengen en te onderzoeken. De resultaten van deze studie werden afgerond.

PFAS-problematiek (risico Opdrachtgever)
Het staat vast dat in het kader van de realisatie van het project meerkosten dienen gemaakt te worden ten gevolge van PFAS voor waterzuivering (ten gevolge van bemaling) alsook voor grondafvoer en sanering van de afgevoerde grond (indien zou blijken dat de gronden niet meer hergebruikt kunnen worden). Deze PFAS-gerelateerde kosten (onder meer voor de bouw van de waterzuiveringsinstallaties) worden momenteel minimaal geraamd op 50 miljoen euro. Dit bedrag werd opgenomen in de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen. Volgens de huidige inzichten (augustus 2026) zal dit bedrag volstaan.



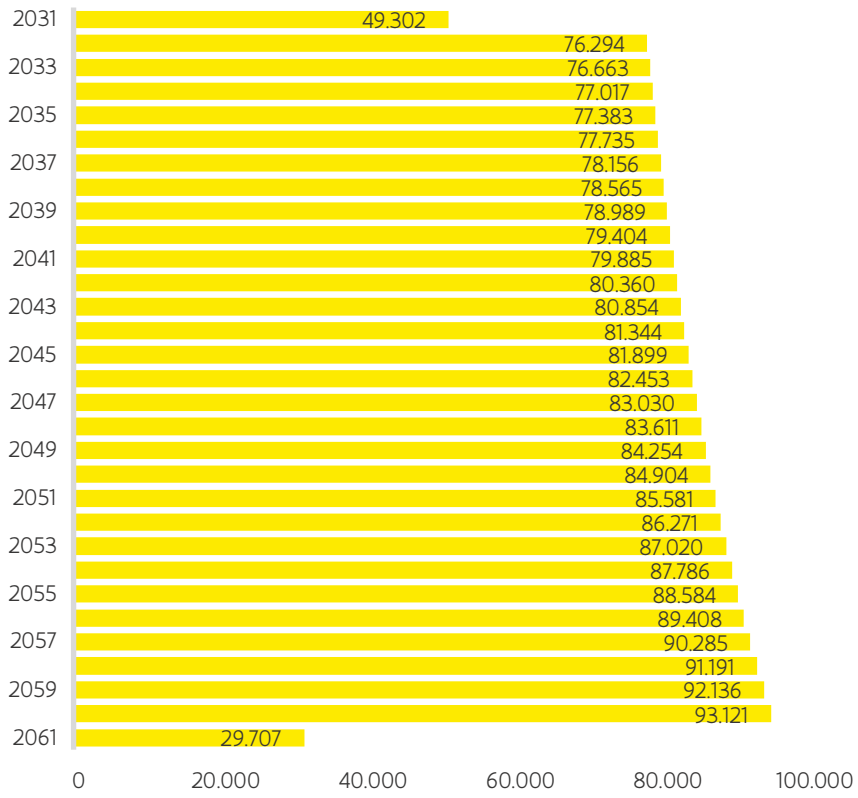
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	153.623	146.144	**299.767**

R4 - West en Oost

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

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

De **PFAS-gerelateerde kosten** kunnen, naargelang de vorderingen van de onderzoeken en de uitvoering van de werken tijdens de bouwfase hoger uitkomen. Om deze reden werd met BRAVO4 m.b.t. de aanwezigheid van verhoogde PFAS concentraties een regeling uitgewerkt voor de noodzakelijke waterzuivering en sanering hiervan. Aangezien de PFAS-kosten niet ten laste kunnen gelegd worden van BRAVO4 (dit was immers geen gekend risico op datum van indiening van de Offerte), zullen voor de PFAS-gerelateerde kosten die het bedrag van 50 miljoen euro overschrijden, op dat ogenblik bijkomende middelen dienen voorzien te worden. Volgens de huidige inzichten (augustus 2026) is het de verwachting dat het voorziene bedrag van 50 miljoen euro zal volstaan.

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

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

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

De opgegeven **beschikbaarheidsvergoedingen** zijn btw inclusief. Aangezien de eerste jaren voornamelijk interest wordt betaald en later meer kapitaal, stijgt de btw jaarlijks aangezien er geen btw verschuldigd is op interest.

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

Quick wins

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

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

De opdracht voor de quick win (fietsbrug) **knooppunt Vijfhoekstraat** te Gent werd gegund voor een bedrag van 6.916.236.47 euro excl. btw.

Begrotingsartikel/decretale basis:

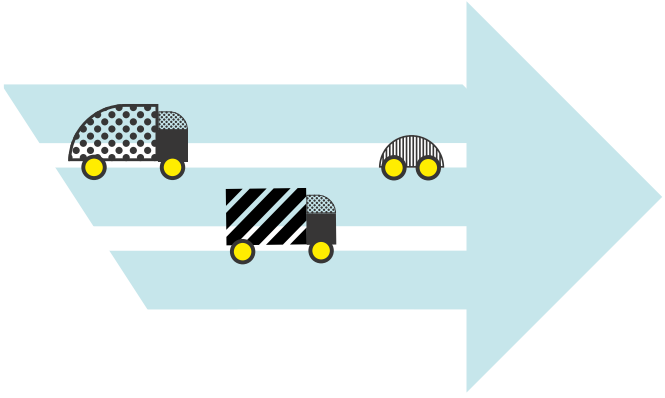
MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS projecten
AWV + Interesten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen
niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWV

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 (2026)

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



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)	O 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)
  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 diende uit te voeren, heeft de voorlopige oplevering begin september 2026 plaatsgevonden.

- **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

6.2 R4 West en Oost - DBFM

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het deelproject

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.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

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

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

Op 22 maart 2024 heeft de Vlaamse Regering het ontwerp van gunningsbeslissing goedgekeurd. Op 7 mei 2024 heeft de contract en financial close plaats gevonden (na een Debt Funding Competition).

De belangrijkste redenen voor de vertraging zijn:

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

Sinds mei 2024 heeft de opdrachtnemer voorbereidende werken (en enkele vooruitgetrokken) werken uitgevoerd en zit hiermee op schema. Vanaf augustus 2025 werden de hoofdwerken opgestart in het volledige projectgebied.

Sinds midden 2026 engageert BRAVO4 zich contractueel om de vernieuwde R4 West en R4 Oost reeds in april 2030 op te leveren, negen maanden vroeger dan de oorspronkelijk voorziene beschikbaarheidsdatum van januari 2031. Deze aanzienlijke versnelling verkort de periode van verkeershinder, verhoogt de voorspelbaarheid voor weggebruikers en omwonenden, en zorgt ervoor dat de mobiliteits-, leefbaarheids- en economische voordelen van het project sneller gerealiseerd worden. Dit belangrijke engagement werd begin september 2026 formeel bekrachtigd.

Planning

- 2025: start van de hoofdwerken
- april 2030: einde van de bouwwerken en start van de beschikbaarheidsfase

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2019	Selectiedatum plaatsingsprocedure
10/2020	Afronden van de dialoogfase
11/2020	Opstart offertefase
04/2021	Indiening offerte
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
06/2021	Verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) ingediend bij de Raad van State door het consortium ArteRink4 (Jan De Nul, Be.sharppp en Aclagro) tegen de beslissing van de raad van bestuur van 28 mei 2021 tot aanduiding van de Voorkeursbieder BRAVO-4.
07/2021	In haar arrest van 8 juli 2021 (nr. 251.228) heeft de Raad van State de vordering van het consortium ArteRink4 verworpen
11/2021	Op 3 november 2021 besliste de Vlaamse Regering om geen vergunning toe te kennen aan De Werkvennootschap voor de ombouw van de R4 in Zelzate. Bijgevolg kan het gedeelte tussen de grens met Nederland en de E34 inclusief de uitwisseling met de E34 en de doortocht Zelzate niet meer worden aangepakt binnen het project R4WO.
03/2024	De Vlaamse Regering keurde op 22 maart 2024 het voorstel tot gunning aan BRAVO4 goed.
05/2024	Contract close en financial close van de DBFM-opdracht
05/2024	Start van voorbereidende werken, onder meer in functie van de verplaatsingswerken door de nutsmaatschappijen
08/2025	Start van de hoofdwerken
04/2030	Te verwachten einde van de bouwwerken en start beschikbaarheidsfase

7 A12

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

7.1 A12 Londerzeel Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Londerzeel en Meise
Gerelateerde projecten	A12 Boom-Brussel (ML22), Sneltram A12, fietssnelweg F28
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Er wordt gebruik gemaakt van een standaard DBFM-overeenkomst waarvoor reeds INR-advies werd ingewonnen inzake de ESR-neutraliteit. Er werd een vraag ingediend tot het bekomen van een finaal advies aangaande de statistische behandeling van de finale DBFM-overeenkomst bij het INR. De verwachting is dat deze door het INR als ESR-neutraal zal worden beschouwd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Private partner	ViA12
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelse-steenweg-met-a12

Omschrijving van het project

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

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

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

Met de realisatie van het deelproject Londerzeel-Zuid zou een eerste belangrijk knelpunt van deze missing link weggewerkt worden.

De gewenste infrastructuuringrepen kunnen als volgt samengevat worden:

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

Voorbereiding werken:

Alle studies en acties die reeds ondernomen kunnen worden in voorbereiding van de uitvoering zijn gebeurd. Bepalend voor het verdere verloop is de juridische procedure tegen de omgevingsvergunning.

Onteigeningen (kritisch pad):

Tegen de onteigeningen werden procedures opgestart bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
Alle gelitigeerde innames werden juridisch ingeleid, waarbij de zitting een eerste keer van april 2026 naar juni 2026, en vervolgens nogmaals naar oktober 2026 werd verdaagd door de rechtbank wegens capaciteitstekort. Parallel lopen er voor het ogenblik wel bemiddelingsgesprekken met eigenaars van percelen om tot een compromis te komen.

Omgevingsvergunning:

In september 2025 werd een bezwaarschrift ingediend bij de RvVB tegen de omgevingsvergunning voor het geoptimaliseerd ontwerp.
De behandeltermijnen bij de RvVB bedraagt voor het ogenblik ongeveer 12 à 14 maanden.
De pleitzitting is half augustus 2026 doorgegaan, er wordt verwacht dat er een uitspraak zal vallen in de herfst 2026.

Financial close:

De voorbereiding van de Debt Funding Competition is gebeurd, deze staat verder on-hold tot een uitspraak bij de RvVB.
De marktbevraging zal verder aangevat worden van zodra er een uitvoerbare omgevingsvergunning is bekomen. Door goede en duidelijke randvoorwaarden mee te geven bij aanbesteding over de DFC heeft deze Split Close-aanpak als voordeel dat de financiële kosten niet oplopen, en dat de termijn tussen financial close en start realisatie tot een minimum wordt beperkt.

Planning

De omgevingsvergunning werd op 23 juli 2025 onder voorwaarden verleend maar vervolgens door zeven omwonenden aangevochten. In het arrest van 15 oktober 2026 vernietigt de Raad voor Vergunningsbetwistingen deze beslissing en legt men een termijn van vijf maanden op voor een nieuwe beslissing door de bevoegd minister van Omgeving. Hierdoor wordt de planning als volgt:

- Remediëringstraject: Q4/2026-Q3/2027
- Voorbereidende werken nutsleidiengen: Q4/2027
- Debt funding competition: Q4/2027-Q1/2028
- Start werken ViA12: Q1/2028
- Duurtijd van de werken: 31 maanden

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn de realisatie van de onteigeningen en het bekomen van de omgevingsvergunning.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten	5.500
Bouwkost:	87.018
Studie -en ontwerpkosten:	8.854
Intercalaire intresten:	5.835
Totaal betaalde biedvergoeding	100
Investeringsbedrag excl. BTW:	107.744
Investeringsbedrag incl. BTW	108.822
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten	1.383

Duiding bij de financiële kerngegevens

Dit zijn de financiële cijfers op basis van de definitieve offerte van het consortium. De definitieve cijfers zullen pas beschikbaar zijn na de Financial Close.

De vermelde studiekosten betreffen de kosten voor zowel het extern ondersteunend bureau, als de studiekosten binnen de PPS-consortium.

Raming jaarlijkse beheers -en onderhoudskosten: Dit is de totale cumulatieve beheers- en onderhoudskost over 30 jaar zoals opgegeven in de prijsopbouw bij aanbesteding, gedeeld door 30 jaar (41.480 k euro/ 30 jaar). Hierin zit vervat: onderhoudskost, projectmanagement- en werkingskosten projectvennootschap, verzekeringskosten, operationele kosten, vennootschapsbelasting.

Vanaf 2029 dienen de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen voorzien te worden die wordt ingeschat op een constant bedrag van 8,888 mln. euro (inclusief btw, excl. indexeringen) voor het eerste volledige jaar van beschikbaarheidsvergoeding.

De weerslag op de begroting op basis van de geraamde Bruto Beschikbaarheidsvergoeding is constant per jaar en vloeien voort uit de BAFO van de inschrijver met de economisch meest voordelige offerte, waarbij de committering van het vreemd vermogen verder in het traject vastgesteld zal worden via een Debt Funding Competition conform de aanbestedingsdocumenten. Deze bedragen zullen bijgevolg nog geactualiseerd moeten worden na het doorlopen van deze Debt Funding Competition (incl. herzieningen).

In 2029 dient bij het finaliseren van de bouwfase nog een mijlpaalvergoeding betaalt te worden (momenteel geraamd op 6.212 K euro).

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT – BESCHIKBAARHEIDSVERGOEDINGEN

De beschikbaarheidsvergoedingen bij het Agentschap Wegen en Verkeer worden vanaf 2024 voorzien op begrotingsartikel MD0-1MHH2RB-WT en zullen betaalbaar zijn vanaf 2028.

De studiekosten en onteigeningskosten voor PPS A12 Londerzeel Zuid werden geboekt op het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2017	iGBC startnota
11/2017	Goedkeuring RMC startnota
Medio 2018	Goedkeuring RMC projectnota
Medio 2019	Onteigeningsplannen (deel 1) - gerealiseerd
Eind 2020	Onteigeningsprocedure (deel 1) - gerealiseerd
10/2021	De Vlaamse Regering beslist om het beleidsdomein MOW toe te laten DBFM-project Londerzeel Zuid verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS-project door het agentschap Wegen en Verkeer.
Lente tot najaar 2022	Aanbesteding financiële & juridische ondersteuning PPS
Najaar 2022 - voorjaar 2023	Onderzoek naar haalbaarheid en geschiktheid PPS (DBFM)
03/2023	In maart 2023 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de procedure opgestart voor aanvraag van de omgevingsvergunning voor de infrastructuurwerken aan Londerzeel Zuid
04/2023	De Vlaamse Regering geeft groen licht voor de opstart van de aanbestedingsprocedure via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Voor deze beslissing werd reeds een selectieleidraad opgesteld.
05/2023	Formele opstart van de aanbestedingsprocedure door de publicatie van de opdracht (1ste fase - selectie)
06/2023	Opening offertes / aanvraag tot deelnemingen in het kader van de 1ste fase van de aanbestedingsprocedure
07/2023	De selectiebeslissing van de 1ste fase van de aanbesteding wordt aan de inschrijvers overgemaakt, inclusief uitnodiging tot deelname voor de volgende fase en een eerste set documenten in het kader van het Initieel Bestek (doorstart naar de volgende fase).
10/2023	Op 23 oktober 2023 vond de opening van de initiële offertes plaats. Daaruit bleek dat 2 deelnemers een initiële offerte hebben ingediend, met name BEST Veilig en ViA12. Het Consortium Eiffage kondigde aan geen offerte in te dienen in het kader van de plaatsingsprocedure.
01/2024	Op 11 januari 2024 werd het Definitief Bestek en DBFM-overeenkomst door de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken goedgekeurd en vervolgens overgemaakt aan de 2 weer - houden inschrijvers op 16 januari 2024.
03/2024	Juli 2023- april 2024: Onteigeningsplannen en voorlopig onteigeningsbesluit (deel 2) • Voorlopig onteigeningsbesluit: 22 maart 2024 • Kennisgeving en start onderhandelingstermijn: 24 april 2024
03/2024	Op 4 maart 2024 vond de opening van de offertes plaats. Daaruit bleek dat de 2 deelnemers die aan de onderhandelingsrondes hadden deelgenomen, beiden een offerte hebben ingediend. Uit de beoordeling en vergelijking bleek voorlopig dat ViA12 de economische meest voordelige offerte ingediend heeft. Bijgevolg werd voorgesteld om ViA12 aan te duiden als inschrijver met de economisch meest voordelige offerte.
05/2024	De Vlaamse Regering beslist op 31 mei 2024 om haar goedkeuring te hechten aan het voorstel en het ontwerp van gunningsbeslissing, de DBFM-overeenkomst en de directe overeenkomst voor het project PPS A12 Londerzeel Zuid. – Gunningsdatum
12/2024	Indiening omgevingsvergunningsaanvraag geoptimaliseerd DBFM-ontwerp
09/2025	Bezwaarschrift ingediend bij de RvVB tegen de omgevingsvergunning voor het geoptimaliseerd ontwerp

ZELFEVALUATIE (2026)

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

7.2 Ombouw A12-N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Andere betrokken entiteiten	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de gemeente Aartselaar, het district Wilrijk (van de stad Antwerpen) en omliggende gemeenten
Gerelateerde projecten	A12 / N177: Herinrichting Olympiade A12 Renovatie en verlenging Jan de Vostunnel (ikv Ring Park Zuid) A12 Viaduct van Wilrijk N171 doortrekking fase 3 A12 renovatie van Rupeltunnel
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
Website	https://wegenenverkeer.be/werken/herinrichting-a12/n177-aartselaar-en-wilrijk-zuid

Omschrijving van het project

De A12/N177 telt vandaag tussen het viaduct van Wilrijk (noord) en de insleuving in Boom (zuid) vijf lichtengeregelde gelijkgrondse kruispunten. Alle vijf deze kruispunten komen, sinds het begin van de lijst met gevaarlijke punten, elk jaar terug en scoren zeer hoog in de prioriteitenscore. Deze kruispunten hebben scores gekend van meer dan 100. Ook op de meest recente lijst van 2023 staan een aantal kruispunten hoog. In deze lijsten worden enkel ongevallen met gewonden en dodelijke slachtoffers opgenomen, daarnaast gebeuren er nog heel wat ongevallen met enkel blikschade.

Ondanks alle inspanningen van AWV (aanleg extra opstelstroken, aanpassingen lichtenregelingen, herinrichting kruispunten, ...) blijven er veel ongevallen gebeuren. Alles wat kon worden aangepast op gelijkgronds niveau is uitgevoerd.

Het projectgebied strekt zich uit over een segment van ongeveer 3.300 meter en is gelegen op het grondgebied van de gemeente Aartselaar en het district Wilrijk (van de stad Antwerpen).
Het project doorsnijdt binnen dit segment voornamelijk bedrijfsgebieden die een ontsluiting vinden via de parallel lopende N177.

Nagestreefde doelstellingen

Het belangrijkste doel van de herinrichting van deze vijf kruispunten van de A12 is het substantieel verbeteren van de kruispunten op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming.
Het is eveneens noodzakelijk om na te gaan wat de secundaire doelstellingen zijn van de ombouw van de A12, zowel op bovenlokaal als lokaal niveau en voor alle modi en de oplossingsrichtingen hierop af te stemmen.

Verder dient de barrierewerking van de A12 voor fietsers en voetgangers verkleind te worden.

Vanuit de gewenste inrichting van de A12 conform haar huidige statuut als primaire weg, vanuit diverse visiedocumenten, vanuit de gekende knelpunten (o.a. lijst gevaarlijke punten, geluids- en luchtkwaliteit) en vanuit de bekommernissen van diverse organisaties zoals scholen en bedrijven, bewoners en weggebruikers voortkomend uit het participatietraject, werd volgende lijst van doelstellingen bepaald waaraan dit project A12/N177 moet voldoen:



Verkeersveiligheid:

- Algemene verkeersveiligheid verbeteren
  - Aantal verkeersongevallen drastisch reduceren
  - Geen zwarte kruispunten meer op de A12
  - Leesbaarheid van de A12/N177 verbeteren
  - Beperken van de ernst van de ongevallen
  - Zoveel mogelijk kruispunten compact en conflictvrij maken
- Verbeteren verkeersveiligheid voor de actieve weggebruiker
  - Scheiden van gemotoriseerde en actieve weggebruikers
  - Kruispunten maximaal conflictvrij uitwerken
  - Veilige oversteek van N177
  - Verhogen van veiligheid aan in- en uitritten van winkels en bedrijvenzones
  - Voldoende opstelruimte voor fiets/voetgangers

Verkeersdoorstroming:

- Verbeteren doorstroming noord-zuid
  - Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderen van de A12, ook in de spitsuren
  - Verzadigingsgraad op de N177 beperken, ook in de spitsuren
- Goede doorstroming oost-west
  - Verzadigingsgraad op belangrijke takken beperken, ook in de spitsuren

Economie:

- Groei en bloei van aanpalende KMO en winkels
  - Vlotte bereikbaarheid/ontsluiting van de winkelen bedrijvenzones wordt gegarandeerd
  - De zichtbaarheid en herkenbaarheid van de winkelen bedrijvenzones zoveel mogelijk behouden
- Ontsluiting van niet-aanpalende industriezones
  - Vlotte en betrouwbare afwikkeling garanderenook in de spitsuren
  - Aansluiting op fietsroutes voorzien

Leefbaarheid:

- Oversteekbaarheid verbeteren
  - Barrierewerking aan het woonweefsel opheffen
  - Vlotte oversteekbaarheid van actieve weggebruiker
  - Vlotte oversteekbaarheid voor de lokale gemotoriseerde weggebruiker
- Multimodale bereikbaarheid
  - Verdere uitbouw van een vlot en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk
  - Vlotte doorstroming voor het OV
  - Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
  - Mogelijke tramverbinding in de toekomst
  - Voldoende bushaltes voorzien
  - Haltes dienen wervend te worden ingericht
  - Verdere uitbouw van een veilig en comfortabel regionaal fietsroutenetwerk
  - Snelle interventies door hulpdiensten mogelijk
  - Vlotte overstap op andere modi faciliteren door inrichting van mobipunten
  - Doorstroming vanaf de dorpskernen naar de A12/N177 verbeteren
- Verlagen verkeersbelasting in woonkernen
  - Belasting door vrachtvervoer verlagen
  - Sluipverkeer in aanpalende woonkernen vermijden
- Omgevingskwaliteit verhogen
  - Luchtemissies significant verminderen
  - Geluidshinder en trillingen significant verminderen
  - Biodiversiteit en ecologische samenhang verbeteren
  - Voldoende groen voorzien langsheen A12/N177
  - Achterliggend landschap betrekken bij A12/N177
  - Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
  - Wateroverlast beperken
  - Vermijden waterverontreiniging

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderwierp, in kader van de ombouw van de A12/N177, drie voorkeursalternatieven aan een project MER-onderzoek, een MKBA-analyse en een tunnelveiligheidsonderzoek. Voor de drie voorkeursalternatieven werden ook plannen en visualisaties opgesteld. De Vlaamse Regering besliste op 8 maart 2024 haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd te gelasten met de verdere uitwerking en uitvoering van het gekozen voorkeursalternatief.

Uit 3 voorkeursalternatieven A, B en C heeft De Vlaamse Regering in maart 2024 voorkeursalternatief A gekozen Alternatief A heeft 3 tunnels (228m, 684m, 409m) onder de 3 belangrijkste kruispunten, heeft een aparte busbaan op de N177 en dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden van de rijweg. Het is het enige alternatief dat twee volwaardige op-en afrittencomplexen heeft en een snelheidsregime van 90 km/u.

Met betrekking tot het openbaar vervoer zijn de voornaamste verschillen de volgende:

- Locatie busbaan:
  - Alternatief A heeft een decentrale busbaan op buitenste rijbaan van de N177
  - Alternatief B heeft een centrale busbaan op het tunneldak van Atomiumlaan tot Helsstraat.
  - Alternatief C heeft een centrale busbaan op het tunneldak over de volledige lengte van Atomiumlaan tot Bist.
- Oversteekbaarheid ter hoogte van huidig kruispunt Vluchtenburgstraat x Leugstraat:
  - Alternatief A en B bieden geen oversteekbaarheid
  - Alternatief C biedt oversteekbaarheid voor de actieve weggebruiker.

Alternatief C zou een betere bereikbaarheid betekenen van de bushalten ter hoogte van de Leugstraat wegens de oversteekbaarheid.

Samen met de keuze van de Vlaamse Regering voor voorkeursalternatief A, vroeg de regering om, vooraleer de centrale OV-baan (voorzien in de niet weerhouden alternatieven B en C) volledig uitgesloten wordt, te onderzoeken of er voor dit alternatief een optimalisatie mogelijk is zodat een centrale OV-baan alsnog ingepast kan worden in alternatief A. Dit werd in april 2024 tem mei 2025 onderzocht.

In de nota van de Vlaamse Regering (VR 2026 17 07 DOC.0916/1TER) van 17 juli 2026 wordt de kennisname gedaan van de volgende stand van zaken met betrekking tot project ombouw A12:

Uit bijkomend onderzoek blijkt dat een centrale OV-baan inpasbaar is. Het voorkeursalternatief A met centrale OV-baan heeft een meerprijs van 153 mio euro (incl. BTW) ten opzichte van de basis met decentrale OV-baan, waarvan de raming 872 mio euro (incl. BTW) bedraagt.

Uit Maatschappelijk Kosten Baten Analyse-onderzoek blijkt dat de varianten met centrale OV-baan maatschappelijke meerwaarde opleveren ten opzichte van het alternatief A met decentrale OV-baan. Dit is vooral te danken aan een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer en minder conflicten met inritten langs de N177. Toch volstaan deze baten van een centrale OV-baan niet om de hogere investerings- en onderhoudskosten volledig te compenseren. Op gebied van gemotoriseerd verkeer en de actieve weggebruiker blijven de verschillen relatief beperkt. Lange wachttijden aan de oversteekplaatsen en filevorming nabij afritten blijven wel een aandachtspunt. Ruimtelijk-milieukundig heeft de verschuiving van OV-infrastructuur beperkte impact. De beschikbare ruimte voor groen (bovenop overkappingen en tussen A12 en N177) wordt wel iets kleiner, maar dit heeft verwaarloosbare effecten op waterinfiltratie, buffering, ecologie en beleving. Gelet op bovenstaande, wordt er voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid verder gewerkt op basis van **voorkeursalternatief A met 'decentraal openbaar vervoer'**, dit wil zeggen het voorkeursalternatief A dat gekozen werd door de Vlaamse Regering in maart 2024.

Planning

Er is beslist verder te gaan met het voorkeursalternatief A met decentrale busbaan. Op basis van dit gekozen voorkeursalternatief maakt AWV een unieke verantwoordingsnota op (gepland zomer 2027). In die nota wordt de voorkeursvariant uitgebreid omschreven. Er volgt ook een verantwoording van de keuze en een update van de kostenraming.

Vervolgens wordt het voorontwerp technisch verder uitgewerkt om een omgevingsvergunning te kunnen aanvragen. Daarbij hoort een finaal milieueffectrapport (project-MER). Parallel doorloopt het project ook de stappen met betrekking tot uitvoering van de werken: bepaling aanbestedingsvorm (2027-2028), opmaak bestek, aanstelling aannemer en voorbereiding werken). Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgt voor de nodige verwervingen voor het voorkeursalternatief.

Overleg wordt opgezet met de betrokken gemeentebesturen (Aartselaar, Wilrijk en omliggende gemeenten) om milderende maatregelen te nemen in de ruimere regio.

FIINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2022
Onteigeningskosten	4.000
Bouwkost:	872.000
Studie -en ontwerpkosten:	11.500



Duiding bij de financiële kerngegevens

De afgelopen jaren werden via het GIP van AWV budgetten opgenomen voor de studie van dit project.
Volgende budgetten dienen nog te worden voorzien:

- Opstellen van voorontwerp, omgevingsvergunning, def. ontwerp, aanbestedingsdossier, opvolging uitvoering: 11,5 miljoen euro.
- Innames zijn nodig ter hoogte van enkele zijstraten en bushaltes. Kostenraming: 4.000.000 euro.
- Werken: de werken voor het voorkeursalternatief A: 872 miljoen euro incl. BTW (prijspeil 2022), na toepassing van indexatie (2025).

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid
De kostenraming en kostenverdeling tussen de betrokken initiatiefnemers dient nog verder verfijnd en realistisch ingeschat te worden naarmate het dossier verder vorm aanneemt en opnieuw wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De kostprijs dient daarbij zo volledig en realistisch mogelijk te worden geraamd, daarbij rekening houdend met randinvesteringen, risico's, verwervingen, verwachte evoluties etc. Daarbij moeten vermijdbare onderramingen worden voorkomen en van in de studiefase moet permanent worden toegezien op de kostenbeheersing. Een ex-post-evaluatie van de kostenramingen is noodzakelijk en kan leereffecten genereren

Ter bevordering van de transparantie dient in volgende iteraties van dit dossier de gedetailleerde kostenraming in bevattelijke tabelvorm te worden samengevat, met een uitsplitsing over de te onderscheiden projectonderdelen en de respectievelijke financiers

Vooraleer de aanbestedingsprocedure wordt opgestart, dient een taakstellend budget voor het project te worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering, waarbinnen het project dient gerealiseerd te worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2020	De studieopdracht voor de herinrichting werd in november 2020 door AWV toegekend aan team A12. Team A12 is een samenwerkingsverband van drie studiebureaus: SBE, Antea Belgium en Transport & Mobility Leuven. DenS Communicatie ondersteunt het participatie- en communicatieproces. In november 2020 startte team A12 de studienmet een grondige inventarisatie van alle gegevens over de bestaande toestand van het projectgebied. In een doelstellingennota werden ook de voorwaarden vastgelegd waaraan het nieuwe ontwerp volgens de huidige normenben regels moet voldoen.
07/2021	Fase 1A: voortraject met aanmelding en verzoek scopingsadvies bij het Vlaams Departement Omgeving
01/2022	Fase 1B: opmaak project-MER
07/2023	De eerste fase van de studie werd afgerond in de zomer van 2023. De resultaten van dat onderzoek toonden we in november 2023 aan het brede publiek. Daarnaast werden ze bezorgd aan het Departement Omgeving om informeel advies te ontvangen over het voorontwerp van het milieueffectrapport. De resultaten werden op vrijdag 8 maart 2024 ook voorgelegd aan de Vlaamse Regering om een voorkeursalternatief te kiezen, waarna alternatief A werd bekrachtigd. Dat zal verder uitgewerkt worden met het oog op de aanvraag voor een omgevingsvergunning.
03/2024	De Vlaamse Regering besliste op 8 maart 2024 haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk.
05/2025	Onderzoek centrale OV-baan of decentrale OV-baan is afgerond.
07/2026	Beslissing Vlaamse Regering voorkeursalternatief A met decentrale busbaan

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.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.rondronse.be/

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 tunnellengte 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)	O Beperkte vertraging

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 3 november 2025 werd het GRUP 'Rond Ronse' voor wat betreft het deelplan 'lijninfrastructuur' vernietigd door de Raad van State. Het geïntegreerd planningsproces werd vervolgens hernomen met het oog op een nieuwe voorlopige vaststelling van het GRUP in 2026.

Planning

- Opstart plaatsingsprocedure: najaar 2024
- Dialoogfase: 2027-2028
- Offertefase: 2028/2029
- Voorkeursbiederfase: 2028/2029
- Gunning: 2029/2030
- Contract close: 2030

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Investerings-bedrag excl. BTW	700.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

In het kader van de beslissing van de Vlaamse Regering tot voorlopige vaststelling van het GRUP Rond Ronse werd tevens in de toegevoegde MKBA een investeringskost van 584 miljoen euro voorop gesteld (prijspeil 2021) voor het gekozen alternatief. Op basis van de huidige inzichten voor het project werd een nieuwe globale kostenraming opgemaakt, prijspeil 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.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de **toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen** geraamd worden op 85 à 90 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2030 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. Het project zal ten vroegste in 2035 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen

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.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

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
06/2025	Selectiedatum plaatsingsprocedure
2027/2028	Dialoogfase
2028/2029	Offertefase
2028/2029	Voorkeursbiederfase
2029/2030	Gunning
2030	Contract close

9 A8 Halle

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap.
Andere betrokken entiteiten	Stad Halle, AWV, ANB
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	ESR-neutraal In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/weginfrastructuur/a8-halle

Omschrijving van het project

Het project heeft betrekking de herinrichting van het stuk van de A8 tussen de Ring rond Brussel (afrit Halle) en het kanaal Brussel-Charleroi. De A8 zorgt vandaag voor gevaarlijke verkeerssituaties en files tot op de Ring rond Brussel (R0). De herinrichting van de A8 in Halle moet de verkeersveiligheid verhogen, de doorstroming verbeteren, het sluipverkeer verminderen en de leefbaarheid in de omliggende woonzones versterken. Het project voorziet daarom in een verdiepte ligging van de A8, een gedeeltelijke tunnel, een compact op- en afrittencomplex tussen de A8 en de Welkomstlaan, een lokale verbindingsweg.
Het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer en bijkomende verbindingen voor een veilige oversteek.

De Werkvennootschap zal een DBFM-overeenkomst (Design, Build, Finance and Maintain) afsluiten met een speciale projectvennootschap, de SPV-DBFM, die zal opgericht worden door de private partner die via de plaatsingsprocedure zal gekozen worden en aan wie de opdracht zal worden gegund. In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de SPV-DBFM vanaf de beschikbaarheidsdatum een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties en prestatiekortingen. De configuratie dient door de SPV-DBFM ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden te worden gedurende in principe 30 jaar na beschikbaarheidsdatum. De opdrachtnemer moet tijdens deze periode het nodige doen opdat de configuratie beantwoordt en blijft beantwoorden aan de beschikbaarheidseisen. In een DBFM-overeenkomst worden de beschikbaarheidsvergoedingen gekoppeld aan de vooropgestelde kwaliteitseisen. Indien de infrastructuur onvoldoende of niet beschikbaar is, wordt de beschikbaarheidsvergoeding die door de overheid betaald wordt, verminderd. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat de opdrachtnemer een kwalitatief hoogstaande infrastructuur oplevert, en deze ook naar behoren onderhoudt.

Nagestreefde doelstellingen

Met het project A8 Halle werken we aan een toekomstgerichte oplossing die inzet op:

- Een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de A8;
- Minder verkeersdruk en hogere verkeersveiligheid op de lokale wegen in Halle;
- Meer ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer;
- Een betere verbinding tussen de wijken rond de A8;
- Een verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de A8;
- Versterking van de natuur en waterlopen rond de A8.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Voor de herinrichting van de A8 werd een voorkeursalternatief gekozen dat de basis vormt voor het **ontwerp-GRUP** (Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan). Het GRUP werd **voorlopig vastgesteld** door de Vlaamse Regering op 8 mei 2026. Het openbaar onderzoek over dit ontwerp-GRUP liep van 26 mei tot en met 24 juli. In deze periode kon iedereen het plan inkijken en een reactie indienen.

Op 8 mei besliste de Vlaamse Regering ook om akkoord te gaan met de **selectie en realisatie van het project 'A8 Halle' als Vlaams PPS-project** en principieel akkoord te gaan tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest; De Werkvennootschap nv werd gelast met het opstarten van een **concurrentiegerichte dialoog** om een private partner te selecteren die het project zal ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden via een **DBFM-formule**. In een eerste fase worden daarvoor maximaal vier kandidaten geselecteerd.

Planning

De selectieleidraad zal pas in de markt geplaatst worden nadat de Raad van Bestuur van De Werkvennootschap hiertoe akkoord gegeven heeft na kennis te hebben genomen van de ontvangen adviezen en bezwaren in het kader van het openbaar onderzoek na de voorlopige vaststelling van het GRUP 'Landschappelijke inpassing A8 Halle'.

Na het afronden van het GRUP en de studiefase (voorzien in 2027), kan de opmaak van de omgevingvergunningsaanvraag starten. De aanbesteding zal parallel verlopen via een DBFM-procedure: Design, Build, Finance en Maintain. De indicatieve voorgenomen timing voor de aanbesteding is als volgt:
De aanvang van de selectiefase is voorzien voor eind 2026, waarna de dialoogfase zou moeten kunnen aanvangen in de eerste helft van 2027. De start van de offertefase is voorzien in 2028. De aanvang van de voorkeursbiedersfase en de uiteindelijke contractsluiting zijn voorzien eind 2028 / begin 2029 plaats te vinden. De start van de werken is voorlopig voorzien in 2029.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2026
Studie -en ontwerpkosten	8.400
Investeringsbedrag excl. BTW	494.691
Investeringsbedrag incl. BTW	598.576

Duiding bij de financiële kerngegevens

In het geïntegreerd investeringsprogramma 2025 – 2029 van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zoals opgemaakt volgens de principes vastgelegd in het Regeerakkoord 2024 – 2029 is voor het project A8 Halle een capex van 600 miljoen euro excl. BTW opgenomen (VR 2025 1407 MED.0277). Op basis van het voorkeursalternatief voor het project werd een **globale kostenraming** opgemaakt, met name 495 miljoen euro excl. BTW prijspeil januari 2026. Deze kostraming omvat de bouwkost, een risicoreservering, engineeringskosten, kosten verbonden aan minder hinder maatregelen, bijkomende projectkosten als gevolg van verdere detaillering van de projectscope en ontwerpkeuzes in overleg met projectpartners. De kosten voor de **grondverwerving** (door dienst vastgoedtransacties geraamd op circa 53 miljoen euro, incl. wederbeleggingsvergoedingen en wachtintresten) werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

Voor wat betreft de **studiekosten** voor het project A8 Halle werd in de beslissing Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 uitgegaan van 3,5% van de geschatte bouwkost. Uitgaande van de actuele raming van 495 miljoen euro wordt een maximaal studiebudget van ca. 17 miljoen euro voorzien. Het effectief totaal studiebudget wordt op dit moment ingeschat op 8,4 miljoen euro (excl. BTW, excl. herzieningsbedragen).

Voor de eerste jaren (2027-2029) omvatten de uitgaven verdere studies en innames. Tijdens de bouwfase (2029-20233) zullen middelen voor werfopvolging, inclusief nazorg van studies, ingeschreven worden. Vanaf 2034 start de betaling van de beschikbaarheidsvergoedingen. Deze middelen worden ingepast in het GIP en de meerjarenbegroting van MOW.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de **toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op 62 à 72 miljoen euro per jaar** (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2029 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. Het project zal **ten vroegste in 2034** beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

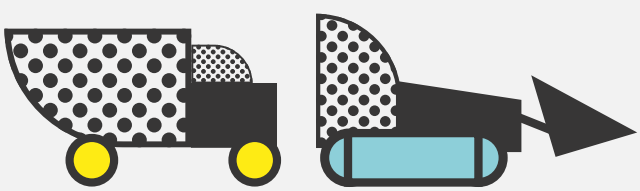
Afspraken bij budgetoverschrijding

Het project dient gerealiseerd te worden binnen een **taakstellend budget** van 600 miljoen euro (incl. btw, excl. grondverwervingen, incl. de andere projectkosten en risico's) voor de Vlaamse overheid.

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

Begrotingsartikel:

MB0-1MHH5RY-PA



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2021	In de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 werd De Werkvennootschap opgedragen het project 'A8 Halle' verder uit te werken als een eventueel Vlaams DBFM project.
12/2022	Publicatie manifest voor het Project A8-Halle, dat de ambities en mogelijke scenario's voor de A8 beschrijft.
05/2024	Op 31 mei 2024 besliste de Vlaamse Regering tot de opstart geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle. De Vlaamse Regering keurde daarbij de startnota en procesnota goed met deze plandoelstellingen: het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is; een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving; het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8.
Zomer 2024	Publieke raadpleging en publiek participatiemoment gevolgd door scopingsfase waarbij het planteam de inspraakreacties en adviezen onderzocht en verwerkte.
Voorjaar 2025	De verschillende alternatieven, varianten en opties voor de landschappelijke inrichting van de A8 worden uitgebreid bestudeerd.
05/2026	Op 8 mei 2026 besliste de Vlaamse Regering akkoord te gaan met de selectie en realisatie van het project 'A8 Halle' als Vlaams PPS-project en principieel akkoord te gaan tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake contractuele doorbetalingsverbintenissen vanwege het Vlaams Gewest; haar goedkeuring te hechten aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht 'A8 Halle' en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure; haar goedkeuring te hechten aan de voorgestelde selectieleidraad met het oog op de selectie van in principe 4 kandidaten. De Vlaamse Regering stelde op 8 mei 2026 ook het ontwerp van het GRUP voorlopig vast.
Eind 2026	Aanvang selectiefase van de plaatsingsprocedure (indicatief)
Eerste helft 2027	Aanvang dialoogfase van de plaatsingsprocedure (indicatief)
2028	Aanvang offertefase van de plaatingsprocedure (indicatief)
Eind 2028/ Beging 2029	Aanvang voorkeursbiedersfase van de plaatsingsprocedure en de uiteindelijke contractsluiting (indicatief)
2029	Aanvang werken (indicatief)
2034	Einde werken/aanvang beschikbaarheid (indicatief)

10 Werken aan de Ring

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het programma

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

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

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

Het programma bestaat dan ook uit verschillende onderdelen:

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

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

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

Ook wordt er werk gemaakt van een heel aantal quick wins.

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

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

- De **ringtrambus** die heden al rijdt van de Heizel via Vilvoorde naar Brussels Airport, in een eigen aparte busbaan.
- De **luchthaventram** van Brussel Noord naar de luchthaven van Zaventem. Deze tramlijn over 12 km zal lopen via de Leopold III-laan en sluit binnen de ring aan op het bestaande tramsporennet.

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

We volgen een **multimodale mobiliteitsvisie**: we zetten in op verschillende modi door de respectievelijke netwerken te verbeteren en knooppunten uit te bouwen, om zo de multimodale

bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Zo dragen we bij tot de **Ambitieuze Modal Shift** doelstelling zoals vooropgesteld in de beleidskaders in Vlaanderen en Brussel, en enkel zo kunnen we de files en de verliesuren verminderen.

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

Verbeteren van netwerken kan verschillende betekenissen hebben: vernieuwen, sociale of verkeersveiligheid verhogen, logischer maken, uitbreiden, inkrimpen of knips doorvoeren, meer leesbaar maken, doorstromingsmaatregelen nemen voor bijvoorbeeld openbaar vervoer, etc. Voor de duurzame vervoerswijzen omvat verbeteren van het netwerk sowieso een uitbreiding en een verhoging van veiligheid, kwaliteit en comfort, teneinde een verschuiving in vervoerswijzekeuze te bekomen.

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

Stand van zaken programma

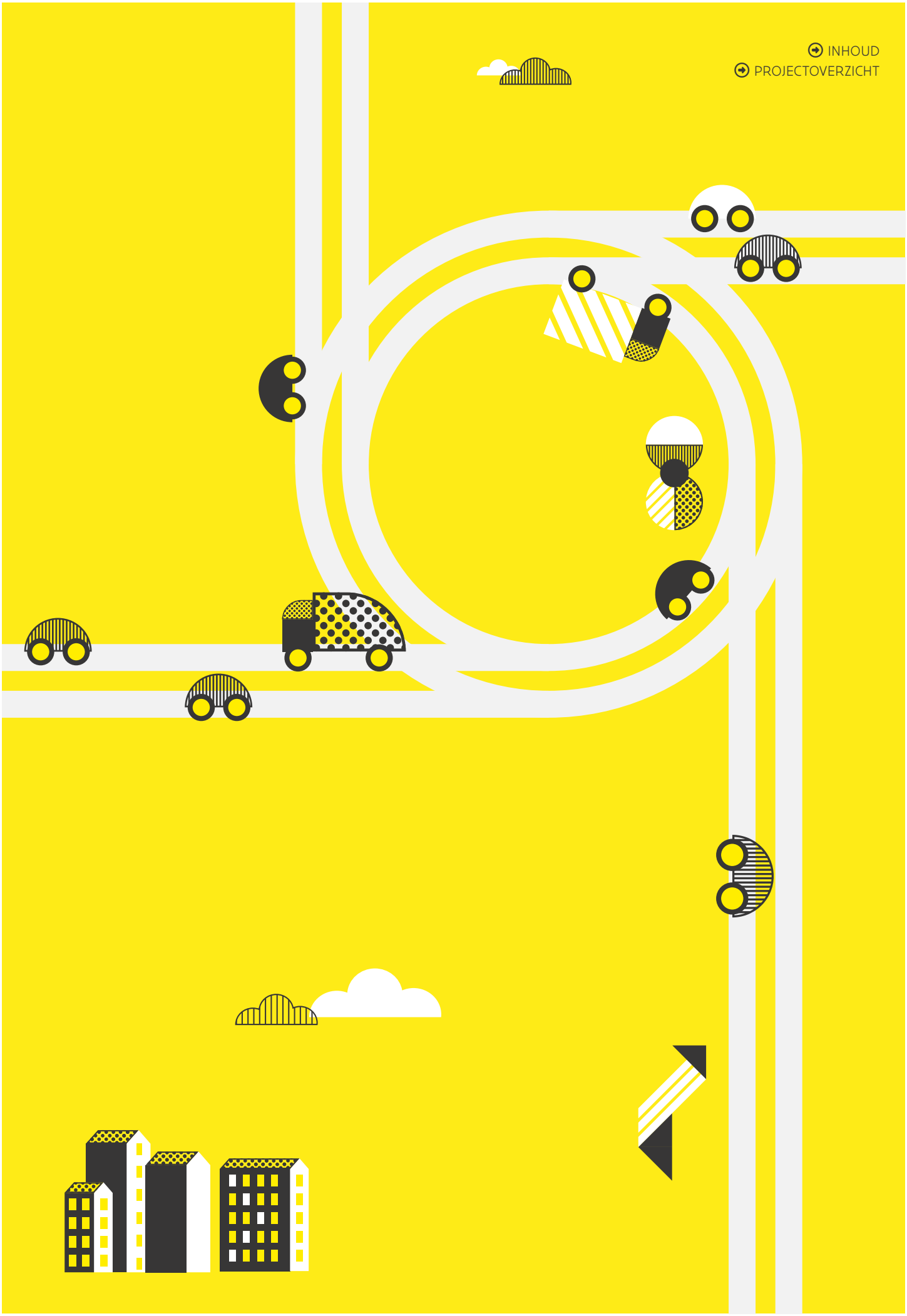
De schop voor het programma Werken aan de Ring ging in de grond in 2018.

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

- De aanleg van het ontbrekende deel van de fietssnelweg (F2) langs spoorlijn 50 is in uitvoering sinds het voorjaar van 2023. Vanaf november 2024 kunnen fietsers al zo'n 2 km van de nieuw aangelegde fietssnelweg tussen de Molenstraat en de Stationsstraat gebruiken.
- De fietssnelweg (F3) langs de HST-spoorlijn met een nieuwe fietsbrug over de R0 ter hoogte van Zaventem is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de N260 (F23 – Kanaalroute Noord) die de verbrande brug in Grimbergen via Vilvoorde met Brussel verbindt is gerealiseerd
- De fietssnelweg (F28) langs de A12 in Meise (F28) is gerealiseerd
- De aanleg van de fietssnelweg tussen Brussel, Tervuren, Bertem en Leuven (F29) is in uitvoering sinds de zomer van 2022. In november 2024 plaatsten we de houten fietsbrug over het gevaarlijke Vierarmenkruispunt in Tervuren. Sinds het begin van 2024 zijn we gestart met de verdere aanleg van de fietssnelweg tussen Tervuren, Bertem en Leuven.
- De fietssnelweg langs de R22 (F202), met een fietstunnel onder de Leuvensesteenweg in Zaventem is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de E40 (F203) is grotendeels gerealiseerd. De Zone 7 (Sterrebeek – Kortenberg) is het deel van de fietssnelweg langs de noordzijde van de E40 richting Bertem in 2026 in gebruik genomen. Zone 6 (Oudstrijderslaan-Molenstraat-Tramlaan), die wordt gebouwd door Aquafin, is momenteel nog in studiefase.
- De aanleg van de fietssnelweg (F204) langs de E411 tussen Brussel tot de Waalse grens verloopt gefaseerd en is in uitvoering sinds het voorjaar van 2023.
- De fietssnelweg (F205) langs de Terhulpsesteenweg (N275) is gerealiseerd
- De aanleg van fietssnelweg (F212) tussen Asse en Zellik is sinds april 2025 in uitvoering.
- Het ecorecreaduct De Priorij, een groenverbinding aan het Zoniënwoud, is gerealiseerd
- De fietsers- en voetgangersbrug over de Leopold III-laan (A201) is 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 UZ Brussel naar Brussel Airport zijn grotendeels gerealiseerd. 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. De werken in Vilvoorde (Europabrug) en in Diegem (Woluwelaan) werden in 2026 in gebruik genomen (lijn R20). Enkel de doortocht door de Salyxsite en de bustunnel onder de A201 moeten nog gerealiseerd worden vooraleer de Ringtrambus over zijn definitieve tracé kan rijden. Dit wordt medio 2027 in het vooruitzicht gesteld.
- 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.
- De werken voor de herinrichting van het complex R0xN8 starten op in oktober 2026.
- De werken voor de Luchthaventram zijn in 2026 opgestart met het eerste werkpakket (viaduct over R0 en spoorlijn 50).
- De studie voor het project van de Sneltram werd gestaakt in afwachting van een definitieve beslissing rond het project.
- Voor de herinrichting van de R0 - projectzone Zaventem (DBFM) werd de omgevingsvergunning bekomen en leidden de onderhandelingen tot de aanstelling van een voorkeursbieder.

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



10.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal
Uitvoerings-vorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Bouwfase
Private Partner	SPI.R0
Andere betrokken Overheidsen-titeiten	Volgende actoren worden betrokken (voor het verlenen van advies etc.): • Bestuurlijke stakeholders – bovenlokaal: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid Vlaams-Brabant), Agentschap Wegen en Verkeer (afdeling Vlaams-Brabant), Departement Omgeving, Team Vlaams Bouwmeester, Onroerend Erfgoed, Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Landmaatschappij, Departement Landbouw & Visserij, Vlaamse Milieumaatschappij, Brussel Mobiliteit, Perspective Brussels, Leefmilieu Brussel, Provincie Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, MIVB, Infrabel en Strategisch Project 'Groene Noordrand'. • Bestuurlijke stakeholders – lokaal: Gemeente Machelen en Zaventem
Gerelateerde projecten	Luchthaventram
website	https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/weginfrastructuur/verkeerscomplex-ring-en-leopold-iii-laan

Omschrijving van het project

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

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

Bij dit project zal een nieuwe weginfrastructuur aangelegd worden voor de aansluitingen over de Leopold III-laan (A201) en de R0. De bestaande fly-overs worden afgebroken en we voorzien een nieuwe brug voor de Leopold III-laan over de R0. De ingrepen streven naar een logische weginfrastructuur en verbeteren zo de doorstroming op de R0. De nieuwe infrastructuur wordt zodanig ontworpen dat deze later compatibel is met de mogelijke alternatieven voor de herinrichting van de R0, zoals opgenomen in het geïntegreerd planproces.

Doelstelling van deze nieuwe infrastructuur:

- Verhogen van de verkeersveiligheid
- Beperken van conflictzones en discontinuïteiten op de R0 en Leopold III-laan
- Optimaliseren van de afwikkeling op de R0 en de Leopold III-laan
- Verbeteren bereikbaarheid van de luchthaven en de bedrijvenzones

Tegelijkertijd werken we aan de ontsluiting voor het openbaar vervoer (Ringtrambus en Luchthaventram) en de fiets. We creëren ruimte voor:

- De Luchthaventram
- De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug op het trace van de fietssnelweg FR0
- Een geoptimaliseerd trace voor de Ringtambus

Daarnaast willen we de milieuhinder en barrièrewerking van de ringinfrastructuur inperken. We verbeteren de leefkwaliteit in de omliggende woonkernen en bedrijventerreinen. We zetten actief in op:

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

- De Vlaamse regering keurde het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201', de DBFM-overeenkomst en de directe overeenkomst goed op 3 mei 2024.
- Omgevingsvergunning: SPI.R0 diende zelf op haar risico de definitieve en uitvoerbare omgevingsvergunning te bekomen.
- De omgevingsvergunningsaanvraag werd op 10 november 2023 ingediend en op 7 juni 2024 verleend.
- De contract close en financial close vonden plaats op 17 oktober 2024.
- De werken zijn lopende en zitten op schema.
- De oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase is voorzien op 27 februari 2028 (= start van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoeding)

Risicobeheer

Het beheerssysteem voor risico's (en kansen) is toereikend. De risico's worden permanent door de opdrachtnemer gemonitord. De opdrachtnemer overloopt samen met de opdrachtgever tijdens ieder kernteam de geïdentificeerde risico's. Wijzigingen worden in kaart gebracht waarbij ook desgevallend beheersmaatregelen worden voorgesteld en beslist.

De opdrachtnemer heeft een optimalisatie kunnen doorvoeren in de uitvoeringsmethode (werken met overkluizing) zodat de R0 sneller opnieuw in normale capaciteit in gebruik kon worden genomen.

Innames en onteigeningen waren een belangrijke risicofactor, niet enkel om tijdig het bouwterrein ter beschikking te kunnen stellen, maar ook richting de omgevingsvergunning. Concreet werd de omgevingsvergunning R0xA201 aangevochten door geïmpacteerden, maar hierin is een dading bekomen.

De maatregelen om de bezwaren van de beroepsindieners te mitigeren hebben ertoe geleid dat contract en financial close van de R0 x A201 kon plaatsvinden.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten	1.700
Bouwkost	297.609
Studie- en ontwerpkosten	9.000
Intercalaire Intresten	22.182
Totaal betaalde biedvergoeding	1.000
Investeringsbedrag excl. BTW	341.687
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten	510

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen private partners per jaar	0	0	0	52.962	149.297	**202.259**

	2025
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	6
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.790

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

Er werd voor contract close tevens een marge van 2% van de constructiekosten meegenomen in het totaal te financieren bedrag voor onvoorziene kosten die zich tijdens bouwfase zouden voordoen.

De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten betreffen een gemiddelde van de jaarlijkse onderhoudskosten over de 30-jarige beschikbaarheidsfase.

Vanaf 2028 dienen de Bruto Beschikbaarheidsvergoedingen voorzien te worden bij het Agentschap Wegen en Verkeer. De voorgaande cijfers van de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen (incl. BTW) betreffen deze op datum van Financial Close.

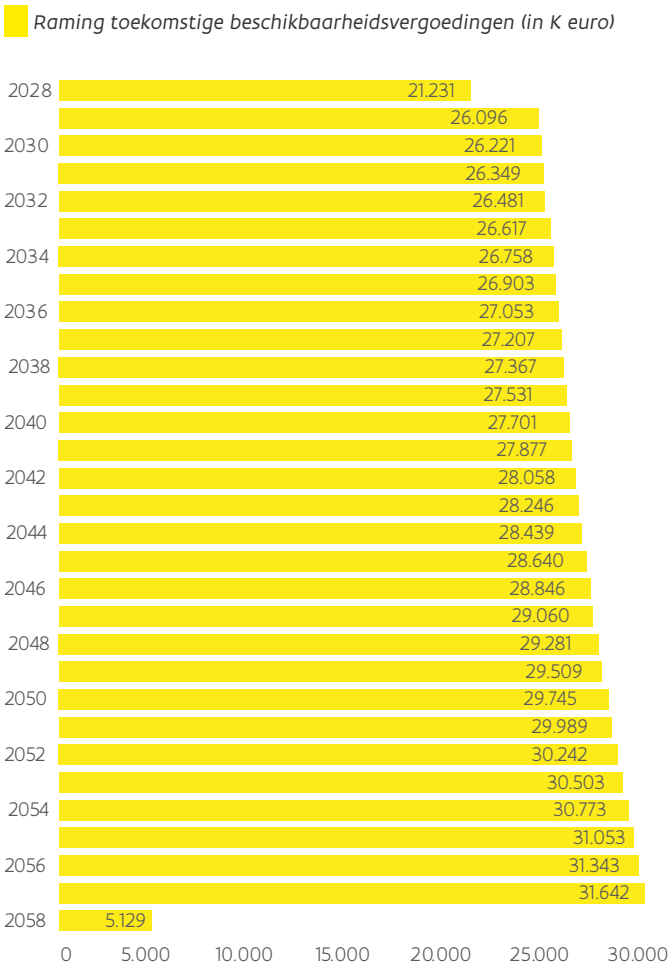
De uitvoering van de betalingsverplichtingen onder deze DBFM-overeenkomst wordt gewaarborgd door het Vlaamse Gewest via een contractuele doorbetalingsverbintenis. Om die reden zal het Vlaamse Gewest de DBFM-overeenkomst – louter met oog op deze doorbetalingsverbintenis - mee ondertekenen.

Het aandeelhouderschap van SPI.R0 NV bestaat uit De Werkvennootschap NV van publiek recht, TINC NV, Jan De Nul NV en Be.Sharppp BV. De Werkvennootschap zal vanuit haar opgebouwd eigen vermogen de 10% deelname in de SPV (aandelen en achtergestelde lening) financieren, wat uitkomt op 3.795.945 euro.

Begrotingsartikel/decretale basis:

MD0-1MHH2RB-WT

Complex R0 x A201



ZELFEVALUATIE (2026)

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2017	Goedkeuring samenwerkingsovereenkomst Vlaamse Gewest met De Werkvennootschap (DWV) en toewijzing programma 'Werken aan de Ring' aan DWV
05/2018	Startbeslissing Opstart geïntegreerd plan-proces GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) – deel Noord'
07/2020	Goedkeuring opstart plaatsingsprocedure met selectieleidraad DBFM-project 'Complex R0 x A201' van DWV als Vlaams PPS-project Bekendmaking plaatsingsprocedure
10/2020	Selectie van 4 deelnemers voor het verdere verloop van de concurrentiegerichte dialoog
Q4 2022	Aanduiding voorkeursbieder
05/2024	De Vlaamse regering keurde het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunnings-beslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201' goed op 3 mei 2024
06/2024	SPI.R0 diende zelf op haar risico de definitieve en uitvoerbare omgevingsvergunning te bekomen. De omgevingsvergunningsaanvraag werd op 10 november 2023 ingediend en op 7 juni 2024 verleend.
08/2024	Gunningsdatum
10/2024	De contract close en financial close werd bereikt op 17 oktober 2024 Start Werken
02/2028	Geplande einddatum bouwfase

10.2 R0 Noord Zone Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal
Uitvoerings-vorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Andere betrokken Overheids-entiteiten	Volgende actoren worden betrokken (voor het verlenen van advies etc.): • Bestuurlijke stakeholders – bovenlokaal: Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid Vlaams-Brabant), Agentschap Wegen en Verkeer (afdeling Vlaams-Brabant), Departement Omgeving, Team Vlaams Bouwmeester, Onroerend Erfgoed, Agentschap Natuur en Bos, Vlaamse Landmaatschappij, Departement Landbouw & Visserij, Vlaamse Milieumaatschappij, Brussel Mobiliteit, Perspective Brussels, Leefmilieu Brussel, Provincie Vlaams-Brabant, De Lijn Vlaams-Brabant, MIVB, Infrabel en Strategisch Project Groene Noordrand'. • Bestuurlijke stakeholders – lokaal: Gemeente Machelen en Zaventem
Website	https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/herinrichting-ring-noord

Omschrijving van het project

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

De zone Zaventem is ingedeeld in 5 deelzones:

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

Het project voor de herinrichting van de R0 Noord – zone Zaventem beoogt de aanleg van een robuuste, veilige, logische en vlotte weginfrastructuur met bijzondere aandacht voor veilige verbindingen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

Daarbij wordt ook ingezet op leefbaarheid en het herstellen van het groenblauw ecologisch netwerk.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 oktober 2013 werd de NV Via-Invest opgedragen het project Optimalisatie van het noordelijk deel van de R0 – zone Zaventem" verder uit te werken als een eventueel Vlaams PPS-project. Intussen werd dit project verder uitgewerkt, mede op basis van het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord. Op 31 maart 2023 stelde de Vlaamse Regering het

ontwerp-GRUP voorlopig vast. Conform de verwachtingen werd op 26 januari 2024 het GRUP R0 Noord principieel vastgesteld en besliste de Vlaamse Regering, na een adviesperiode bij de Raad van State, op 8 maart 2024 tot de definitieve vaststelling van het GRUP R0 Noord.

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

In de hieropvolgende projectfase worden de omgevingsvergunningsaanvragen en de project-MERs opgemaakt. Voor de eerste zone (Zaventem) werd de omgevingsvergunning op 13 februari 2025 verleend. Een tweede omgevingsvergunning werd verleend in 2026. Eind september 2026 werd het consortium 'R0Q' van bouwbedrijven Jan De Nul, BESIX, Stadsbader en Willemen en van financiële partner I4B aangeduid als voorkeursbieder. De contract close is voorzien begin 2027, waarna de werken kunnen starten.

Planning

Selectiefase

- Aankondiging Opdracht met bekendmaking selectieleidraad (september 2024)
- Indiening Aanvraag tot Deelneming (17 december 2024)
- Selectiebeslissing (31 januari 2025)

Dialoogfase

- Verzending Eerste Beschrijvend Document (februari 2025)
- Eerste dialoogsessies (Q1-Q3 2025)
- Indienen Oplossingen (Q3 2025)
- Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies (Q3/Q4 2025)
- Beëindigen Dialoogfase (Q1 2026)

Offertefase

- Uitsturen Definitief Beschrijvend Document (Q1 2026)
- Ontvangst Offertes (Q2 2026)
- Opmaak finale rangschikking en aanduiden voorkeursbieder (Q3 2026)

Voorkeursbiederfase

- Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten (Q3/Q4 2026)

Contractsluiting (begin 2027)

Aanvang werken (aansluitend)

De contract close is voorzien begin 2027, waarna de werken kunnen starten. De uitvoering van de werken zal overlappen met de werken voor de renovatie van het viaduct van Vilvoorde (voorzien tot 2031) en de werken voor de herinrichting van de knoop R0xA201 (voorzien tot het voorjaar 2028). Deze werken zullen op elkaar afgestemd worden via o.m. het Minder Hinder-platform.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Bouwkost	1.250.000



Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige inzichten voor het project (zie ook bovenstaande projectbeschrijving) werd een globale kostenraming opgemaakt, prijspeil september 2023. De totale aanbestedingskost wordt daarbij geraamd op ca. 1,25 miljard euro excl. BTW.

De overige bijkomende kosten (studiekosten, terreinonderzoeken, verplaatsen van kabels en leidingen, aanpassingen aan het project o.b.v. eisen vanuit project MER en vergunningstraject) worden geraamd op ca 110 miljoen euro excl. BTW.

De vastgoedkosten werden nog niet geraamd door de dienst Vastgoedtransacties. Momenteel is er geen melding van grote PFAS vervuiling.

Op basis van de geraamde investeringskost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op een bedrag startend op ongeveer 172 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen, prijspeil mei 2026).
De uitvoering van het project kan worden aangevat begin 2027 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 6 jaar. De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen gaat uit van een beschikbaarheidsperiode van 30 jaar. Gezien de hoogte van het investeringsbedrag zal onderzocht worden of een beschikbaarheidsperiode van 25 jaar de lange termijn financieringsmarkt verbreedt en/of resulteert in lagere financieringsmarges. Het project zal ten vroegste in 2033 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2017	Goedkeuring samenwerkingsovereenkomst Vlaamse Gewest met De Werkvennootschap (DWV) en toewijzing programma 'Werken aan de Ring' aan DWV
03/2023	Het ontwerp-GRUP oor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord werd op 31 maart 2023 door de Vlaamse Regering voorlopig vastgesteld, waarna het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden.
01/2024	De Vlaamse Regering nam op 26 januari 2024 een principiele beslissing tot definitieve vaststelling van het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord.
03/2024	Goedkeuring van het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord, na advies Raad van State.
05/2024	Goedkeuring van het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201 De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure.
11/2024	Aankondiging Opdracht met bekendmaking selectieleidraad
01/2025	Selectiebeslissing gunningsprocedure
02/2025	Voor de eerste zone (Zaventem) werd de omgevingsvergunning op 13 februari 2025 verleend. Een tweede omgevingsvergunning werd verleend in 2026

10.3. Luchthaventram

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Bouwfase
Gerelateerde projecten	Ringtrambus (Brabantnet); de nieuwe fietssnelweg F201; de verbeteringswerken aan de A201; de herinrichting van de Leopold III-laan; Onder- en bovengrondse oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers op het tracé van de fietssnelweg FR0; Verbetering van het 'groen-blauw netwerk', waarbij de groen- en watergebieden ten noorden en zuiden van de Leopold III-laan beter met elkaar verbonden worden.
Website	https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram

Omschrijving van het project

In de omgeving van Brussels Airport staan er vandaag vaak ellenlange files. Deze files zorgen op hun beurt voor heel wat sluipverkeer in woonwijken van Diegem, Evere, Haren en Schaarbeek.

Met de Luchthaventram spoor je binnenkort van Brussel Noord naar de luchthaven van Zaventem in 30 minuten. Deze handige tramlijn over 12 km loopt via de Leopold III-laan en sluit binnen de Ring aan op het bestaande tramsporennet.

Daardoor zullen pendelaars gemakkelijker overschakelen van de auto naar het openbaar vervoer en de fiets. Dankzij deze zogenaamde "modal shift" vermindert het autoverkeer in Diegem, Evere, Haren en Schaarbeek en wordt de regio opnieuw leefbaar. Bovendien zal door de groene heraanleg van de weginfrastructuur de omgeving veel aangenamer worden voor fietsers, voetgangers en joggers, omdat er ook heel wat bijkomende comfortabele fiets- en voetpaden zullen worden aangelegd.

De Luchthaventram rijdt in het verlengde van de bestaande tramlijn 62 met eindhalte aan de NAVO in Haren. 6 nieuwe tramhaltes met hoppinpunten vullen de 2 lokale treinstopplaatsen (Diegem en Zaventem) aan om de bedrijventerreinen in de regio beter bereikbaar te maken.

De locaties van de haltes zijn zo gekozen dat zoveel mogelijk reizigers de Luchthaventram makkelijk kunnen bereiken te voet, met de fiets, per auto of met de bus. Tussen de NAVO en de Ring rond Brussel worden 3 bijkomende haltes voorzien:

1. Halte Hermeslaan (ter hoogte van ExxonMobil)
2. Halte Grensstraat (ter hoogte van Hewlett Packard)
3. Halte Culliganlaan (ter hoogte van het hotel Van der Valk)

Tussen de Ring rond Brussel en de luchthaven van Brussels Airport worden er eveneens 3 haltes voorzien:

4. Halte Da Vinci: in de Leonardo Da Vinci-laan (ter hoogte van Samsung)
5. Halte Technics (ter hoogte van X-air services)
6. Eindhalte Brussels Airport (ter hoogte van de luchthaventerminal)

Met de Luchthaventram zal niet alleen het openbaar vervoer sterk verbeteren. Ook voetgangers, fietsers en zelfs automobilisten zullen zich vlotter en comfortabeler kunnen verplaatsen. Het project van de Luchthaventram voorziet immers naast de 4 kilometer trambedding ook:

- 7 kilometer fietssnelweg
- 6 kilometer fietspad
- Voetpaden langs alle infrastructuur
- 4 fietsbruggen
- 1 fietstunnel

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Voor de Luchthaventram zijn zowel de stedenbouwkundige vergunning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als de omgevingsvergunning in het Vlaams Gewest definitief uitvoerbaar. Naar uitvoering van de werken is met Brussel Mobiliteit en MIVB afgesproken dat deze partijen de aanleg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf zullen realiseren en financieren. De tramcorridor (sporen en bovenleidingen) werd reeds door de MIVB gerealiseerd.

Voor de realisatie van de infrastructuur langs Vlaamse kant werd beslist om deze in verschillende werkpakketten op de markt te brengen. Deze pakketten betreffen:

- 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.

Planning

De eerste realisaties op het terrein voor het eerste werkpakket, het viaduct over de spoorlijn en R0, zijn sinds begin 2026 zichtbaar. In september worden de eerste brugdelen vanuit het atelier op de werf geleverd.

Het tweede werkpakket dat op de markt gebracht is, betreft de tunnel onder de A201. In september 2026 volgt de aanduiding van de voorkeursbieder, waarbij de contract close tegen einde 2026 verwacht wordt. De verdere werkpakketten zullen dan stelselmatig volgen, met het oog op het uitvoeren van testritten en een indienststelling van het project richting 2030-2031.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2026
Bouwkost	240.000
Onteigeningskosten	50.000
Studie- en ontwerpkosten	6.082
Investeringsbedrag excl. BTW:	246.082

Duiding bij de financiële kerngegevens

Geen fundamentele wijzigingen ten opzichte van vorig jaar: gunningen en onteigeningen worden binnen de vooropgestelde raming en gerealiseerd zodat kostenstijgingen door inflatie binnen de vooropgestelde raming opgevangen worden voor de volgende werkpakketten.

Begrotingsartikel:

MB0-1MHH5RY-PA

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

10.4. Sneltram A12

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase
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.

11 Gentspoort

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Stad Gent, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), NMBS, Infrabel, Synductis, Farys en Aquafin
Gerelateerde projecten	Aankoop rollend materieel De Lijn
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
Website	https://gentspoort.be/

Omschrijving van het project

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

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

Het projectgebied wordt opgedeeld in een aantal zones:

Zone Kortrijksesteenweg deel Parkbos – Maaltebrugge
Bij beslissing van de Vlaamse Regering van 20 maart 2026, maakt deze zone geen deel meer uit van het project Gentspoort. De tramlijn 7 zal hierdoor niet meer tot Sint-Denijs-Westrem lopen.

Zone Parkplein – Ter Platen
Deze zone maakt mee deel uit van de vertramming van de busbundel 7. Het project voorziet in nieuwe traminfrastructuur vanaf het Parkplein (het begin van deze zone) via de Parklaan, Emile Clauslaan en Familie van Rysselberghedreef over het Museumplein, naar de Heuvelpoort en de Citadellaan, inclusief de herinrichting van de publieke ruimte. In deze zone doorkruist de tramlijn de stadsring R40, waar rekening gehouden moet worden met complexe verkeersstromen. Ter hoogte van de Heuvelpoort wordt het complexe kruispunt verkeersveilig gemaakt.

Zone Tentoonstellingslaan – Gent Zuid
In de verdere vertramming van de busbundel 7 loopt het tramtraject door de Tentoonstellingslaan, de Jules De Bruyckerdreef en verderop via de Zuidparklaan naar het Graaf van Vlaanderenplein, waar vandaag al traminfrastructuur aanwezig is. Het project voorziet naast de aanleg van de traminfrastructuur eveneens in de herinrichting van de publieke ruimte in deze straten zodat ook voldoende ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers. Het Graaf Van Vlaanderenplein is een groot

knooppunt waar een vlotte overstap en goede doorstroming voor bus en tram gegarandeerd zal worden en extra halteperrons en tramsporen aangelegd worden.

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

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

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

Tegelijk, in uitvoering van de beslissing Vlaamse Regering van 20 maart 2026, heeft De Werkvennootschap de opdracht om op basis van de integrale gebiedsaanpak vanuit Gentspoort en gelet op de doelstellingen vervat in dit project, een mobiliteitsvisie te ontwikkelen voor de Zuidelijke Mozaïek die met gerichte investeringen in infrastructuur de toegankelijkheid van de Zuidelijke Mozaïek kan garanderen naar de toekomst toe, met een duidelijke regie en samenwerking tussen alle betrokken overheden en partners op het terrein, en te onderzoeken welke de infrastructurele noden er zijn voor een duurzame ontwikkeling van deze belangrijke economische cluster. Naast de infrastructurele noden wordt tevens onderzocht in welke mate deze technologische cluster beter en met meer flexibiliteit ontsloten kan worden. Naast fietsbereikbaarheid en deelmobiliteit, moet ook de bereikbaarheid met collectief/openbaar vervoer structureel verbeterd worden, in het bijzonder voor de clusters waar veel studenten en kenniswerkers aanwezig zijn. Binnen Gentspoort worden de nodige investeringsmiddelen voorzien en ge(her)prioriteerd om hierop in te zetten.

Op infrastructureel vlak moet de studie de investeringsnoden van de Zuidelijke Mozaïek in beeld brengen, met onder meer:

- de uitbouw van volwaardige en strategisch gekozen Hoppin punten zoals op de site van The Loop, aan bedrijvenzones of aan universitaire campussen;
- primaire noden voor de doorstroming van het openbaar vervoer naar de tewerkstellingsclusters;
- vlotte en veilige fietsverbindingen zowel van station Gent Sint-Pieters naar de clusters, als tussen de clusters onderling;
- P&R infrastructuur.

Naast de infrastructurele noden wordt ook onderzocht op welke manier op korte termijn de clusters bereikbaar kunnen gemaakt worden met het collectief/openbaar vervoer.

Hiervoor zal De Werkvennootschap met De Lijn een potentieelonderzoek uitvoeren gericht op het structureel verbeteren van het aanbod van openbaar vervoer in de Zuidelijke Mozaïek.

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

De plannen van de projectnota werden uitgewerkt tot het niveau voorontwerp in het kader van de projectstuurgroep van 3 juli 2026. Gelijktijdig werd ook gewerkt aan het projectmer.
Op 20 maart 2026 heeft de Vlaamse Regering beslist om de zone Kortrijksesteenweg stop te zetten. Bijkomend is beslist om de nodige middelen vrij te maken om het deel van de Parklaan versneld te realiseren. Een belangrijke nieuwe pijler binnen deze beslissing is de ontwikkeling van een geïntegreerde mobiliteitsvisie voor de Zuidelijke Mozaïek, een strategisch gebied in de zuidrand van Gent en in Merelbeke-Melle waar wonen, bedrijvigheid, innovatie en kennisinstellingen samenkomen.

Indicatieve planning op hoofdlijnen:

Ontwerp/vergunningsproces/innames
- Voorjaar 2025 – medio 2027 - Milieueffectenrapport (MER)
- Medio 2027 - Indiening omgevingsvergunningsaanvraag
- 2026-2027 – Verwervingen

Plaatsingsprocedure:
- Selectiefase: uitsturen selectieleiderdaad 24/04/2026, indiening kandidaturen 16/09/2026
- Dialoogfase: Q4 2026 - Q3 2027
- Offertefase: Q1 2028
- Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting – Q4 2028

De bouwfase en start van de werken aan het project kan ten vroegste worden aangevat begin 2029 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 5 jaar. De beschikbaarheidsperiode zal 30 jaar bedragen. Het project Gentspoort zal dus ten vroegste in 2034 beschikbaar gesteld worden. Het kan wel zijn dat we eerder beginnen met kleine ingrepen of deelprojecten.

Risicobeheer

Het projectgebied wordt vandaag gekenmerkt door een lage verkeersleefbaarheid en problemen inzake veiligheid en verkeersdoorstroming. *Voor een uitgebreide bespreking van knelpunten en kansen kan worden verwezen naar het document Analysenota Luik 3 – Synthese knelpunten en kansen. De belangrijkste kansen liggen in de versnelde realisatie van de tramlijnen en tunnels, waarmee de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden. De belangrijkste risico's zijn het verliezen van draagvlak voor het project waardoor de omgevingsvergunningen niet tijdig bekomen worden, het aantreffen van vervuilde gronden, scopewijzigingen en/of -uitbreidingen die gevraagd worden door partners, wijzigingen in wetgeving of richtlijnen en de impact van (archeologisch) erfgoed gezien de stedelijke context.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Bouwkost	615.000
Investeringsbedrag excl. BTW:	779.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige inzichten voor het project (zie ook bovenstaande projectbeschrijving) werd een globale kostenraming opgemaakt, prijspeil maart 2023. De totale investeringskost (excl. grondverwervingen) wordt daarbij geraamd op 779 miljoen euro excl. BTW. De bouwkost is daarin geraamd op 615 miljoen euro. Dit bedrag houdt naast de indexering van circa 21% (okt 2021 – maart 2023) ook rekening met de bemerkingen geformuleerd in de vorige nota Vlaamse Regering. In dit bedrag zijn onder andere ook de engineeringskosten vervat, kosten voor bijkomende onderzoeken, een ingeschat bedrag voor de risico's van bodemverontreiniging, kosten verbonden aan minder hinder maatregelen, kosten verbonden aan faseringen, bijkomende projectkosten als gevolg van verdere detaillering van de projectscope en ontwerpkeuzes in overleg met projectpartners, … Voor de volledigheid zijn in deze raming ook de kosten ten laste van de stad Gent (zie infra), Farys en Aquafin opgenomen. De kosten voor de grondverwerving werden in dit bedrag nog niet meegenomen.

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

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

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

Aanvullende investeringskosten alsook operationele kosten De Lijn:

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

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

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

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

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

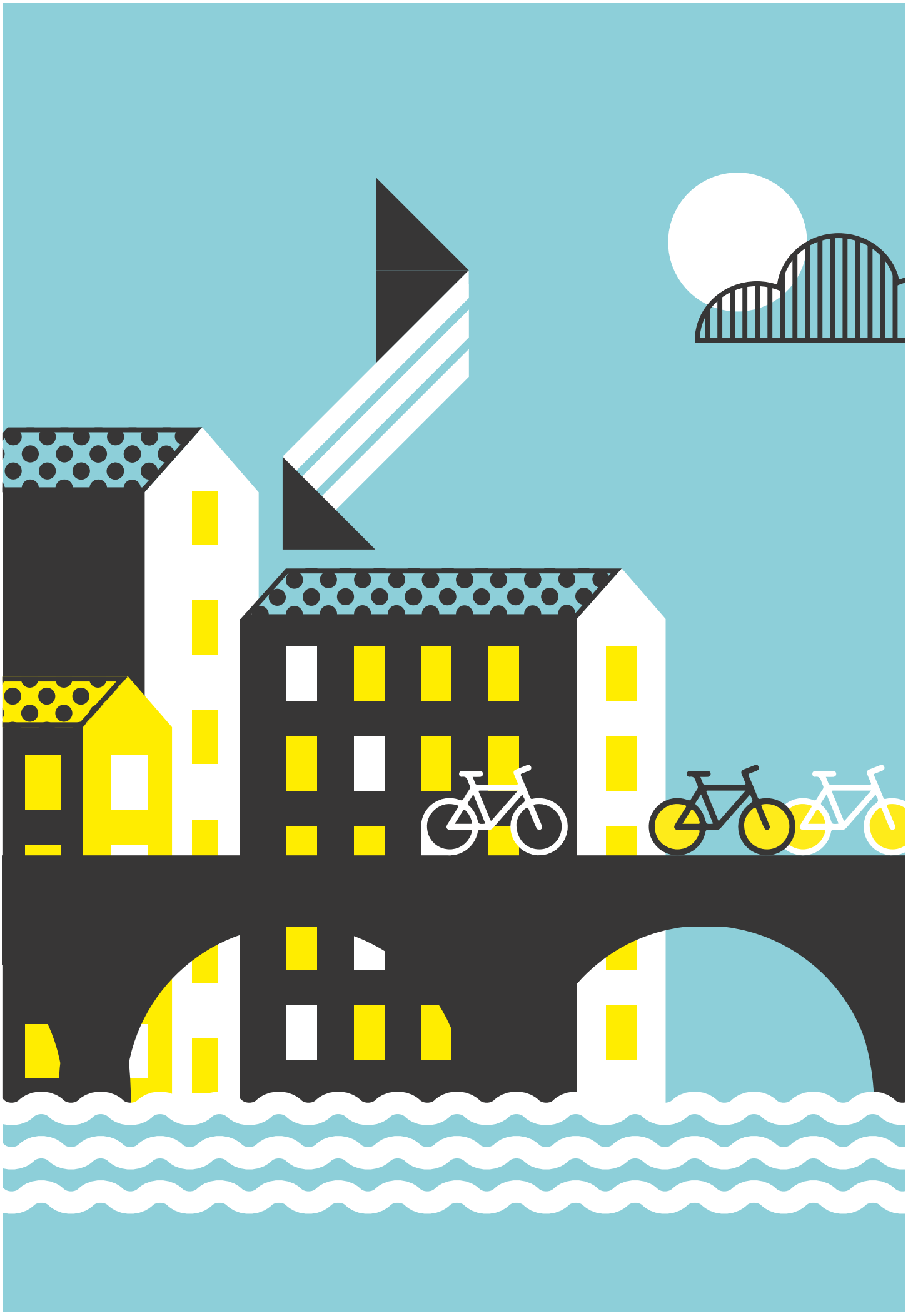
Beschikbaarheidsvergoedingen
Deze gegevens kunnen na contractsluiting en financial close (verwachting begin 2028) worden meegedeeld. Beschikbaarheidsvergoedingen zullen pas betaald worden bij beschikbaarheid. In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de jaarlijkse BBV ruw ingeschat op 88 à 94 miljoen euro (inclusief btw). De beschikbaarheidsperiode zal 25 à 30 jaar duren (nog verder uit te klaren) zodat de beschikbaarheidsvergoeding, ten vroegste in 2034 betaald zal moeten worden.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
20/2021	Bij beslissing van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2021 werd De Werkvennootschap opgedragen het project 'Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7' (thans gekend onder de projectnaam 'Gentspoort') verder uit te werken als een Vlaams DBFM project.
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 concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht R0 Noord Zone Zaventem en De Werkvennootschap NV te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure.
03/2026	Bij beslissing van de Vlaamse Regering van 20 maart 2026 werd de zone Kortrijksesteenweg stopgezet en werd beslist dat deze niet verder meegenomen wordt in het DBFM project Gentspoort. Daarnaast werd De Werkvennootschap ook belast met een versnelde uitvoering van de Parklaan en dit als risicobeheersende maatregel. Tevens werd De werkvennootschap belast om een mobiliteitsvisie te ontwikkelen voor de Zuidelijke Mozaïek die met gerichte investeringen in infrastructuur de toegankelijkheid van de Zuidelijke Mozaïek kan garanderen naar de toekomst toe, met een duidelijke regie en samenwerking tussen alle betrokken overheden en partners op het terrein, en te onderzoeken welke de infrastructurele noden er zijn voor een duurzame ontwikkeling van deze belangrijke economische cluster.
04/2026	Bekendmaking gunningsprocedure



12 DBFM-project Noord-Zuid Limburg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerking met Departement Omgeving als mede-opdrachtgever van complex project Noord-Zuidverbinding Limburg.
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 3 ofwel Hoogwaardig Openvaar Vervoer (HOV)-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Aanbestedingsfase
Website	https://www.noordzuidlimburg.be/

Omschrijving van het project

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Hoger werd ingegaan op de twee bouwstenen die tijdens het onderzoek naar voren kwamen die een oplossing bieden voor de problematiek waaraan wordt beoogd te verhelpen. Voorliggende fiche heeft betrekking op de realisatie van bouwsteen 2, nl. de wegverbinding N74. De realisatie van dit luik van het voorkeursalternatief past aldus in de realisatie van voornoemde doelstellingen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Definitief Projectbesluit NZL – Fase 1:
Op vrijdag 3 oktober 2025 stelde de Vlaamse Regering het Projectbesluit NZL – Fase 1 definitief vast. Op 8 oktober 2025 werd dit besluit van de Vlaamse Regering bij uittreksel gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Het Projectbesluit NZL – Fase 1 trad in werking op 18 oktober 2025.

Uitwerking Projectbesluit NZL – Fase 2:
De verdere uitwerking van het projectbesluit NZL – Fase 2 loopt ook volop. Dit gaat over de inrichting van de publieke ruimte boven op de tunneldaken. Het ontwerpvoorstel hiervoor wordt in overleg met de betrokken administraties zoals het lokaal bestuur van Houthalen-Helchteren en de buurtbewoners verder uitgewerkt en besproken in buurtateliers. De opstart van de besluitvorming van het voorontwerp projectbesluit NZL – fase 2 wordt verwacht in het najaar van 2026.

DBFM NZL:
Het DBFM-dossier gaat om de volledige realisatie van het gekozen alternatief met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als missing link' in deelzone B (Houthalen-Helchteren):

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

De plaatsingsprocedure voor de DBFM-opdracht Noord-Zuid Limburg (NZL) werd opgestart in 2024. Aangezien slechts één kandidaatstelling werd ontvangen is beslist tot stopzetting van de plaatsingsprocedure in mei 2025. In oktober 2025 is een nieuwe plaatsingsprocedure voor de DBFM-opdracht Noord-Zuid Limburg (NZL) opgestart met het oog op meer mededinging.
In het kader van de nieuwe plaatsingsprocedure zijn drie kandidatuurstellingen ontvangen. De drie kandidaten zijn ook formeel geselecteerd en toegelaten tot de dialoogfase in januari 2026.

De indicatieve planning van de lopende plaatsingsprocedure (2025-2028) is als volgt:

- Selectiefase: 2025-2026
- Dialoogfase: 2026-2027
- Offertefase: 2027-2028
- Voorkeursbiederfase: 2028

De effectieve start van de werken is voorzien medio 2028.

Risicobeheer

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

Aangezien het complex project zich momenteel in de uitwerkingsfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van de verschillende projectbesluiten, is de voornaamste focus om te komen tot een uitvoerbaar project via een gefaseerde aanpak.

Een bijkomend risico voor het geheel van het project is het tijdig kunnen verwerven van de noodzakelijke percelen.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming:	2023
Bouwkost:	1.147.000
Studie -en ontwerpkosten:	22.000
Investeringsbedrag excl. BTW	1.169.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige inzichten voor het project werd een globale kostenraming opgemaakt, prijspeil december 2023. De totale aanbestedingskost (capex) wordt daarbij geraamd op ca. 1,169 miljard euro (excl. BTW). De totale bouwkosten bedragen 1,147 miljard euro (excl. BTW), waarbij de engineeringskosten van de aannemer(s) geraamd worden op 22 miljoen euro (excl. BTW). De intercalaire interesten werden nog niet opgenomen, aangezien deze nog niet gekend zijn.

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

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

De hierboven beschreven aanbestedingskosten omvatten niet:

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

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

Beschikbaarheidsvergoedingen zullen pas betaald worden bij beschikbaarheid (verwacht tegen ten vroegste 2033). In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de **jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen** ruw ingeschat op 150 à 160 miljoen euro (inclusief btw) vanaf 2033. De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen gaat uit van een beschikbaarheidsperiode van 30 jaar. Zowel Project Besluit 2 als de lokale lus maken deel uit van de projectfinanciering. Er zal verder onderzocht worden in welke mate deze delen buiten configuratie elementen kunnen zijn, met mogelijk voor Project Besluit 2 een aparte beschikbaarheidsvergoeding.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen/ Eventuele waarborgen door de overheid:

De uitvoering van de contractuele betalingsverplichtingen onder de DBFM-overeenkomst wordt gewaarborgd door het Vlaams Gewest.

- De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen, alsook alle andere kosten verbonden met het voorliggende project (niet exhaustief: studiekosten, grondverwerving, saneringskosten, exploitatie etc.), worden opgevangen en ingepast binnen de refertekredieten van MOW en het meerjarige GIP MOW
- Een taakstellend budget van 1,169 miljard euro (exclusief btw, exclusief onteigeningen prijspeil december 2023 aan bouwindex van max. 2%/jaar) wordt ingesteld waarbinnen het project dient te worden gerealiseerd en dit wordt gerespecteerd bij de verdere uitwerking van het project
- Met de belangrijkste stakeholders van het DBFM-project wordt een cofinancieringsovereenkomst gesloten zodat hogere kosten die het gevolg zijn van door hen gewenste wijzigingen aan het project ten laste kunnen worden gelegd van de vragende partij
- Voor bijkomende onvoorziene kosten ten gevolge van eisen in de MER wordt een cofinancieringsovereenkomst opgemaakt tussen de beleidsdomeinen MOW en OMG, waarbij deze kosten worden opgevangen binnen hun respectievelijke refertekredieten

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2008	In 2006 wordt een MER studie opgestart en op 3/10/2008 kiest de VR voor het omleidingstracé langs de westzijde van de dorpskernen van Houthalen en Helchteren.
02/2010	In februari 2010 keurt de VR het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 voorlopig goed, de Project-MER is ook opgestart. Eind 2010 vat de VR de eerste onderhandelingen aan met de geselecteerde aannemersconsortia.
03/2011	Op 4 maart 2011 wordt het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 bij besluit van de VR principieel goedgekeurd. Bij het arrest dd. 29 maart 2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienstMER dd. 22 september vernietigd door de Raad van State. Een herwerkt plan-MER werd door AWV opgemaakt waarvan de ontwerptekst op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25 februari 2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd.
03/2015	Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 12 mei 2017 werd het herwerkt planMER en het GRUP wederom vernietigd door de Raad van State.
03/2018	Gelet op de complexiteit en de gevoeligheden heeft de Vlaamse Regering beslist om voor het project van de Noordzuidverbinding Limburg de mogelijkheid voor de toepassing van het decreet complexe projecten te volgen en werd de verkenningsfase - d.i. de eerste fase van de complexe projectenprocedure - aangevat. Op 16 maart 2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project NoordZuidverbinding Limburg. Dit betekent de start van de onderzoeksfase - d.i. de tweede fase van de complexe projectenprocedure.
06/2019	Eind juni 2019 is een gezamenlijke ambitienota Noord-Zuid Limburg opgeleverd in samenspraak met de betrokken stakeholders. De ambitienota zal als kompas en toetskader gebruikt worden in de verdere stappen van het complex project Noord-Zuid Limburg.
09/2019	In september 2019 is aan de hand van concrete bouwstenen (openbaar vervoer, wegverbinding, kernversterking, bedrijvigheid, natuurverbinding, ...) een aantal toekomstbeelden opgebouwd. Ze verbeelden een mogelijke toekomst en testen het draagvlak voor verschillende concepten. De toekomstbeelden zijn concreet, maar tegelijk ook radicaal.
12/2019	Aan de hand van de conclusies van de dialoog rond de vier toekomstbeelden worden in december 2019 verschillende mogelijke oplossingen, de zogenaamde alternatieven, opgebouwd en voorgelegd aan een brede groep van betrokkenen. Elk alternatief omvat heldere keuzes met betrekking tot duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De alternatieven worden opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota (AON).
03/2020	Begin maart 2020 is de alternatievenonderzoeksnota (AON) gepubliceerd. De nota bepaalt welke alternatieven er geïntegreerd onderzocht moet worden en op welke wijze de effecten van die alternatieven zullen worden onderzocht. De alternatieven worden bepaald in overleg met de betrokken stakeholders, op basis van de gezamenlijke ambities zoals geformuleerd in de ambitienota.
03/2020	Publieke raadpleging inzake de alternatievenonderzoeksnota (AON): 16 maart 2020– 13 mei 2020. Iedereen kon tijdens deze periode reageren op de AON. De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in juli 2020 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd gepubliceerd op de website.

11/2020	In november 2020 werd een tussennota gepubliceerd. De tussennota bundelt de resultaten van Fase 1: Verfijning van alternatieven van het geïntegreerde onderzoek, de basis waarop de beslissing tot vertrechtering gemaakt werd en geeft een samenvatting van de drie weerhouden redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven. Het geïntegreerd onderzoek werd vervolgens verdergezet met deze (redelijke) alternatieven. Publieke raadpleging inzake de tussennota: 09 november 2020 – 08 december 2020. Er wordt in gesprek gegaan over de vertrechtering, het gevoerde onderzoek in de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek, het te voeren onderzoek in fase 2 en 3, en de drie overblijvende alternatieven.
03/2021	De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in maart 2021 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd eveneens opgemaakt. Op 19 maart 2021 werden de verschillende documenten gepubliceerd op de website. Op de tijdens de adviesronde gestelde vraag tot (her)combinatie van alternatieven werd in de geactualiseerde alternatievenonder - zoeksnota van maart 2021 ingegaan door A2 in Helchteren te combineren met A3 in Helchteren. Dit brengt het aantal te onder - zoeken alternatieven in de gAON op vijf: drie alternatieven uit de tussennota en twee combinatie-alternatieven. De in totaal vijf redelijke alternatieven maakten het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moest leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.
10/2021	innen de onderzoeksfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de samenvatting en de geïntegreerde afweging werden opgenomen in de ontwerp synthesenota. De ontwerprapporten van het geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesenota waren op 8 oktober 2021 publiek raadpleegbaar 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 HouthalenHelchteren en Hoogwaardig Openbaar Vervoer met een trambus) naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op 8 oktober 2021 via een mededeling kenbaar gemaakt. Het voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesenota 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 synthesenota en, de ontwerp onderzoeksrapporten waarop de synthesenota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van de dienst Mer, werden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek. Publieke raadpleging 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 ontvangen op 1 april 2022. Definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) en de goedkeuring van het begeleidingsplan door de Vlaamse Regering op 22 april 2022.

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 geïntegreerd 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 informeren, 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 document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en van de aanpassingen aan de projectonderzoek - snota die daaruit voortvloeien. De aangepaste of geactualiseerde PON vormt de basis van het geïntegreerd effectenonderzoek. Deze documenten werden gepubliceerd op de website, samen met de richtlijnen MER van Team Omgevingseffecten.
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 geduid. 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
10/2025	Beslissing van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het projectbesluit NZL – fase 1 van het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg. Bekendmaking gunningsprocedure
01/2026	Selectiedatum gunningsprocedure
08/2026	Verzending van initieel beschrijvend document naar de 3 geselecteerde kandidaten
2028	Voorkeursbiedersfase
Media 2028	Start van de werken
2032	Jaar te verwachten beschikbaarheid

13 HOV Limburg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap

Omschrijving van het programma

Op basis van de bevindingen van de STIMULI-studie (in 2003 uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Regering) enerzijds en het Decreet Personenvervoer anderzijds, heeft VVM De Lijn in mei 2004 het Spartacusplan voorgesteld, een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het Spartacusplan wou op middellange termijn bijkomend een forse reizigersgroei bereiken door de kwaliteit van het openbaar vervoer in Limburg op te trekken tot een niveau om een goed en waardevol alternatief te bieden voor de personenwagen. Een bijkomende doelstelling was het in sterke mate verhogen van de efficiëntie van het openbaar vervoer. Het Spartacusplan voorzag in een regionaal netwerk gedragen door drie snelle verbindingen:

- Lijn 1: Hasselt – Maastricht
- Lijn 2: Hasselt – Maasmechelen
- Lijn 3: Hasselt – Noord-Limburg

Risicobeheer

Tijdens de vorige legislatuur (2019-2024) werd door de Vlaamse Regering de definitieve keuze gemaakt voor een trambusgebaseerd HOV-systeem (in plaats van een sneltram), in functie van haalbaarheid zowel op vlak van een verhoogde kostenbatenverhouding als op vlak van versnelde realisatie. De beslissing om met betrekking HOV-Lijn 1 (Hasselt-Maastricht) niet langer in te zetten op een sneltram heeft geleid tot een lopende juridische procedure met de Nederlandse partners.

Stand van zaken/status

Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd. Het GIP omvat het investeringsplan voor de drie jaren 2025 tot en met 2027, aangevuld met een narratief van prioriteiten. Hierin opgenomen zijn enkele grote infrastructuurprojecten om het openbaar vervoer te versterken, waarbij de Vlaamse Regering volop investeert in het openbaar vervoer om meer mensen te verleiden om bus en tram te nemen. Daarvoor moet het openbaar vervoer stipt, betrouwbaar, kwaliteitsvol en aangenaam zijn. Een voorbeeld hiervan is HOV Limburg: een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg.

Ook het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) Limburg (2023) benoemt het uitbouwen van een stevige ruggengraat met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) op regionale schaal als van groot belang voor het realiseren van de 'modal shift' ambities. De 3 HOV-lijnen zijn voor de vervoerregio Limburg essentieel om de ruggengraat te vervolledigen en de volledige regio toegang te geven tot het hoogwaardig openbaar vervoer.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringbedrag excl. BTW	Jaar raming
HOV Hasselt - Maastricht	NB	-
HOV Hasselt - Maasmechelen	160.000	2021
HOV Hasselt - Noord-Limburg	75.000	2021

Duiding bij de financiële kerngegevens

HOV Hasselt - Maastricht

Voorstel van projectdefinitie (en bijhorende SSK-raming) zijn nog te beslissen door de Vlaamse Regering.

HOV Hasselt – Maasmechelen

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

- Infrastructuur:
  Voor de uitvoering van de eerste fase werd 50 miljoen euro (excl. BTW) vastgelegd en goedgekeurd door de Vlaamse Regering (beslissing Vlaamse Regering van 16 juli 2021).

  De middelen voor de tweede fase zijn in 2021 ingeschat op ca. 96 miljoen euro (excl. BTW). Deze inschatting was destijds gebaseerd op algemene kengetallen en vertegenwoordigde op dat ogenblik de meest waarschijnlijke inschatting. De kostenraming voor de tweede fase wordt door De Werkvennootschap verder gedetailleerd, rekening houdende met de wijze waarop de betrokken segmenten in Hasselt, Genk en Maasmechelen worden uitgewerkt conform goedgekeurde start- en projectnota's. De selectie en prioritering van de segmenten (en bijhorende SSK-raming) is momenteel nog te beslissen door de Vlaamse Regering.

- Rollend materieel en laadinfrastructuur:
  In een eerste fase werden 17 trambussen aangekocht voor een bedrag van 11.889.808,00 euro.

  De investeringskost voor de laadinfrastructuur inclusief nachtladen, stallen en onderhouden van de trambussen op de stelplaats en op de eindpunten van de HOV-lijn werd in 2021 geraamd op 2 miljoen euro uitgaande van 3 locaties (eindhaltes + stelplaats Genk). De bepaling van (eventuele) andere locaties zal verder deel uitmaken van het nog te leveren studiewerk. In 2022 is voor de financiering hiervan eenmalig binnen het beleidsdomein MOW 2.000.000 euro gecompenseerd naar de investeringstoelage van De Lijn (aanvullend aan het EBS-programma).

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

HOV Hasselt – Noord-Limburg

In de nota aan de Vlaamse Regering (VR 2021 1712 DOC.1609/1BIS) over het ontwerp voorkeursbesluit CP NZL wordt de kostprijs van het HOV Hasselt – Noord-Limburg geraamd op ca. 75 miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2021). In de uitwerkingsfase worden voor de verschillende deelzones de investeringskost, de subsidiemogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder onderzocht, bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt.

Begrotingsartikel/decretale basis:

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2004	Opname Spartacusplan (zijnde Spartacus lijn 1, lijn 2 en lijn 3 en onderliggend of aanvullend busnet) in Regeerakkoord 2004-2009
07/2005	Goedkeuring Vlaamse Regering van Limburgplan, inclusief Spartacusplan
12/2005	Goedkeuring Raad van Bestuur De Lijn van opstart studie en procedure voor 3 sneltramlijnen, waaronder Spartacus lijn 1 Hasselt-Maastricht
10/2013	Aktename Vlaamse Regering van de stand van zaken betreffende sneltramlijn 2 Hasselt – Genk – Maasmechelen
04/2014	Beslissing Vlaamse Regering tot vastlegging van het voorgestelde voorkeurstracé Caetsbeek-Noord / E314 tracé, dit verder uit te werken en de GRUP en Project-MER procedures op te starten alsook opdracht om bij de verdere uitwerking te streven naar optimalisaties met als randvoorwaarden een verhoging van de kostenbatenverhouding en inpassing in het exploitatiemodel.
05/2020	De Vlaamse Regering heeft beslist op 8 mei 2020 om de trambus als busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te zetten voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 2. De Vlaamse Regering besliste hiervoor De Werkvennootschap te gelasten de vereiste studies op te starten om de infrastructurele ingrepen te realiseren waarbij een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) uitgewerkt wordt met oog op een versnelde ingebruikname (als opstap naar een sneltramtracé) alsook de mogelijke vormen van financiering van het project te onderzoeken.
07/2021	Op 16 juli 2021 besliste de Vlaamse Regering kennis te nemen van het verdere onderzoek over een busgebaseerd HOV systeem en om de realisatie van het infrastructuurproject Spartacus lijn 2 (fase 1 en 2) toe te wijzen aan De Werkvennootschap overeenkomstig het tracé en de haltes die zijn uitgetekend. De Werkvennootschap kreeg de opdracht om te starten met de eerste fase van de uitvoeringswerken, de nodige studies voort te zetten en planningsprocessen op te starten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren. VVM De Lijn kreeg in samenspraak met De Werkvennootschap de opdracht een bestek op te maken voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur.
04/2022	Op 22 april 2022 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' (NZL) definitief vast. Het voorkeursbesluit omvat de aanleg van een doortochttracé voor deelzone B (Houthalen-Helchteren) door middel van 2 tunnels, alsook de inzet van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) door middel van een trambusgebaseerd systeem voor Spartacus Lijn 3.
06/2022	Op 10 juni 2022 besliste De Vlaamse Regering om op basis van vergelijkende studie "sneltram versus trambus Spartacus lijn 1" dat in navolging van Lijn 2 en 3 ook voor Lijn 1 gekozen wordt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een trambusgebaseerd systeem. De Werkvennootschap heeft de opdracht gekregen om het dossier verder uit te werken richting realisatie naar analogie van Lijn 2 waarbij maximaal ingezet wordt op een tracé van station tot station, de voorziene knooppunten worden aangedaan (station Hasselt, campus en station Diepenbeek, Bilzen en Lanaken) en de reeds uitgevoerde infrastructuurwerken optimaal worden benut.
07/2022	Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd, waarin vanaf 2026-2027 ook budgetten voorzien zijn de tweede fase van uitvoeringswerken in kader van HOV Lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen).
10/2025	Op 3 oktober 2025 stelde de Vlaamse Regering het Projectbesluit NZL – Fase 1 van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' definitief vast. Dit heeft betrekking op de realisatie van het gekozen alternatief met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als 'missing link' in deelzone B (Houthalen-Helchteren), waarmee ook de basis is gelegd voor de verdere uitwerking en realisatie van HOV-Lijn 3.

INHOUD
PROJECTOVERZICHT



13.1 HOV Hasselt - Maastricht

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé.
Gerelateerde projecten	HOV Hasselt - Maasmechelen, HOV Hasselt - Noord-Limburg (in kader van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg), aankoop HOV
website	https://www.hovhasseltmaastricht.be/

Omschrijving van het project

Vergeleken met andere provincies kiezen Limburgers vaker voor de auto voor verplaatsingen. Tegelijkertijd is Limburg volop in ontwikkeling op het gebied van innovatie en duurzaamheid. Het openbaar vervoer mag daarin niet achterblijven.
Om mensen te stimuleren vaker het openbaar vervoer te nemen, is er dringend nood aan hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Met dit project wordt een stap gezet richting de concrete realisatie van een HOV-lijn tussen Hasselt en Maastricht.

Er wordt maximaal ingezet op een tracé van station Hasselt tot station Maastricht, langs de belangrijkste attractiepolen in Hasselt, Diepenbeek (zoals de universitaire campus), Bilzen, Lanaken en Maastricht. Hierbij worden reeds uitgevoerde infrastructuurwerken optimaal benut. En uiteraard wordt er op een duurzame manier omgegaan met de beschikbare ruimte.

Doelstellingen van het project

Limburgers met een elektrische trambus laten reizen tussen Hasselt en Maastricht, via Diepenbeek, Bilzen en Lanaken: dat is het doel van HOV Hasselt-Maastricht. Deze nieuwe HOV-verbinding kan een kwaliteitsvol, comfortabel en aantrekkelijk alternatief zijn voor de personenwagen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

De Werkvennootschap werkt ondertussen een nieuwe projectdefinitie van HOV-lijn 1 uit, voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

13.2 HOV Hasselt - Maasmechelen

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De nieuwe HOV-verbinding moet een kwaliteitsvol en aantrekkelijk alternatief voor de personenwagen worden.

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

1. Via verschillende quickwins kunnen we de bestaande buslijn vlotter later doorstromen, zonder al te veel bijkomend studiewerk, tijdsintensieve procedures of grote investeringen.

2. We maken intussen werk van het realiseren van een maximaal vrije bedding voor de trambus. Die zal stapsgewijs gerealiseerd worden.

3. De vrije bedding laat voor de lange termijn alle opties open om eventueel nieuwe voertuigtechnologieën in te zetten.

Om versneld aan de hoge nood aan hoogwaardig openbaar vervoer tegemoet te komen wordt gefaseerd gewerkt.

De Werkvennootschap heeft de opdracht gekregen om te starten met de eerste fase van de uitvoeringswerken waarin via een eerste reeks kortetermijnmaatregelen of quick wins al de helft van de vrije bedding gerealiseerd wordt. De meer ingrijpende werkzaamheden worden ondertussen verder bestudeerd en voorbereid om ze in een tweede fase te realiseren. Er wordt hierbij gestreefd naar een breed gedragen oplossing en gaan de dialoog aan met de lokale besturen en andere stakeholders.

De HOV-verbinding met trambus van Hasselt naar Maasmechelen (Spartacus Lijn 2) zal uitgebaat worden door VVM De Lijn. Aan De Lijn werd gevraagd om een bestek op te maken voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur, in nauw overleg met De Werkvennootschap. Omdat geopteerd wordt voor de meest duurzame voertuigen die volledig elektrisch rijden, zal er zowel in de stelplaats van VVM De Lijn, als op de eindpunten van de HOV-lijn, laadinfrastructuur voorzien worden. De stelplaats in Winterslag wordt hiervoor eveneens aangepast.

Doelstellingen van het project

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

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

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

De nieuwe trambus zal zo veel mogelijk in een eigen bedding rijden. Door deze vrije bedding wordt de trambus niet gehinderd door het andere verkeer en ontstaat een performant openbaar vervoersysteem, dat stipt kan rijden en betrouwbaar is.

Een vlakke ondergrond en weinig bochtenwerk onderweg zorgen ervoor dat het comfortniveau van de reiziger verhoogt.

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

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

Voor een eerste fase Quick Win projecten waren de middelen reeds voorzien in het GIP 2022 en GIP 2023. De verschillende segmenten van Fase 1 ('quick wins') hebben volgende status:

- Uitgevoerd: begin/eindhalte station Hasselt, begin/eindhalte Maasmechelen Village, heraanleg van Boudewijnlijn Hasselt, N702 Diepenbeek, en N75 Genk
- In uitvoering: universitaire campus Diepenbeek, Elfde Liniestraat Hasselt
- Stopgezet: op/afrittencomplex 33 Maasmechelen

Op 5 mei 2025 zijn de werken op de Campus Diepenbeek als nieuwe mobiliteitshub van start gegaan. Met de start van ingrijpende infrastructuurwerken op Campus Diepenbeek komt de realisatie van een vlottere, duurzamere en betrouwbaardere mobiliteit in Limburg in een stroomversnelling. De campus wordt een belangrijke schakel in de nieuwe HOV-lijn (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen, en krijgt daarvoor een volledig nieuwe halte-infrastructuur, een vrije trambusbaan van bijna 3 km en in totaal 2,5 km nieuwe fietssnelwegen.

Planning

In een tweede fase zullen de meer complexe segmenten en doortochten (o.a. Grote Ring R71 Hasselt, N76 Genk, N75 Genk) gerealiseerd moeten worden. Voor die segmenten is verder ruimtelijk, vergunningstechnisch, en draagvlak onderzoek vereist om de uitvoering van de werken te plannen.

Aan de concrete (technische) uitwerking van de tweede fase wordt momenteel verder gewerkt, in nauw overleg met de betrokken administraties en stakeholders. Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd, waarin vanaf 2026-2027 ook budgetten voorzien zijn de tweede fase van uitvoeringswerken in kader van HOV Lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen).

De levering van de 17 trambussen is afgerond. Van zodra begin/eindhalte in Hasselt station en Maasmechelen Village, inclusief de noodzakelijk laadinfrastructuur, opgeleverd zijn kan met de exploitatie van de HOV Lijn 2 via de nieuwe trambussen gestart worden. Vanaf 1 juli 2026 is HOV Lijn 2 (onder de noemer snelbus X44) operationeel van start gegaan.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
08/2020	In augustus 2020 stelde De Werkvennootschap een studieconsortium SPL2 (Tractebel – Arcadis) aan om een HOV-lijn op het tracé van Hasselt tot Maasmechelen te onderzoeken. Uit het onderzoek volgde een project-definitie. Verschillende scenario's werden doorgerekend in het Regionale Verkeersmodel Limburg, waaruit blijkt dat de HOVverbinding een positieve impact heeft op de modal shift in het invloedsgebied met 1.800 extra verplaatsingen met het openbaar vervoer. Een HOV-verbinding via de Grote Ring van Hasselt (R71) die rechtstreeks naar Maasmechelen rijdt met een frequentie van 4x per uur, blijkt het grootste reizigerspotentieel te hebben.
10/2021	De Werkvennootschap organiseerde in oktober en november 2021 reeds in elke betrokken gemeente een info-markt om de brede bevolking te informeren over de genomen beslissingen en input te capteren vanuit de burgers.
03/2022	De aanbesteding van de 17 trambussen is eind maart 2022 gepubliceerd na goedkeuring door de raad van bestuur van De Lijn. De procedure zal ongeveer 12 maanden in beslag nemen, waardoor gegund kan worden vanaf het voorjaar van 2023. De levertermijn voor de trambus is ongeveer 12 maanden. De levering van het eerste voer-tuig is dan ook voorzien voor het voorjaar van 2024.
01/2023	Bestelling van 17 trambussen
04/2023	Omgevingsvergunning Koning Boudewijnlaan Hasselt goedgekeurd Omgevingsvergunning voor N702 Diepenbeek is goedgekeurd. Omgevingsvergunning voor N75 in Genk goedgekeurd. Start der werken gepland op 25 september 2023.
06/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Hasselt.
08/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Diepenbeek.
01/2024	Omgevingsvergunning voor eindhalte Maasmechelen Village/Terhils is goedgekeurd en afgeleverd. Omgevingsvergunning voor bouw middenspanningscabine stationsomgeving Hasselt is goedgekeurd en afgeleverd.
03/2024	Quick Win project Koning Boudewijnlaan Hasselt: openstelling voor het verkeer
03/2024	Quick Win project: N702 Diepenbeek: openstelling voor het verkeer
04/2024	Quick Win project N75 Genk: openstelling voor het verkeer
04/2024	De start der werken eindhalte Maasmechelen Village/terhills
04/2024	Op 1 juli 2026 is HOV Lijn 2 (onder de noemer snelbus X44) operationeel van start gegaan

13.3 HOV Hasselt - Noord-Limburg

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé.
Gerelateerde projecten	HOV Lijn 2 (Hasselt - Maasmechelen), HOV Lijn 1 (Hasselt - Maastricht), complex project Noord-Zuidverbinding Limburg, aankoop HOV. Zie ook lopende studie 'Connectie Noord'. Connectie Noord is een onderzoek vanuit gemeente Pelt, Infrabel, e.a. naar het nieuwe Hoppinpunt Noord-Limburg, alternatieven voor de spoorwegovergangen op het grondgebied van Pelt en de verbinding van het bedrijventerrein Nolimpark en Campus Noord met de N71 en N74
Website	https://www.noordzuid-limburg.be/trambus

Omschrijving van het project

Op 22 april 2022 heeft de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van complex project NZL definitief vastgesteld. Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg werd gekozen voor een trambusgebaseerd HOV-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg en een doortochtalternatief met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als 'missing link' in Houthalen-Helchteren. In de uitwerkingsfase werd het voorkeursalternatief verder geconcretiseerd tot een uitvoerbaar project binnen de vastgelegde contouren van het voorkeursbesluit. Belangrijk hierin is het voorstel in het voorkeursbesluit NZL om – gelet op de urgentie(s) en de uitvoeringslogica (m.b.t. de aanleg van de tunnels) – het complex project NZL gefaseerd uit te werken aan de hand van de verschillende deelzones A (Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel), B (Houthalen-Helchteren) en C (Zonhoven t.e.m. Hasselt).

De deelzone B (Houthalen-Helchteren) met betrekking tot de 'missing link' N74 wordt prioritair uitgewerkt via de projectbesluiten NZL – fase 1 en 2. De uitwerking en uitvoering van de andere projectbesluiten NZL – fase 3 en 4 in kader van HOV-Lijn 3 volgt dus gefaseerd later.

Doelstellingen van het project

In de toekomst rijdt een elektrische trambus tussen Noord-Limburg (ter hoogte van het Mariaziekenhuis in Pelt) en het station van Hasselt. De trambus combineert het comfort van een tram met de flexibiliteit van een bus, omdat er geen spoor nodig is. De trambus volgt grotendeels het tracé van de Noord-Zuidverbinding (N74) over een aparte bedding. Zo kan de trambus stipt en betrouwbaar blijven, zonder hinder van ander gemotoriseerd verkeer. Dankzij de totale reistijd van 45 minuten, hoge frequentie en de 12 tussenliggende haltes ontstaat een betrouwbaar netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor de Limburger.

Met deze nieuwe HOV-verbinding zorgen we voor een kwaliteitsvol, comfortabel en aantrekkelijk alternatief voor de personenwagen. Zo maken we Limburg duurzamer én klaar voor de toekomst.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

De deelzone B (Houthalen-Helchteren) met betrekking tot de 'missing link' N74 wordt prioritair uitgewerkt via de projectbesluiten NZL – fase 1 en 2. De uitwerking en uitvoering van de andere projectbesluiten NZL – fase 3 en 4 in kader van HOV-Lijn 3 volgt dus gefaseerd later. Het studiewerk in deze deelzones A (Hechtel-Eksel t.e.m. Pelt) en C (Zonhoven t.e.m. Hasselt) is in de loop van 2025 volop opgestart.

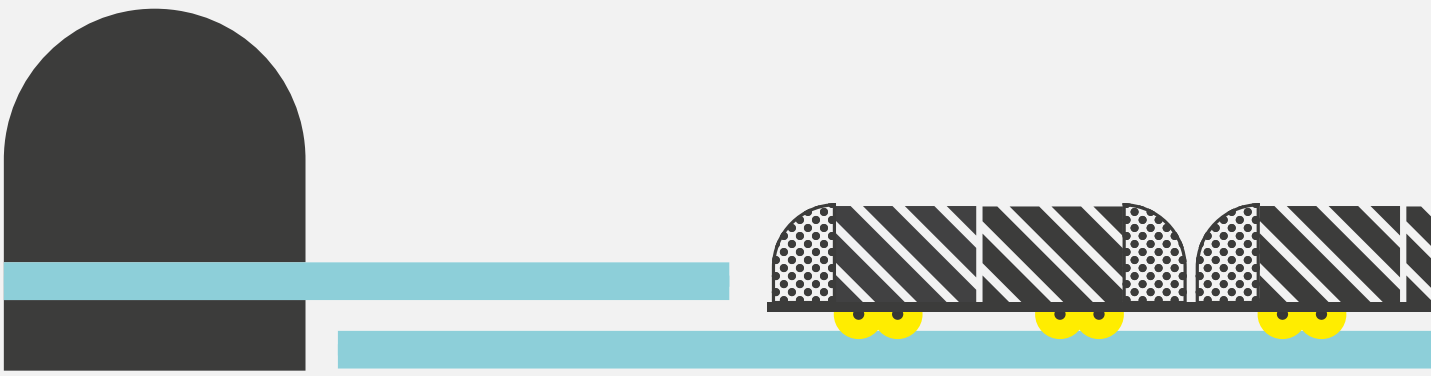
In september 2025 zijn twee infomarkten georganiseerd als 'kick off' voor de verdere uitwerking van Projectbesluit NZL - fase 3 in deelzone C (Zonhoven en Hasselt). Het is de bedoeling om te onderzoeken hoe de aparte busbaan en haltes het best worden ingepast op de N74 op het grondgebied van Zonhoven en Hasselt, in overleg met de bewoners en de betrokken administraties en stakeholders.

Planning

De verdere uitwerking van de projectbesluiten NZL - fase 3 (deelzone C Zonhoven t.e.m. Hasselt) en 4 (deelzone A Pelt t.e.m. Hechtel-Eksel) wordt verwacht in de loop van deze legislatuur (2024-2029). Bij de verdere uitwerking zal op vergelijkbare wijze een geactualiseerde kostenraming via SSK-ramingsmethodiek worden opgemaakt zoals bij projectbesluit NZL - fase 1 en 2 (deelzone B Houthalen-Helchteren) is gebeurd.

Bij de vaststelling van het Projectbesluit NZL – fase 3 en Projectbesluit NZL – fase 4 door de Vlaamse Regering wordt ook inzichtelijk gemaakt welke fasering van werken er noodzakelijk is, afgestemd op de hoofdwerken van NZL in Houthalen-Helchteren.





14 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 Ruggeveldlaan 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.

Planning

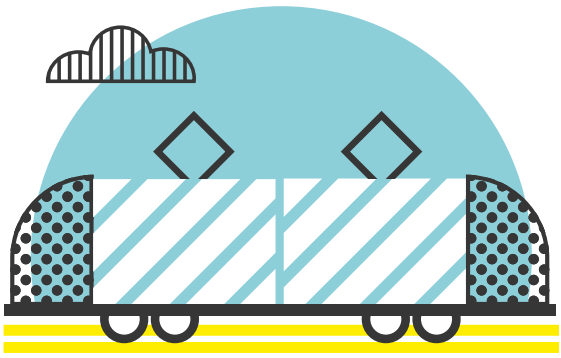
De Lijn plant een bijkomende stelplaats uitbreiding te realiseren achter de stelplaats Deurne. Dit zal via een apart project en aanbesteding gebeuren maar mogelijk zal dit ook leiden tot bepaalde Wijzigingen Opdrachtgever binnen het project Brabo 1. De ontwerpstudie voor de nieuwe stelplaats werd opgestart in 2025 en is lopende.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

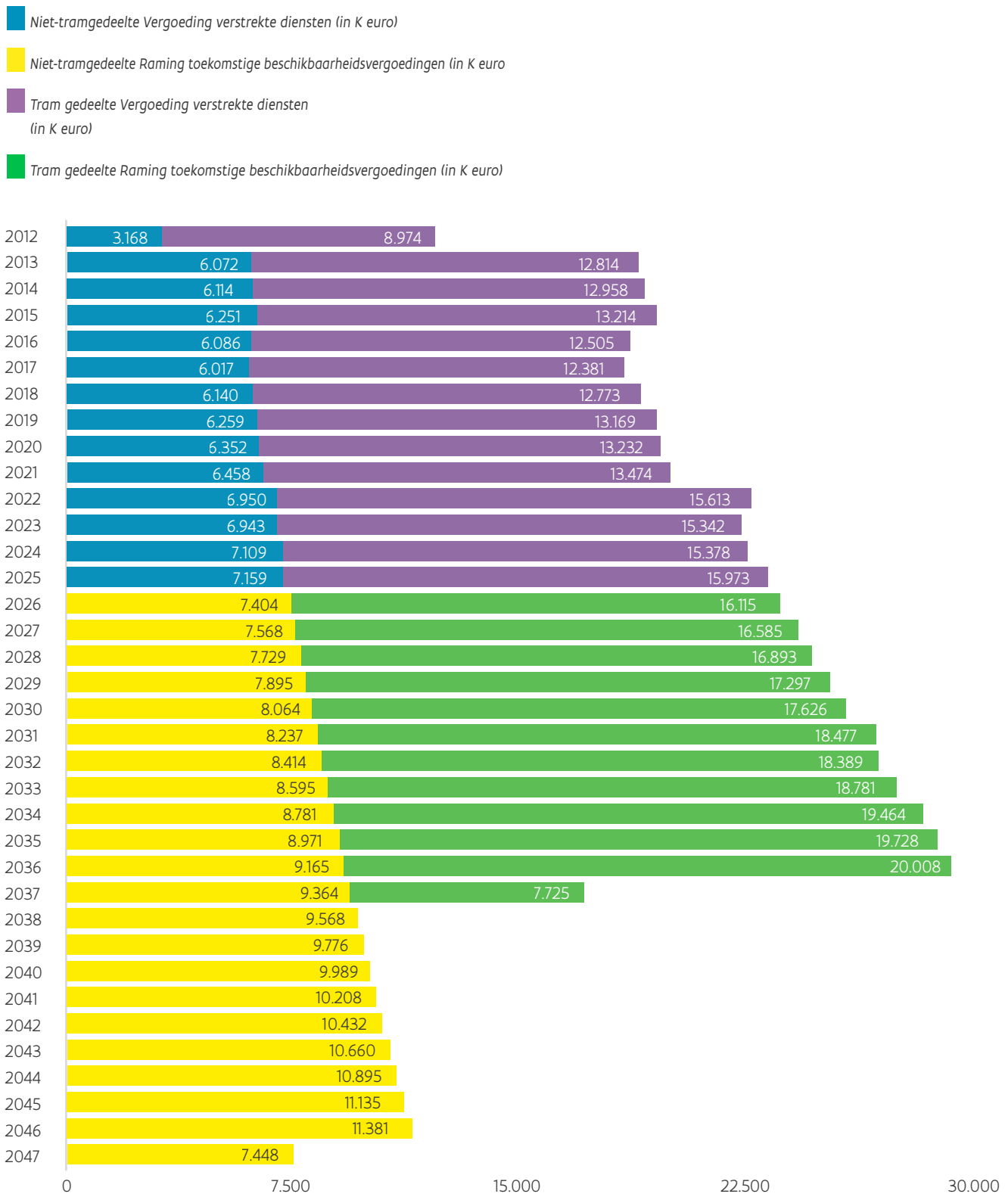
	Investeringsbedrag excl. BTW:
Brabo I Tram gedeelte	83.568
Brabo I Niet-tram gedeelte	40.993
Totaal	124.561

Investeringen private partners per jaar	2021	2022	2023	2024	2025	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	2025
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	95.990



Brabo I


Niet-tramgedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
Niet-tramgedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro
Tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
Tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
2012 3.168 8.974
2013 6.072 12.814
2014 6.114 12.958
2015 6.251 13.214
2016 6.086 12.505
2017 6.017 12.381
2018 6.140 12.773
2019 6.259 13.169
2020 6.352 13.232
2021 6.458 13.474
2022 6.950 15.613
2023 6.943 15.342
2024 7.109 15.378
2025 7.159 15.973
2026 7.404 16.115
2027 7.568 16.585
2028 7.729 16.893
2029 7.895 17.297
2030 8.064 17.626
2031 8.237 18.477
2032 8.414 18.389
2033 8.595 18.781
2034 8.781 19.464
2035 8.971 19.728
2036 9.165 20.008
2037 9.364 7.725
2038 9.568
2039 9.776
2040 9.989
2041 10.208
2042 10.432
2043 10.660
2044 10.895
2045 11.135
2046 11.381
2047 7.448
0
7.500
15.000
22.500
30.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

Bouwkost na oplevering: 125,8 miljoen euro

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

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

Beschikbaarheidsvergoedingen

Niet-tram gedeelte: Cijfers gebaseerd op meest recente aflossingstabellen financieringsmaatschappijen (oktober 2025). Onderhoudscomponent onderhevig aan indexatie.

Tram gedeelte: Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening 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 2026 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

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

Begrotingsartikel

MB0-1MEH2GY-IS
Werkingstoelage aan De Lijn
MB0-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage en machtiging van De Lijn

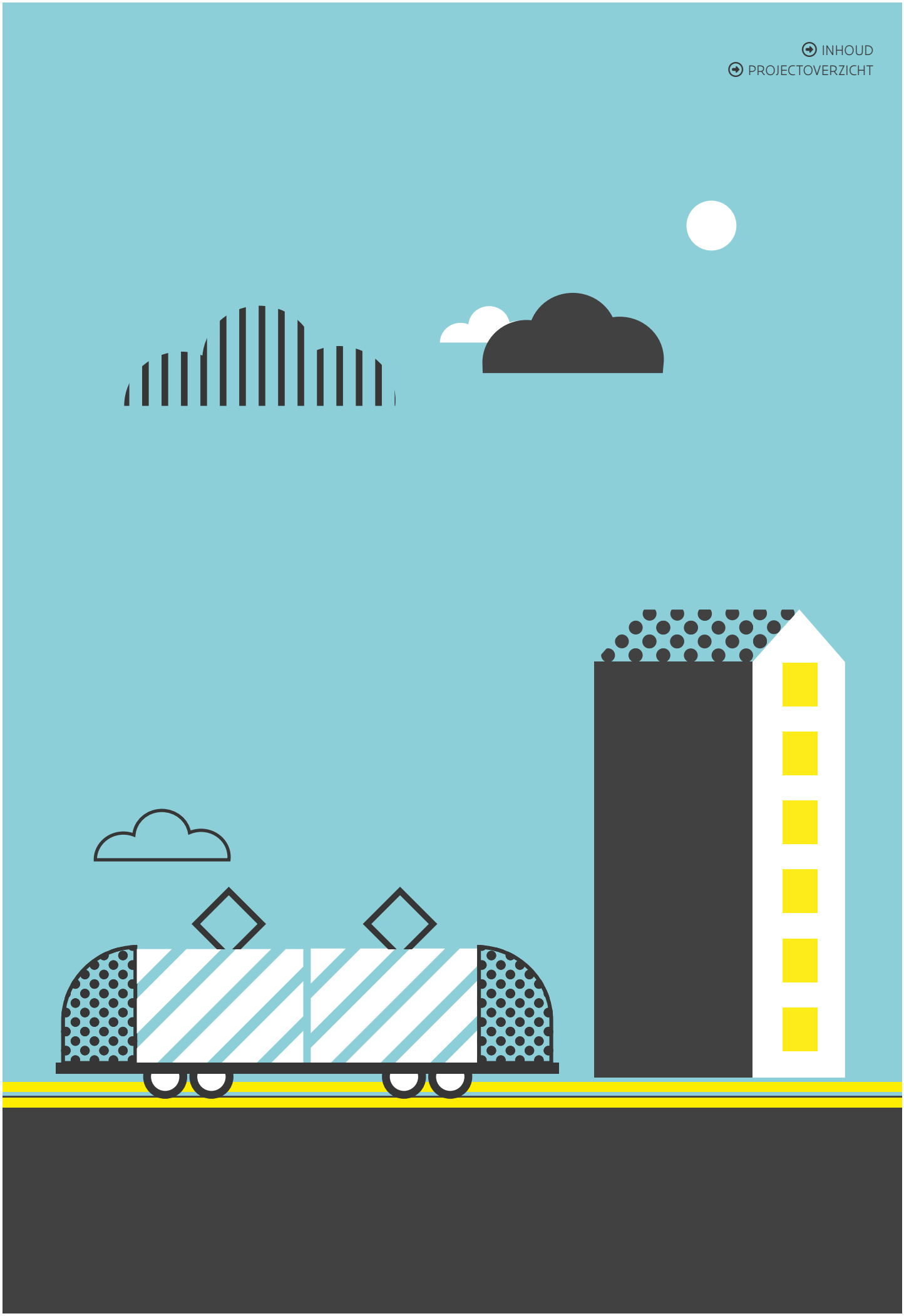
MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWV + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWV (niet-tramgedeelte)

MD0-1MHH2RB-LE
Kapitaalsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWV (niet-tramgedeelte)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/0642/punt F), werd beslist om de openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve financiering in een structuur van publiek-privatesamenwerking (PPS).
01/2008	Begin 2008 werd de aanbestedingsprocedure opgestart. Eind 2008 werd de bieder THV Silvius als voorkeursbieder weerhouden en besliste de aanbestedende overheid de opdracht te gunnen. Door de externe marktomstandigheden slaagde de THV SILVIUS er niet in om de nodige externe financiering te vinden. Ook de andere kandidaten slaagden hier niet in. Daarop werd met elk van de bieders afspraken gemaakt om een nieuwe BAFOronde te organiseren.
04/2009	Op 3 april 2009 dienden de drie betrokken consortia een Offerte in met aangepaste bestekeisen, vooral op het financiële onderdeel. Op 30 april 2009 wordt de definitieve beslissing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.
05/2009	Op 11 mei 2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing. In het Arrest van de Raad van State van 9 juni 2009 werd de vordering tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) verworpen.
07/2009	Beslissing van de stuurgroep Brabo 1 om de projectmaatschappij nv Project Brabo 1 op te richten en de financial and contractual close te realiseren.
07/2009	De Vlaamse Regering keurt op 24 juli 2009 het uitvoeringsbesluit goed over de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsverbintenis rond beschikbaarheidsvergoedingen en beëindigingsvergoedingen. Ze machtigt tegelijk AWV om uitvoering te geven aan de beslissing in het kader van contractsluiting en Financial Close van het project Brabo 1.
08/2009	Contractsluiting en Financial Close
10/2009	Start bouw
04/2011	De Raad van State heeft bij Arrest van 28 april 2011 de stedenbouwkundige vergunning van 2 maart 2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 3 augustus 2005 vernietigd. Deze vernietiging had tot gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem niet wettig konden worden verder gezet. De bouwinspectie legt de BAM bewarende maatregelen op om de veiligheid voor de omwonenden en de verkeersveiligheid voor het doorgaande verkeer te waarborgen.
06/2011	Op 1 juni 2011 sloot de BAM met de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur en de procureur des konings een minnelijke schikking af die concrete afspraken bevat over het verdere verloop van bepaalde werken aan de tramlijnverlenging van Deurne naar Wijnegem. Hierdoor kunnen de al aangevatte werken in Deurne en Wijnegem worden afgewerkt. Aan de noordzijde van de Turnhoutsebaan in Wijnegem mocht echter nog niet worden gewerkt. Intussen wordt een regularisatiedossier opgestart. Voor de regularisatie van alle werken moest immers een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend.
06/2011	Op 6 juni 2011 heeft de BAM de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekend dat -na de wettelijk bepaalde wachttermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezet.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschikbaarheid: 21 december 2012)
06/2014	Heijmans verkoopt haar aandeel in de SPV Brabo I N.V. aan DG Infra+. Heijmans had een participatie van 20.8% in Brabo I N.V.
03/2016	Herfinanciering. Lening op 30 jaar (marge: 135bp op Euribor). De herfinancieringswinsten werden 50/50 gedeeld tussen de publieke en private partij.
2023	De nieuwe CAF voertuigen zijn in 2023 toegekomen in Antwerpen en rijden deels op het tracé van Brabo 1. Onderzoek naar de eventuele impact van deze nieuwe voertuigen op slijtage spoorinfra (lange termijn) is lopende.
2037	Einde contract/overdracht actief (Tram)
2037	Einde contract/overdracht actief (Niet-Tram)

INHOUD
PROJECTOVERZICHT



15 Brabo 2

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 programma

Brabo 2, ook bekend als **Noorderlijn**, omvat de heraanleg van de Noorderleien en het Operaplein, alsook een nieuwe tramverbinding op de Noorderlaan tot aan de Havanastraat en op het Eilandje. Brabo 2 maakt deel uit van het masterplan 2020 voor Antwerpen.

Het **Masterplan 2020**, opgesteld in 2010, verzamelt een zeer uiteenlopende waaier van multimodale maatregelen die de verkeersdrukte, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen aanpakken.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Het tramgedeelte van Brabo 2 is sinds 2020 volledig opgeleverd.

Ter hoogte van het tractiestation Batavia en keerlus Batavia is een groot bouwproject "Friendshipbuilding" door Ag Vespa en projectontwikkelaar Cores Development geïnitieerd. Gezien er impact is op de infrastructuur van Brabo 2 is hiervoor een "Wijziging Opdrachtgever Batavia" opgemaakt. Deze heeft geen financiële impact gezien De Lijn een overeenkomst heeft met deze Derden dat zij alle kosten etc zullen dragen die nodig zijn om tractiekabels, een bovenleidingsmast etc te verplaatsen. Deze werken zijn in uitvoering.

Planning

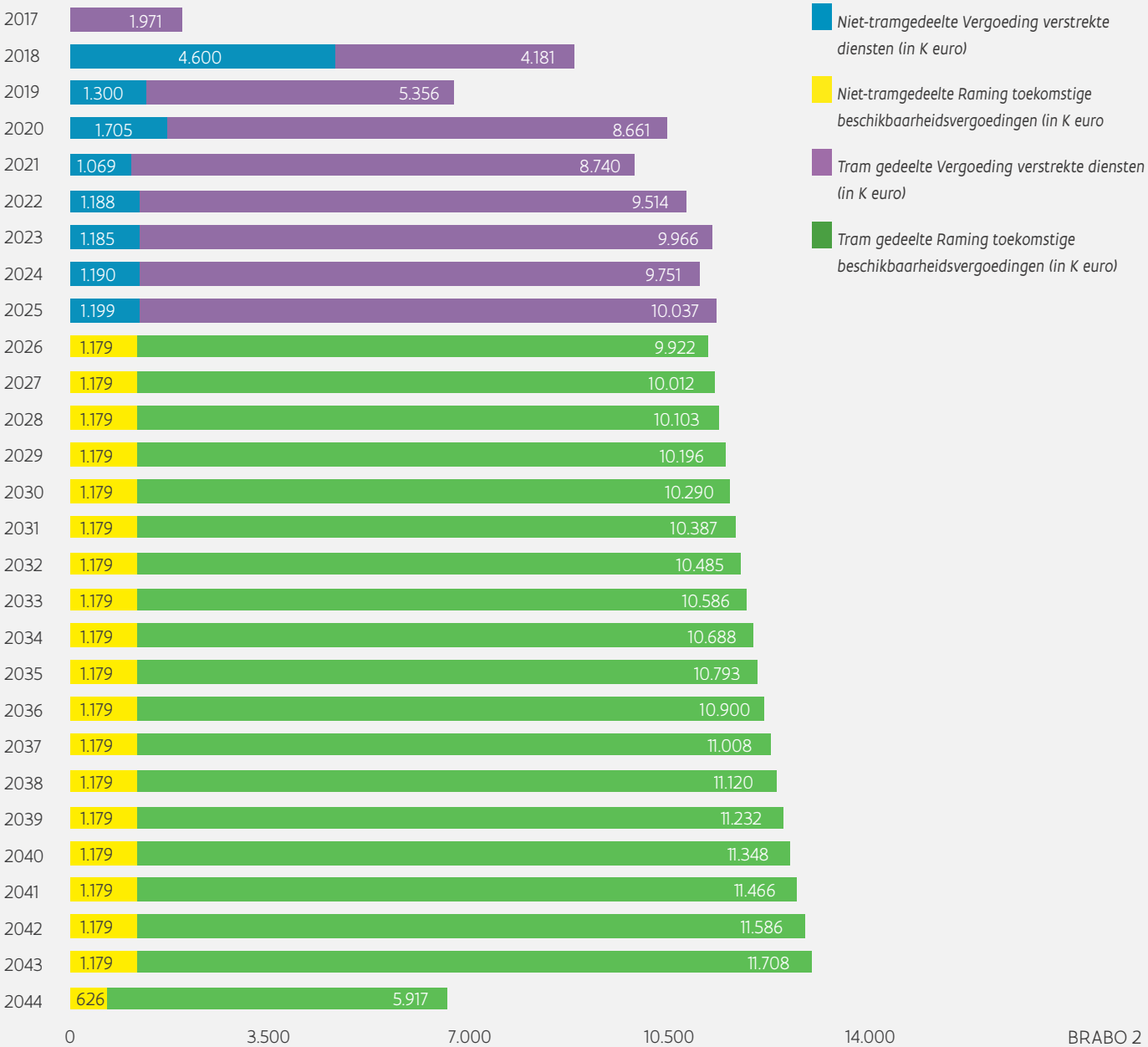
Zoals gemeld in de vorige rapportage plant de stad Antwerpen de aanleg van een parking ter hoogte van het Loodswezen (Tavernierkaai, Rijnkaai). Dit heeft tot gevolg dat de trambaan in die zone volledig opgebroken zal worden. De nodige afspraken hierover worden vastgelegd met zowel de Opdrachtgever (Wijziging OG) als met de stad Antwerpen (Samenwerkingsovereenkomst). De tramlijn zal weliswaar ca. 2 jaar hierdoor onderbroken moeten worden. De SWO en de wijziging zullen in periode Q3-Q4-2026 afgehandeld worden. Start van de werken is mogelijk pas in 2028.

Risicobeheer

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

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

Brabo II



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringsbedrag excl. BTW:
Brabo 2 Tram gedeelte	87.395
Brabo 2 Niet-tram gedeelte	11.609
Totaal	99.004

Investeringen private partners per jaar	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Brabo 2 Tram-gedeelte	0	0	0	0	0	87.396
Brabo 2 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).

Beschikbaarheidsvergoedingen

Tram gedeelte: Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2026 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

Niet-tram gedeelte: Het betreft hier de nog te betalen bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding te betalen aan Tram Contractors (investering + onderhoud). De bedragen die aan de Stad betaald worden cfr addendum 2 aan de samenwerkingsovereenkomst, zijn niet opgenomen in deze rapportering.

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

Afspraken bij budgetoverschrijding

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

Begrotingsartikel

MB0-1MEH2GY-IS
Werkingstoelage aan De Lijn
MB0-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage en machtiging van De Lijn

MD0-1MHH2RB-WT
Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWV + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde 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 alternatieve financiering (VR/2007/16.02/DOC.0150)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering om het openbaar vervoerproject van De Lijn 'Brabo 2' te bevestigen als onderdeel van het Masterplan 2020. (VR/2011/23.09/DOC.0967)
12/2011	Goedkeuring Vlaamse Regering van de Samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, de VMM De Lijn, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en de stad Antwerpen.
04/2012	Bekendmaking procedure
01/2013	Selectiedatum procedure: Vijf kandidaten melden zich aan.
09/2013	Erkenning Brabo 2 als Vlaams PPS-project (VR/2013/20.09/DOC.1001/6)
10/2013	Goedkeuring bestek door de Vlaamse Regering
01/2014	Vier kandidaten leveren een offerte in op het technische luik.
09/2014	Indiening van financiële BAFO
12/2014	• Selectie van BAM-consortium als preferred bidder • Bekomen bouwvergunningen
03/2015	Uitstel financial close omwille van onduidelijkheid rond ESR-kwalificatie van het project
07/2015	• Gedeeltelijke heraanbesteding project na aanpassingen aan het contract om ESR2010-complient 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	Voltooiingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd
08/2021	Voltooiingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd
10/2022	Aanpassing Financieringsovereenkomst en wijziging zekerheidsagent.
2023	De nieuwe CAF voertuigen zijn in 2023 toegekomen in Antwerpen en rijden deels op het tracé van Brabo 2 waarvoor toestemming werd bekomen.
03/2025	Wijziging Opdrachtgever "Friendshipbuilding" (geen financiële impact – goedkeuring RvB 26-03-2025)
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)

16 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	Livan 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 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.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Het project zit in de (gebruiksfase) operationele fase. Dit verloopt goed. Begin 2026 heeft een wijziging in personeel bij de onderhoudspartner plaatsgevonden. Dit heeft geen effect gehad op de samenwerking met en/of prestaties van de onderhoudspartner.

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 risicoallocatie-matrix 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)

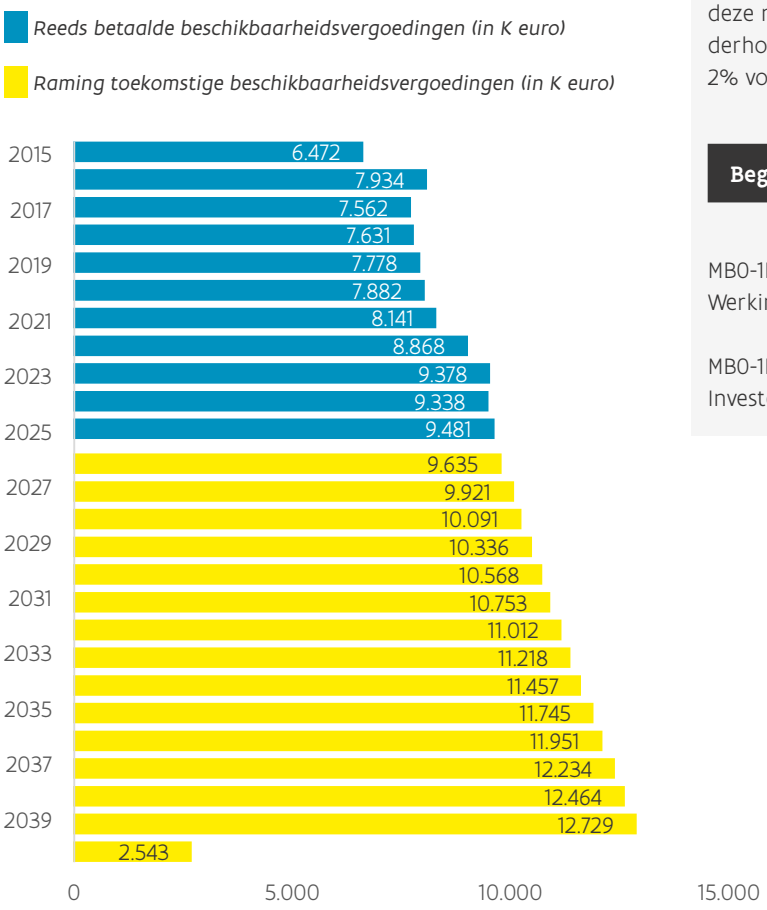
Bouwkost:	68.062
Studie -en ontwerpkosten:	3.383
Intercalaire interesten:	15.927
Investeringsbedrag excl. BTW:	87.372

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	**68.062**

	2025
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181



Livan



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. het Achtergestelde Aandeelhouderslening.

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2026 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren.

Begrotingsartikel

MB0-1MEH2GY-IS
Werkingstoelage aan De Lijn

MB0-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage 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 bieders 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



17 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 (voormalige) Vlaams Kenniscentrum PPS. Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de opdrachtnemer. De te realiseren service levels worden beschreven in het door De Lijn als opdrachtgever opgestelde bestek. De betaling van de beschikbaarheidsvergoeding is afhankelijk van de gerealiseerde service levels en de reële beschikbaarheid van infrastructuur en uitrusting.

Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase worden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in de 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.

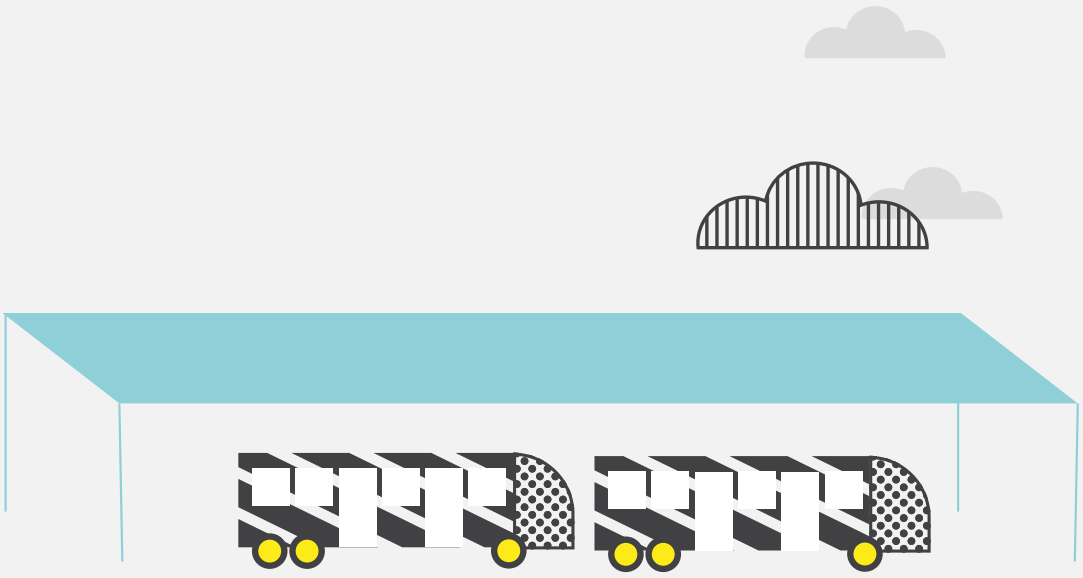
Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers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

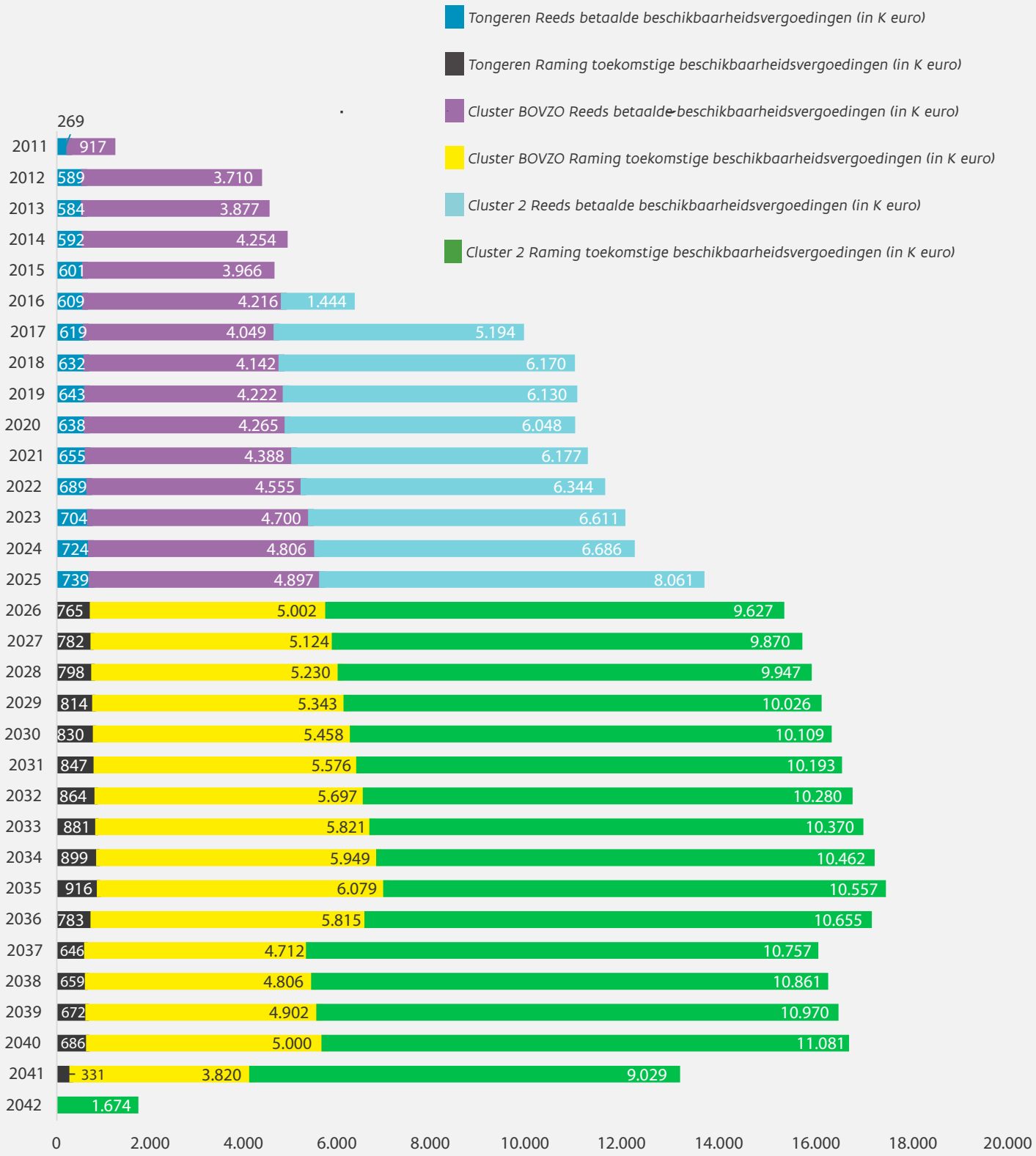
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouw-kost:	Studie -en ontwerp-kosten:	Intercalaire interesten:	Investerings-bedrag excl. BTW:	Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten	Jaar raming
Stelplaatsen Cluster BOVZO	28.783	2.053	782	31.618	1.072	
Stelplaats Tongeren	6.168	432	198	6.798	183	
Stelplaatsen Cluster 2	52.009	3.915	9.408	65.332	2.062	
Stelplaats Wissenhage	197.000	35.000	18.000	250.000	5.200	2023
Totaal	**283.960**	**41.400**	**28.388**	**353.748**	**8.517**	

Investeringen private partners per jaar	2021	2022	2023	2024	2025	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**



PPS Stelplaatsen (exclusief Wissenhage)



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we in 2022 en 2023 te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten. 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.

De elektrificatie van Cluster 2 was vorig jaar volledig met voorlopige ramingen opgenomen in de cijfers van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen. Finaal wordt het bedrag van de beschikbaarheidsvergoeding telkens geüpdatet bij het einde van de werken (per fase) op basis van eventuele laatste aanpassingen tijdens de uitvoering. Gezien de elektrificatie deels reeds uitgevoerd werd zijn de bedragen dit jaar geactualiseerd.

De elektrificatie van cluster BOVZO zal niet gebeuren via beschikbaarheidsvergoedingen maar via mijlpaalvergoedingen.

Begrotingsartikel/decretale basis:

MB0-1MEH2GY-IS
Werkingstoelage aan De Lijn
MB0-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage en machtiging van De Lijn

TIJDLIJN

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

17.1 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: 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 in gebruik (basisinfrastructuur + 95 laadpunten = 55%), Werken Fase 2 (finale fase, 75 laadpunten = 45%) in uitvoering, oplevering verwacht Q1 2027
- Zomergem: Fase 1 (basisinfrastructuur & 18 laadpunten = 50%) in gebruik, Fase 2 (finale fase, 18 laadpunten = 50%) start werken gepland eind Q3 2026, oplevering verwacht Q1 2027
- Overijse: werken gestart (basisinfrastructuur & 45 laadpunten = 100% = slechts 1 fase), opleverin verwacht Q4 2027

Inzake vergroening was de oorspronkelijke financier niet geïnteresseerd in de financiering in de werken tbv de elektrificatie. Zoals in de vorige rapportering gemeld gebeurt de financiering op een klassieke manier met mijlpaalvergoedingen en dit via kapitaalsubsidies.

Relevante beslissingen genomen op de RvB van De Lijn in het afgelopen jaar zijn:

- 10 december 2025: goedkeuring meerwerken studie Overijse twv 191.699 euro, gunning werken Brugge Fase 2 twv 5.478.256 euro & werken Overijse 7.422.221 euro
- 8 juli 2026: gunning werken Zomergem Fase 2 twv 1.659.102 euro

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
2023	Start elektrificatie
2041	Einde contract/overdracht actief

17.2 Stelplaats Tongeren

ZELFEVALUATIE (2026)

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

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 gebruiksfase is momenteel lopende. Gesprekken met de Opdrachtnemer zijn lopende om tot een akkoord te komen over de principes van het EBS-addendum aan de bestaande DBFM-overeenkomst.
Inmiddels werd binnen het EBS-programma beslist om, tengevolge van de herkwalificatie, geen externe financiering door de Opdrachtnemer te vragen.

De studie voor een referentieontwerp voor de elektrificatie van de stelplaats werd gegund door De Lijn, gebruikmakend van een bestaand kadercontract, en deze studie werd inmiddels ook opgestart. Deze werkwijze laat toe om een studiebureau aan te stellen dat reeds ruime ervaring heeft met het EBS-project wat de kwaliteit van het ontwerp ten goede zal komen. In een volgende fase zal de Opdrachtnemer zich het referentie-ontwerp eigen maken en de ontwerpverantwoordelijkheid op zich nemen.

Volgende stappen zijn de afwerking van het referentie-ontwerp (oktober 2026), het indienen van de Omgevingsvergunningsaanvraag (door De Lijn) (november 2026), en het opstellen en ondertekenen van het EBS-Addendum aan de bestaande DBFM-overeenkomst (tegen eind 2026).
Streefdoel is om de stelplaats tegen mid 2028 volledig geëlektrificeerd te hebben.

ZELFEVALUATIE (2026)

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2007	De selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren is door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd op 19 juni 2007.
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 Infrax cvba
10/2011	Einddatum bouw/start beschikbaarheid
06/2013	Wijziging aan het contract: Addendum aan de overeenkomst ten gevolge diverse wijzigingen opdrachtgever zowel binnen als buiten configuratie.
2041	Einde contract/overdracht actief

17.3 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 Infrastructure NV
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 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.

Financieel:

- De studie & werken voor Sint-Niklaas Fase 1 werden volgens mijlpaalvergoeding gefinancierd.
- De Financial Close van de werken Sint-Niklaas Fase 2 & Hasselt Fase 1 vond op plaats op 23 september 2024.
- RvB 10 december 2025: Goedkeuring van de afrekening Werken & Studie volgende fase Sint-Niklaas (Werken Fase 2 & Studie Fase 3) (668.903,61 euro) & Hasselt (Werken Fase 1 & Studie Fase2) (2.659.373,52 Euro) (deze werden alsnog d.m.v. mijlpaalvergoeding gefinancierd) en Financial Close van de werken voor Sint-Niklaas Fase 3 & Hasselt Fase 2

Uitvoering:

- Hasselt: Fase1 werd in gebruik genomen op 1 juli 2025, werken Fase2 (finale fase, 52 laadpunten = 38%) gepland te eindigen in Q4 2026
- Sint-Niklaas: Fase2 werd in gebruik genomen op 1 juli 2025, werken Fase 3 (finale fase, 22 laadpunten = 26%) beëindigd in juli 2026 met nog enkele restpunten die af te werken zijn tegen september 2026
- Leuven-Noord: ontwerp-studie Fase 1 afgewerkt & omgevingsvergunningsaanvraag ingediend juli 2026

Planning:

Leuven-Noord Fase 1: Financial Close & start werken gepland voor Q2 2027, einde werken gepland voor Q2 2028. Fase 2 (finale fase, 102 laadpunten = 55%, onder voorbehoud) 1 jaar later.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
02/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2010	RvB De Lijn keurt 1de terechtwijzend bericht (TWB 1) goed met als belangrijkste beslissing het schrappen van het sneltramgedeelte uit het project ten gevolge vertraging van het project Spartacus STL 1.
08/2011	Start onderhandelingsfase met kandidaten
10/2013	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB 2) goed met als belangrijkste beslissing dat de stelplaats Aalst uit het dossier wordt geschrapt gezien er geen vergunning voor de stelplaats kan worden bekomen en de aanpassing naar een sui generis contractvorm.
10/2014	Gunning opdracht
01/2015	Contractsluiting/Financial close/bekomen bouwvergunningen
04/2015	Startdatum bouw
06/2016	Beschikbaarheidsdatum
12/2018	Wijziging aan het contract: Herfinanciering door AG Real Estate
09/2024	Wijziging aan het contract: Nieuwe financiering ten behoeve van EBS door AG Real Estate (excl BNP ParisBas die wel betrokken was bij de oorspronkelijke financiering) + ondertekening Addendum aan bestaande DBFM Overeenkomst.
2042	Einde contract/overdracht actief

ZELFEVALUATIE (2026)

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

17.4 Stelplaats Wissenhage

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Binnen de DBFM-overeenkomst is uitsluitend De Lijn een contractuele partij. Binnen de DB-overeenkomst zal de stad Gent mogelijks een belanghebbende partij zijn die invloed zal hebben in het opleveringsproces.
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	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 sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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

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

Wissenhage is één van de eerste nieuwe stelplaatsen waar vanuit de ontwerpfase rekening wordt gehouden met de toekomst van e-mobility. In eerste aanleg worden voorzieningen getroffen om de standaardbussen uitsluitend elektrisch te laden. Er worden ook voorzieningen getroffen om de gelede bussen te elektrificeren. Deze stelplaats is de opportuniteit om in de Gentse regio een aanzienlijke vloot met elektrische bussen te realiseren. Ook de bijhorende wegeninfrastructuur is inbegrepen en tevens worden de voorzieningen getroffen voor de inzet van elektrische bussen. Om de elektrische vloot in de stelplaats Wissenhage te ontvangen wordt er van in de conceptfase rekening gehouden met specifieke vereisten van e-bussen, voornamelijk dan de nodige laadinfrastructuur voorzien op de stelplaats (depotcharging).

Algemeen:

De Lijn beschikt over een historisch patrimonium aan busstelplaatsen die doorheen de tijd ingebed zijn in het stedelijk weefsel. Die situatie leidt er vaak toe dat de huidige locaties niet langer vergund kunnen worden en/of niet meer voldoen aan de eisen inzake milieu, duurzaamheid en veiligheid waardoor uitgeweken moet worden naar nieuwe locaties.

Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16/02/2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. 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.

Projectspecifiek:

- Probleemstelling:
  De capaciteit van de huidige stelplaatsen en onderhoudscentra te Destelbergen en Gentbrugge zijn te beperkt om de beoogde toename in exploitatie van trams en bussen te kunnen opvangen. Beiden zijn maar 5 hectare groot. In de huidige situatie is er dus reeds een tekort aan stelplaatsen voor bussen en trams. Ook de tijdelijke stelplaats onder de E17 in Gentbrugge is enkel bruikbaar als noodoplossing. Een deel van de huidige werkplaatsen zijn gedateerd en aan vervanging toe.

  De vraag naar een permanente oplossing dient zich dus aan. Naar aanleiding hiervan wil De Lijn een nieuwe stelplaats en onderhoudscentrum Wissenhage aanleggen te Gent. Deze site heeft de vereiste grootte en de ligging is dicht genoeg bij het stadcentrum om het logistiek mogelijk te maken om de trams en bussen dagelijks te stallen.

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	R Kritieke vertraging

- In december 2023 is de vergunningsaanvraag opnieuw ingediend. Deze is op 30 januari 2024 volledig en ontvankelijk verklaard. De vergunning werd eind juli 2024 verleend. Deze werd aangevochten.
  Op het terrein zaten bezetters. De Lijn heeft begin oktober 2024 deze bezetters in samenspraak met stad Gent en politie laten verwijderen door de politie. Zodra deze verwijderd waren heeft De Lijn het bouwrijp maken van het terrein aangevat gezien de uitvoerbare vergunning (die weliswaar aangevochten werd bij de RvVb). Deze werken zijn na enkele dagen stilgelegd door middel van een UDN procedure bij de RvVB. Op 23 oktober 2025 werd de vergunningsbeslissing vernietigd. Op grond van het ontbreken van een nulalternatief en alternatievenonderzoek.
  Er werden aangepassingen uitgevoerd aan de project-MER om tegemoet te komen aan de kritieken van de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Er volgt nog een overleg met ANB. Aansluitend zou de herstelprocedure met aangepaste MER opgestart worden.
- De **saneringsopdracht** werd gegund. De injectiecampagne werden half juli 2026 afgerond. Eind september 2026 wordt een monitoring / staalname uitgevoerd op na te gaan of de beoogede terugsaneringswaarden bereikt zijn. Indien deze bereikt worden, zal de locatie 2 tot 5 jaar 6 maandelijks gemonitord worden. Indien de terugsaneringswaarden niet bereikt worden, wordt een 2de beperktere injectiecampagne uitgevoerd in het voorjaar van 2027.
- De Lijn voert ondertussen beheerstaken op het terrein uit.
- Met de voorkeursbieder blijven we in gesprek zodat we na vergunning vlot naar contract en financial close kunnen gaan maar gezien de situatie met de vergunning is een contract en financial close momenteel niet mogelijk. De BAFO dateert reeds van maart 2022. In maart 2026 werd een regeling met de voorkeursbieder goedgekeurd waarbij er afspraken werden gemaakt rond de kosten die de bieder maakt tot het moment van Financial Close.

Planning:

De ingebruikname van de stelplaats loopt verder uit. De timing is zeer onduidelijk omwille van de vernietigde vergunning na uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
Huidige timing:

- Opstarten herstelprocedure Q4 2026
- Vergunningsbeslissing Q2 – Q3 2027
- Contract Close (mits vergunning verkregen wordt en niet aangevochten) Q1 2028
- Bouw stelplaats Q2 2028 – Q3 2031
- In gebruikname Q4 2031

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
08/2017	Toekenning milieuvergunning
12/2017	Bekendmaking Gunningsprocedure
09/2018	Selectiedatum Gunningsprocedure
07/2019	Ontvangst eerste offertes
02/2021	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht goed (TWB2) en beslist om de Toegelaten Inschrijvers uit te nodigen om BAFO in te dienen. Technisch gedeelte tegen 27 september 2021 en financieel deel tegen 22 november 2021.
03/2021	Verzenden TWB2
11/2021	Goedkeuring terechtwijzend bericht voor aanpassing scope (beperken scope)
01/2022	Ontvangst technische BAFO's
03/2022	Ontvangst administratief-financiële BAFO's
09/2022	Weigering van de aangevraagde omgevingsvergunning, omwille van een juridisch niet sluitende boscompensatie.
01/2023	RvB De Lijn duidt Voorkeursbieder aan op basis beoordeling BAFO's.
03/2023	RvB De Lijn beslist om de project & gunningswijze voor de sanering goed te keuren waarna het bestek in de markt werd geplaatst.
05/2023	RvB De Lijn keurt de financiering en de overeenkomst met Colimo (Bosgroep) goed (tbv boscompensatie ter waarde van 569.759,40 euro)
01/2024	Vergunning ontvankelijk verklaard en goedgekeurd
07/2024	Beslissing vergunning voor bouw en exploitatie van bus- en tramstelplaatsen met onderhoudsgebouwen.
10/2024	Schorsing van de vergunning door de Raad voor Vergunningsbetwisting
10/2025	Vernietiging van de vergunningsbeslissing door de Raad voor Vergunningsbetwisting.

18 Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het programma

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

Het bestaat uit twee grote delen, m.n. de opening van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat en de opening van 4 stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven).
De ruwbouw van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat bestaat reeds maar zal nog worden afgewerkt met de nodige infra-structuur (spoorinfrastructuur, tractie en beveiliging) om tramex-ploitatie mogelijk te maken. In deze tunnel wordt de afwerking en ingebruikname voorzien van 2 premetrostation: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan (tracé LIVAN 1) wordt eveneens de afwerking en ingebruikname van 2 premetrostation ingepland: Drink en Morckhoven.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	OR Significante vertraging

Vergunningen:

Op 19 oktober 2024 werd een beslissing genomen rond de omgevingsvergunning van het project. Hierbij werd alles vergund behalve het deel station Willibrordus. Op 30 december 2024 werd vervolgens een nieuw aanvraagdossier ingediend voor het deel Willibrordus waarbij het ontwerp aangepast werd m.b.t. de locatie van de lift. Op 4 juni 2025 werd dit aangepast ontwerp vergund.
In 2025 zijn echter 3 verzoeken tot vernietiging ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwisting. De procedure hiervan is nog lopende.

Aanbesteding:

De technische BAFO's werden ontvangen op 11 juli 2025 en werden beoordeeld. De financiële BAFO's werden een eerste keer verwacht in oktober 2025 maar omwille van de vergunnings-problematiek worden deze in afwachting van een definitieve

vergunning telkens met enkele maanden uitgesteld. Nu staan deze gepland voor 2de helft oktober 2026 maar een nieuw uitstel zal vermoedelijk nodig zijn.
Er worden verdere gesprekken gevoerd met oa het buurtcomité Willibrordus, de stad Antwerpen en het district inzake de bezwaren die men heeft. Er vonden ondertussen meerdere gesprekken plaats maar er is nog geen akkoord.
Een eerste zitting mbt 2 van de 3 verzoeken staat ingepland op 1 oktober 2026.

Indicatieve planning op hoofdlijnen (en alles onder voorbehoud van verdere verloop vergunning Willibrordus):

- Oktober 2026: Ontvangst financiële BAFO
- Q1-2027: Gunning & contract close onder voorbehoud van procedure bij RvVb
- Q2-2027: Start werken
- Q2-2028: Opening station Drink
- Q1-2029: Opening station Morkhoven
- Q3/Q4-2028: Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus

Als alles volgens deze indicatieve planning verloopt, dan rijden er 2de helft 2028 trams door de tunnelkokers en premetrostations.

Risicobeheer

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

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

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

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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Bouwkost	66.270
Studie -en ontwerpkosten:	2.340
Investeringsbedrag excl. BTW:	68.610
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten	2.319

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

Deze raming van de bouwkost bedroeg 66,27 miljoen euro (excl. BTW). De toegenomen kosten van de fase Voorontwerp naar de fase Referentieontwerp zijn een gevolg van verschillende redenen:

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

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

Dit is gebaseerd op een raming van 2023. Gezien de aanbesteding lopende is, worden geen actuele cijfers opgenomen in deze rapportage.

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor investering (Investeringsvergoeding):

Op basis van de ervaringen uit eerdere, gelijkaardige DBFM-opdrachten (Brabo 2, Livan 1) wordt de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding (investeringsvergoeding) geraamd op 7 % van de bouwkost. Gelet op de onvoorspelbare evolutie van de materiaalprijzen en de lange duurtijd van de overeenkomst, wordt zowel gedurende de bouwfase als gedurende de gebruiksfase voorzien in een indexatiemechanisme. De geactualiseerde jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" bedraagt aldus 66,27 miljoen euro x 7 % = € 4,639 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar.

Bij het finaal vastleggen van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte speelt enerzijds de dan geldende marktrente een belangrijke rol en anderzijds de risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever. Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project moet tevens nog rekening gehouden worden met de evolutie van prijzen van de bouwmaterialen tussen de huidige raming op basis van prijzen 2023 en de marktprijzen (in plus of in min) op het ogenblik van de gunning (2024) en eventueel tijdens uitvoering. Finale wijzigingen door de opdrachtgever aan het programma (in plus of in min), bijvoorbeeld naar aanleiding van specifieke voorwaarden in de vergunning, hebben ook hun effect op de beschikbaarheidsvergoeding.

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud (Onderhoudsvergoeding):

Het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, kan op basis van de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten geraamd worden op 3,5% van de bouwkost, of 2,319 miljoen euro per jaar.

Deze vergoeding wordt nadien jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en exploitatie van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijsherzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in materialen (vnl. staal) en andere middelen (vnl. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

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

Delen buiten configuratie:

De projectonderdelen buiten configuratie zijn de delen welke weliswaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, maar die geen deel (kunnen) uitmaken van het DBFM-project. Zij zullen niet via DFBM gefinancierd worden maar via een éénmalige bijkomende investeringsdotatie vanuit MOW aan de Lijn voorzien worden.

- De installatie van een sein -en beveiligingssysteem werd eind 2025 gegund en vastgelegd.
- De aanpassingen die ingrijpen op de configuratie van de DBFM Livan 1 worden geraamd op 625 K euro. Deze dienen nog vastgelegd te worden.

- De verplaatsing van nutsleidingen geraamd 125 K euro en de voorziening van kunstintegratie in de stations.

Net als in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Bruggen Albertkanaal van De Werkvennootschap) zal een doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaamse Gewest opgenomen worden om de nakoming van de betalingsverplichtingen t.a.v. de opdrachtnemer te garanderen ter bescherming van de financierbaarheid van het project.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

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

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

Begrotingsartikel

MB0-1MEH2GY-IS
Werkingstoelage aan De Lijn

MB0-1MEH5GY-IS
Investeringstoelage en machtiging van De Lijn

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2021	Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering: 1. haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW een aantal projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project, waaronder het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat. 2. haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. 3. het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat op te dragen aan De Lijn.
04/2022	Op 20 april 2022 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn: 1. de plaatsingsprocedure, namelijk een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging voor het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering. 2. het ontwerp van selectiedossier inzake de opdracht Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren. 3. het selectiedossier over te maken aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring
07/2022	Bekendmaking gunningsprocedure
10/2022	Op 15 oktober 2022 besliste de Vlaamse Regering: 1. Het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat definitief te selecteren als Vlaams PPS-project. 2. Haar definitieve akkoord voor de opstart van de DBFM-plaatsingsprocedure voor het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat te verlenen aan de hand van het voorgelegde selectiedossier. 3. Dat de geraamde jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen van het DBFM-project Premetro KerkstraatPothoekstraat zullen opgevangen worden binnen de refertekredieten van 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. 5. De minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de opdracht aan De Lijn om de gunningsleidraad voor advies aan IF voor te leggen vooraleer te agenderen op de Raad van bestuur 6. De minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.
01/2023	Op 18 januari 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om drie kandidaten te selecteren voor de ingebruikname premetrotunnels Kerkstraat – Pothoekstraat en afwerking van vier stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink, Morckhoven)
07/2023	Op 13 juli 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om: 1. de Biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst goed te keuren 2. de voorgestelde gunningcriteria en de verdeling van de gewichten goed te keuren 3. in te stemmen met de geactualiseerde ramingen 4. de biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voor te leggen 5. akkoord te gaan met de verdeling van het bestek aan de geselecteerde kandidaten (onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering).

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 clausule 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 bieders
03/2024	Ontvangst financiële offertes van 3 bieders
10/2026	Ontvangst financiële BAFO
Q1 2027	Gunning & contract close onder voorbehoud van procedure bij RvVb
Q2 2027	Start Werken
Q2 2028	Opening station Drink
Q3/4 2028	Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus
Q1 2029	Opening station Morkhoven

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. Dit traject vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan loopt momenteel de uitwerkingsfase. 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 (NZT en BHB):

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

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het volledige complex project ECA beoogt een drieledige doelstelling:

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

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

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 mei 2026, de vier belangrijkste risico's zijn:

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

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.



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 Linkerscheldeoever een deel van de projectkost moeten dragen. De hierboven vermelde principesovereenkomst 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

MB0-1MIH2VA-WT

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 rondde hiermee de onderzoeksfase af. Het voorkeursbesluit legt op strategisch niveau de contouren vast van het programma dat in de loop van de uitwerkingsfase verder vorm zal krijgen, en zal vastgelegd worden in een aantal projectbesluiten met telkens een geheel van vergunningen en machtigingen, een bestemmingsplan en actieprogramma.
07/2023	Het Voorontwerp Projectbesluit WOW werd op 14 juli 2023 medegedeeld aan de Vlaamse Regering.
03/2024	Het Ontwerp Projectbesluit WOW werd op 8 maart 2024 vastgesteld door de Vlaamse Regering.

19.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	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	Voorbereidingsfase

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 getijdedok.
- De zone Bieshoek.

Er wordt ook gezorgd voor adequate natuurcompensaties (ter hoogte van Prosperpolder Zuid en Doelpolder) 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

Na afronden van de adviesperiode werden de adviezen verwerkt in het dossier. Op basis van dit dossier kon de Vlaamse Regering op 29 mei 2026 het ontwerp Projectbesluit Containercluster Linkerscheldeoever officieel vaststellen. Hierna startte het openbaar onderzoek en werden de nodige infomarkten georganiseerd.

Het openbaar onderzoek werd afgerond op 10 augustus 2026. Er werden (onder voorbehoud van inspraakreacties die via fysieke kanalen nog kunnen binnenlopen) 42 inspraakreacties ontvangen. De analyse van de inspraakreacties loopt op dit moment.

Planning

Na verwerking van de inspraakreacties in het dossier kan de Vlaamse regering naar verwachting in het eerste kwartaal van 2027 het projectbesluit principieel en definitief vaststellen.

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
05/2026	Vaststelling van het ontwerp projectbesluit CCL door de Vlaamse regering



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-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	E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Na de definitieve vaststelling van het projectbesluit Westelijke Ontsluiting door de Vlaamse regering op 24 oktober 2025, kan door het projectteam volop gefocust worden op de aanbesteding van de werken. Volgens de planning zal de gunning en sluiting volgen in 2027 na een onderhandelingsfase.

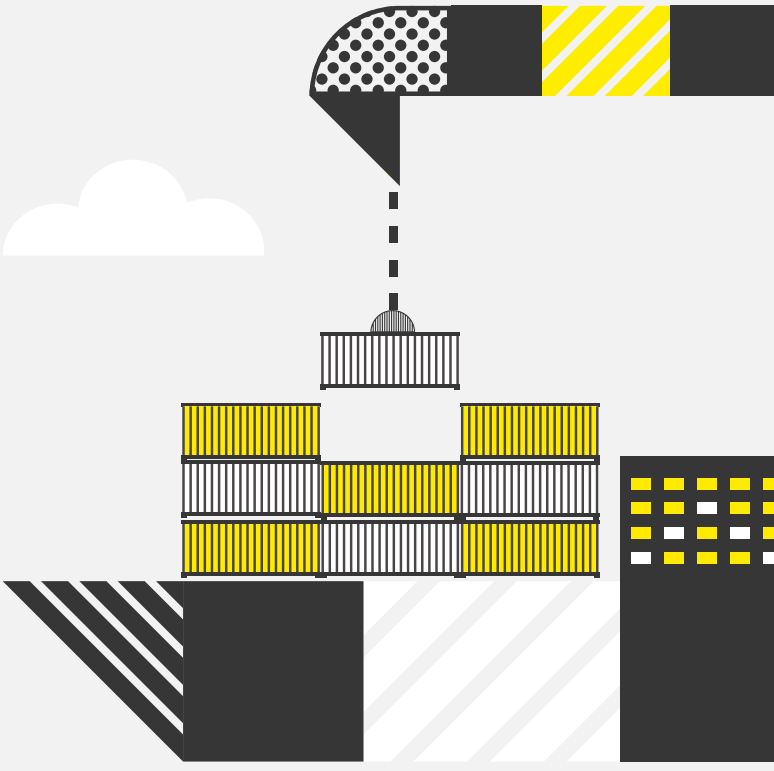
Planning

De start van de werken wordt gepland in 2027.

Het projectteam houdt rekening met een uitvoeringstermijn van 3,5 jaar.

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.
10/2025	Definitieve vaststelling van het projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven door de Vlaamse regering
2027	Start van de werken



20 Nieuwe Sluis Zeebrugge

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minster	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Andere betrokken entiteiten	• Port of Antwerp Bruges (PoAB) • Stad Brugge
Gerelateerde projecten	Renovatie Pierre Vandammesluis, Kustvisie, Kustverdediging MDK, leidingentunnel thv Visartsluis, N31 complex Zwankendamme (AWV)
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
Website	www.nieuwesluiszeebrugge.be

Omschrijving van het project

Met het Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst. Het project bestaat uit drie pijlers:

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

1. Haven klaarmaken voor de toekomst

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

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

Moderne tweede sluis ter hoogte van Visartsite
De nieuwe sluis wordt groter en moderner dan de Vandammesluis. Op die manier kan de achterhaven meer en grotere schepen ontvangen. Zo verzekeren we op lange termijn de positie van Zeebrugge als een belangrijke wereldhaven.

2. Vlotte en veilige mobiliteit

Naast een nieuwe sluis komt er ook de Nx, een gloednieuwe verbindingsweg voor het doorgaand verkeer en havenverkeer. Deze weg scheidt het vrachtverkeer van het lokaal verkeer, waardoor we het zwaar verkeer uit de woonwijken van Zeebrugge weren. Dat heeft een positieve impact op de leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid in de wijken.

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

3. Leefbaarheid en verbondenheid van Zeebrugge

Opmaak van een leefbaarheidsplan
De realisatie van het project zal een impact hebben op de omgeving. Met een leefbaarheidsstudie brengen we die impact in kaart en kijken we welke maatregelen de impact kunnen verzachten.

Revitaliseringsstudie Zeebrugge
Voor de uitwerking van al deze maatregelen, binnen de perimeter van dit project, baseren we ons onder andere op de revitaliseringsstudie van Zeebrugge.

Een van de prioriteiten uit de studie is de verbondenheid tussen de wijken van Zeebrugge: Zeebrugge-Dorp, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk. .

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	GO Op schema, behoudens aandachtspunten

Op 18 juli 2025 werd het definitief kaderprojectbesluit principieel vastgesteld door de Vlaamse Regering. Op 24 oktober 2025 stelde de Vlaamse Regering het kaderprojectbesluit definitief vast. Tegen deze beslissing werden eind december twee verzoekschriften tot vernietiging ingediend bij de Raad van State. PoAB is in beide procedures vrijwillig tussengekomen. De memories van antwoord zijn ingediend, het is nu wachten op het advies van de auditeur en de uitspraak. Ondertussen kan het project verder uitgewerkt worden tot op vergunningsniveau.
In 2026 en 2027 zal verder gewerkt worden aan de uitwerking van het project tot op omgevingsvergunningen niveau. Wat de procedures voor de Raad van State betreft wordt een advies verwacht van de auditeur tegen eind 2026 en een uitspraak door de Raad van State in het voorjaar 2027.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

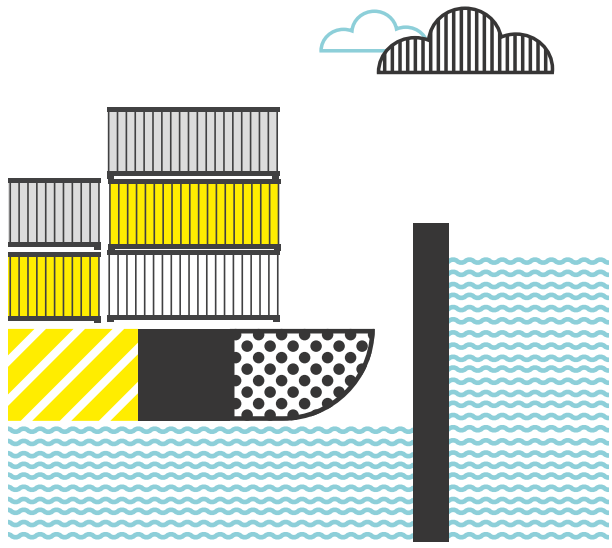
- Financiering voor investeringskost
- Afzetmogelijkheden zoeken voor vrijgekomen gronden en baggerspecie:
  Beheersmaatregel: baggerwerk zo veel mogelijk proberen beperken, gefaseerde uitvoering diepgang doorvaart-kanaal grondonderzoeken en grondmodel opmaken zodat fracties gekend zijn mogelijks deels gebruik bij kust-visie onderzoeken
- Afbrokkelend draagvlak en procedures raad van state
  Beheersmaatregel: inzet gebiedswerking, communicatie en infomarkten
- Herlocalisatie bedrijven: timing
  Beheersmaatregelen: nu al vrijwillig verwerven, omge-vingsmanagement dat actief meezoekt naar locaties, opvolging en aansturing ifv verbouwingen, omgevings-vergunningen, …
- Verwerving (onteigening) woningen en gronden
  Beheersmaatregelen: nu al vrijwillig verwerven van woningen zodat alleen nog onbebouwde gronden over-blijven omgevingsmanagement: zeer actief in gesprek gaan met bewoners
- Uitvoerbaarheid tunnel in combinatie met sluis
  Beheersmaatregel: bijkomend expertise opzoeken
- Hinder/schade in de omgeving (bemaling/veenlaag)
  Beheersmaatregel: opmaak grondwatermodel voorafgaande pompproeven
- Scope die uitdijt door partners die eigen doelstellingen wensen te realiseren op kosten van het groot project
  Beheersmaatregel: consequent scoop bewaken naar partners en externen

Daarnaast dient de toegankelijkheid van de achterhaven te worden gegarandeerd, gelet op een goeie planning en fasering van de bouw van een Nieuwe Sluis Zeebrugge in relatie tot de renovatie van de bestaande Pierre Vandammesluis. Deze fasering en onderlinge afhankelijkheid wordt verder bestudeerd en zal richtinggevend zijn voor de timing van ook de bouw van een Nieuwe Sluis Zeebrugge.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Bouwkost:	2.446.040
Investeringsbedrag excl. BTW:	2.959.708

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



Duiding bij de financiële kerngegevens

Het totale project wordt momenteel geraamd op **3.183.438 K euro**, P50, prijspeil jan 2025, incl. BTW, inclusief onteigeningen. Exclusief onteigeningen is dit **3.053.438 K euro**. Het taakstellend budget, vastgeklikt ten tijde van het ontwerpbesluit, bedraagt **2,789 miljard euro**. Dit bedrag was gebaseerd op de raming exclusief onteigeningen, de P50, prijspeil 2021, een onzekerheidsmarge van 20%, een jaarlijkse indexering van 2% en incl. BTW. Toepassing van de indexering op het **taakstellend budget** brengt dit budget aan **prijspeil jan 2025 op: 2,960 miljard euro**. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp dienen dus besparingsmogelijkheden gezocht te worden.

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

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

- toepassing van hoofdstuk IV van het Havendecreet en de bepalingen van het Subsidiebesluit
- de afspraken tussen het Vlaams Gewest en de havenbedrijven inzake de kostenverdeling voor de oprichting van nieuwe zeesluizen (cf. de parlementaire voorbereiding van het decreet van 8 mei 2009 houdende machtiging tot oprichting van het privaatrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap NV Vlaamse Havens) waarbij PoAB zich akkoord verklaarde om een responsabiliseringsbijdrage van 15% van de totale kostprijs van het onderdeel van het complex project dat de zeesluis en aanhorigheden van de zeesluis omvat bij te dragen aan het Vlaams Gewest bij de realisatie ervan -dit hoewel de nieuwe zeesluis en aanhorigheden een onderdeel zullen vormen van de basisinfrastructuur van de haven.
- voor de Wegenis verduidelijken Partijen reeds dat (her) aanleg van / werken aan gewestwegen N31, N34 en NX incl. de nieuwe verbindingsweg Stevin tussen N34 en NX en de nieuwe rotonde Kiwiweg en incl. de nodige infiltratie-buffer en afwateringsvoorzieningen voor deze verhardingen als basisinfrastructuur volledig ten laste van het Vlaamse Gewest zal zijn, behoudens in de mate dat er omwille van een vraag van POAB een afzonderlijk rijstrook voor uitsluitend havenintern verkeer aan het wegennet/tunnel dient toegevoegd te worden.
- bij de verdere uitwerking het Havendecreet en het Havenbesluit (Besluit van de Vlaamse regering betreffende voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie-en medefinancieringspercentages) worden gerespecteerd.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

Het taakstellend budget van 2,789 miljard euro inclusief btw (exclusief onteigeningen, P50, prijspeil januari 2022 aan bouwindex van max. 2%/jaar) waarbinnen het project dient te worden gerealiseerd wordt gerespecteerd bij de verdere uitwerking van het project. Bij de verdere uitwerking van het project dienen mogelijke besparingen onderzocht te worden.

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

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

Begrotingsartikel

MB0-1MIH2VA-WT

TIJDLIJN

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

Q4 2020 – Q1 2022	Geïntegreerd effectenonderzoek van de redelijke alternatieven t.b.v. de trechtering tot het inrichtingsalternatief
06/2021	Geactualiseerde projectonderzoeksnota/ Alternatief tussennota ter inzage gegeven op 1 juni 2021 waarin de aanpassing van het alternatief ovonde in detail wordt toegelicht. Deze lag vanaf dan tot en met 21 juni 2021 ter inzage voor alle geïnteresseerden. Advies en opmerkingen inzake deze tussennota werden verzameld in een overwegingsdocument. De input die men verder meenam werd toegevoegd aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON). Bekendmaking overeenkomsten met alle partijen die een bezwaar indienden, waardoor alle procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van de Nieuwe Sluis Zeebrugge worden stopgezet.
09/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen, overwegingsdocument tussennota en addendum geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON)
06/2022	Na een periode van intensief studiewerk en diverse overlegmomenten met belanghebbenden werd in de taskforce van 10 juni 2022 het inrichtingsalternatief voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge vastgelegd. Dit inrichtingsalternatief werd op 14 juni 2022 in een persconferentie bekend gemaakt. Het inrichtingsalternatief stelt nu duidelijk waar de nieuwe sluis en de nieuwe verbindingsweg Nx precies ingepland worden. Dit inrichtingsalternatief wordt nu verder uitgewerkt tbv het projectbesluit.
Q3 2022 – Q2 2023	Geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief
07/2023	Het voorontwerp van kaderprojectbesluit wordt, middels een mededeling aan de VR, voorgesteld aan de Vlaamse Regering op 14 juli 2023. Aansluitend wordt de adviesvraag opgestart.
04/2024	De Vlaamse Regering stelde op 26 april 2024 het besluit voor het complexe project Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge vast. Het projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek werden onderworpen aan een openbaar onderzoek.
08/2024	Het ontwerp van projectbesluit en het geïntegreerd onderzoek werden van 6 mei tot 4 juli aan een openbaar onderzoek onderworpen. Momenteel worden de inspraakreacties en bezwaarschriften behandeld.
07/2025	Principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van het definitief kaderprojectbesluit
10/2025	Definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering van het Kaderprojectbesluit en publicatie in het Belgisch Staatsblad
11/2025	GRUP uit het Kaderprojectbesluit is van kracht
12/2025	Verzoekschriften bij de Raad van State tot vernietiging van het Kaderprojectbesluit

21 Renovatie Royerssluis

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Andere betrokken ntiteiten	De afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken treedt voor deze werken op als leidend ambtenaar, terwijl het onderdeel wordt uitgevoerd in opdracht van Port of Antwerp-Bruges. Lantis treedt op als aanbestedende overheid van de samengevoegde opdracht van het onderdeel Royerssluis, en onderdeel Oosterweelknoop. Stad Antwerpen, Provincie Antwerpen, Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg nv, Vervoerregio Antwerpen, Aquafin en Agentschap Onroerend Erfgoed (voor de Sluismeesterswoning) zijn ook betrokken instanties.
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond, Oosterweelknooppunt (het op- en afrittencomplex aan de tunnelmond op rechteroever), Kanaalzonetunnel (tunnel onder het Amerikadok), Droogdokkenpark (Stad Antwerpen), Dijkwerken (sigmakering Droogdokkenpark, De Vlaamse Waterweg nv)
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/maritieme-toegang/havenprojecten/royerssluis

Omschrijving van het project

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

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

Samengevat houdt de renovatie het volgende in:

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

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

Nagestreefde doelstellingen

De renovatie van de sluis is een belangrijke stap in de modal shift naar duurzamere vervoersmiddelen binnen het goederen-transport. De Royerssluis wordt namelijk aanzienlijk langer (van 180 naar 235 meter lengte) én breder (van 22 naar 36 meter), waardoor ze meer en grotere binnenschepen kan versassen, en het transport op het Albertkanaal toeneemt.

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

Sinds het eerste kwartaal van 2024 is de bouw van de nieuwe sluis daadwerkelijk opgestart. In het derde kwartaal van 2024 werd het laatste deel van de oude sluis gesloopt, waarna in het tweede kwartaal van 2026 de renovatie van de beschermde Sluismeesterswoning van start ging.

Tegen midden 2026 waren de betonwerken voor de nieuwe sluis voor ongeveer 90% voltooid. Intussen is een belangrijk knelpunt ontstaan tussen de aanneming van de Kanaalzonetunnels (onder leiding van Lantis) en de bouw van de Nieuwe Royerssluis. Door vertraging op perceel 3B wordt de verwijdering van de logistieke kofferdammen ter hoogte van tunneldelen 3 en 4 later uitgevoerd dan oorspronkelijk gepland en eerder afgestemd met het project Royerssluis. In de planning van Royerssluis was voorzien dat deze kofferdammen tegen het eerste kwartaal van 2027 verwijderd zouden zijn, zodat de verdere afbouw van de nieuwe sluis volgens de voorziene fasering kon verlopen. Lantis meldt echter een vertraging van naar schatting twee jaar op de Kanaalzonetunnels.

Voor het onderdeel Royerssluis binnen perceel 3A betekent dit dat de sluisdeuren en -bruggen niet kunnen worden ingevaren volgens de voorziene planning en methode uit het bestek. Hierdoor loopt het project Royerssluis een aanzienlijke vertraging op, geraamd op 276 kalenderdagen.

Indicatieve planning:

- Verdere (beton)bouw nieuwe sluis: … – midden 2027.
- Inhijsen bruggen: midden 2027.
- Onder water zetten sluis: midden 2027.
- Afbraak kofferdam bovenhoofd (Lantis): tegen Q1 2028.
- Start invaren deuren: Q1 2028.
- Afbraak kofferdam benedenhoofd: tegen eind 2028.
- Einde werken en proefperiode: Q2 2029.
- Indienstname nieuwe Royerssluis (schepen versassen): eind 2029.
- Definitieve oplevering: eind 2032 (3 jaar waarborgtermijn)

Risicobeheer

Project Royerssluis kan vertragen omwille van externe factoren zoals (uitlopende of met de eigen fasering conflicterende) naburige projecten, of andere onvoorziene omstandigheden (zoals vastgestelde verontreinigingen, wijzigende beleidsbeslissingen, ...). De belangrijkste 5 hangijzers hierbij zijn de volgenden, waarbij het bijhorende risico-management in de kolom ernaast worden toegelicht.

De belangrijkste risico's worden door de afdeling zo goed mogelijk pro-actief aangepakt. Binnen het projectteam van de Royerssluis vinden er op regelmatige basis "werkgroepen risico" plaats (ook met de verzekeraar). Met alle betrokken partijen wordt periodiek (vaak wekelijks) overleg gepleegd om daar waar nodig afspraken te maken en te remediëren. De risico's en hun impact op het project (planning, financiering, budget) en de omgeving (hinder,...) worden zo aldus maximaal gereduceerd.

Update Risicoverdeling en risicomanagement

Risico	Beheersmaatregel
1. Vastgestelde PFAS-contaminatie in de bodem (gronden) evenals het grondwater binnen projectgebied Royerssluis: gezien Royerssluis zich op minder dan 5km van de 3M-fabriek bevindt is de impact zeer groot. Van het initieel voorziene quasi sluitende grondverzetmodel blijft niet veel meer over. Meer dan 100.000m^2 grond en slib moest naar de reiniger of AMORAS afgevoerd worden, wat wil zeggen dat er ook vele nieuwe (zand)gronden aangeleverd zullen moeten worden voor heraanvulling van de bouwput. Voor de zuivering van het bemalingswater werden twee waterzuiveringsinstallaties gebouwd on site, waarvan nog één in dienst. Dit issue speelt ook m.b.t. in het bestek voorziene baggerwerken (ongoing in 2026) in de toegangsgeul van de sluis.	1. PFAS-contaminatie: uitgebreid bodem- en grondwateronderzoek werd uitgevoerd. Ramingen werden gemaakt van de budgettaire impact, o.w.v. de nieuwe lozingsnormen die werden bekomen. Maritieme Toegang heeft hiertoe de nodige budgetten tijdig (laten) voorzien. AMORAS schoot en schiet momenteel nog steeds te hulp voor de slibverwerking zodat de timing van de werken gerespecteerd kan blijven. Maritieme Toegang laat Lantis ook gebruiken maken van haar waterzuiveringsinstallatie om dat project te behelpen zodat daar geen vertraging ontstaat. Tweewekelijks worden stalen genomen zodat de actief koolfilters pro-actief vervangen kunnen worden en de bemalingsinstallatie niet zou kunnen stilvallen. Gezien de gemeenschappelijke aanbesteding Royerssluis-Oosterweelknoop worden er nu in 2026 (goede) uitgegraven gronden van Oosterweelknoop gebruikt voor de aanvullingen achter de betonnen kolkwanden van Royerssluis (synergiën worden opgezocht).
2. Interferentie met de werken van de Oosterweelknoop en de Kanaalzonetunnel i.o.v. Lantis: de conceptwijziging vanuit Lantis van kistdam naar kofferdam aan het bovenhoofd van de Royerssluis zorgde eerder voor een gekende vertraging. Voor de Kanaalzonetunnel (perceel 3B) meldt Lantis een vertraging van 2 jaar, het project zal tegen mei 2027 niet ver genoeg gevorderd zijn opdat de sluisbruggen en -deuren volgens het voorziene tijdstip binnen project Royerssluis ingevaren zullen kunnen worden via het Amerikadok.	2. Interferentie met Oosterweelwerken: tweewekelijks vinden er project- en raakvlakoverleggen plaats tussen beide bouwheren (Royerssluis, Oosterweelknoop en Kanaalzonetunnel), zowel in aan- en afwezigheid van de opdrachtnemer, om de technische en planmatige interferentie tot een minimum te beperken. Voor het invaren van de stalen constructies worden sinds de tweede helft van 2024 alternatieve uitvoeringsmogelijkheden onderzocht. Eind 2025 werd gezamenlijk een keuze gemaakt met de kleinste financiële impact (die tegelijk tegemoet komt aan de doelstellingen van het bestek). Opdrachtgevers willen vermijden dat er een afgewerkte sluis opgeleverd wordt die bijvoorbeeld niet meteen in dienst genomen zal kunnen worden. De uitvoeringstermijn van het project Royerssluis verlengt hierdoor met 276 kalenderdagen.

3. (her)Vergunning en actualisaties: Het verkrijgen van een nieuwe omgevingsvergunning is essentieel om verder te kunnen werken on site. Volgende zaken zijn te voorzien: • Huidige vergunning loopt af einde 2026 en moet verlengd worden (o.a. door de onvoorziene gebeurtenissen tijdens uitvoering); • Diverse wijzigingen moeten geactualiseerd worden (o.a. integratie sloop gele gebouwtjes, uitwerking Droogdokkenweg, gewijzigde ISPS-regelgeving, sloop staketsel ,...); • Door de Bariumvervuiling moet hiervoor een bijstelling gevraagd worden (incl. studie nodige onderzoeken); • ...	3. In overleg tussen opdrachtgever en opdrachtnemer werd beslist de taken hiervoor te verdelen, zodat het tekenwerk zit bij de partij die dit het meest efficiënt kan aanleveren (originele auteurs van de disciplines). De druk is echter hoog gezien ten laatste eind 2025 de aanvraag ingediend moest zijn, en idealiter wordt daarin meteen de correcte toekomstplanning geïntegreerd, rekening houdende met get gewijzigde invaarscenario's (zie risico 2). Eind 2025 werd de (her)vergunning aangevraagd maar het dossier werd niet meteen volledig en ontvankelijk verklaard, nadien wel. Momenteel is het openbaar onderzoek lopende. Zo goed als alle adviezen werden intussen reeds bekomen. Eind oktober 2026 wordt de nieuwe vergunning verwacht.
4. Project Royerssluis kan ook zelf omwille van enkele van de hierboven opgesomde risico's naburige projecten vertragen: A. Dit zou het geval kunnen zijn indien men op Royerssluis de PFAS-contaminatie niet tijdig verwerkt zou krijgen waardoor de bouwfasering zou uitlopen in termijn, wat onvermijdelijk zijn invloed heeft op de omgeving. B. Maar ook indien de hervergunning niet tijdig verleend wordt, heeft dit een invloed op de doorlooptijd van het project.	4. Er wordt met alle stakeholders intensief overleg gepleegd. Voorlopig zijn er geen nadelige gevolgen van Royerssluis op de andere projecten. Eens de werfzone van Royerssluis zal worden vrijgegeven zal DVW samen met AG Vespa instaan voor de aanleg van het Droogdokkenpark. Gesprekken over wat/hoe zijn volop aan de gang.
5. Schadegeval: In de nacht van 18 april 2026 vond er een aanvaring plaats met een (nieuw geplaatste) meerpaal in de toegangsgeul, veroorzaakt door het schip SOLA GRATIA (gezonken). De meerpaal vertoont op heden een scheefstand die de werking van het nog te produceren remmingswerk in de weg zal staan. Verschillende technische oplossingen worden momenteel onderzocht om invloed op het kritieke pad uit te sluiten (bvb. paal trekken en nieuwe plaatsen op zelfde plaats, nieuwe paal op andere plaats, remmingswerk aanpassen,...).	5. Zowel de verzekeraar van de rechtsbijstand als van de ABR werden ingelicht en beiden hebben een expert aangesteld. Op regelmatige basis vinden werkoverleggen plaats, in eerste instantie om te kijken welke mogelijks oplossingen technisch haalbaar zijn (mogelijks kan de paal niet getrokken worden,...).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	474.113
Bouwkost (aandeel Vlaams Gewest):	239.063
Studie -en ontwerpkosten:	5.000

Investeringsbedrag excl. BTW (Totaal)	479.063
Investeringsbedrag excl. BTW (aandeel Vlaams Gewest):	244.063

	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Project gerelateerde investerings-en onderhoudskosten	0	0	33.019	26.706	17.732

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

Bij de gunning in 2020 bedroeg de totale uitgave voor de werken in kader van de renovatie van de Royerssluis 288 miljoen euro (excl. BTW). Voor deze uitgave engageren de Vlaamse overheid en Port of Antwerp Bruges, de opdrachtgever voor de renovatie, zich voor het grootste deel. 3 miljoen euro viel ten laste van stad Antwerpen en 1,4 miljoen euro ten laste van de Vlaamse Waterweg. Het aandeel van het Vlaamse Gewest besloeg toen 91 miljoen euro (excl. BTW).

Budgettair wordt bij budgetoverschrijdingen voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen toegepast. Deze verdeelsleutel werd bijgevolg toegepast op de sinds 2020 betaalde meerwerken, de reeds betaalde prijsherzieningen, de inschatting van toekomstige prijsherzieningen van de nog uit te voeren werken en de verzekeringswerken afsloten door Lantis, geprefinancierd door Port of Antwerp-Bruges (zie samenwerkingsovereenkomst tussen partijen).

De totale actuele raming (dd. 11 mei 2026) van de renovatie van de Royerssluis bedraagt hierdoor 474,1 miljoen euro (excl. BTW). Het aandeel van het Vlaamse Gewest bedraagt bij deze raming 239 miljoen euro (excl. BTW).

	Totaal bouwkost(EUR)	**Aandeel Vlaams Gewest (EUR)**
Bestek Royerssluis (gunning, 2020)	288.000.000,00	91.053.886
Meerwerken (prijspeil 2020)	78.603.372,00	53.871.090
Reeds betaalde prijsherzieningen	47.509.277,00	43.138.287
Inschatting toekomstige prijsherzieningen van de nog uit te voeren werken	55.000.000,00	46.750.000
Verzekeringen afgesloten door Lantis, geprefinancierd door Port of Antwerp-Bruges (zie samenwerkingsovereenkomst tussen partijen)	5.000.000,00	4.250.000
Totaal actuele (11/05/2026) raming Nieuwe Royerssluis (in EUR) (prijspeil 2026)	474.112.649,00	239.063.263

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

In bovenstaande tabel staan de verrekeningen en hierzieningen betaald aan POAB weergeven. Voor 2026 zijn er in totaal 19,5 miljoen euro aan betalingen aan POAB voorzien, waarvan 4 miljoen euro aan herzieningen reeds betaald zijn op het moment van deze rapportering. De overige voorziene betalingen voor 2026 betreffen 8 miljoen euro aan verrekeningen en 7,5 miljoen euro in kader van een dading (alternatief invaarscenario).

Begrotingsartikel

MB0-1MIH2VA-WT
INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2016	Bekendmaking plaatsingsprocedure
05/2017	Selectiedatum plaatsingsprocedure
05/2020	Op 8 mei 2020 kreeg de renovatie van de Royersluis in Antwerpen groen licht van Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir met de levering van de omgevingsvergunning aan de Afdeling Maritieme Toegang.
12/2020	Op 18 december 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. Het onderdeel Royerssluis werd gegund na een koepelovereenkomst met het Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang (AMT). Dit is de overeenkomst inzake de samengevoegde opdracht, contract 3A, tussen Lantis en Havenbedrijf enerzijds en de opdrachtnemer anderzijds, met tussenkomst van het Vlaams Gewest (AMT).
03/2021	Contractsluiting en financial close
04/2021	Overeenkomst van 21 april 2021 tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Bijstelling vergunningsvoorwaarden (milieu-kundig)
10/2021	Start bouwfase
20/2029	Geplande einddatum bouwfase

ZELFEVALUATIE (2026)

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

22 OverBruggen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Website	www.vlaanderen.be/overbruggen

Omschrijving van het programma

OverBruggen is een programma van de Vlaamse overheid om vaste en beweegbare bruggen in Vlaanderen versneld te renoveren, te vernieuwen of te moderniseren. Het programma zet in op een snelle en efficiënte aanpak van verouderde bruggen, met de bedoeling ze toekomstbestendig, robuust en veilig te maken voor alle weggebruikers. Een modern organisatiemodel, een nauwe samenwerking met de private sector, innovatieve technieken én specifieke aandacht voor de totale levensduur van een brug staan daarbij centraal.

De eerste opdracht in OverBruggen is het vernieuwen van 49 vaste bruggen in slechte toestand, verspreid over Vlaanderen (PPS Kunstwerken). De tweede opdracht is het vernieuwen en moderniseren van 17 beweegbare bruggen (PPS Beweegbare Kunstwerken).
Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg nv coördineren samen deze opdrachten.

Voor elke opdracht wordt telkens een consortium van private aannemers aangesteld met voldoende capaciteit om alle bruggen te vernieuwen.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De bouwpiek van jaren '60 – '70 leidt vandaag tot een reeks kunstwerken die verouderd zijn en kampen met een aanzienlijke onderhoudsachterstand. Een deel van onze infrastructuur is in slechte toestand en dreigt niet langer aan de eisen te beantwoorden. De Vlaamse regering heeft daarom aan het begin van haar legislatuur een inhaaloperatie opgestart om de onderhoudsachterstand weg te werken, onder de noemer van Assetmanagement.

Deze operatie volgt twee sporen:

- Het wegwerken en voorkomen van onderhoudsachterstand door renovatie en vernieuwing van verkeersinfrastructuur en het verhogen van de inspanningen voor onderhoud
- Het verhogen van de maturiteit als infrastructuurbeheerder door het invoeren van een professioneel assetmanagement.

Een overkoepelende governance structuur zorgt voor het afstemmen en coördineren van een gemeenschappelijke basis en het opvolgen van de voortgang. Elke entiteit heeft een assetmanagement masterplan in uitvoering, met als doel om op een termijn van vier tot negen jaar het beoogde maturiteitsniveau te behalen.

Het voorliggende programma is een belangrijk onderdeel binnen de ruimere aanpak voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand van kunstwerken. Dit programma wil uitvoering geven aan een aantal beleidsdoelstellingen en ambities uit het regeerakkoord (2019-2024), onder meer:

- Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken
- Door overheidsinvesteringen de economische groei stimuleren die op korte termijn een extra boost geven doch vooral op langere termijn het macro-economisch potentieel van onze Vlaamse economie benutten
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Deelproject	Bouwkost	Studie en ontwerp-kosten	Betaalde biedver-goeding	Investerings-bedrag excl. BTW	Investerings-bedrag incl. BTW	Raming jaar-lijkse beheers-en onderhoudskosten	Jaar raming
PPS Kunstwerken	412.000	35.000	2.630	453.230	548.408	6.525	2026
PPS beweegbare kunstwerken	165.000	-	-		-	-	2023

Duiding bij de financiële kerngegevens

PPS Kunstwerken:

Oorspronkelijk werd uitgegaan van een maximale jaarlijkse BBV van 30 miljoen euro. In juli 2026 keurde de Vlaamse Regering een verhoging van het budget tot maximum 45 miljoen euro per jaar (prijspeil 2026) goed. Tegelijk legde de Vlaamse Regering een definitieve investeringslijst van 35 bruggen vast. Na de verhoging van het budget door de Vlaamse Regering in juli 2026 vertegenwoordigt het totale programma een investeringsvolume van circa 420 miljoen euro. De raming van de totale studie- en adviseurskosten voor het gehele programma werd in 2024 verhoogd van 10.500 k euro naar 30.947 k euro. Naar aanleiding de verhoging van het budget door de Vlaamse Regering en het vastleggen van een definitieve investeringslijst is ook bijkomend studiebudget vereist. Een exacte raming van het vereiste studie-budget is nog niet gemaakt. Voorlopig wordt dit geraamd op 35.000 k euro.

De beschikbaarheidsvergoeding zal voor elk kunstwerk afzon-derlijk verschuldigd zijn tijdens de beschikbaarheidsfase. Op dit ogenblik schat de aanbestedende overheid in dat de onderhoud-speriode van het eerste kunstwerk zal starten in begin 2028 en van het laatste kunstwerk eind 2030. De beschikbaarheids-periode bedraagt 30 jaar. Dit maakt dat de beschikbaarheids-periodes van de verschillende kunstwerken zullen aflopen tussen 2058 en 2060.

PPS Beweegbare kunstwerken;

Op basis van de huidige kostenraming wordt voorgesteld om een taakstellend budget te definiëren voor een bouwkost van 165 miljoen euro (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 3,15%) cf. de methodiek toegepast op de PPS OverBruggen (= PPS Kunstwerken).

Dit taakstellend budget verschilt van de geraamde bouwkost van 58 miljoen euro in de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 juli 2021, om de volgende redenen:

- Het project bereikt de beoogde doelen indien een voldoende aantal bruggen deel uitmaken van de scope, aangezien schaalgrootte van belang is bij standaardi-satie en optimalisatie, zowel op technisch (ontwerp en productie) als financieel vlak. Kenmerkend aan dit project is dat maximaal gebruik zal gemaakt worden van een gestan-daardiseerde typebrug, die op de verschillende locaties ingepast zal worden. Hoe vaker de typebrug gebouwd wordt, des te groter zal de efficiëntie en het rendement zijn.
- De projectscope per brug is gaandeweg geëvolueerd: het uitgevoerde studiewerk is duidelijker en breder afge-lijnd dan in 2021, wat zich vertaalt in een robuustere raming per object.

- De aanzienlijke stijgingen in materiaalprijzen en loonkosten hebben significant bijgedragen tot een stijging van de oorspronkelijk geraamde bedragen in 2021.

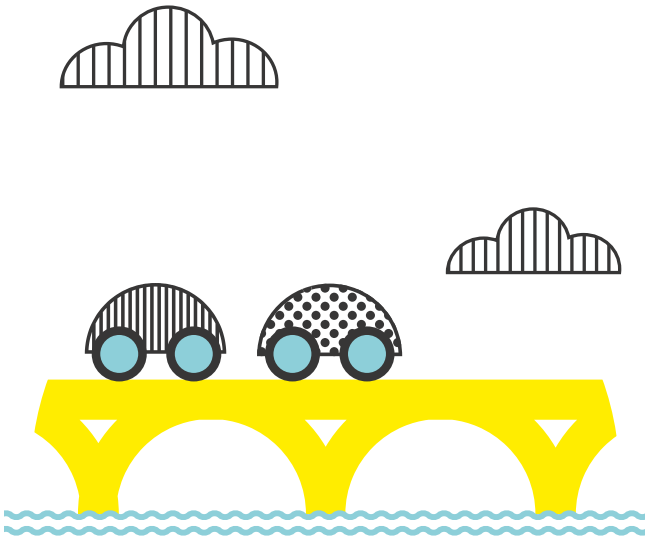
Hierin zitten vastgoedkosten (grondverwervingen) en studiekosten (engineering) niet vervat. Op heden zijn nog niet alle risico's en faseringen voldoende in kaart gebracht. De afbakening van risico's, de risicoverdeling alsook nodige Minder-Hinder" maatregelen maken onderdeel van het vervolgtraject van deze procedure, maar zullen voor zover het om endogene risico's gaat (bv. Asbest) worden opgenomen binnen het taakstellend budget.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, worden de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd op 16,5 miljoen euro per jaar (inclusief btw uitgaande van een btw-tarief van 3,15%). De uitvoering van het project kan volgens de huidige inzichten worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

Begrotingsartikel

MB0-1MFH2MC-WT
Begrotingsartikel van studiekosten voor PPS Kunstwerken (Basisallocatie: 1MF072)

MB0-1MIH5VY-IS
Investeringstoelage van De Vlaamse Waterweg



22.1 PPS Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De PPS Kunstwerken wordt gecoördineerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten is een standaard DBFM-overeenkomst opgenomen die als model geldt voor elk van de deelprojecten. Die standaard DBFM-overeenkomst is gebaseerd op de DBFM-overeenkomst die de Werkvennootschap hanteert voor haar projecten (o.a. complex A201) en waarvoor in het verleden al meermaals een gunstig INR/Eurostat advies werd gegeven. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten voor elk van de deelprojecten wordt bewaakt en heeft hiertoe in de raamovereenkomst de nodige bepalingen opgenomen. Het INR heeft aangeboden om de standaard DBFM-overeenkomst vroegtijdig, en voorafgaand aan het formele advies, te screenen op ESR-neutraliteit. De aanbestedende overheid zal tijdens de voorstudiefase van de raamovereenkomst gebruik maken van dit aanbod.
Uitvoeringsvorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Private partner	TM Brugfabriek
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

De PPS Kunstwerken is de eerste PPS in Vlaanderen die specifiek wordt ingezet voor het vernieuwen van infrastructuur in het kader van assetmanagement. Het programma beoogt de vernieuwing van 49 bruggen in slechte toestand door middel van een PPS. De bruggen zijn geografisch verspreid over Vlaanderen en worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg.

De doelstellingen van het project brengen ons ertoe om af te stappen van een traditionele DBFM-aanpak waarbij een PPS wordt vormgegeven als een (geografisch) afgebakend project of een kleine cluster van projecten die geografisch en technisch verankerd zijn (bv. PPS Bruggen Albertkanaal). De voorgestelde aanpak combineert een projectmatige werking op schaal van elke brug met een programma-aanpak voor de vernieuwing van 35 bruggen. Het kenmerk van de aanpak is dat een publiek-private samenwerking tot stand komt, onder de vorm van een raamovereenkomst, voor het gehele programma, en er dus één private partner wordt aangesteld met voldoende capaciteit om het volledige programma tegen 2030 te realiseren.

Elke brug is een deelproject in dit programma en volgt een klassiek projectverloop, dat start met het bepalen van de functionele eisen op basis van een startnota die conform het decreet Basisbereikbaarheid wordt goedgekeurd door de Projectstuurgroep. Met dit basisdossier vangt een 2-fasen-aanpak aan dat start met de ontwerpfase om samen met de private partner tot een uitgewerkt ontwerp en een uitvoerbare omgevingsvergunning te komen. Na akkoord over kosten en uitvoeringsplanning wordt de bouwfase aangevat en komt de DBFM-overeenkomst tot stand.

Deze 2-fasen-aanpak maakt dat de private partner van in het begin het ontwerp kan opnemen en dus volwaardig verantwoordelijkheid kan dragen – een belangrijke voorwaarde in een ESR-neutrale DBFM-aanpak. Deze vroegtijdige betrokkenheid maakt het meteen mogelijk om het project zodanig te ontwerpen dat naderhand de bouwfase efficiënt kan verlopen, de hinder maximaal wordt gereduceerd en aspecten van onderhoud en onderhoudsvriendelijkheid al van bij het concept ingebracht kunnen worden.

De voorgestelde programma-aanpak kent vele voordelen inzake efficiëntie en het benutten van de expertise van de private partner op het vlak van civiele techniek, uitvoering, onderhoud en minder hinder. Het bundelen van de krachten in

de ontwerpfase verkleint de risico's voor het bekomen van een omgevingsvergunning, verbetert het stakeholdermanagement en zorgt voor een beter risicomanagement en een beter voorbereid dossier voor het aanvatten van de bouwfase. De aanpak heeft globaal kortere doorlooptijden en vermijdt onnodige (transactie) kosten. Het zet de private partner aan tot een efficiënte projectstructuur die gericht is naar realisatie (snelheid maken).

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse overheid wil met deze opdracht de onderhoudsachterstand van de vaste bruggen wegwerken en ze gebruiksklaar maken voor de toekomst. Zo moeten de bruggen voldoen aan hedendaagse eisen zoals bredere fietspaden en veilige onderdoorgangen.

Het resultaat zal een brug zijn die veilig, robuust en verkeersvriendelijk is, maar ook naadloos aansluit op haar omgeving.

De PPS Kunstwerken heeft als doelstelling om tegen 2030 met het beschikbare budget van 45 miljoen Euro (incl. btw) aan beschikbaarheidsvergoeding per jaar over een looptijd van 30 jaar, zoveel 35 bruggen te vernieuwen en toekomstbestendig te maken. Het project PPS Kunstwerken beoogt efficiëntie in het beheer van de beschikbare middelen om deze doelstelling te bereiken. De opdracht zal gerealiseerd worden middels een raamovereenkomst voor het sluiten van DBFM Contracten, conform de vereisten voor ESR-neutraliteit, met een looptijd voor de beschikbaarheidsfase van maximaal 30 jaar.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

Eind augustus 2026 bevonden 24 deelprojecten zich in ontwerpfase. Daarvan:

- wordt voor 7 deelprojecten het voorontwerp opgemaakt;
- wordt voor 10 deelprojecten de omgevingsvergunningsaanvraag voorbereid;
- is voor 7 deelprojecten de omgevingsvergunning aangevraagd en lopende. Parallel wordt voor deze deelprojecten het contractdossier voorbereid.

De opdrachtnemer is bezig met de voorbereiding van de Debt Fundind Competition (DFC). Deze zal in het vierde kwartaal van 2026 georganiseerd worden. Parallel aan de DFC wordt de externe evaluatie voorbereid. De resultaten van deze evaluatie zullen meegedeeld worden aan de Vlaamse Regering bij de goedkeuring van de eerste DBFM-overeenkomst(en).

In voorbereiding van de externe evaluatie hebben DMOW en AWV een interne evaluatie van het programma laten uitvoeren. De voorlopige resultaten van deze evaluatie werden besproken met het projectteam en worden waar mogelijk geïmplementeerd in de werking.

Om tijdverlies te vermijden en flexibel te kunnen omspringen met wijzigende omstandigheden binnen de verschillende deelprojecten werd begin 2026 beslist om voor de opstart van een DFC niet te wachten tot alle deelprojecten een omgevingsvergunning bekomen hebben en het contractdossier ervan geaccepteerd is. In tegenstelling tot de oorspronkelijk voorziene aanpak, zal daarentegen aan de financiers van het vreemd vermogen hun voorwaarden gevraagd worden op basis van een enveloppe waarin 2 à 3 deelprojecten een vergunning hebben bekomen, maar voor een andere deel nog de vergunningsaanvraag lopende is. De financiers zullen een gecommitteerd voorstel voor de volledige enveloppe geven. Deze aanpak verhoogt de financieringskost (iets hogere rentevoeten en meer commitment fees), maar beperkt de impact van inflatie doordat DBFM-overeenkomsten sneller gesloten kunnen worden (waardoor de meerkost van de hogere rente e commitment fees beperkt wordt), maakt dat de volledige enveloppe niet afhankelijk is van het traagste deelproject en beperkt de risico's op het wegvallen van een deelproject.

De Vlaamse Regering keurde op 17 juli 2026 de verhoging van de maximale jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding van 30 miljoen euro naar 45 miljoen euro goed. Tegelijk werd een definitieve lijst van deelprojecten afgeklopt. Deze is consulteerbaar op: https://www.vlaanderen.be/overbruggen/vaste-bruggen

Planning

In het najaar zullen de eerste omgevingsvergunningen bekomen worden en zal de eerste Debt Funding Competition, voor het aantrekken van de financiering georganiseerd worden. Als de DFC doorlopen is, kunnen begin 2027 de eerste contractdossiers geaccepteerd worden en kan het goedkeuringsproces door de VR opgestart worden. Verwacht wordt dat in eind Q1/begin Q2 2027 de eerste DBFM-overeenkomsten door de VR goedgekeurd kunnen worden. In Q2 2027 zullen de eerste deelprojecten in uitvoering kunnen gaan.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's bij dit project zijn:

- Vergunningen (per individuele brug/cluster)
- Complexiteit financiering: raamovereenkomst versus afgelijnd PPS-contract (doorgaans vast bedrag en een afgebakende geografie)
- Tekort aan productiecapaciteit en human resources in de markt om voldoende tempo aan te houden, zeker in relatie tot andere grote werven
- Geografische spreiding projecten leiden tot gebrek aan beoogde uniformiteit
- Complexiteit planning versus standaardisatie leidt tot efficiëntieverliezen

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management '- met twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken- verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma en draagt deze op aan het departement MOW (coördinatie).
03/2023	Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project
04/2023	De aankondiging van de opdracht en de selectieleidraad werden op 12 en 17 april 2023 gepubliceerd in respectievelijk het Belgisch Bulletin der Aanbestedingen en het Europees Publicatieblad.
05/2023	Op 19 mei 2023 dienden drie consortia een aanvraag tot deelneming in: Bruggen van Morgen,Bruggenbouwer2 en TM Brugfabriek.
07/2023	Het initieel beschrijvend document, getiteld PPS Kunstwerken werd aan alle deelnemers van de dialoogfase overgemaakt. Er werden in de periode september – december 2023 drie dialoogrondes georganiseerd en twee sessies in elk van de twee eerste rondes.
12/2023	De offertefase werd aangevangen met het overmaken van het definitief beschrijvend document aan alle inschrijvers.
02/2024	Op 5 februari 2024 om 11 uur vond de opening van de offertes plaats. Daaruit bleek dat de 3 deelnemers aan de dialogen allen een offerte ingediend hebben.
03/2024	De onderhandelingen vonden plaats op 8, 14, 19, 22 en 26 maart 2024. Tijdens de onderhandelingen werd de raamovereenkomst gefinaliseerd. Daarbij werden in het bijzonder de financiële toezeggingen van de voorkeursbieder scherp gesteld en het plan van aanpak inhoudelijke kwaliteit vertaald in de tekst van de raamovereenkomst. Na afloop van de onderhandelingen zijn de opdrachtdocumenten die van toepassing zijn op het programma PPS Kunstwerken gefinaliseerd.
05/2024	De Vlaamse Regering beslist haar goedkeuring te hechten aan de gemotiveerde gunningsbeslissing voor de toewijzing van PPS Kunstwerken aan TM Brugfabriek.
01/2025	Einde Voorstudiefase
02/2025	Bestelling 13 deelprojecten
04/2025	Bestelling 6 deelprojecten
09/2025	Bestelling 3 deelprojecten
07/2026	De Vlaamse Regering keurde de verhoging van de maximale jaarlijkse bruto beschikbaarheidsvergoeding van 30 miljoen euro naar 45 miljoen euro goed. Tegelijk werd een definitieve lijst van deelprojecten afgeklopt.

22.2 Beweegbare Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
Gerelateerde projecten	Asset Management programma Bediening op afstand
ESR Impact	Het project Beweegbare kunstwerken' zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoerings-vorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Het DBFM-project Beweegbare Kunstwerken' betreft de (ver)nieuwbouw van beweegbare bruggen in beheer van De Vlaamse Waterweg en dit i.f.v. instandhouding en de opwaardering van het patrimonium. Tegelijk wordt met dit DBFM-project ook beoogd bij te dragen aan het optimaliseren van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving van deze bruggen. Volgende bruggen maken na voorafgaande selectie de projectscope uit van dit project:

- Brug 7 Rijkevorsel
- Brug 1 Turnhout
- Ophaalbrug in Zandbergen
- Begijnebrug in Ninove
- Wondelgemstraatbrug in Gent
- Hefbrug Oudenaarde
- Willemsbrug in Grimbergen
- Brug 6 Beerse
- Brug op Sluis 1 Rijkevorsel
- Brug op Sluis 17 Bocholt-Lozen (Margot Brug)
- Brug 9 Sint-Lenaarts
- Brug op Sluis 5 Sint-Job-in't Goor
- Ophaalbrug benedenhoofd Boudewijnsluis Brugge
- Brug 2 Turnhout
- Brug 4 Beerse
- Brug op Sluis 4 in Brecht
- Daknambrug in Lokeren
- Millebrug In Alveringem & Veurne
- Kellenaarsbrug in Lo-Reninge

Eind 2025 gebeurde een herschikking van de projectscope waarbij omwille van de complexiteit van één brug van de initiële lijst (m.n. Oudekaaibrug in Ninove) besloten werd om deze als regulier project verder te zetten en in de plaats bruggen van de reservelijst op te nemen in het project (m.n. de Millebrug, de Kellenaarsbrug en de Daknambrug). De netto bouwkost blijft na deze herschikking nagenoeg ongewijzigd, omdat de omvang en complexiteit van elk van de ingeschoven reserverbruggen telkens beduidend kleiner is dan voor de doorgeschoven Oudekaaibrug. Het project omvat dus voortaan 19 bruggen i.p.v. 17, zij het voor quasi dezelfde bouwkost als voorheen.

Deze bruggen maken ook deel uit van het programma Bediening op afstand – dat evenwel niet binnen de scope van voorliggend DBFM-project valt – zodat ze gelijktijdig uitgerust kunnen worden met de installaties om ze geschikt te maken voor bediening op afstand.

Deze lijst kwam tot stand na een analyse van enerzijds de bijdrage van elke brug tot de DBFM-waardigheid (risico's) van het globaal pakket van bruggen en anderzijds op basis van hun prioritering naar onderhoudstoestand van de gepreselecteerde kunstwerken, hun toestandsklasse en hun bijdrage tot verkeersveiligheid (in het bijzonder voor het kruisend verkeer voetgangers en fietser). De samenstelling van de lijst werd ook voorgelegd ter consultatie aan een panel van experten.

In dit verband wordt ook meegegeven dat wanneer in de loop van de DBFM-plaatsingsprocedure één of meerdere geselecteerde bruggen alsnog niet kunnen worden behouden in de projectscope, er middels de reservelijst snel kan worden overgaan tot bijkomende analyses om de projectscope eventueel aan te vullen met één of meerdere andere bruggen. Dit laat toe de projectscope voldoende robuust te houden.

Reservelijst:

- Daknambrug in Lokeren (sinds eind 2025 opgenomen in de projectscope)
- Millebrug In Alveringem & Veurne (sinds eind 2025 opgenomen in de projectscope)
- Kellenaarsbrug in Lo-Reninge (sinds eind 2025 opgenomen in de projectscope)
- Brug Sluis Dessel IV
- Brug op Sluis Geel VII
- Brug op Sluis Geel IX

Nagestreefde doelstellingen

De beweegbare kunstwerken in beheer van De Vlaamse Waterweg die het voorwerp uitmaken van dit DBFM-project bevinden zich thans in een slechte en/of verkeersonveilige toestand. Dergelijke infrastructuur met een hoge blootstelling geeft een hoger risico op uitval, wat de veiligheid in gevaar brengt en potentieel een grote economische en maatschappelijke impact heeft. De oplossing die wordt beoogd bestaat erin met voorliggende DBFM-project een inhaalbeweging te maken in termen van asset management, en tegelijk dit project aan te grijpen om de fiets- en voetgangersveiligheid (en meer in het algemeen de verkeersveiligheid en -leefbaarheid) te verbeteren en het asset management verder te professionaliseren.

De hoofddoelstelling van het project is de vervanging van de beweegbare kunstwerken i.f.v. een betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur en het optimaal uitrusten van de kunstwerken i.f.v. de afstandsbediening. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Aspecten inzake het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid worden eveneens als doelstellingen meegenomen.

Het project wordt ook aangegrepen om waar mogelijk in samenwerking met de private markt de monitoring en het onderhoud te optimaliseren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	GO Op schema, behoudens aandachtspunten

In 2025 werd de Selectiefase doorlopen, en werd een selectiebeslissing genomen waarin drie kandidaat-bieders zijn geselecteerd voor deelname aan de verdere plaatsingsprocedure.

De dialoogfase zal opgestart worden vanaf 1 september 2026.

De voorgenomen, indicatieve timing is als volgt:

- Selectiefase: 2025 (afgerond)
- Dialoogfase: 2026-2027
- Offertefase: 2027-2028
- Voorkeursbiederfase (tot closing): 2028

De opmaak van de opdrachtdocumenten voor de biedingsfase wordt afgerond in de loop van Q3 2026; de dialoogfase start op 1 september. De aanvraagdossiers voor de omgevingsvergunningen zouden volledig afgerond moeten zijn in Q1 2027.
Er wordt verwacht de laatste omgevingsvergunning te ontvangen tegen eind 2027.

Risicobeheer

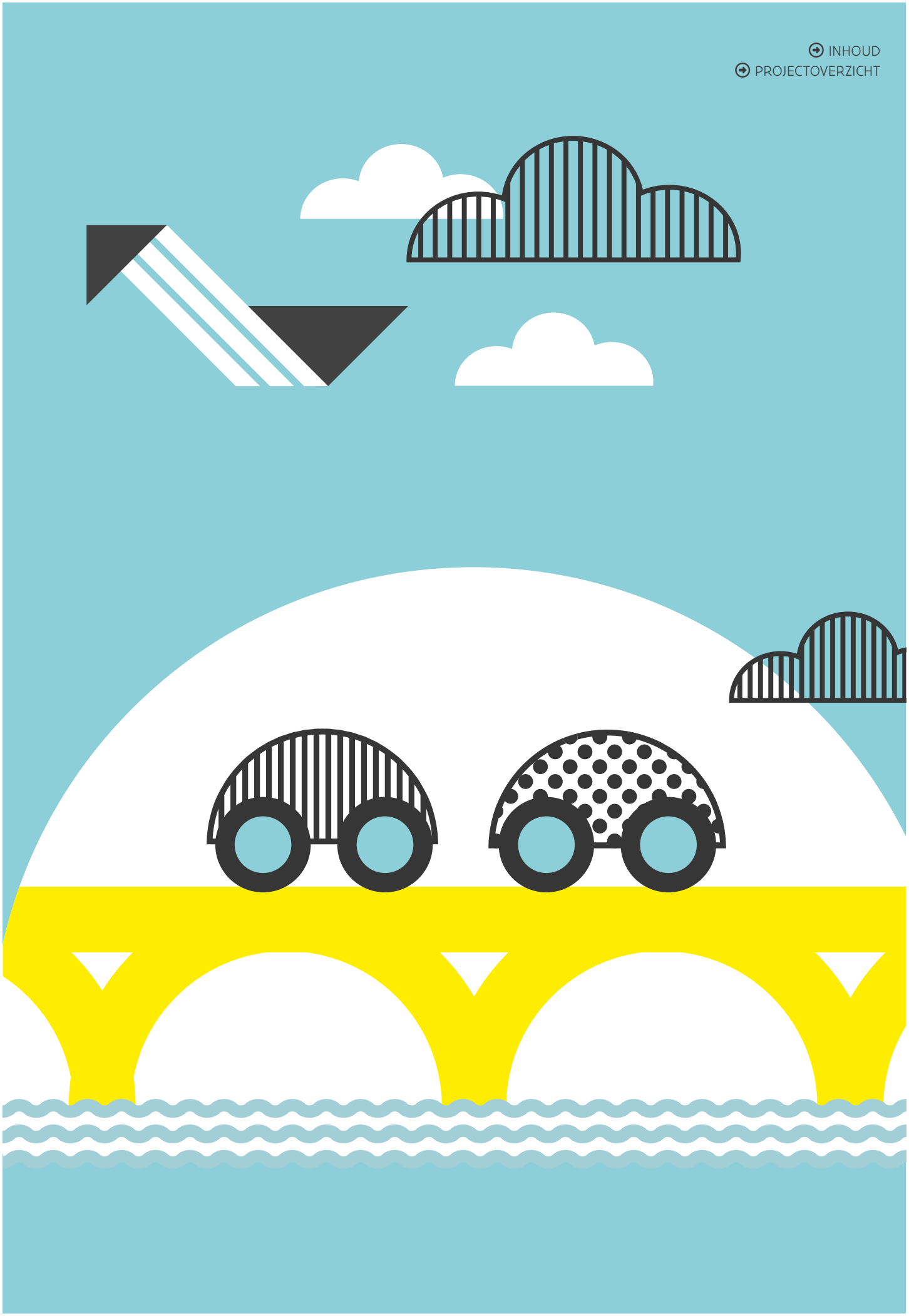
De belangrijkste risico's voor dit project zijn:

- Vergunningen (per individuele brug)
- Geografische spreiding projecten kan leiden tot gebrek aan beoogde uniformiteit
- verregaande standaardisatie van kunstwerken en aandrijving leidt tot lagere life cycle cost

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleids-domein 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
09/2025	Selectie gunningsprocedure
2028	Closing
Eind 2029	Omgevingsvergunning
2030	Start Bouw
2032	Geplande start beschikbaarheidsfase

INHOUD
PROJECTOVERZICHT



23 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg nv
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22 september 2016 bracht het INR na overleg met Eurostat een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.

Omschrijving van het programma

Voor de aanvang van het project lieten de bruggen over het kanaal enkel het transport met drie lagen containers toe.

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

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

Sinds eind januari 2024 zijn alle 62 bruggen verhoogd naar een vrije doorvaarthoogte van 9.10 m. Voor de 2 resterende brugprojecten zijn de werken nog in uitvoering, maar voldoende ver gevorderd dat er geen hoogtebeperking meer is. In onderstaande programmafiche wordt enkel ingegaan op de bruggen die gerealiseerd worden via PPS Cluster 1 en 2.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

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

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

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

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

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

Risicobeheer

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

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

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

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

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

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

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

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

Voor de monitoring tijdens de exploitatiefase heeft De Vlaamse Waterweg nv een specifieke organisatie opgezet, die de verantwoordelijkheid voor de opvolging en het contractmanagement tijdens de exploitatiefase zal opnemen. Hierbij wordt nauw samengewerkt met de wegbeheerders in de configuratiezone (AWV, gemeentebesturen).

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

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

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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Studie -en ontwerp-kosten:	Intercalaire interesten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Raming jaarlijkse beheers- en onderhouds-kosten:
Cluster 1	78.422	1.469	2.301	82.192	611
Cluster 2	111.389	2.197	3.094	116.680	819
Totaal	189.811	3.666	5.395	198.872	1.430

Investeringen private partners per jaar	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Cluster 1	2.904	0	0	0	0	73.481
Cluster 2	42.351	10.191	0	0	0	106.833

Duiding bij de financiële kerngegevens

De investeringskost van het PPS-project Verhoging bruggen Albertkanaal bedraagt 199,2 miljoen euro excl. BTW. Wat de beheers- en onderhoudskost per jaar betreft, is deze een samentelling van alle onderhoudskosten (zowel life cycle costs (vervangingsinvesteringen) als de jaarlijkse onderhoudskost) en de beheerskosten van de SPV.

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

Voor PPS-Project Bruggen Albertkanaal Cluster 2 (8 ruggen) bedragen het aandeel van de bouwkost en de onderhouds-kosten respectievelijk 87,85% en 12,15% van de beschikbaarheids-vergoeding.

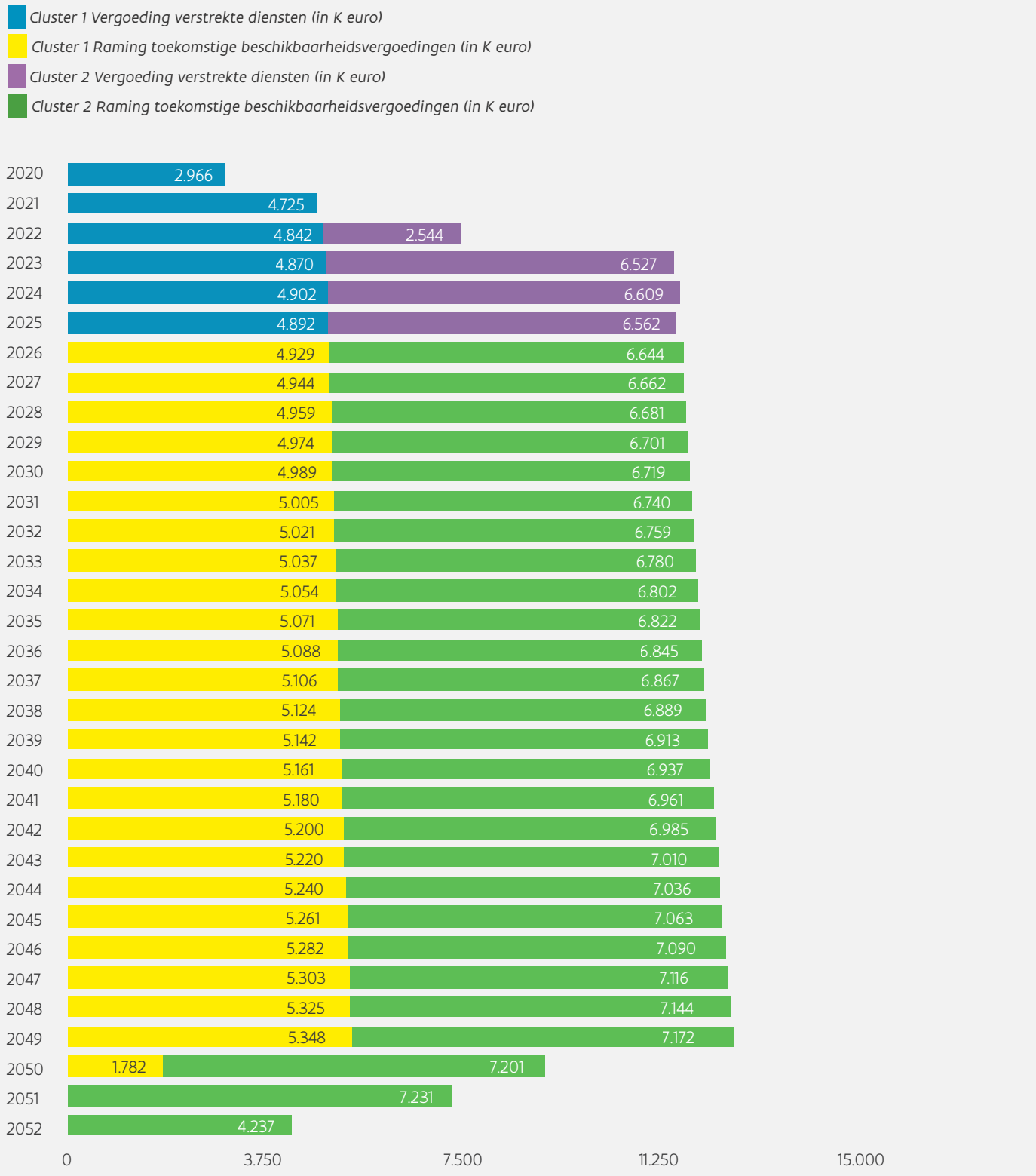
Contractueel is vastgelegd dat op het aandeel van de bouwkosten geen herziening wordt toegepast. Op het aandeel van de onder-houdskosten in de beschikbaarheidsvergoedingen is een prijs-herzieningsclausule van toepassing, die eenduidig vastgelegd is in de DBFM-overeenkomst. Het is deze herziening die 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

Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal



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 voor voorlegging aan de Vlaamse regering.
10/2013	De Vlaamse regering besliste (VR/PV 2013/43 – punt 005) akkoord te gaan met het voorstel om voor (ondermeer) het project 'verhoging bruggen Albertkanaal', de nv Via Invest (thans De Werkvennootschap nv) opdracht te geven om deze, in samenwerking met de betrokken agentschappen voor te bereiden voor realisatie.
07/2015	Op 17 juli 2015 heeft de Regering vervolgens het project 'Verhogen bruggen over het Albertkanaal' erkend als een PPS-project, conform het PPS-decreet.

ZELFEVALUATIE (2026)

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

23.1 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 selectieverslag 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 beschikbaarheidscertificaat
07/2020	Voltooiingscertificaat
2050	Einde contract/overdracht actief

23.2 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 gunningsprocedure
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

INHOUD
PROJECTOVERZICHT



24 Asset Management – Sluizen Boven-Schelde

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minster	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de gemeente Avelgem, de gemeente Kluisbergen, de gemeente Gavere, de stad Oudenaarde en de provincies Oost- en West-Vlaanderen.
Gerelateerde projecten	Asset Management – Seine Scheldeproject
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het project Sluizen BovenSchelde zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFMovereenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/boven-schelde-klaar-voor-de-toekomst

Omschrijving van het programma

Het project betreft de vernieuwbouw van 3 sluizen (bouw van 3 nieuwe sluizen in bestaande sluiscomplexen) op de Boven-Schelde (sluizen te Asper, Oudenaarde en Kerkhove).

De bestaande sluizen op de Boven-Schelde dateren uit de jaren twintig van de twintigste eeuw en zijn bijgevolg quasi honderd jaar oud. Ze hebben nagenoeg dezelfde afmetingen (nuttige afmetingen: 125,00 m x 14,00 m) en werden destijds ontworpen om zes spitsen (300 ton-schepen) tegelijkertijd te versassen. Deze afmetingen laten toe dat op vandaag klasse Va of 2.000 ton-schepen versast worden, zij het met beperkingen wat betreft diepgang.

Er stellen zich grosso modo drie knelpunten wat betreft deze sluizen:

1. de sluizen zijn verouderd waardoor de bedrijfszekerheid is afgenomen
2. de beschikbare diepgang wordt beperkt door de afwaartse sluisdrempel
3. de comfortcapaciteit van de sluizen is bereikt.

Voorliggend DBFM-project beoogt te verhelpen aan deze knelpunten, en tevens als een hefboom te functioneren t.b.v. innovatie en het creëren van maatschappelijke meerwaarden.

De projectscope van de opdracht van de sluizen Boven-Schelde omvat in grote lijnen (voor de drie locaties):

- afbraak van de oude stuw en aanverwante constructies
- bouw van nieuwe sluizen op de voorbehouden locatie met als maatgevend schip een klasse Vb-schip (185m x 11,40m x 3,50m), met een opdeling van de sluiskolk in een klasse Va-deelkolk en een klasse IV-deelkolk
- bouw van fuiken, voorhavens en eventuele bijkomende wachtplaatsen
- bouw van bijhorende technische gebouwen en omgevingsaanleg
- een ontwerp dat beantwoordt aan nog verder uit te werken criteria zoals klimaatneutraliteit, energie-efficiëntie, duurzaamheid, …
- klaarmaken om de kunstwerken vanop afstand te bedienen (koppelvlakken)
- onderhoud gedurende in principe 30 jaar in een nader te bepalen onderhoudsperimeter.

De nieuwe sluizen worden gebouwd voor een maatgevend schip van klasse Vb, hoewel de huidige waterweg niet geschikt is voor deze klasse. Puntinfrastructuur dient echter voldoende toekomstgericht ontworpen te worden. De nieuwe sluizen hebben immers een verwachte levensduur van honderd jaar en het is niet ondenkbaar dat in deze periode de waterweg wel zal gekalibreerd worden voor klasse Vb-schepen.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De hoofddoelstelling van het project is de vernieuwbouw van de kunstwerken i.f.v. de instandhouding en de opwaardering van het patrimonium naar robuuste, betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur, het optimaal uitrusten van de kunstwerken i.f.v. de afstandsbediening en de opwaardering van de waterweg voor de scheepvaart. Het bereiken van deze doelstelling zal gebeuren met het nodige respect voor andere domeinen. Waar het realiseren van de hoofddoelstelling aanleiding geeft tot interferentie met andere structuren en disciplines zal het ontwerp hiervan op een geïntegreerde benadering uitgewerkt worden en maken deze onderdelen ook deel uit van dit project.

Verder houdt de uitwerking rekening met alle relevante milieuaspecten (zoals grondverzet, de erfgoed-, natuur- en landschapswaarden in de omgeving) en in het bijzonder worden de voorstellen bekeken in het kader van kansen voor klimaatbestendigheid en efficiënter energiegebruik bij bediening en exploitatie van de kunstwerken.

In stedelijk weefsel gaat bij de uitwerking bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing de belevingswaarde in het gebied, een kwaliteitsvolle stedelijke ontwikkeling en op een respectvolle wijze omgaan met het erfgoed. Dit geldt eveneens voor de kunstwerken gelegen buiten het stedelijk weefsel, waar de open ruimte sterker aanwezig is en waar ook groene, ecologische, recreatieve, economische en cultuurhistorische kwaliteiten van belang zijn.

Het project wordt ook aangegrepen om in samenwerking met de private markt de monitoring en het onderhoud te optimaliseren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

De dialoogfase werd eind 2025 opgestart en de dialoogsessies zijn momenteel lopende.

Indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata):

Dialoogfase
Dialoogronde 1
- Verzending Eerste Beschrijvend Document – Q4 2025
- Dialoogsessies - Q2 - Q3 2026
- Indienen Oplossingen - Q4 2026
- Beoordelen oplossingen – Q4 2026

Dialoogronde 2
- Verzending Tweede Beschrijvend Document - Q1 2027
- Dialoogsessies - Q1 2027
- Indienen Oplossingen - Q2 2027
- Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies – Q2 2027
- Beëindigen Dialoogfase – Q3 2027

Offertefase

- Uitsturen Definitief Beschrijvend Document – Q4 2027
- Ontvangst Offertes – Q1 2028
- Opmaak finale rangschikking en aanduiden voorkeursbieder - Q2 2028

Voorkeursbiedersfase

- Afrondende besprekingen en finaliseren projectdocumentatie - Onderhandelingen– Q2 2028
- Gunningsbeslissing en kennisgeving gunningsbeslissing - Q2 2028 - Q3 2028
- Contractsluiting - Q3 2028

De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project Sluizen Boven-Schelde zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden.

Risicobeheer

In kader van de voorbereiding van het project werden, in de mate van het mogelijke, zoveel mogelijk moeilijk te beheersen onzekerheden weggewerkt:

- Door vooraf de omgevingsvergunning aan te vragen worden de risico's op onverwachte inspraak van derden geminimaliseerd. In het kader van dit project is het de intentie om voorafgaand aan de closing van de DBFM-overeenkomst de omgevingsvergunning aan te vragen en te verkrijgen.
- De technische risico's die een significante impact op de bouwkost of timing hebben worden op voorhand onderzoekt. Voor dit project werden reeds studies uitgevoerd of zullen nog studies worden uitgevoerd die dergelijke risico's in kaart brengen en in het kader van de plaatsingsprocedure ter beschikking kunnen gesteld worden
- In de mate van het mogelijke worden bindende afspraken gemaakt met alle derden die op een bepaald moment in het project moeten tussenkomen. Deze partijen zullen worden betrokken bij de projectvoorbereiding.

Wat betreft het voorliggende project kan aldus worden aangegeven dat een adequate risicoverdeling mogelijk is. Bovendien zijn de risico's die overdraagbaar zijn aan de private partij significant. Zo maken de omvang van de risico's inzake timing en planning, alsook inzake de bouwkost voor o.m. omvangrijke kunstwerken dat de knowhow van een private partner (en de dienovereenstemmende risicotoebedeling) voordelen oplevert voor de publieke partner. Deze overdraagbare risico's - de typische bouwrisico's - kunnen bovendien ook door de private partij gemanaged worden. Dat het een project betreft dat vervangingsinvesteringen betreft – en niet de renovatie van bestaande en te behouden infrastructuur – draagt ook bij tot de inschatbaarheid van de risico's.

Gelet op de doelstellingen en de projectspecifieke problematieken is het bovendien aangewezen deze risico's bij de private partner te leggen aangezien hij het best geplaatst is deze te beheren en te mitigeren. Zo is het van uitermate groot belang dat de werken tijdig, en bij voorkeur zo snel mogelijk, het voorwerp uitmaken van een afgifte van het beschikbaarheidscertificaat.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Bouwkost	200.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

Op basis van de huidige kostenraming die gebaseerd is op bovenstaande projectbeschrijving, wordt de waarschijnlijke bouwkost op 180 à 200 miljoen euro (exclusief btw, prijspeil mei 2023) geschat. De stijging ten aanzien van de geschatte bouwkost van 138 miljoen euro in 2021, is voornamelijk te wijten aan de inflatie en de stijging van de materiaalprijzen, alsook de verfijning van de projectscope en de ontwerpkeuzes. Zo wordt o.a., naar voorbeeld van de sluizen op de Leie voorzien in een verlenging van de sluis met 30% om aldus tweemaal Va-schepen te kunnen schutten. In de bijgestelde raming zitten bovenvermelde projectonderdelen vervat, maar er zijn nog geen marges opgenomen naar risico's op bij voorbeeld impact nutsleidingen, aanwezigheid asbest, bodemverontreiniging, … Eveneens moet nog een grondige studie gebeuren naar fasering en Minder Hinder hetgeen in deze omgeving nog een kost met zich mee kan brengen.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kan de **toekomstige beschikbaarheidsvergoeding** geraamd worden op 21 à 25 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 3,15%).

De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project Sluizen Boven-Schelde zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van De Vlaamse Waterweg te voorzien zijn.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen / Eventuele waarborgen door de overheid

De Vlaamse Regering ging in de beslissing van 14 juli 2023 principieel akkoord met een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

MB0-1MIH5VY-IS

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2012	In de periode 2009-2012 werden volgende studies uitgevoerd m.b.t. de sluizen op de Boven-Schelde: • maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), uitgevoerd door Tritel • project-mer, uitgevoerd door Antea Group de project-mer werd goedgekeurd door de Dienst MER op 31/10/2011. • bouwkundige ontwerpstudie van de drie sluizen en van een centraal bedieningsgebouw in Oudenaarde, uitgevoerd door Arcadis Belgium.
07/2023	Beslissing Vlaamse Regering 14 juli 2023 tot goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegerichte dialoog.
05/2024	Bekendmaking Gunningsprocedure
11/2024	Selectiedatum
Q4 2025	Opstart Dialoogfase

25 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 eind 2027 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.

Intussen werd de engineerfase afgerond, waarbij de detailplannen werden opgemaakt en gevalideerd om de opstart van de bouw van het eerste schip aan te vatten.

De bouwfase is momenteel lopende, met als belangrijke mijlpaal de kiellegging, die plaatsvond op 30 januari 2026.

Planning

Uitgevoerd
- 2025: Engineering fase (uittekenen van de detailplannen)
- Begin 2026: Opstart bouw nieuwe loodsboot

Vervolgtraject:
- 2026-2028: Verdere afbouw van het vaartuig
- Medio 2028: Voorlopige oplevering eerste nieuwe loodsboot
- 2029: Bestelling en vastlegging tweede nieuwe loodsboot (mits budgettaire goedkeuring)

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Investeringsbedragincl. BTW:	54.360

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2024	Bekendmaking gunningsprocedure
04/2024	Selectie
12/2024	Gunning
Begin 2026	Opstart bouw eerste nieuwe loodsboot

ZELFEVALUATIE (2026)

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

26 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Zuhal Demir
Betrokken entiteit	AGION
Andere betrokken entiteiten	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
Gerelateerde projecten	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project vennootschap
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma sinds 2014 niet langer als ESR-neutraal werd beschouwd. Naar de mening van Eurostat droeg de Vlaamse overheid het merendeel van de financiële risico's van het project. Dit heeft ertoe geleid dat de uitgaven van de DBFM Scholen van Morgen dienden geconsolideerd te worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 2053)
Private Partner	DBFM Scholen van Morgen NV
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Vlaanderen heeft de voorbije decennia te weinig geïnvesteerd in schoolinfrastructuur. Hierdoor zijn veel schoolgebouwen nooit aangepast aan gestegen leerlingenaantallen en nieuwe onderwijsbehoeften. De verouderde gebouwen kampen meestal ook met zware energiefacturen.

Hoewel in de meerjarenbegroting de infrastructuurkredieten voor schoolgebouwen substantieel werden opgetrokken, is het duidelijk dat het klassieke budget voor schoolinfrastructuur niet volstaat om aan de nood te voldoen.

De private partner Scholen nv (50% AG Real Estate en 50% BNP Paribas Fortis) vormt samen met de overheid de DBFM-vennootschap. Langs overheidszijde participeert een dochtervennootschap van AGION en de Participatie Maatschappij Vlaanderen (hierna PMV, die eind 2016 werd vervangen door de Vlaamse Gemeenschap) in de DBFM-vennootschap.

De DBFM-vennootschap staat in voor de bouw van 182 projecten, goed voor 710.000 m2 bijkomende schooloppervlakte.

Nagestreefde doelstellingen

Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd waarmee de Vlaamse overheid wil remediëren aan de grote investeringsnood zonder daarbij elementen als rationeel energiegebruik en architecturale kwaliteit te verwaarlozen.

De inhaalbeweging dient te zorgen voor een snellere realisatie van de projecten en moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur die voor een langdurige periode ter beschikking wordt gesteld door de DBFM-vennootschap conform een afgesproken prestatieniveau.

Ook de betrokkenheid van de Vlaamse Bouwmeester betekent een meerwaarde voor de architecturale kwaliteit van de schoolgebouwen.
Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke ontzorging van de betrokken schoolbesturen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Alle 182 projecten bevinden zich momenteel in de beschikbaarheidsfase. De individuele DBFM-overeenkomsten lopen allemaal af in de periode 2044-2053.

De performantie van de projecten in beschikbaarheidsfase is in globo goed te noemen. Er werden in 2026 7 kortingen aangerekend.

Risicobeheer

Vandaag bevinden alle 182 projecten zich in beschikbaarheidsfase, hetgeen een risico van instandhouding en onderhoud impliceert. Deze risico's zijn toegewezen aan de projectvennootschap die deze in grote mate heeft overgedragen aan haar onderaannemers.

De opvolging van de bouw en het onderhoud van de schoolgebouwen is door de projectvennootschap uitbesteed aan een Afgevaardigd Bouwheer, die een extensief risicobeheerssysteem heeft uitgewerkt. De beheersing van het onderhoudsrisico is tot nu toe zeer goed gebleken. Enkele gebouwen zijn intussen 10 jaar in gebruik, waardoor zich stilaan de eerste vervangingsinvesteringen en groot onderhoud aandienen. De projectvennootschap en de Afgevaardigd Bouwheer hebben een aantal voorzorgen getroffen om deze fase goed op te kunnen volgen en in te grijpen indien nodig.

Het programma heeft gezorgd voor de opportuniteit om 182 hedendaagse, kwaliteitsvolle schoolgebouwen te realiseren, waarbij het onderhoud van deze gebouwen bovendien voor 30 jaar is vastgelegd. Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke ontzorging van de betrokken schoolbesturen.

Er is trimestrieel overleg met MPC (Maintenance Procurement Company). Monitoring gebeurt via kwartaal- en jaarrapportage.

AGION zorgde voor aanwezigheid en actieve ondersteuning bij vermelde informatie- en communicatie-acties, alsook uiteraard bij de individuele contacten van de Afgevaardigd Bouwheer met de inrichtende machten.

De Afgevaardigd Bouwheer onderhoudt uiteraard ook contacten met alle betrokken actoren zoals de representatieve koepelorganisaties en het GO!, de Vlaams Bouwmeester en AGION.

AGION houdt de ontwikkelingen van de dossiers nauwgezet bij aan de hand van de contacten met de inrichtende machten en de informatie-uitwisseling tussen het agentschap en de Afgevaardigd Bouwheer.
De Vlaamse Gemeenschap oefent ook een zekere controle uit via haar participatie in de DBFM-vennootschap (25% + 1 aandeel blokkeringsminderheid). De Vlaamse Gemeenschap is, rechtstreeks en via overheidsinstellingen, vertegenwoordigd in de Raad van Bestuur en het Bureau van de DBFM-vennootschap.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

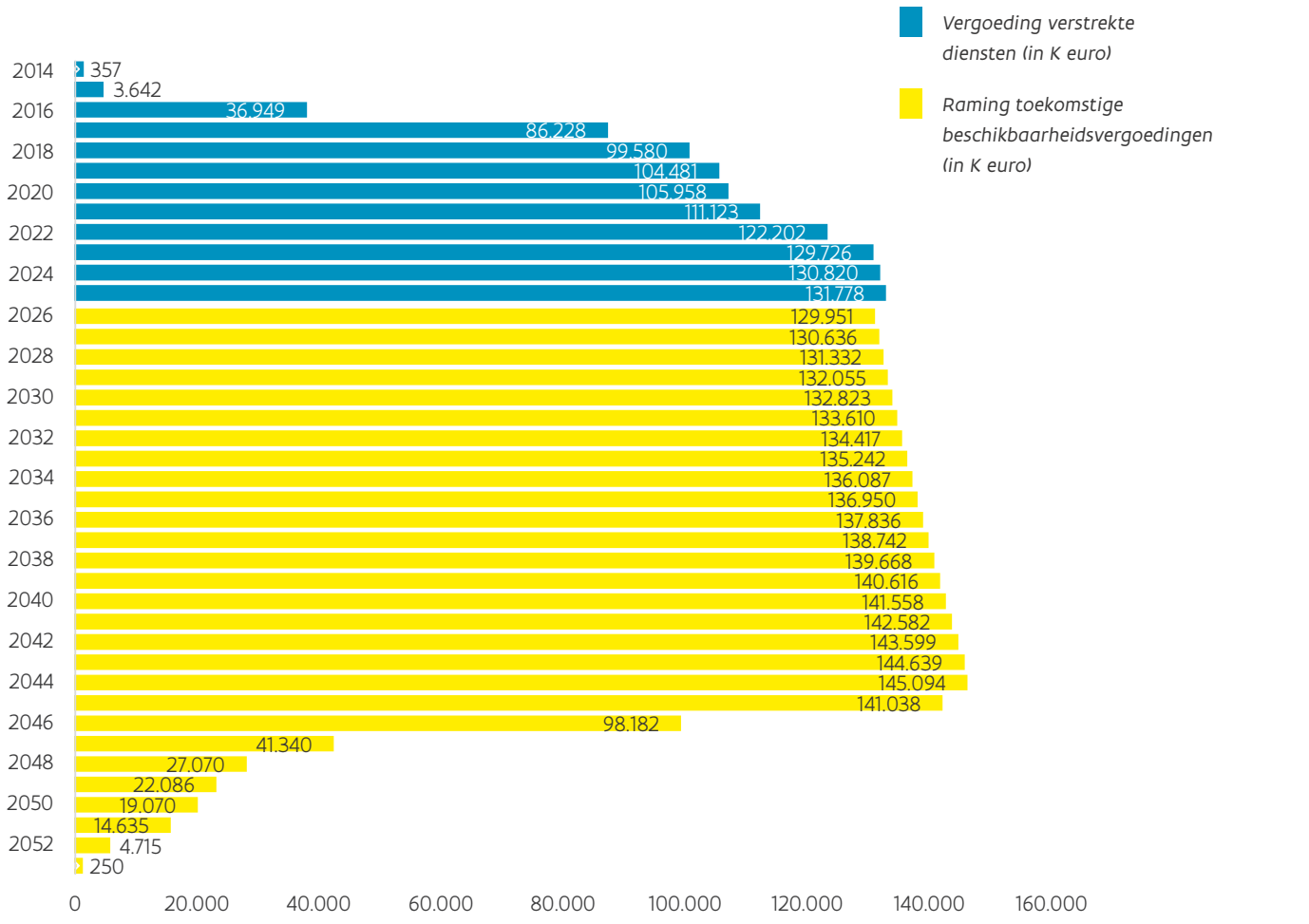
Bouwkost:	1.186.513
Studie -en ontwerpkosten:	217.916
Intercalaire interesten:	22.372
Investeringsbedrag excl. BTW:	1.426.801
Raming jaarlijkse beheers- en onderhoudskosten:	20.492

	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**Totaal**
Investeringen private partners per jaar	97.528	47.122	6.839	0	0	1.452.357

	2025
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.253.526
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar	1.370.751

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

Scholen van morgen



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 zal steeds opnieuw de concurrentie ten volle spelen 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 zal de DBFM-vennootschap gestimuleerd worden om zo prijsefficient 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 toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen lager liggen dan de werkelijk uitbetaalde beschikbaarheidsvergoedingen.

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

FF0-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.

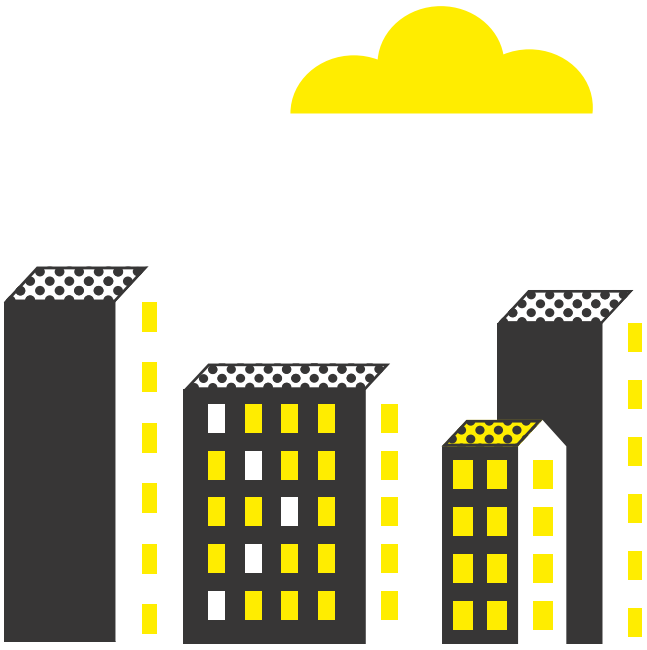
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaal-beweging 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 bekrach-tiging 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 inrich-tende 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 langetermijn-lening 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 scholen-bouw kwam ruimte vrij voor 17 extra schoolgebouwprojecten
05/2023	Einde bouwfase programma/Werkelijke beschikbaarheid laatste school ((initiële timing: 04/2023)

Zelfevaluatie (2026)

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

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



27 Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Zuhal Demir
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van een individuele DBFM-overeenkomst heeft Eurostat op 11 juli 2016 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept. In haar advies van 17 februari 2022 was het INR was van oordeel dat de private partner bij het project Egied Van Broeckhoevenschool de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Website	https://www.agion.be/projectspecifiek-dbfm-programma

Omschrijving van het programma

De wachtlijsten en de historische onderhoudsachterstand in de scholenbouw zijn algemeen gekend. Over alle onderwijsnetten heen, heeft het onderwijs behoefte aan enkele miljarden euro aan bijkomende subsidies voor schoolinfrastructuur.

Het belang van schoolinfrastructuur is aangegeven in zowel het Vlaams Regeerakkoord 2014 - 2019 als in de beleidsnota Onderwijs 2014-2019. Daarbij werd in het Vlaams Regeerakkoord geopteerd voor het benutten van alternatieve mogelijkheden – voor zover haalbaar, wenselijk en rekening houdend met hun ESR-impact op de schuldgraad en juridische eenvoud. Na de selectie van de DBFM-projecten door de Vlaamse Regering bereiden AGION en het projectbureau de aanbestedingsfase van de projecten binnen het nieuw DBFM-programma voor.

In de type-DBFM overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt. **Per projectcluster** (dit is een samenwerking tussen verschillende inrichtende machten met verschillende scholenbouwprojecten**), per projectbundel** (één inrichtende macht met meerdere scholenbouwprojecten) of **per individueel project** zal de betrokken inrichtende macht(en) een **afzonderlijke plaatsingsprocedure** (met een selectie- en gunningsfase) voeren overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Er wordt daarbij geopteerd voor de mededingingsprocedure met onderhandeling. Deze procedure is erop gericht om de private partner (de DBFM-projectvennootschap) aan te duiden die als opdrachtnemer uitvoering zal geven aan de **DBFM-overeenkomst** die per scholenbouwproject met de betrokken inrichtende macht van het betrokken scholenbouwproject wordt gesloten.

De inrichtende macht plaatst het ontwerp, de bouw, de financiering en het onderhoud (gedurende 30 jaar) van de scholenbouwprojecten in de markt en laat de concurrentie spelen op basis van de geboden prijzen gedurende de ganse levensduur van het project. Hiertegenover staat het betalen van een periodieke prestatiegerelateerde beschikbaarheidsvergoeding

(eveneens gedurende 30 jaar) vanaf de voorlopige oplevering van ieder project. Na 30 jaar wordt de inrichtende macht automatisch en kosteloos eigenaar van de infrastructuur.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Uitgangspunt vormt het opzetten van **kleinere, vereenvoudigde en meer projectspecifieke DBFM-operaties waarbij lessen getrokken worden uit de ervaringen opgedaan in het huidige DBFM-programma Scholen van Morgen.**

Na een oproep dienen de inrichtende machten een aanvraag in om in aanmerking te komen voor het projectspecifiek DBFM-programma. In het kader van de aanvraag diende een inrichtende macht ervoor te opteren ofwel één scholenbouwproject te realiseren, ofwel in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren, ofwel met meerdere inrichtende machten samen één scholenbouwproject of in een projectcluster verschillende scholenbouwprojecten te realiseren.

Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

Risicobeheer

AGION zorgt voor de voorbereiding en de verdere opvolging zoals decretaal bepaald. Dit houdt ook een ondersteuning in voorafgaand aan, tijdens en na het afsluiten van een DBFM-overeenkomst. Daarenboven werd een projectbureau opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de onderwijsnetten, de Vlaamse Overheid en deskundigen m.b.t. schoolinfrastructuur of publiek-private-samenwerking. Het projectbureau ondersteunt AGION zoals decretaal omschreven.

Er zal per projectcluster een private partner worden aangeduid overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Vervolgens zal per project een DBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen de projectvennootschap en de inrichtende macht. Het wordt decretaal uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen kunnen nemen in de projectvennootschap of haar financiële verbintenissen waarborgen. Aldus is het vanuit het ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

In de DBFM overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt.

Stand van zaken programma

Status 1 september 2026:

Het projectspecifieke DBFM-programma omvat 39 geselecteerde projecten verspreid over 13 clusters. Per cluster wordt via een aanbestedingsprocedure - met een afzonderlijke selectie- en gunningsfase - een private partner (de DBFM-projectvennootschap) voor de cluster aangeduid.

Voor 12 clusters werd de aanbestedingsprocedure opgestart. In elk van deze clusters heeft de overheid een lijst met kandidaten geselecteerd.

De schoolbesturen werkten, als aanbestedende overheid tijdens de gunningsfase, vervolgens hun programma van eisen uit. In 11 clusters stuurden de schoolbesturen de bestekken (gunningsfase) uit naar de geselecteerde kandidaten:

- project Egied van Broeckhovenschool;
- de projectcluster Gent-Ninove;
- de projectbundel GO! 01;
- de projectcluster GO! 02;
- de projectcluster Maldegem-Poperinge-Wingene;
- project Pyxiscollege Lanaken;
- de projectcluster Evara (Broeders van Liefde) – KISP;
- project Sint-Michiel Roeselare Campus Barnum-VISO;
- project Jan Van Eyck Campus Gent;
- de projectcluster Antwerpen-Brecht;
- de projectcluster KOBA.

In de eerste 7 clusters uit bovenstaande lijst is de gunning afgerond en is een contract gesloten met een DBFM-consortium voor de realisatie van 26 betrokken schoolbouwprojecten.

11 projecten zijn ondertussen opgeleverd: Egied van Broeckhoven, GO! basisschool Vonk Turnhout, stadsgebouw Steenakker Gent, GO! Campus Zandpoort Mechelen, GO! basisschool De Regenboog te Ertvelde, GO! basisschool Dr. Decroly te Ronse, GO! Campus Linc te Lanaken, GO! Campus Groentopia te Haaltert, De Lettertuin stad Ninove, Bertinus Collectief Poperinge en GO! de 3master te Kasterlee.

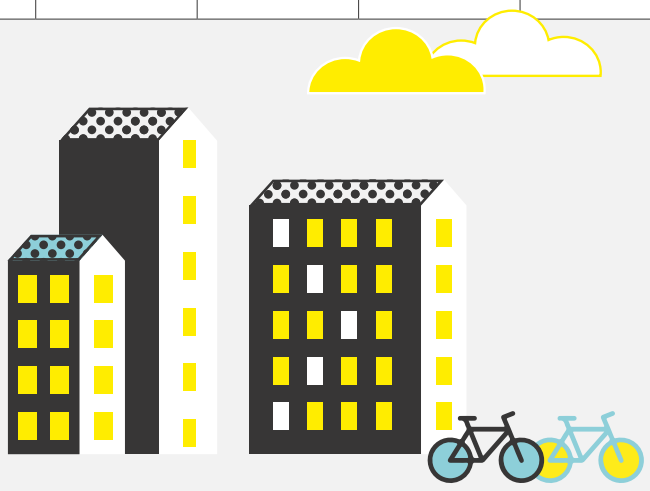
10 projecten zitten in de bouwfase: Maricolen Maldegem, GO! basisschool Kiliaan Duffel, GO! Campus Leopoldsburg, GO! MS Groenhove Waregem, GO! basisschool Reynaert en MS Stapsteen Kruibeke, GO! basisschool het klavertje vier Knesselare, Sint-Victor Turnhout, Scholengemeenschap Lanaken, Sint Laurens KISP/Evara Zelzate en Gent Voskenslaan GO!

De andere projecten zitten in vergunnings-, aanbestedingsfase of voorbereidingsfase.

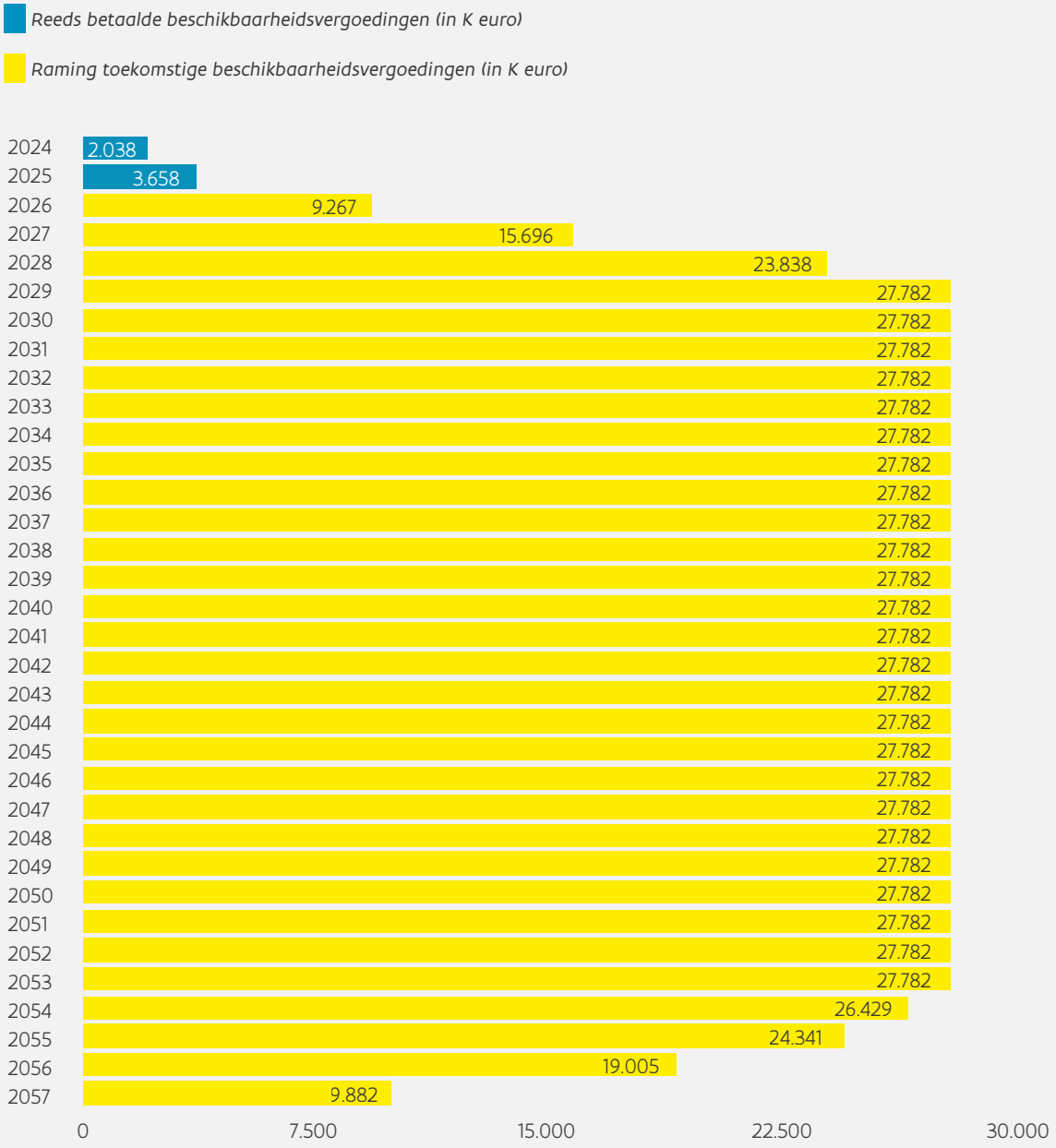
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringsbedrag excl. BTW	Jaar raming
Cluster GO!1	68.873	2026
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	94.298	2025
Scholengemeenschap Lanaken	48.222	2025
Cluster Antwerpen-Brecht	98.300	2024
Cluster Gent-Ninove	27.551	2024
Egied Van Broeckhovenschool	33.188	
Cluster KOBA	66.500*	2022
Cluster Broeders van Liefde - KISP	66.467	2026
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	42.536	2026
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	60.893	2025
Jan Van Eyck campus (SKOG)	94.274	2024
Sint-Maartensscholen Ieper	56.100	2022
Tessenderlo Broeders van Liefde	50.300*	2022
Totaal	807.502	

Investeringen private partners per jaar	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal
Egied van Broeckhovenschool	0	11.886	16.685	8.356	1.940	38.867
Cluster GO!1	0	0	2.550	15.600	32.470	50.620
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	0	0	0	3.700	16.980	20.680
Cluster Gent-Ninove	0	0	0	6.540	14.590	21.130
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	0	0	0	1.591	15.177	16.768



Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur



Duiding bij de financiële kerngegevens

* De vermelde bedragen voor de clusters KOBA en Tessenderlo Broeders van Liefde zijn enkel een raming van de bouwkost bij de opmaak van het bestek en niet het geraamde Investeringsbedrag excl. BTW.

AGION zal ertoe gemachtigd worden om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 36,5 miljoen euro per jaar.

De toelagen op de prestatie gebonden beschikbaarheidsvergoeding gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten op moment van vastleggen van de beschikbaarheidsvergoeding bij financial close van de individuele projecten. Deze parameters zijn op dit moment vanzelfsprekend nog niet gekend voor de projecten waarbij er nog geen financial close heeft plaatsgevonden.

De aanbestedingsprocedures voor de clusters en desgevallend de individuele projecten zullen niet allen tegelijk worden opgestart maar zal gefaseerd verlopen. Op die manier kan men ook de beschikbaarheidsvergoedingen monitoren, en bijgevolg ook de beschikbaarheidstoelage die ermee gepaard gaat.

In de grafiek worden enkel de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen weergeven voor de projectclusters waarbij er al sprake is van contractsluiting (Egied Van Broeckhovenschool, Cluster GO!1, Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem, Cluster Gent-Ninove, Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene en Scholengemeenschap Lanaken). Deze bedragen slaan op een raming van de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. De eenmalige vergoeding voor de prijsherziening van de bouwkost, en de recurrente vergoeding voor de prijsherziening van de onderhoudsvergoeding zijn niet meegenomen in deze bedragen.

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

De waarborgbesluiten zijn reeds afgegeven door het Departement Financiën en Begroting voor:

- het project Egied Van Broeckhovenschool (9 juni 2022);
- de projecten Turnhout (6 juli 2023), Mechelen, Lanaken, Ronse, Ertvelde (9 juli 2024) en Haaltert (3 september 2024) van de Cluster GO! 1;
- voor het pilootproject BuSO en BuBO De 3master Kasterlee van de Cluster GO! 2 (21 oktober 2024);
- de projecten Gent Steenakker (5 februari 2024) en De Lettertuin Ninove (17 december 2024) van de Cluster Gent-Ninove
- het project Bertinuscollectief Poperinge (17 december 2024) van de Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

Begrotingsartikel:

FF0-AFGE2BA-WT

INVESTERINGEN IN INFRASTRUCTUUR ONDERWIJS 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.

Zelfevaluatie (2026)

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2015	De conceptnota Masterplan Scholenbouw werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en vermeldt onder de doelstelling "Alternatieve financieringsbronnen aanboren", het opzetten van nieuwe projectspecifieke DBFM-operaties.
03/2016	Het noodzakelijke decretale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 25 maart 2016.
07/2016	Het advies van Eurostat werd verkregen.
09/2016	Op 16 september 2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
11/2016	Het Vlaams Parlement keurde op 25 november 2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10 januari 2017).
12/2016	Op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS).
03/2017	De oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m² aan gebouwoppervlakte en een totale geraamde investeringskost meer dan 600 miljoen euro (incl. BTW). Er zijn 9 projecten die individueel werden ingediend en 12 kandidaat-clusters met 2 of meer projectdossiers. Vanuit alle Vlaamse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er kandidaat-dossiers ingediend.
09/2017	Op 29 september 2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
09/2017	De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.
09/2018	De Vlaamse Regering heeft op 7 september 2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.
02/2022	Op 17 februari 2022 heeft Schoolinvest NV een officieel advies ontvangen van het INR over de statistische behandeling van de DBFM overeenkomst voor het PPS project Egied Van Broeckhovenschool. Het DBFM contract is de praktische uitwerking van het contract waarover Eurostat in 2016 reeds een advies over heeft gepubliceerd.

27.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

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

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

Het pilootproject 'Basisschool VONK! (vroegere 'De Smiskens') Turnhout' werd opgeleverd op 23 februari 2025.

Voor vijf niet-pilootprojecten (Zandpoort Mechelen, Linc (vroegere 'Alicebourg') Lanaken, BS Dr. Decroly Ronse, BS De Regenboog Ertvelde, campus Groentopia (vroegere 'De Brug') Haaltert) volgde de oplevering in het voorjaar van 2026.

Na weigering van de omgevingsvergunning door de deputatie eind 2024 werd het ontwerp aangepast (toevoeging kiss & ride en parking) voor het project Voskenslaan Gent. Er werd een nieuwe omgevingsvergunning bekomen op 13 november 2025. De financial close vond plaats op 30 juni 2026, waarna de bouwfase werd opgestart op 1 augustus 2026.

Sinds de oplevering van het pilootproject en vijf niet-pilootprojecten worden er BBV-betalingen uitgevoerd.

De oplevering van Voskenslaan Gent wordt verwacht op 1 januari 2028.

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	Gunningsbeslissing en Contract close 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.
02/2026	Oplevering project basisschool De Regenboog Ertvelde
03/2026	Oplevering project basisschool Dr. Decroly Ronse en project Alicebourg Lanaken
04/2026	Oplevering project campus Groentopia Haaltert
08/2026	Start bouw Voskenslaan Gent
02/2055	Einddatum DBFM-contract pilootproject – basisschool De Smiskens te Turnhout

27.2 Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem
Private partner	Aurora GO! Cluster C2 BV
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit een cluster van 7 scholenbouwprojecten voor het GO! aangevuld met de Gemeentelijke lagere school in Wijnegem.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

In augustus 2024 werd de GO! Cluster 2 gegund, in september volgde de contract close voor de cluster (+ 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 financial close van vijf niet-pilootprojecten werd afgesloten op 18/9/2025, waarna de bouwwerken zijn gestart.

Voor de twee projecten in Wijnegem werd de lopende vergunningsprocedure bij de gemeente Wijnegem stopgezet op 12 november 2025. Een nieuwe aanvraag voor een omgevingsvergunning werd ingediend bij de provincie op 19 december 2025. Op 4 juni 2026 werd de omgevingsvergunning door de Deputatie afgeleverd. Hiertegen werd beroep aangetekend bij de Vlaamse Regering. Hierover is nog geen uitspraak.

Planning
De oplevering van het pilootproject 'BuSO en BuBaO de 3master Kasterlee' is gepland op 17 augustus 2026.

De oplevering van vijf niet-pilootprojecten wordt verwacht in mei en september 2027.

De financial close van de projecten te Wijnegem kan niet ingepland worden zolang er geen uitspraak is over de omgevingsvergunning.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2020	Op 25 september 2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
11/2021	Versturen van bestek
01/2023	Aanduiding voorkeursbieder
04/2024	Uitsturen BAFO-bestek
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
09/2025	Financial close en start bouw niet-pilootprojecten
08/2026	Oplevering pilootproject 'BuSO en BuBaO de 3master Kasterlee'
05-07/2027	Verwachte oplevering niet-pilootprojecten

27.3 Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengemeenschap Lanaken
Private partner	Aurora Scholengemeenschap Lanaken
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Op 18 december 2025 vonden contract close en financial close plaats waarna de bouw van start is gegaan. De oplevering wordt verwacht tegen augustus 2028.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 1 juli 2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
12/2022	Versturen van bestek.
03/2024	Versturen van geactualiseerd bestek.
08/2024	Aanduiding voorkeursbieder
10/2025	Projectvergunning verkregen
11/2025	BAFO-bestek verstuurd
11/2025	Gunningsbeslissing
12/2025	Contract close, financial close en start van de werken

27.4 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

27.5 Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Gent / sogent en stad Ninove
Private partner	Aurora Gent-Ninove BV
Huidige fase deel-project	Operationele fase

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)	Op schema, behoudens aandachtspunten

De **oplevering van het pilootproject 'Steenakker Gent'** gebeurde op **1 november 2025**. Het **nietpilootproject 'De Lettertuin Ninove'** wordt opgeleverd op **27 mei 2026**.

Voor het niet-pilootproject **'Fabiolalaan Gent'** werden in de voorbije periode meerdere procedurestappen doorlopen:

- De **omgevingsvergunning** werd verkregen op **3 januari 2025**, waarna een **beroepsprocedure** werd opgestart.
- Op **14 augustus 2025** werd een procedure ingeleid bij de **Raad voor Vergunningsbetwistingen** met het oog op vernietiging van de nieuwe omgevingsvergunning van **3 juli 2025**. Er is tot op heden **geen uitspraak**.

Intussen werd een **nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag** ingediend bij de **Deputatie**. Het **openbaar onderzoek** loopt van **16 juli 2026** tot en met **14 augustus 2026**.

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 cluster Financial close en start bouw pilootproject Gent Steenakker
11/2024	Financial close en start bouw project De Lettertuin Ninove
11/2025	Oplevering pilootproject Steenakker Gent
05/2026	Oplevering project De Lettertuin Ninove

27.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De opdracht 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 selectie-beslissing 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
06/2024	Einddatum DBFM-contract Egied Van Broeckhovenschool.

27.7 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. Naar aanleiding van verzoeken om toelichting van de inschrijvers na publicatie van het bestek en de gewijzigde inplanting van het scholenbouwproject Sint-Jan Berchmanscollege te Malle, besliste de aanbestedende overheid om een gereviseerd bestek uit te sturen in maart 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
03/2026	Uitsturen gereviseerd bestek

27.8 Cluster Broeders van Liefde - KISP

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP
Private Partner	ABC
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het project

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

Op 17 december 2025 vond de contract close voor de cluster plaats, samen met de financial close voor het pilootproject SintVictor Turnhout.

Op 28 mei 2026 werd de financial close gerealiseerd voor de projecten SintLaurens.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2020	Op 20 oktober 2020 werd de selectie-fase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21 april 2021 de selectie-beslissing genomen.
07/2022	Het bestek werd verstuurd.
03/2024	Het geactualiseerd bestek werd verstuurd.
12/2024	De Voorkeursbieder werd aangeduid.
12/2025	Contract close cluster, financial close en start bouw pilootproject Sint-Victor Turnhout
05/2026	Financial close en start bouw project Sint-Laurens en KISP Zelzate

27.9 Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Sint-Michiel
Huidige fase deel-project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit de realisatie van een scholenbouw-project te Roeselare, zijnde Sint-Michiel Roeselare Campus Barnum-VISO-Internaat Noord.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

De voorkeursbieder werd in maart 2026 aangeduid en werkt momenteel de projectvergunningsaanvraag uit.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2021	Publicatie van de opdracht
10/2021	Selectiebeslissing
05/2025	Het bestek wordt verstuurd.
03/2026	Aanduiding voorkeursbieder.

27.10 Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Vrij Katholiek Onderwijs Maldegem, vzw Vrij Katholiek Basisonderwijs Driespan en vzw VSOP Sint-Bertinus
Private partner	nv Metis | Poperinge ; nv Metis | Maldegem ; nv Metis | Wingene
Huidige fase deel-project	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

1. Maricolen Marktstraat 15 Maldegem,
2. Bertinus Collectief Poperinge en
3. Site Centrumschool Wingene.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O Beperkte vertraging

De **oplevering van het pilootproject 'Bertinuscollectief Poperinge'** gebeurde op **27 mei 2026**.

Op **28 augustus 2025** vonden zowel de **financial close** als de **start van de bouw** plaats voor het **nietpilootproject 'Marcolen Maldegem'**.

Voor het project **'Centrumschool Wingene'** werden de volgende procedurestappen doorlopen:

- De **omgevingsvergunning** werd op **27 oktober 2025** verleend door de gemeente Wingene. Tegen deze beslissing werd **beroep aangetekend**.
- Op **23 april 2026** bevestigde de **Deputatie** de omgevingsvergunning. Hiertegen werd opnieuw **beroep ingesteld bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen**. Er is tot op heden **geen uitspraak**.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2018	In juni 2018 werd de selectiefase van de cluster Wingene-Poperinge-Maldegem gepubliceerd.
11/2018	Na voorlegging op het project-bureau werd op 27 november 2018 de selectiebeslissing genomen.
10/2020	Uitsturen van het bestek naar de geselecteerde kandidaten.
09/2021	Uitsturen geactualiseerd bestek
01/2022	Aanduiding voorkeursbieder.
07/2023	Uitsturen BAFO-bestek
10/2024	Gunningsbeslissing
11/2024	Financial close en start bouw pilootproject Bertinuscollectief Poperinge Contract close cluster
08/2025	Financial close project Maricolen Maldegem
05/2026	Oplevering pilootproject Berinuscollege Poperinge

27.11 Jan Van Eyck campus (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouw-project Jan Van Eyck campus voor de Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	Beperkte vertraging

De projectvergunningsaanvraag werd ingediend begin april 2025. Er werden verschillende bezwaren ingediend tegen de projectvergunningsaanvraag.

De omgevingsvergunning werd bekomen op 11 december 2025 bij stad Gent, maar er werd beroep aangetekend bij de provincie. Het beroep werd begin augustus 2026 verworpen door de Deputatie. De Inrichtende Macht zal het BAFO-bestek opmaken in het najaar van 2026.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 19 juni 2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
07/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14 juli 2020 de selectiebeslissing genomen.
10/2022	Het bestek werd verstuurd.
01/2024	Geactualiseerd bestek werd verstuurd.
04/2024	Voorkeursbieder werd aangeduid.
Najaar 2026	Opmaak BAFO-bestek

27.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	OR Significante Vertraging

Er loopt een procedure bij de Raad van State met verzoekschrift tot de nietigverklaring van het RUP.

In afwachting van opstart gunningsfase.

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 selectie-beslissing genomen.



27.13 Tessenderlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde
Huidige fase deel-project	Voorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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)	OR 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.

INHOUD
PROJECTOVERZICHT



28 Scholen van Vlaanderen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minster	Zuhal Demir
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	ESR neutraal Het INR is in haar advies van 22 mei 2024 van oordeel dat op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste economische voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Website	https://www.agion.be/scholen-van-vlaanderen

Omschrijving van het programma

In uitvoering van het **Masterplan Scholenbouw 2.0** en het **Relanceplan Vlaamse Veerkracht** (project nr. 167) van de Vlaamse Regering heeft de Vlaamse Regering op 10 december 2021 het decreet voor een nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd. Met het decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen zorgde de Vlaamse Regering voor een nieuw kader voor publiek-private samenwerking in scholenbouw.

De Vlaamse Regering plant met het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen deze legislatuur een bijkomende totale investeringsgolf van zo'n 1 miljard euro goed voor 450.000 m^2 extra schooloppervlak, waar 85.000 leerlingen terecht kunnen.

Om nieuwe scholen te bouwen is de **DBFM-formule** (Design, Build, Finance, Maintain – Ontwerpen, Bouwen, Financieren, Onderhouden) erg succesvol gebleken. Bij dit soort publiek-private-samenwerkingen is het de school die een eigen invulling geeft aan de plannen, maar een private partner die vervolgens de financiering aanreikt, de verlangens van de school uitwerkt tot aanbestedingsklare projecten en alles vervolgens in de markt zet. Na de beschikbaarheidsstelling volgt een 30-jarig eigenaarsonderhoud door een private projectvennootschap. Na 30 jaar wordt de eigendom overgedragen naar de inrichtende macht.

Deze nieuwe investeringsimpuls bouwt verder op de concrete DBFM-ervaringen in een specifiek onderwijslandschap en wenst de schoolbesturen maximaal te ontzorgen. Er wordt voorzien in een programma-aanpak door een private partner die de financiering aanreikt en de projecten op basis van de eisen van de inrichtende machten uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten. Deze aanpak maakt gebruik van het private projectmanagement waardoor reeds vele grotere scholenbouwprojecten succesvol zijn gerealiseerd.

Deze investeringsimpuls zal gespreid worden over drie programma's van een gelijkaardige omvang die door de Vlaamse Regering in de markt zullen worden gezet. Voor de selectie van de projecten voor deze programma's wordt met drie opeenvolgende selectierondes gewerkt, telkens na een oproep door de Vlaams minister bevoegd voor het onderwijs.

Na het doorlopen van een plaatsingsprocedure zal de Vlaamse Regering voor elk programma een DBFM-vennootschap aanduiden dat instaat voor het ontwerp (design), de bouw (build), de financiering (finance) en het onderhoud (maintain) van de nieuwe schoolinfrastructuur.

Voor het eerst zullen de **middelen van particuliere spaarders als schoolaandeelhouders betrokken** kunnen worden **in de financiering van de DBFM-vennootschappen**. Dit zal deel uitmaken van de kaderovereenkomst die met de DBFM-vennootschappen na het doorlopen van de plaatsingsprocedure zal worden afgesloten. Het is de bedoeling om de gekozen DBFM-consortia te vragen een deel van hun kapitaal open te stellen voor de particuliere belegger. Om de spaarders te beschermen, zullen ze pas kunnen instappen zodra het bouwrisico van de nieuwbouw ingeperkt is. Zo wordt dit een veilige investering, die op meer dan één manier loont: voor de spaarder én voor de toekomst van Vlaanderen.

Dit DBFM-programma kadert in de uitvoering van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht van de Vlaamse Regering, nl. projectnummer 167 Uitvoering Masterplan Scholenbouw 2.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De Vlaamse Regering wenst met de nieuwe DBFM-programma's een investering voor het onderwijs te realiseren ten belope van 1 miljard euro. Er zal hierbij in eerste instantie gefocust worden op nieuwbouw (of substantiële vernieuwbouw) uit de reeds bestaande investeringsbehoeften. Hierbij is uiteraard rekening te houden met het Vlaamse onderwijslandschap waarvan de structuur gekenmerkt wordt door autonome inrichtende machten ingevolge grondwettelijke bepalingen.

Het betreft eenmalige DBFM-programma's die omwille van de aard van de investering complementair zijn aan de reguliere uitvoeringsvorm inzake de financiering en de subsidiëring van schoolinfrastructuur. De centrale doelstelling is een **substantiële investeringsoperatie waarbij de schoolinfrastructuur gedurende 30 jaar ter beschikking wordt gesteld, inclusief onderhoud en met prestatie-eisen**. Hierbij is er maximaal aandacht voor het ontzorgen van de inrichtende machten via de aanduiding van een private projectmanager die de projecten van de schoolbesturen uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten en deze tenslotte in de markt zet.

De plaatsingsprocedure voor de aanduiding van de projectmanager en financier zal door de Vlaamse Regering worden gevoerd en zal de inrichtende machten derhalve veel meer ontzorgen dan het geval is in het lopende projectspecifieke DBFM-programma. De opdrachtdocumenten voor de nieuwe DBFM-programma's zullen veel belang hechten aan de mate waarin de private partij bij de uitwerking van de projecten rekening houdt met de wensen en eisen van de inrichtende machten ten aanzien van hun individuele scholenbouwprojecten. Het plan van aanpak van de te selecteren marktpartijen zal derhalve maximaal inspraak moeten verlenen aan de schoolbesturen bij de totstandkoming en opvolging van hun projecten.

De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het is de bedoeling om kwaliteitsvolle gebouwen te realiseren die verplicht worden onderhouden gedurende de 30-jarige contractsperiode.

In uitvoering van de operationele doelstelling 3.4 van het Masterplan Scholenbouw 2.0 zullen de middelen van particuliere spaarders betrokken worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen die met de DBFM-programma's worden belast.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit gaat veel verder dan een algemeen principe en is in DBFM-scholenbouw gestoeld op de concrete gedetailleerde DBFM-contracten van de lopende DBFM-programma's. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij.

In de voorgestelde DBFM-uitvoering wordt er voor geopteerd om de inrichtende machten volledig te ontzorgen. Via een programma- aanpak wordt het aanbestedingsrisico van het individuele DBM-project van de school eveneens overgedragen naar een professionele private partij die ten behoeve van de inrichtende machten optreedt als een projectmanager.

Deze aanpak volgens de structuur van Scholen van Morgen heeft bewezen dat een private marktpartij in staat is om de beoogde DBFM-risico's m.b.t. het budget, de bouwperiode, de kwaliteit en de tevredenheid van de inrichtende machten te beheersen.

Om het concrete aanbestedingsrisico te minimaliseren wordt er verder voor gekozen om geïntegreerde DBM-aanbestedingen te laten organiseren zodanig dat de DBM-partner vanaf de beginfase van het project de kans krijgt om zijn expertise in te brengen zodat kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden en de planning van ontwerp en bouw beter op mekaar kunnen worden afgestemd.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Scholen van Vlaanderen	Bouwkost	Studie- en ontwerpkosten	Intercalaire intresten	Betaalde biedvergoedingen
Deelprogramma 1	428.152	36.886	8.814	-
Deelprogramma 2	450.545	38.801	-	25
Deelprogramma 3	N.t.b.	N.t.b.	N.t.b.	N.t.b.

Duiding bij de financiële kerngegevens

De voor deelprogramma 1 vermelde bedragen zijn gebaseerd op de tweede indicatieve BBV-raming die het consortium Schoolkracht opstelde in 2025, na het afwerken van de projectdefinities van alle projecten in perceel 1.

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

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

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

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

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

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

Afspraken bij budgetoverschrijdingen

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.

	Investeringsbedrag excl. BTW	Jaar raming
	473.852	2025
	489.371	2026
	N.t.b.	-

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 voorafgaand aan de beschikbaarheidsdatum worden ook gewaarborgd in de mate een inrichtende macht zich in staat van faillissement of van vereffening of in een procedure van gerechtelijke reorganisatie zou komen te bevinden. Kosten zoals de invorderings- en uitwinningskosten, worden niet gewaarborgd. Er is geen waarborgpremie verschuldigd.

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 B egroting vaardigt per DBFM-overeenkomst een waarborgbesluit uit.

Begrotingsartikel/decretale basis:

FF0-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
07/2020	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. De procedure bestaat uit twee fasen: eerst een gezamenlijke selectiefase voor alle drie de percelen, gevolgd door afzonderlijke gunningsfases per perceel.
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.

28.1 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 na een marktprocedure door de Vlaamse Regering een akkoord gesloten met het privaat consortium Schoolkracht (AG Real Estate, Epico2, Ethias en Rebel) om de Scholen van Vlaanderen uit Perceel 1 te ontwerpen, te bouwen en gedurende 30 jaar te onderhouden.

Na ondertekening van de individuele samenwerkingsovereenkomsten tussen de DBFM-vennootschap en de betrokken schoolbesturen werden in 2025-2026 de projectdefinities van de 29 individuele scholenbouwprojecten gefinaliseerd, werden de architecten na een marktprocedure aangeduid door de DBFM-vennootschap en werden vervolgens de eerste ontwerpen opgemaakt.

Planning

De individuele aanbestedingsprocedures voor de aannemers werden gelanceerd door de DBFM-vennootschap in mei-juni 2026. Vanaf eind september 2026 worden de offertes verwacht zodat tegen begin 2027 de aannemers voor de 29 projecten aangeduid kunnen worden door de DBFM-vennootschap.

Na de opmaak van het definitief ontwerp en het verkrijgen van de projectvergunning worden de individuele DBFM-overeenkomsten ondertekend tussen de DBFM-vennootschap en de schoolbesturen zodat de bouwfase aangevat kan worden. Voor de meeste projecten zal dit naar verwachting in de eerste helft van 2028 zijn.

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.
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

28.2 Programma 2

ALGEMENE INFORMATIE

Private partner	Scholen op Maat NV
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Tweede deelprogramma van 37 projecten, goed voor een geraamde investering van ongeveer 500 miljoen euro in zo'n 175.000 m² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Na een marktprocedure werden eind augustus 2025 de offertes van de inschrijvers ontvangen. Na beoordeling van de ingediende offertes werd op 1 juli 2026 door de Vlaamse Regering een akkoord gesloten met het privaat consortium Scholen op Maat (Invesis en Belfius) om de 37 Scholen van Vlaanderen uit Perceel 2 te ontwerpen, te bouwen en gedurende 30 jaar te onderhouden.

Planning

Tegen 1 oktober 2026 worden de individuele schoolbesturen van het tweede perceel uitgenodigd door de DBFM-vennootschap om door ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst deel te nemen aan dit DBFM-programma. De verwachting is dan ook dat dit najaar wordt gestart met de opmaak van de projectdefinities voor de individuele projecten van het tweede perceel.

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.
07/2026	Op 1 juli 2026 werd door de Vlaamse Regering een akkoord gesloten met het privaat consortium Scholen op Maat over deelprogramma 2.

28.3 Programma 3

ALGEMENE INFORMATIE

Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Derde deelprogramma van circa 25 gloednieuwe 'Scholen van Vlaanderen'. Concreet gaat het om 165.000 m² schooloppervlakte.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G Op schema

Op 20 september 2024 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om 24 projecten te selecteren voor het derde deelprogramma. Het gaat om 172.000 m² schooloppervlakte voor 25.000 leerlingen.

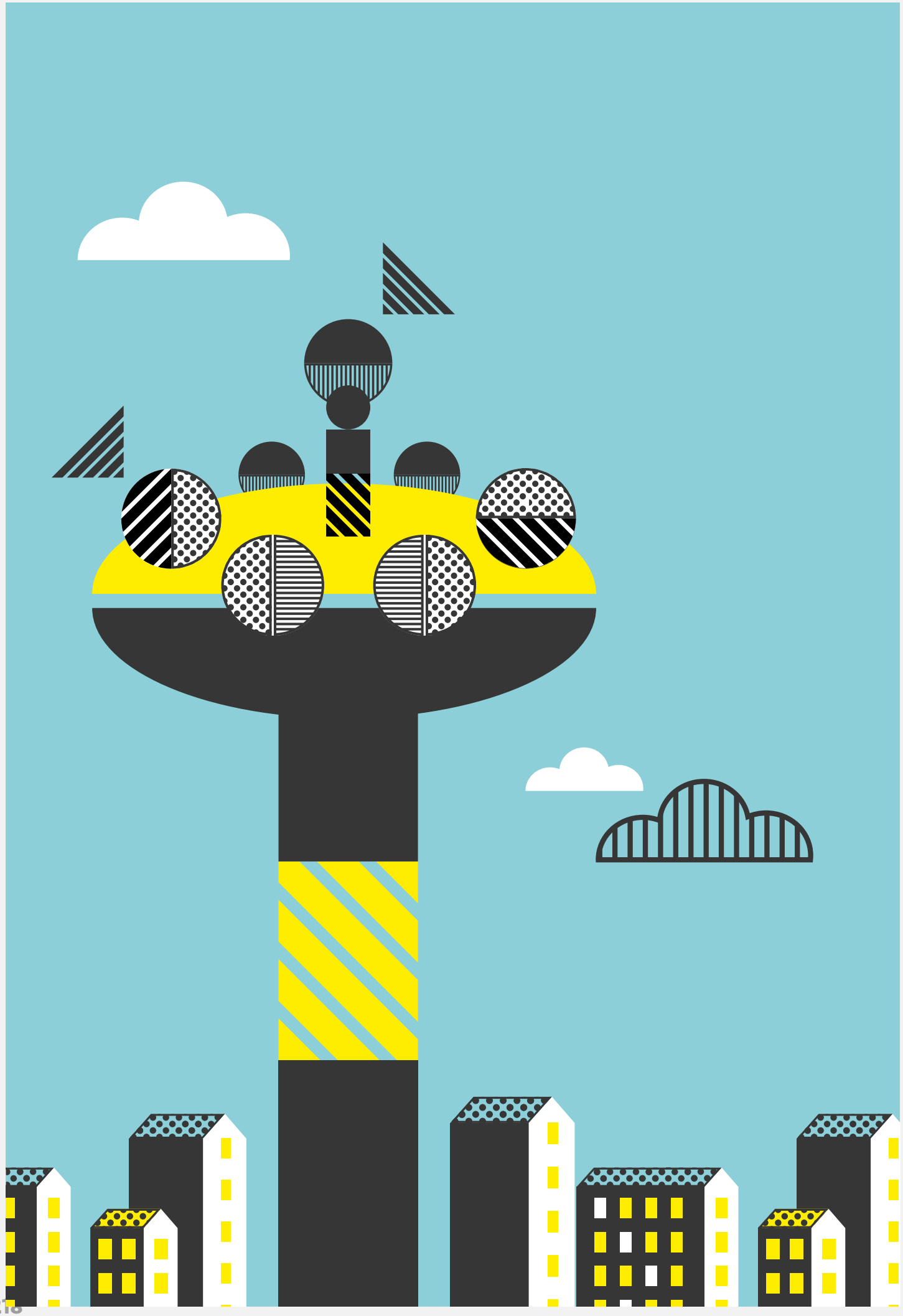
De publicatie van het bestek voor het derde perceel van Scholen van Vlaanderen wordt voorbereid.

Planning

De intentie is om dit derde perceel nog in 2026 in de markt te zetten voor de aanduiding van de private partner die dan tegen eind 2027 of begin 2028 wordt voorzien.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2023	Lancering van de derde oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen.
09/2024	Op 20 september 2024 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om 24 projecten te selecteren voor het derde deelprogramma.



29 Nieuw omroepgebouw VRT

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minster	Cieltje Van Achter
Betrokken entiteit	De Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie (VRT)
Andere betrokken entiteiten	Brussels Hoofdstedelijk Gewest – ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Gerelateerde projecten	Ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Classificatie	Klassieke investering
ESR-impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidsentiteit
Uitvoeringsvorm	Bouwteam (Design & Build)
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vrt.be/nl/over-ons/nieuwbouw

> Het doel is dat VRT kan verhuizen naar het nieuwe gebouw vanaf september 2027.

Omschrijving van het project

Het nieuwe VRT-huis van 65.000 m² – waarvan 40.000 m² bovengronds – blijft op de huidige site aan de Reyerslaan en wordt een horizontaal gebouw met twee gestapelde volumes. Het eerste achthoekige volume, 'basis', bestaat uit een ruime lobby, vele ontmoetingsplekken voor medewerkers en bezoekers, drie grote televisiestudio's én een grote evenementenruimte. Daarbovenop komt het tweede volume, 'veld', bestaande uit slechts drie verdiepingen. Elke verdieping bestaat uit een bijzonder ruime werkvloer, een vierkant van 87 m x 87 m, waar samenwerking centraal staat.

De VRT is een creatief huis en in de toekomst zal het mogelijk zijn om heel makkelijk op elke kantoorvloer content te maken. Flexibiliteit en mediacreatie gaan hand in hand. Op vlak van toegankelijkheid streeft het nieuwe VRT-huis naar een A++ label, wat staat voor een uitstekend toegankelijk gebouw voor bezoekers en medewerkers. Een groene omgeving floreert in en rond het nieuwe VRT-huis. Het nieuwbouwproject past in de transformatie van de Reyerswijk en de realisatie van mediapark. brussels, die van start ging in februari 2020.

Nagestreefde doelstellingen

Het huidig VRT gebouw voldoet op bouwtechnisch gebied niet meer aan de huidige normen. Om het in overeenstemming te brengen met de eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit zijn op elk van deze gebieden zware ingrepen noodzakelijk. De aanbestedende overheid besloot om die reden om tot een volledige nieuwbouw over te gaan.

De opdracht betreft aldus het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT. Het nieuwe VRT gebouw dient te voldoen aan de huidige functionele behoeften, die nodig zijn om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Daarenboven wil de aanbestedende overheid de waarden die zij hanteert in haar beleid en haar programma's op TV, radio en internet, vertaald zien in haar gebouw. Concreet wil VRT een gebouw dat voldoet aan de volgende parameters: een kwalitatief en duurzaam gebouw dat kan worden gerealiseerd binnen het budgettair kader van VRT (principe van auto-financiering 2014-2044) en waarbij een correcte prijs/kwaliteitverhouding wordt nagestreefd, een inspirerende werkomgeving voor de medewerkers waarbinnen efficiënt en innovatief kan worden gewerkt, een gebouw dat als ontmoetingsplaats kan fungeren en dat een architecturale identiteit heeft.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	GO Op schema, behoudens aandachtspunten

Eind juni 2024 kondigde de aannemer TM VRT Morgen een termijnverlenging aan. Partijen blijven in gesprek en zijn nu vooral gefocust op de effectieve realisatie van het nieuwe VRT Huis. Het projectbouwteam houdt de Raad van Bestuur en het auditcomité hiervan op de hoogte.

Intussen is de ruwbouw - op enkele kleine zaken na - volledig af, en ook binnen is al heel wat gerealiseerd. TM VRT Morgen voorziet de voorlopige oplevering nu voor december 2026. Intussen is het datacenter vooropgeleverd en in gebruik genomen. Er is inmiddels ook gestart met de installatie van de radio-infrastructuur waarop de audiotoepassingen van onze radiostudio's zullen draaien.

Planning

De werken vorderen conform de laatste geactualiseerde uitvoerplanning:

- Voorlopige oplevering werken bouw: 12/2026
- Start verhuis vanaf 09/2027

Risicobeheer

Op dit moment zijn de hoogste risico's: wijzigende marktomstandigheden (bouwkost, inflatie), discussie rond de opgelopen termijnverlenging bouw, hindernissen/discussie rond voorlopige oplevering en feitelijke indienstname van het gebouw voor verdere inrichting van de mediafaciliteiten en de kantoorruimtes en de aanleg van het openbaar domein.

Er is een risicomatrix en heatmap voor het project waar de risico's bepaald werden en een score werd toegekend (impact en waarschijnlijkheid). Per risico werden ook de beheersmaatregelen vastgelegd. Deze worden opgevolgd en op regelmatige basis besproken op het Auditcomité van VRT en bijgestuurd waar nodig.

Ook werd van bij de opstart van het project de nodige externe expertise aangetrokken (programmamanager voor bouw pijler, kost controle, technische controle, ...); bovendien werd in 2025 de interne opvolging naar een hoger niveau getild, door de creatie van een aparte directie die zich focust op de nieuwbouw, het verhuistraject en het veranderingsmanagement.

De voorlopige oplevering van het gebouw is voorzien voor het einde van 2026 en komt dus dichterbij, wat de kostenrisico's doet afnemen. Dit heeft o.a. zijn weerslag in de herziening van de reserve voor onvoorziene kosten (die uit voorzorg evenwel niet volledig afgebouwd wordt). De installatie van de mediafaciliteiten vordert eveneens, maar daarbij zijn er nog variabelen die een gunstige of ongunstige impact kunnen hebben op het budget.

VRT houdt het project sterk op haar radar en zal er alles aan doen om het principe van de autofinanciering te kunnen blijven handhaven.

Duiding bij de financiële kerngegevens

Ter info: de beheers- en onderhoudskosten van het nieuwe VRT Huis vallen buiten de budgettaire scope van het VRT Nieuwbouw-project, maar worden gedragen binnen de gewone VRT-werking.

Verantwoording duiding Financiële gegevens
Cfr. het geactualiseerde plan van de VRT Nieuwbouw 2026 (v26.04 Auditcomité 11/05/2026 + RvB Nieuwbouw VRT 18/05/2026).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2026
Bouwkost:	349.469
Studie -en ontwerpkosten:	14.772
Totaal betaalde biedvergoeding	130
Investeringsbedrag excl. BTW:	364.371

Raming Toekomstige Betalingen

Jaar	Bedrag
2026	103.843
2027	73.328
2028	17.817
2029	1.525
2030	920
2031	553
2032	429

Jaar	Bedrag
2033	437
2034	445
2035	453
2036	462
2037	470
2038	479
2039	71

	2021	2022	2023	2024	2025	Totaal*
Aan project gerelateerde investerings-en onderhoudskosten	7.381	13.690	35.313	42.776	75.188	179.573

*Totaal aan project gerelateerde investerings-en-en onderhoudskosten in de periode 2014-2025

€	**349.469 K**	**TOTAAL Bouwkost – omvat volgende:**
€	196.719 K	Bouwkost Algemene Aanneming
€	18.467 K	Bouwkost andere (voorbereidende werken en studies, programma-management, externe projectleiding, veiligheidscoördinator & toezicht, coördinatievergoeding, omgevingsaanleg, verzekeringen, operationele kosten (elektriciteit, opstart onderhoud, ...) op de werf bij installatie van de mediafaciliteiten/verhuisfase, eigen werken na VO, etc.)
€	100.000 K	Mediafaciliteiten
€	10.530 K	Inrichting & lot catering en verhuis
€	3.130 K	Inspirerende werkomgeving & change management
€	6.591 K	Alg.aanneming Logistiek Centrum
€	684 K	Kunst in opdracht
€	263 K	Stadsproject Reyers
€	986 K	Juridische ondersteuning
€	1.249 K	Communicatie
€	380 K	Opleiding
€	10.470 K	Onvoorziene kosten
€	**14.772 K**	**TOTAAL Studie- en ontwerpkost architecten & ingenieurs**
€	**130 K**	**TOTAAL Biedvergoedingen**
€	100 K	biedvergoeding (€ 50 K) x 2 verliezende partijen
€	30 K	vergoeding kost maquette (€ 15 K) x 2 verliezende partijen

Evolutie tegenover vorige versie:
Bouw, studie- en ontwerpkost:

- Update indexatie/impact inflatie
- Wijzigingsopdrachten (o.m. infiltrerend stormwaterbekken, aanpassen koelvermogen aggregation room) en meerkosten (o.m. operationele kosten op de werf vanaf inrichting mediafaciliteiten/verhuisfase: elektriciteit, onderhoud, opruim- en ontmantelingskost, eigen werken na oplevering)
- Actualisatie reserve
  - Een aantal kosten werden in mindering gebracht op de reserve voor onvoorziene kosten;
  - Het globaal bedrag van de reserve werd neerwaarts herzien, gelet op de naderende voorlopige oplevering van het gebouw, wat de kans op bijkomende onvoorziene kosten doet dalen.

Biedvergoedingen – ongewijzigd tegenover vorige rapportering

Begrotingsartikel

HB0-1HEI2XX-IS

De hoofdtoelage aan VRT wordt aangerekend op HB0-1HEI2XXIS, binnen de uitgavenbegroting van het Departement Cultuur, Jeugd en Media. De uitgaven van VRT zelf worden niet aangerekend op een begrotingsartikel, daar VRT een rechtspersoon is zonder artikelstructuur.

ZELFEVALUATIE (2026)

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2013	De Raad van Bestuur van de VRT besliste op 22 april 2013 om een nieuw omroepgebouw op te richten, ter vervanging van het huidige gebouw aan de Reyerslaan in Schaarbeek.
11/2019	Op 4 november 2019 besliste de Raad van Bestuur van de VRT om te stoppen met de samenwerking met de tijdelijke vereniging van architecten en ingenieurs voor haar nieuwe gebouw toen bleek dat het project niet binnen budget kon worden gerealiseerd. De offertes van de aannemers vielen immers allemaal zo'n 35 miljoen hoger uit dan de toen voorziene 150 miljoen euro.
01/2020	De Raad van Bestuur keurde op 20 januari 2020 een nieuw plan van aanpak over het nieuwe gebouw goed. Daarbij werd beslist om te werken in een formule waarbij architect en aannemer, vanaf de start, samen betrokken zouden zijn bij de uitwerking van het nieuwe ontwerp, rekening houdende met het geplande budget.
02/2020	Aankondiging overheidsopdracht voor werken met als voorwerp het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT
03/2021	Aanduiding 'VRT Morgen' als voorkeursbieder, en opstart finale contractonderhandelingen.
04/2021	De Raad van Bestuur neemt de beslissing op 26 april 2021 om de opdracht om het gebouw te realiseren, conform het gedefinieerde programma van eisen, te gunnen aan het consortium VRT Morgen, binnen de contractueel vastgelegde bouwkost en erelonen, en met waarbij de uitvoeringstermijn 54 maanden bedraagt (14 maanden voor Deeltermijn studie en 40 maanden voor Deeltermijn uitvoering Bouw). + start standstill periode
05/2022	Bekomen stedenbouwkundige vergunning
11/2022	Voorbereidende werken met vervolgens Bouwfase (uitvoeringsfase) - overlapt nog deels met uitvoeringsontwerp
01/2023	Grondkerende wanden (dieptewanden, secanspalen), grondwerken: uitgraven bouwput, grondankers, wapening kopbalken
06/2023	Geothermie (boringen) en stort funderingsplaat in 12 fasen
08/2023	Ruwbouw: plaatsing prefabkolommen, voorgespannen balken en welfsels, chemische verankering van de consoles voor de ondergrondse niveaus aan de slibwanden, betonwerken, metselwerken, hellingen tussen de verdiepingen, bekisting/wapening trapkernen, voorzetwanden
12/2023	Loten technieken ondergronds: start sprinklerinstallatie vanaf niveau -5, levering noodstroomaggregaten
02/2024	Loten technieken ondergronds: opstart elektriciteitswerken, kabelgoten, sanitair, ventilatie, koeling en verwarming, ...
04/2024	Ruwbouw: start welfsels en druklaag gelijkvloers, tijdelijke waterdichtingsweken gelijkvloers, centraal gedeelte: wanden en vakwerken studio's, optrekken kolommen en wanden
12/2024	Ruwbouw: start montage gevelvakwerk (binnenvakwerk + staalconstructie), voorgespannen welfsels, trapkernen tot op dakhoogte, nieuwsstudio (wanden, ...) + zone datacenter -2: ventilatie, gasblussing, sanitaire afvoeren, ...
03/2025	Definitieve stroom en water in het gebouw + afwerking ondergronds en gelijkvloers: metselwerken lokalen en schachten, box in box studio's, eventruimte, ..., isolatiewerken (thermisch en akoestisch), pleisterwerken, schilderwerken
08/2025	Start installatie datacenter
06/2026	Gesloten ruwbouw (100% wind- en waterdicht)
08/2026	Plaatsing en aansluiting finale technieken datacenter
12/2026	Geplande voorlopige oplevering (einde bouwfase)
09/2027	Start verhuis
12/2028	Geplande definitieve oplevering

30 Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie, Landbouw en Sociale Economie
Minsiter	Matthias Diependaele
Betrokken entiteit	Departement Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie en Sociale Economie (WEWIS)
Andere betrokken entiteiten	Departement Financiën en Begroting
Gerelateerde projecten	Subsidies aan AMB door vlaio
Classificatie	Andere
ESR Impact	Onbekend
Uitvoeringsvorm	Kapitaalparticipatie
Private partner	ArcelorMittal Belgium (AMB), Finocas
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Finocas is een 50-50 joint venture tussen ArcelorMittal en het Vlaams Gewest. Finocas is opgericht in het kader van het project Staalvriendelijk Vlaanderen, dat in juli 2003 door de Vlaamse Regering is goedgekeurd en dat een duurzame versterking beoogt van de ontwikkeling en valorisatie van hoog-technologisch staalgerelateerde toepassingen. Finocas heeft drie dochterbedrijven: Finindus, OCAS en ENDURES. OCAS en Endures zijn de onderzoekscentra van Finocas, terwijl Finindus haar investeringsmaatschappij is. FINOCAS heeft einde 2022 een joint venture opgericht met het Belgisch Lasinstituut om samen metaalgerelateerde technische diensten te leveren aan de bredere industrie.

ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2029 in gebruik te nemen. Dit zal resulteren in vermindering van de CO2-uitstoot met ongeveer 3 miljoen ton per jaar. Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO2 gedurende de verwachte duur van de RecHycle project of een jaarlijkse CO2-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO2-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO2-uitstoot van het Vlaamse gewest.

De DRI-installatie zal aardgas gebruiken, en uiteindelijk waterstof, in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren, wat leidt tot een grote vermindering van de CO2-uitstoot in vergelijking met de productie van staal via de hoogovenroute. De twee elektrische ovens zullen het direct reduced iron (DRI) en het staalschroot smelten, dat vervolgens in de staalfabriek zal worden omgevormd tot plakken en vervolgens verder zal worden verwerkt tot eindproducten.

De Vlaamse overheid zal een bedrag van 600 miljoen euro inbrengen in Finocas ter ondersteuning van het decarbonisatie-project van ArcelorMittal voor de bouw van een installatie voor direct gereduceerd ijzer (DRI) met twee nieuwe elektrische ovens in de vestiging in ArcelorMittal Gent. Op basis van de geplande investering van 600 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 34.474.740 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen. ArcelorMittal zal hetzelfde bedrag inbrengen. De volstorting van de voorziene 600 miljoen euro zal niet eenmaal gebeuren, maar verloopt in functie van het project. De kapitaal-verhoging van 1,2 miljard euro zal aangewend worden voor het decarbonisatieproject in de ArcelorMittal-fabriek te Gent, wat in eerste instantie zal gebeuren middels het verstrekken van een soft loan door Finocas aan AMB. Naast het decarbonisatieproject op de ArcelorMittal-site te Gent kunnen de opbrengsten van de kapitaalverhoging ook aangewend worden voor andere decar-bonisatieprojecten in het Vlaamse Gewest met het oog op een substantiële verlaging van uitstoot van broeikasgassen.

Er is afgesproken dat Finocas de terugbetaling zal vorderen van alle bedragen die AMB krachtens de voorwaarden van de

leningsovereenkomst verschuldigd is (i) indien de bouw van de DRI-faciliteit niet uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2027 is aangevangen of (ii) zodra de ArcelorMittal-fabriek te Gent, door AMB geëxploiteerd, klimaatneutraal wordt (mede ten gevolge van de kapitaalverhoging en de Leningsovereenkomst).

Nagestreefde doelstellingen

Dit project kadert in de ruimere doelstelling van zowel het bedrijf, van Vlaanderen als van Europa om de CO2-uitstoot te reduceren.
ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2029 in gebruik te nemen.
De kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV zal ArcelorMittal Belgium in staat stellen om 1,6 miljard euro te investeren in het decarbonisatieproject van de Gentse staal-fabriek, wat zal resulteren in een aanzienlijke vermindering van de CO2-uitstoot met ongeveer 3 miljoen ton per jaar. Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeen-komen met 51,2 miljoen ton CO2 gedurende de verwachte duur van de RecHycle project of een jaarlijkse CO2-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO2-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO2-uitstoot van het Vlaamse gewest.

Naast een investering in CO2-reductie gaat het ook om een investering in een toekomstgerichte industrie en de verankering van de bijhorende jobs in Vlaanderen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	OR Significante Vertraging

Het project heeft een significante vertraging opgelopen door de goedkeuring van de Europese Commissie. De goedkeuring van de Europese Commissie van 22 juni 2023 betreft een toestemming van Europa aan Vlaanderen om tot 280 miljoen euro staatssteun toe te kennen aan ArcelorMittal Belgium voor de uitvoering voor het specifiek project RecHycle met inbegrip van de bouw van de DRI installatie, op basis van een aanvraag ingediend op 31 augustus 2021. Deze toelating tot verstrekking van staatssteun tot 280 miljoen euro omvat directe subsidies (120 miljoen euro), maar ook de mogelijkheid om een soft loan (met een bruto-subsidie-equivalent van 160 miljoen euro) toe te kennen via de participatie in FINOCAS. Europa biedt met de beslissing van 22 juni 2023 de mogelijkheid om die lening toe te kennen als een soft loan aan voorwaarden die gunstiger zijn dan de marktvoor-waarden.

AM had de ambitie om met de bouw van de DRI-installatie te beginnen tegen uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2026. Maar gezien de beduidende vertraging op de goedkeuring door Europa is beslist om deze datum te verplaatsen naar 2027. Om dezelfde reden werd de termijn om de DRI-installatie in gebruik te nemen bijgesteld naar 2029. Volledigheidshalve dient ook gemeld te worden dat de onzekerheden qua prijsevoluties van aardgas en elektriciteit en in het bijzonder ook de onzeker-heden qua economisch haalbare prijs voor groene waterstof (die door de Europese Commissie sterk naar voor wordt geschoven) intern ArcelorMittal tot bijkomende vertragingen qua investe-ringsbeslissing leiden. Daarom worden ook alternatieve scenario's met inbegrip van Carbon Capture Storage bestudeerd voor het geval dat de DRI niet (of veel later) met waterstof kan worden uitgebaat en men langer via DRI met aardgas moet blijven werken. Dergelijk scenario zal dan wel opnieuw moeten afge-stemd worden met de Europese Commissie.

Op 28 maart 2025 werd door ArcelorMittal Belgium een brief gericht aan de Vlaamse Minister-president met betrekking tot het decarbonisatieproject op de site van ArcelorMittal Gent. In deze brief geeft ArcelorMittal Belgium aan dat het, gezien de huidige context (tragere vraag van klanten naar groen staal, extreem hoge importniveaus in Europa, importtarieven in de VS, hoge gasprijzen als gevolg van de oorlog tussen Rusland en Oekraïne, de hoge prijzen voor groene waterstof, de gewijzigde regelgeving met RED-III en de toenemende acceptatie van CCS), een gefa-seerde decarbonisatieaanpak zal toepassen.
Tegen deze achtergrond wil ArcelorMittal Belgium de bestaande contractuele documenten met name de aandeelhoudersovereen-komst, de inschrijvingsovereenkomst, de leningsovereenkomst en de pandovereenkomst, in overeenstemming brengen met deze gefaseerde aanpak.
In juli 2025 heeft de Vlaamse Regering haar mandaat gegeven om bovenstaande aspecten van de overeenkomst verder te onderhandelen. Deze onderhandelingen lopen nog steeds.

Risicobeheer

De voornaamste risico's zijn momenteel:

- Stijgende gasprijzen: Een DRI-installatie gebruikt aardgas in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren Aardgas is de eerste optie in afwachting van voldoende waterstof aan acceptabele prijs.
- Voldoende aanbod van waterstof aan acceptabele prijs
- Stijgende kosten: stijgende inflatie/grondstoffenprijzen. Eerste raming voor de DRI+ EAF (electric arc furnace) was 1,1 miljard euro. Maar door de stijgende prijzen is de raming van de investeringskost aangepast naar 1,6 miljard euro.
- Dalende conjunctuur met dalende vraag naar staal, wat kan resulteren in lagere productie
- CO_2 emissiereducties worden niet bereikt.
- Investeringsprojecten van andere AM fabrieken.
- Duurtijd van het project: het project loopt tot 2050. Dit is een lange tijdspanne. Het is dan ook belangrijk dat alles goed gedocumenteerd en opgevolgd wordt, om zo tot een optimale voltooiing van het project te komen en te garanderen dat na afloop de ingezette middelen kunnen terugvloeien.

Duiding bij de financiële kerngegevens

In 2022 gebeurde er een kapitaalsverhoging van 40 miljoen euro (20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit AMHSB).

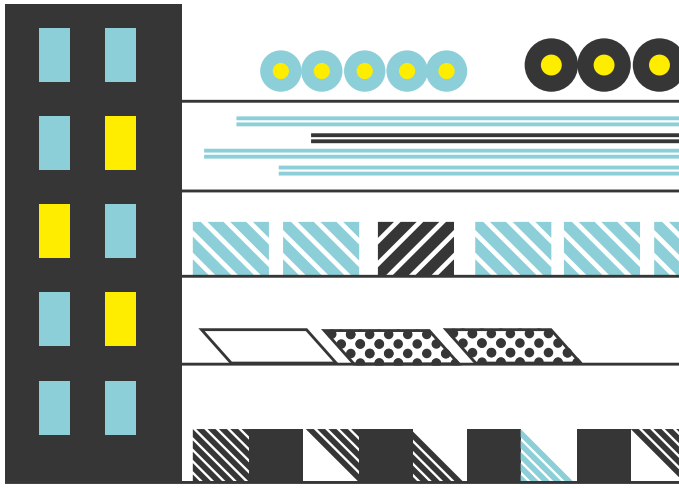
De tweede kapitaalverhoging van Finocas werd op 30 mei 2024 voor een totaalbedrag van 500 miljoen euro doorgevoerd, met een volstorting van 125 miljoen euro. Op 9 december 2024 werd een derde kapitaalverhoging in Finocas doorgevoerd voor een bedrag van 160 miljoen euro, met een volstorting van 200 miljoen euro.

Begrotingsartikel/ Decretale basis::

CB0-1CEX2BA-PA

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	
Jaar	**Bedrag**
2024	162.500
2023	0
2022	20.000



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Ondertekening Letter of intent op 21 juli 2021
09/2021	Ondertekening Term Sheet Finocas op 22 september 2021
06/2022	Op 24 juni 2022 besliste de Vlaamse Regering om de aanpassing van de aandeelhoudersovereenkomst tussen ArcelorMittal Belgium nv, ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv en het Vlaamse Gewest met betrekking tot hun participatie in Finocas nv goed te keuren. Daarbij aansluitend keurde de Vlaamse Regering een kapitaalverhoging van Finocas goed voor een bedrag van 350 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent. Er werd een inschrijvingsovereenkomst gesloten met betrekking tot een kapitaalverhoging van 700 miljoen euro, onder opschortende voorwaarde van goedkeuring door de Europese Commissie. Deze middelen zouden ter beschikking gesteld worden aan ArcelorMittal onder de vorm van een lening.
10/2022	Voor de kapitaalsparticipatie besliste de Vlaamse Regering op 14 oktober 2022 om akkoord te gaan om al onmiddellijk een kapitaalverhoging van 40 miljoen euro – 20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit ArcelorMittal Holding – door te voeren. Die zal in mindering gebracht worden op de geplande kapitaalverhoging van in totaal 700 miljoen euro.
06/2023	Ondertekening Letter of Intent
05/2024	De Vlaamse Regering besliste akkoord te gaan met een bijkomende kapitaalverhoging van Finocas nv voor een bedrag van 250 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent en voor andere decarbonisatieprojecten in het Vlaamse Gewest met het oog op een substantiële verlaging van uitstoot van broeikasgassen.

ZELFEVALUATIE (2026)

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

31 Centrum Sport Vlaanderen Hofstade

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minsiter	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Sport Vlaanderen
Andere betrokken entiteiten	Gemeente Zemst Gemeente Boortmeerbeek
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	De Opdracht zal middels een DBFMO-overeenkomst ESR-neutraal worden gestructureerd. De overeenkomst zal voorafgaand afgetoetst worden met het INR.
Uitvoeringsvorm	DBFMO
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Sport Vlaanderen wil zijn centra uitbouwen tot excellentiecentra die een voorbeeld zijn op gebied van kwalitatieve infrastructuur en innovatie. De Vlaamse Regering maakt nu € 10 miljoen per jaar voor vrij voor de centra van Sport Vlaanderen in Brugge, Hasselt, Herentals en Hofstade (Zemst).

In de centrale en dichtbevolkte provincie Vlaams-Brabant is er momenteel geen zwembad van olympische proporties. Zo'n zwembad van 50 meter lang met minstens 10 banen vind je wel in bijvoorbeeld Brugge, Antwerpen en Gent. Het centrum van Sport Vlaanderen in Hofstade (Zemst) zal nu uitgebouwd worden tot het grootste sportieve zwembadencomplex in Vlaanderen.

Er komt ook een instructiezwembad van 25 meter lang met een geïntegreerd camerasysteem om analyses te maken van alle bewegingen onder water, zodat topzwemmers hun techniek heel gericht kunnen bijsturen. Het wordt infrastructuur van topniveau, geschikt om (inter)nationale kampioenschappen te organiseren, en dus worden er ook tribunes en een geavanceerde tijdsregistratie voorzien.

Verder behoort ook een golfsurfbad tot de plannen, waardoor bezoekers de sensatie van het surfen kunnen ervaren in het midden van Vlaanderen. Daarnaast zal het sportief erfgoed op de site worden gerenoveerd, waardoor de rijke geschiedenis op deze locatie behouden blijft en toegankelijk wordt. Ten slotte komt er ook een evenementensite, ontwikkeld voor evenementen met een sportieve link.

Vlaanderen werkt voor de realisatie van het watersportcentrum samen met de lokale besturen (Zemst, Boortmeerbeek, Mechelen) die ook mee investeren via cofinanciering.

Nagestreefde doelstellingen

Opwaardering van het sportief centrum van Hofstade naar een centre of excellence. Topsportinfrastructuur (olympisch zwembad) in combinatie met zwemwater voor de participerende lokale besturen en de burger.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	OR Significante vertraging

Het voorbije jaar werd werk gemaakt van de opmaak van een raamwerk voor een gedragen integrale visie en afstemming tussen natuur, water erfgoed en nieuwe infrastructuur. Ook vond de selectie van de kandidaten voor de PPS-opdracht plaats. De gunningsleidraad en programma van eisen zijn in opmaak en worden eind 2026 voorgelegd aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring.

Afstemming met de lokale besturen en de verschillende adviesorganen.

Er loopt afstemming over het gebruik en de cofinanciering vanwege de deelnemende lokale besturen. Een samenwerkingsovereenkomst is in opmaak en wordt in het najaar 2026 voor beslissing voorgelegd aan de Gemeenteraden en Vlaamse Regering.

Verschillende factoren hebben geleid tot een verschuiving van de oorspronkelijke projectplanning. Zo werden bijkomende financiële herberekeningen uitgevoerd om te komen tot een bandbreedte voor de werkingstoelage die voor de betrokken partners aanvaardbaar is. Vervolgens was bijkomend overleg nodig om tot een financieel akkoord tussen de partijen te komen. Dit akkoord diende nog worden bekrachtigd op 15 september.

Na deze formele bekrachtiging kan de verdere inhoudelijke en procedurele uitwerking van het project worden aangevat. Daarbij wordt uitgegaan van een reguliere voortgang van het PPS-traject. In de aangepaste planning wordt meer voorbereidingstijd voorzien voor de private partner, onder meer omdat wordt overwogen om ook de omgevingsaanleg in het PPS-dossier op te nemen. Dit onderdeel dient bijgevolg bijkomend te worden voorbereid, geraamd en verwerkt in de voorstellen van de private partner.

Van de geselecteerde partijen in de overheidsopdracht werden tot op heden geen bijkomende vragen ontvangen. De projectplanning werd aangepast nadat de nodige beslissingen inzake de financiering waren genomen en het financiële kader verder kon worden geconcretiseerd.

Daarnaast heeft ook het project van Studio 100 een impact op de mogelijke startdatum van de bouwwerkzaamheden voor het olympisch zwembad. In de voorliggende planning werd ervan uitgegaan dat de PPS-opdrachtnemer de bouwwerkzaamheden ten vroegste vanaf 31 december 2029 zou aanvatten, aangezien Studio 100 uiterlijk tegen dat moment de betrokken locatie zou hebben verlaten.

Studio 100 zal haar pop-uptheater uiteindelijk niet realiseren op het domein. De impact van deze beslissing op de planning wordt momenteel onderzocht en samen met de lokale besturen verder in kaart gebracht. In principe kan hierdoor de start van de werken worden vervroegd. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de werken aan de omgevingsaanleg en het erfgoed.

De gunningsleidraad wordt momenteel opgesteld en zal vervolgens worden gepubliceerd. Gelet op de belangrijke inbreng die van de private partners binnen het DBFMO-dossier wordt verwacht, zal aan de consortia voldoende tijd worden geboden om kwalitatieve en degelijk onderbouwde voorstellen uit te werken en in te dienen.

Planning

Projectvergadering	oktober 2026
Goedkeuring Samenwerkingsovereenkomst VR en GR	november 2026
Goedkeuring Gunningsleidraad VR en GR	december 2026
Indiening offertes	december 2027
Onderhandelingen BAFO	januari-maart 2028
Gunning	april 2028
Omgevingsvergunning project	juli 2028
Start bouw	augustus 2029
Opening	september 2029

Risicobeheer

- Hoge investerings- en exploitatiekosten vormen een risico.
- Goede communicatie en governance met de betrokken actoren is essentieel.
- Ruimtelijke en vergunningstechnische drempels vereisen een doordachte voorbereiding en brede beleidsafstemming.
- De samenwerking en cofinanciering met de lokale besturen moet worden verankerd.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2024
Bouwkost:	39.323
Studie -en ontwerpkosten:	2.777

Duiding bij financiële kerngegevens

Op basis van de projectbeschrijving die volgt uit het masterplan en nadien werd aangepast in functie van het overleg met de stakeholders, wordt de nieuwe raming van de bouwkost voor het onderdeel olympisch zwembad, inclusief het administratief centrum op 39.322.900 euro (exclusief btw) geschat. De stijging ten aanzien van de geschatte bouwkost uit het masterplan is voornamelijk te wijten aan de uitzonderlijke inflatie en de stijging van de materiaalprijzen, alsook de verdere verfijning van de projectscope en de ontwerpkeuzes met toevoeging van topsportfaciliteiten.

De kosten voor de voorbereiding DBFMO en studies worden gedragen door Sport Vlaanderen. De kosten voor het olympisch zwembad (vergoed via beschikbaarheidsvergoedingen) zullen aan de hand van een samenwerkingsovereenkomst en cofinancieringsafspraken verdeeld worden onder de publieke partners (Zemst, Boortmeerbeek, Sport Vlaanderen) volgens het afgesproken gebruik van de infrastructuur. Kosten voor topsportbeleid worden gedragen door Sport Vlaanderen.

Als exploitatieresultaat voor het zwembad wordt in de haalbaarheidsstudie uitgegaan van een kost van 646.934 euro per jaar. Er wordt op basis van een gebruikersanalyse en kostenraming gekomen tot een jaarlijks exploitatiedeficit vanaf opening van 769.012 euro (excl. BTW). Er zal contractueel worden ingewerkt dat winsten en verliezen van de private partij binnen bepaalde redelijke grenzen dienen te vallen.

Voor het erfgoeddossier werd de restauratie van het historische openluchtzwembad en aanpalende erfgoedgebouwen als voorwaarde opgelegd. Een gespecialiseerd team werd aangesteld.

De omvorming van dit onderdeel naar een evenementenplein wordt verder vorm gegeven. Een eerste raming van de werken wordt op ongeveer 4 miljoen euro geraamd. Dit zal klassiek worden aanbesteed. Er zal in overleg worden getreden in het kader van erfgoedsubsidies.

Thans, in oktober 2026, werden nieuwe ramingen beschikbaar met een geschatte capex van 51,7 miljoen euro (prijsniveau 2025); deze worden verder verwerkt in nieuwe verdeling van werkingstoelagen en kan dit dan ook geactualiseerd worden in navolgende rapportages van dit rapport grote projecten.

Op kruissnelheid, vanaf BO 2024, is er 10 miljoen euro jaarlijks beschikbaar voor de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen voor de uitbouw tot excellentiecentra via PPS. Deze kredieten worden ingeschreven op begrotingsartikel HB0-1HFD5NY-IS met een ruiterbepaling. Tot de datum van oplevering van de individuele projecten kunnen de PPS-kredieten (BBV) aangewend worden voor de financiering van studie- en begeleidingskosten in voorbereiding van de PPS-projecten en klassieke investeringen en voorbereidende werken voor de uitbouw van de centra van Sport Vlaanderen. De budgettaire lijn op kruissnelheid (vanaf BO2024) van 10 miljoen euro is een impuls bovenop de kredieten die jaarlijks voorzien worden in de begroting van Sport Vlaanderen voor investeringen en structureel onderhoud voor de centra van Sport Vlaanderen.

Begrotingsartikel:

HG0-AHFH5OA-WT - HET VOEREN VAN EEN PLANMATIG SPORTINFRASTRUCTUURBELEID

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2024	Goedkeuring Vlaamse Regering erkenning en opstart procedure
04/2024	Oproep tot deelneming DBFMO opdracht voor een nieuw overdekt olympisch topsport-bad met sportbad te Hofstade en opti-oneel programma
02/2025	Stopzetting opdracht
03/2025	Publicatie Tweede oproep tot deelneming Oproep tot deelneming DBFMO-opdracht voor een nieuw overdekt olympisch topsport-bad met sportbad te Hofstade en opti-oneel programma
05/2025	Ontvangen kandidaatstellingen
01/2026	Selectiebeslissing

Definities

KLEURENCODES

Oordeel	Verloop (Timing)
G	**Op schema** De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	**Op schema, behoudens aandachtspunten** De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	**Beperkte vertraging** De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt.
OR	**Significante vertraging** De vooropgestelde timing wordt niet gehaald. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	**Kritieke vertraging** De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

Oordeel	Zakelijke rechtvaardiging
G	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De zakelijke rechtvaardiging moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De zakelijke rechtvaardiging is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	De zakelijke rechtvaardiging van het project is onvoldoende en kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Oordeel	Projectorganisatie
G	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De projectorganisatie moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De projectorganisatie is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	De projectorganisatie is onvoldoende en de betrokken entiteit heeft niet de middelen en/of de bevoegdheid om dit te remediëren.

Oordeel	Samenwerking en draagvlak
G	De samenwerking en het draagvlak rond het project verloopt naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De samenwerking en het draagvlak rond het project is voldoende. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De samenwerking en het draagvlak rond het project is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Oordeel	Risico's
G	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	Het beheerssysteem voor risico's en kansen moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
R	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.



Classificatie	
Niet-geherkwalificeerd PPS-project	Een PPS-project waarbij de initiële investeringen ESR-matig niet in de rekening van de overheid wordt opgenomen. (Off Balance / ESR-neutrale PPS)
Concessie	Een schriftelijke overeenkomst onder bezwarende titel waarbij één of meer aanbesteders werken laten uitvoeren door één of meer ondernemers of diensten laten verrichten, waarvoor de tegenprestatie bestaat in het recht het werk dat of de diensten die het voorwerp van de overeenkomst vormen, te exploiteren (en de opdrachtnemer hierop dus inkomsten genereert).
EPC	Een energieprestatiecontract: Een contract om maatregelen te nemen om de energie-efficiëntie van bestaande infrastructuur te verbeteren tegen betaling op voorwaarde dat de genomen maatregelen de overeengekomen besparing in energiegebruik of in kostenbesparingen realiseren.
Geherkwalificeerd PPS-project actief/ vennootschap	Een PPS-project dat initieel ESR-matig niet in de rekening van de overheid werd opgenomen, maar waar het INR achteraf een correctie heeft toegepast en het project toch in de rekening van de overheid heeft geplaatst. Hierbij werd ofwel enkel het actief dat werd gebouwd, ofwel de projectvennootschap (SPV), geherkwalificeerd.
Klassieke investering	Een project dat wordt gerealiseerd via een klassieke overheidsopdracht voor werken/diensten/leveringen waarbij de overheid de opdrachtnemer betaald op basis van meetstaten of na oplevering van het actief.
Andere	Alle overige projecten die niet onder bovenstaande classificaties vallen
Nog niet gekend	Alle projecten bij wie het project nog niet voldoende ver gevorderd is om de classificatie te weten. Of waarbij de keuze van uitvoeringsvorm nog niet beslist is.

Huidige fase deelproject	
Voorbereidingsfase	Vanaf het nemen van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering bij complexe projecten. Indien de procedure voor complexe projecten niet gevolgd wordt kan deze fase aanvangen vanaf principiële goedkeuring van het project of decretale machtiging.
Gunningsfase	Vanaf de start der werken tot de oplevering.
Bouwfase	Vanaf de start der werken tot de oplevering.
Operationele fase	Vanaf de infrastructuur beschikbaar wordt gesteld (= bv. bij overhandiging van het beschikbaarheidscertificaat).

Afkortingen	
AGION	Het Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs (AGION) is een agentschap van de Vlaamse Gemeenschap dat is opgericht bij decreet van 7 mei 2004 als een intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid en bij decreet van 16 november 2012 omgevormd tot een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap.
BAFO	Best and Final Offer
BBV	Bruto beschikbaarheidsvergoeding(en)
BVR	Beslissing Vlaamse Regering
DBFM	Design-Build-Finance-Maintanance (contractvorm)
DBM + F	Design-Build-Maintanance (contractvorm) met aparte financieringsovereenkomst
DBFMO	Design-Build-Finance-Maintanance-Operate (contractvorm)
EETS	European Electronic Toll System
ESR	Het Europees stelsel van nationale en regionale rekeningen (ESR) bevat de registratieregels die moeten worden toegepast om een onderling samenhangende, betrouwbare en vergelijkbare kwantitatieve beschrijving van de economieën van de lidstaten van de EU te verkrijgen. De overheidsuitgaven en –ontvangsten worden hierbij volgens macro-economische criteria (wedden, werkingsmiddelen, subsidies, investeringen, enz.) gerangschikt.
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW
GRUP	Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplan
INR	Instituut voor Nationale Rekeningen
MER	Milieueffectrapportage is een onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen (projecten, plannen, beleidsvoornemens of programma's). Een milieueffectrapport (MER) wordt opgemaakt vóór de projecten of plannen worden uitgevoerd. Zo kunnen schadelijke effecten voor het milieu in een vroeg stadium worden ingeschat en opgevangen.
MKBA	Een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is een instrument dat erop gericht is de welvaartseffecten van een plan of project (en zijn alternatieven) in beeld te brengen, en vervolgens te monetariseren. Door de (waarde van) de verschillende effecten bij elkaar op te tellen probeert men een inschatting te maken de mate waarin het plan of project bijdraagt aan welvaart, en kan men de merites van alternatieven met elkaar vergelijken. Het is vooral de hier uit volgende rangschikking die van belang is, minder dan de absolute waarden van de berekende kosten en baten.
MTC/MPC	Maintenance Project Company (onderhoudspartij)
RvB	Raad van Bestuur
RvVb	De Raad voor Vergunningsbetwistingen is een onafhankelijk Vlaams bestuursrechtscollege dat beroepen behandelt over: • stedenbouwkundige vergunningen of verkavelingsvergunningen die in Vlaanderen verleend of geweigerd zijn; • omgevingsvergunningen; • registratiebeslissingen; • onteigeningen.
VLAIO	Vlaams Agentschap voor Innovatie en Ondernemen

Annex

Overzichtstabel beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro) - **Basisrapportering grote projecten en programma's 2026**

Beleids-domein	Project/Programma	Deelproject/ programma	Status	Uitvoeringsvorm
FB	Kilometerheffing voor vrachtwagens	-	Closed	DBFMO
OV	Scholen van Morgen	-	Closed	DBFM
OV	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	-	Deels Closed	DBFM
OV	Scholen van Vlaanderen	-	Niet Closed	DBFM
MOW	A11	-	Closed	DBFM
MOW	A8 Halle	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Brabo I	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW	Brabo II	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM sui generis
MOW	Extra Containercapaciteit haven Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Nog niet gekend
MOW	Kempense Noord-Zuidverbinding	-	Closed	DBM + F
MOW	Noord-Zuid Limburg	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Livan 1	-	Closed	DBFM met 25% + 1 participatie van De Lijn in de projectvennootschap
MOW	Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)	-	Niet Closed	Nog niet gekend
MOW	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	-	Closed	DBM+F
MOW	R4 West en Oost	DBFM	Closed	DBFM
MOW		Quick wins	Closed	Klassieke investering
MOW	R4-Zuid Gent	-	Closed	DBM + F
MOW	HOV Limburg	HOV Hasselt - Maastricht	Niet Closed	Nog niet gekend
MOW		HOV Hasselt - Maasmechelen	Deels Closed	Klassieke investering
MOW		HOV Hasselt - Noord-Limburg	Niet Closed	Nog niet gekend
MOW	Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Closed	DBFM overeenkomst op basis van eenonroe-rende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW		Stelplaats Wissenhage	Niet Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster 2	Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster 2 BOVZO	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroe-rende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW	Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat	-	Niet Closed	DBFM

			Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
Looptijd	**ESR-classificatie**	**Investeringsbedrag (excl. BTW)**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
12 (+ 3 x 1) jaar	ESR-neutraal	213.471	106.939	115.542	29.592	*	*	*
30 jaar	Niet ESR-neutraal	1.426.801	129.951	130.636	131.332	132.055	132.823	133.610
30 jaar	ESR-neutraal	807.502	9.267	23.844	31.684	31.935	32.081	36.500
30 jaar	ESR-neutraal	963.223	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal	483.702	56.370	56.653	56.941	57.235	57.535	57.841
31 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	494.691	-	-	-	-	-	-
35 jaar	Niet ESR-neutraal	40.993	7.404	7.568	7.729	7.895	8.064	8.237
25 jaar	Niet ESR-neutraal	83.568	16.115	16.585	16.893	17.297	17.626	18.477
25 jaar	ESR-neutraal	11.609	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179	1.179
25 jaar	ESR-neutraal	87.395	9.922	10.012	10.103	10.196	10.290	10.387
-	Nog niet gekend	2.600.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	171.110	20.279	20.469	20.651	20.853	21.048	21.244
30 jaar*	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	1.169.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	87.372	9.635	9.921	10.091	10.336	10.568	10.753
-	Nog niet gekend	2.959.708	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	48.264	5.621	5.666	5.711	5.757	5.803	5.850
30 jaar	ESR-neutraal	1.001.644	-	-	-	-	-	49.302
-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	76.676	8.851	8.911	8.972	9.035	9.100	9.167
-	Nog niet gekend	Nog niet gekend	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	160.000	-	-	-	-	-	-
-	Nog niet gekend	75.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	6.798	765	782	798	814	830	847
25 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	250.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	65.332	9.627	9.870	9.947	10.026	10.109	10.193
30 jaar	Niet ESR-neutraal	31.618	5.002	5.124	5.230	5.343	5.458	5.576
25 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	68.610	-	-	-	-	-	-

Annex vervolg

Beleids-domein	Project/Programma	Deelproject/ programma	Status	Uitvoeringsvorm
MOW	Gentspoort	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Cluster 1	Closed	DBFM
MOW		Cluster 2	Closed	DBFM
MOW	Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Closed	DBFM
MOW		R0-Noord - Zone Zaventem	Niet Closed	DBFM
MOW		Luchthaventram	Deels Closed	Klassieke investering
MOW	Renovatie Royerssluis	-	Closed	Klassieke investering
MOW	A12	A12 Londerzeel Zuid	Closed	DBFM
MOW		Ombouw A12/ N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid	Niet Closed	Nog niet gekend
MOW	Rond Ronse	-	Niet Closed	DBFM
MOW	OverBruggen	PPS Kunstwerken	Niet Closed	DBFM
MOW		PPS Beweegbare Kunstwerken	Niet Closed	DBFM
MOW	Asset Management – Sluizen Boven Schelde	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Loodsboot	-	Deels Closed	Levering
CJSM	Nieuw omroepgebouw VRT	-	Closed	Bouwteam
CJSM	Centrum Sport Vlaanderen Hofstade	-	Niet Closed	DBFMO
EWI	Kapitaalverhoging in Finocas NV	-	/	Kapitaalparticipatie

			Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
Looptijd	**ESR-classificatie**	**Investeringsbedrag (excl. BTW)**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
30 jaar*	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	779.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal	82.192	4.929	4.944	4.959	4.974	4.989	5.005
30 jaar	ESR-neutraal	116.680	6.644	6.662	6.681	6.701	6.719	6.740
30 jaar	ESR-neutraal	341.687	-	-	21.231	26.096	26.221	26.349
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	1.250.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	246.082	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	244.063	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	107.744	-	-	-	8.888	8.888	8.888
-	Nog niet gekend	883.500	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	700.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	453.230	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	165.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	200.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	54.360	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	364.371	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	39.323	-	-	-	-	-	-
-	Onbekend	*	-	-	-	-	-	-

		Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
	Investeringsbedrag (excl. BTW)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**
Closed	5.128.287	399.233	410.524	348.040	334.680	337.250	389.645
Deels closed	1.267.944	9.267	23.844	31.684	31.935	32.081	36.500
Niet Closed	13.050.285	-	-	-	-	-	-
Totaal	19.446.516	408.500	434.368	379.724	366.615	369.331	426.145

Status

HOV Limburg - HOV Hasselt - Maasmechelen:
Alle quick win projecten uit fase 1 en levering van de 17 trambussen zijn reeds closed. De 2e fase vereist nog verder onderzoek om de planning van de werken te plannen.

Luchthaventram:
De realisatie van de infrastructuur langs Vlaamse kant wordt in verschillende werkpakketten op de markt gebracht. Op dit moment is enkel het eerste werkpakket (het viaduct over de spoorlijn Brussel – Leuven en over de R0) reeds tot contractsluiting gekomen. De contractsluiting voor het tweede werkpakket wordt verwacht tegen eind 2026. De verdere werkpakketten zullen nog stelselmatig volgen.

Loodsboot
Er wordt gewerkt met een vast gedeelte en een voorwaardelijk gedeelte in het bestek, waarbij de verbintenis bij gunning enkel wordt aangegaan voor het vast gedeelte (1e P-klasse vaartuig) en nog niet voor het voorwaardelijk gedeelte (2de P-klasse vaarttuig). 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.

Looptijd

Limburgse Noord-Zuidverbinding & Gentspoort:
Momenteel wordt uitgegaan van een beschikbaarheidsperiode van 30 jaar. Gezien de hoogte van het investeringsbedrag zal onderzocht worden of een beschikbaarheidsperiode van 25 jaar de lange termijn financieringsmarkt verbreedt en/of resulteert in lagere financieringsmarges.

Investeringsbedrag (excl. BTW)

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

Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid:
Het vermelde bedrag slaat enkel op geraamde bouwkost incl. de studie -en ontwerpkosten en excl. BTW.

Werken aan de RIng - R0-Noord - Zone Zaventem :
Dit betreft een raming van de totale aanbestedingskost excl. BTW, overige bijkomende kosten (studiekosten, terreinonderzoeken, verplaatsen van kabels en leidingen, aanpassingen aan het project o.b.v. eisen vanuit project MER en vergunningstraject) en vastgoedkosten.

Scholen van Vlaanderen:
Het vermelde bedrag slaat voorlopig enkel op de som van de investeringsbedragen voor deelprogramma's 1 en 2. De omvang van het investeringsbedrag voor deelprogramma 3 is momenteel nog te bepalen.

Het programma OverBruggen - PPS Kunstwerken:
Het vermelde bedrag slaat op de raming van het investeringsvolume en de totale studie-en adviseurskosten na de verhoging van het budget door de Vlaamse Regering in juli 2026.

Asset Management – Sluizen Boven Schelde & Centrum Sport Vlaanderen Hofstade:
Het vermelde bedrag slaat enkel op een raming van de bouwkost, excl. BTW

***Kapitaalverhoging in Finocas NV:**
Naar aanleiding van de decarbonisatie van de staalindustrie in Vlaanderen wordt een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 600 miljoen euro voor Finocas. De volstorting zal niet eenmaal gebeuren, maar verloopt in functie van het project.

Nieuwe Sluis Zeebrugge:
Dit bedrag slaat op het taakstellend buget incl. BTW (exclusief onteigeningen, P50, prijspeil januari 2025 aan bouwindex van max. 2%/jaar). Het totale project wordt momenteel geraamd op 3.053.438 K euro incl. BTW exclusief onteigeningen, P50, prijspeil jan 2025). Bij de verdere uitwerking van het ontwerp dienen dus besparingsmogelijkheden gezocht te worden.

Renovatie Royerssluis
Dit bedrag slaat enkel op het aandeel van het Vlaams Gewest in het investeringsgedrag excl. BTW. Het totaalbedrag van het investeringsbedrag excl. BTW bedraagt 479.063 K euro.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Er werd gekozen om de ramingen voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de nog niet geclosede PPS projecten voorlopig nog niet te weergeven in deze tabel. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen. De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld in volgende edities van het rapport.

Kilometerheffing voor vrachtwagens:
De beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2029 zijn afhankelijk van de nog te nemen beslissing inzake een eventuele verlening van het contract.

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur:
De raming van de beschikbaarheidsheidsvergoedingen vermeld in deze tabel is een som van de raming van de beschikbaarheidsvergoedingen voor enerzijds de reeds geclosede clusters en anderzijds de raming van de nog niet geclosde beschikbaarheidsvergoedingen. De raming van de geclosede beschikbaarheidsvergoedingen omvat de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. Gezien de onzekerheid zijn de ramingen voor de nog niet geclosede clusters veel ruwer en zijn zij exclusief de eigen bijdrage van de inrichtende machten. De DBFM-toelagen zullen geleidelijk op gang komen in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten komen die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering. Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Vlaamse overheid
Koning Albert II laan 15 bus 353, 1210 Brussel, België

Verantwoordelijke uitgever
Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum
oktober 2026

D/2026/3241/374

fin.vlaanderen.be





Departement Financiën en Begroting
Marie-Elisabeth Belpairegebouw
Simon Bolivarlaan 17, 1000 Brussel, België
fin.vlaanderen.be