

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2025



Vlaamse
Regering

Inhoudstafel



Inleiding (p.4-9)



Projectfiches Basisrapport (p.20-217)



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.10-19)

1. Kilometerheffing voor vrachtwagens
2. A11
3. Kempense Noord-Zuidverbinding
4. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
5. R4-Zuid Gent
6. R4 West-Oost
 - 6.1. R4 West en Oost – Quick Wins
 - 6.2. R4 West en Oost DBFM
7. Werken aan de Ring
 - 7.1. Complex R0x A201
 - 7.2. R0 Noord Zone Zaventem
 - 7.3. Luchthaventram
 - 7.4. Sneltram A12
8. Rond Ronse
9. Brabo 1
10. Brabo 2
11. Livan 1
12. HOV Hasselt-Maasmechelen
13. Noord-Zuid Limburg
14. Gentspoort
15. Stelplaatsen De Lijn
 - 15.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
 - 15.2. Stelplaats Tongeren
 - 15.3. Stelplaatsen Cluster
 - 15.4. Stelplaats Wissenhage
16. Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat
17. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
 - 17.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
 - 17.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
18. Loodsboot
19. Extra Containercapaciteit haven Antwerpen (ECA)
 - 19.1. Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

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



Definities (p.218-221)



Annex (p.222-227)



Inleiding

Voorliggend Basisrapport Grote Projecten en Programma's 2025 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, ook verrijkt met een indicatieve lijst van toekomstige grote investeringsprojecten. Die lijst is gebaseerd op een interne bevraging van –investeringsplannen op korte en middellange termijn binnen de Vlaamse overheid.

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 2025 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 investeringspijlijn.

Beleidskader en strategisch overzicht

De Vlaamse overheid investeert jaarlijks aanzienlijke middelen in infrastructuur, gebouwen en andere kapitaalintensieve projecten 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 enerzijds te rapporteren over de voortgang en impact van lopende grote projecten, en anderzijds een indicatief overzicht te geven van toekomstige grote investeringsprojecten en programma's.

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 hoofdruuk 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 zogenaamd veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen in. Het doel van dit plafond is om de vrije beleidsruimte van de Vlaamse overheid te beschermen tegen een overmatig beroep op langlopende PPS-constructies, zoals DBFM(O)-projecten, waarbij jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen verschuldigd zijn.

Om dat evenwicht te bewaken, legt het decreet een dubbele drempel op. Die drempel moet voorkomen dat lopende of geplande beschikbaarheidsvergoedingen een onevenredig beslag leggen op de toekomstige begrotingsruimte – zowel op het niveau van de volledige Vlaamse begroting als binnen de betrokken beleidsdomeinen afzonderlijk.

Concreet bepaalt het decreet dat grote projecten of programma's enkel via een DBFM(O)-formule kunnen worden opgezet als de uitvoering ervan de toekomstige vrije beleidsruimte niet langdurig en in substantiële mate aantast. De Vlaamse Regering moet bij elk nieuw engagement nagaan of dit nog past binnen de grenzen van het beschikbare plafond.

In wat volgt wordt duidelijk dat het veiligheidsplafond geen harde grens vormt, maar in de eerste plaats een sensibiliserend en kaderstellend instrument is. Het plafond verplicht tot een afweging van de budgettaire impact van langlopende engagementen, zonder dat het automatisch een absoluut verbod inhoudt. Gezien de moeilijkheid om de evolutie

van de Vlaamse begroting op lange termijn nauwkeurig te voorspellen, blijft het inschatten van de vrije beleidsruimte steeds een oefening in onzekerheid. Het veiligheidsplafond ondersteunt die oefening door op regelmatige basisinzicht te geven in de beschikbare marge, en zo bij te dragen aan meer doordachte beslissingen bij de opstart van nieuwe DBFM(O)-projecten.

Veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid

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

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid af te zetten tegenover 10 % van de geconsolideerde ESR-uitgaven van de Vlaamse begroting zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing). Uiteraard zijn de toekomstige geconsolideerde uitgaven aan wijzigingen onderhevig. De vergelijking van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen met de geconsolideerde ESR-uitgaven uit de meest recente begrotingsronde kan slechts een indicatie geven van het risico op een toekomstige overschrijding van het veiligheidsplafond.

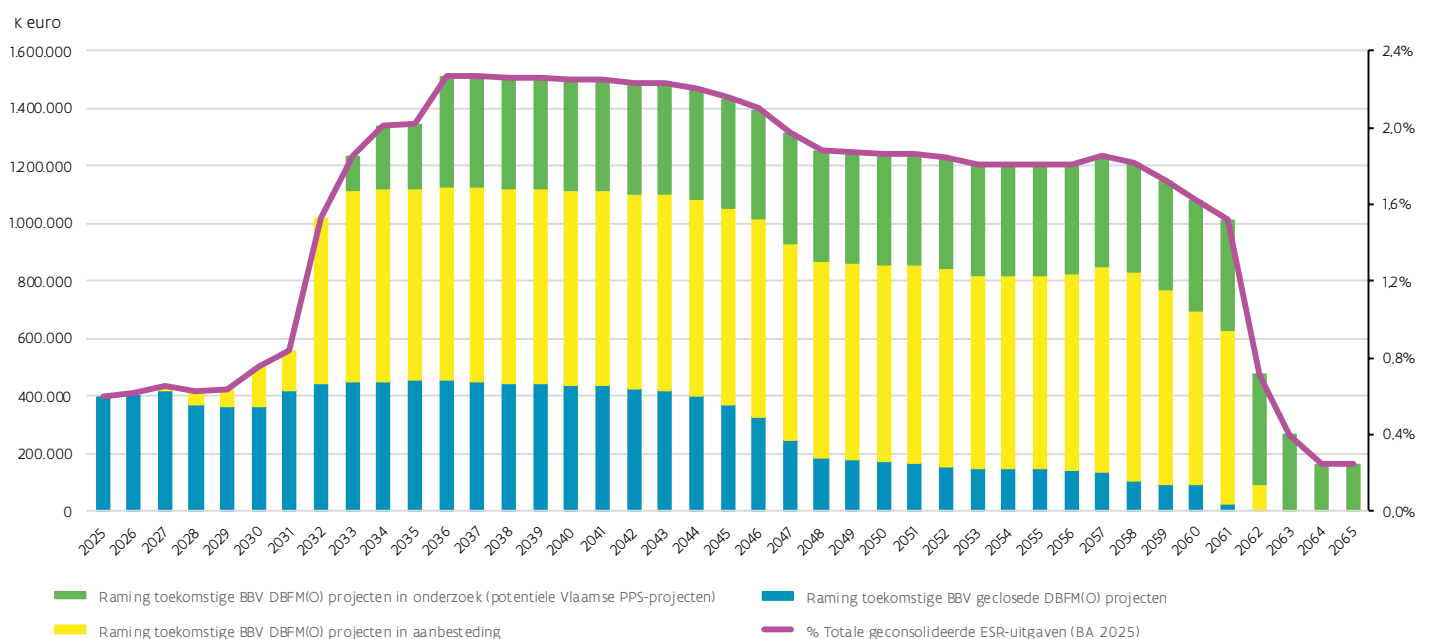
Hierbij dient opgemerkt te worden dat dit rapport werd opgemaakt op basis van de cijfers zoals deze werden vastgelegd in de begrotingsaanpassing 2025 (BA2025). Ontwikkelingen en wijzigingen in de beleidscontext en budgetallocatie zullen invloed hebben op de toekomstige uitgaven en de indicatieve lijn van het plafond en bijgevolg dus ook het risico op het overschrijden van het veiligheidsplafond.

In de begrotingsaanpassing van 2025 werd 66.475.112 K euro aan geconsolideerde ESR-uitgaven gerapporteerd. Het veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid ligt bijgevolg op 6.647.511 K euro.

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

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

Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid



In deze grafiek geven de **blauwe balken** de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvan het contract reeds gesloten is. Dit houdt in dat er ook rekening wordt gehouden met de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van de kleinere Vlaamse PPS-projecten die niet worden opgenomen in dit basisrapport (o.m. PPS projecten Sportinfrastructuurplan, PPS Wonen en PPS Jeugdverblijf Brasschaat).¹

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

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-project²: de A8 Halle, de herinrichting van de knoop Mechelen Noord en de zones Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Wemmel van de herinrichting van de R0-Noord (Werken aan de Ring).

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

De **paarse lijn** vertegenwoordigt de verhouding van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid (van de DBFM(O) projecten die tot contractsluiting zijn gekomen en de DBFM(O) projecten in aanbesteding en

voorbereiding) ten aanzien van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2025. Hieruit kan waargenomen worden dat de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel op het hoogtepunt ongeveer 2,3 % bedragen van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2025.³

Ten opzichte van vorig jaar zien we een toename van het aandeel geclo-sede projecten ten gevolge van een aantal contractsluitingen. De actualisatie van de timing van een aantal DBFM(O) projecten in aanbesteding en voorbereiding vertaalt zich in de grafiek. Ook de prognose van het hoogtepunt van toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen stijgt van 1,41 miljard euro in 2036 (basisrapport editie 2024) naar 1,51 miljard euro in 2036 nu.

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

Echter kan men vaststellen dat de geraamde kasmatige uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoedingen momenteel nooit meer dan 2,3 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2025 bedragen.

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

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

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

¹ 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](#).

² Via een Nota aan de Vlaamse Regering

³ In het Basisrapport 2024 was dit 2,2 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BO 2024. Er is dus een stijgende tendens waar te nemen.

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen binnen ieder relevant beleidsprogramma⁴ af te zetten tegenover 60 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's in kwestie bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing).⁵

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

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

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

- **Beleidsdomein Financiën en Begroting:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Fiscaliteit' (CD) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 6,1 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2025 (1.745.308 K euro).

- **Beleidsdomein Onderwijs en Vorming:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Ondersteuning van het onderwijsveld' (FG) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 18,4 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2025 (1.386.116 K euro).

- **Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsprogramma's 'Watergebonden Mobiliteit en Transport' (MI), 'Gemeenschappelijk vervoer' (ME), 'Weggebonden mobiliteit en Transport' (MH) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 4,6 %, 10,1 % en 37,5 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor hun beleidsprogramma in BA 2025 (1.101.659; 1.783.363; en 2.805.372 K euro).

Investerings Vlaamse overheid

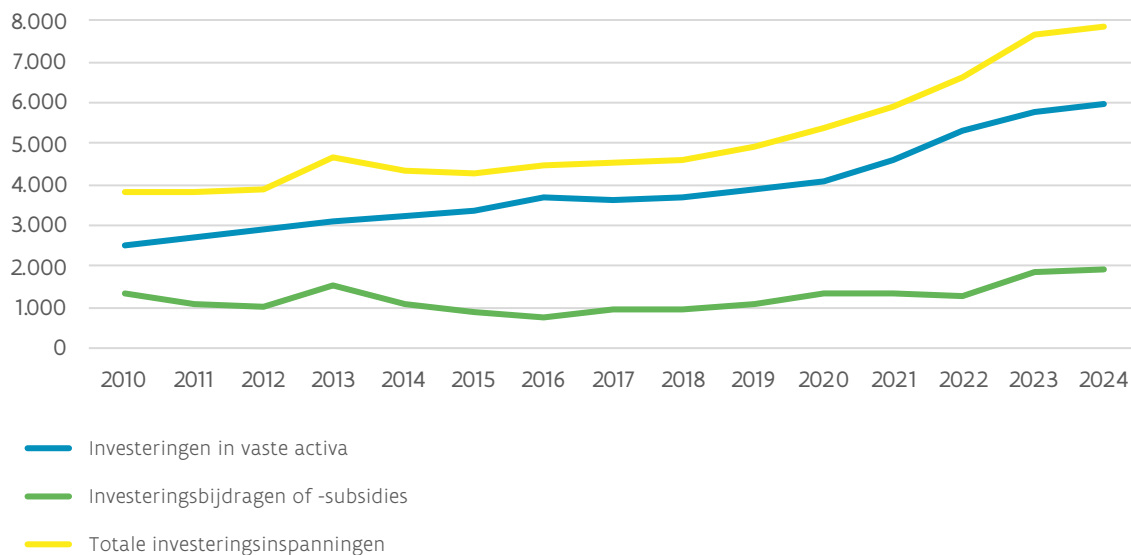
De Vlaamse overheid investeert jaarlijks aanzienlijke bedragen in infrastructuur, gebouwen en andere vaste activa. In 2024 beliepen de gerealiseerde overheidsinvesteringen ongeveer 5,9 miljard euro, een stijging met 3% ten opzichte van het jaar voordien. Dit zijn rechtstreekse investeringen van de Vlaamse overheid. Dit bedrag omvat zowel investeringen in vaste activa – zoals materieel, gebouwen, wegen en gronden – als immateriële activa – zoals software of patenten. De investeringsondersteuning van de Vlaamse overheid was in 2024 goed voor ongeveer 1,9 miljard euro. Dit is financiële steun aan externe organisaties zoals lokale besturen, onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en bedrijven zodat zij zelf investeringsprojecten kunnen realiseren. De overheid is hier dus niet zelf eigenaar van de investering.

⁴ Alle beleidsprogramma's waarbinnen investerings- en onderhoudsuitgaven worden geboekt.

⁵ De ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's beslaan de ESR-uitgaven van de Vlaamse Ministeries, DAB en te consolideren Vlaamse Rechtspersonen.

Investerings Vlaamse overheid⁶

Vlaams Gewest, 2010-2024, in miljoen euro (lopende prijzen)



Deze investeringscijfers illustreren dat het investeringsbeleid van de Vlaamse overheid een wezenlijk onderdeel van de Vlaamse uitgavenstructuur vormt. Binnen dat bredere geheel neemt het basisrapport Grote Projecten en Programma's een specifieke plaats in. Het focust op een selectie van grootschalige investeringen die niet enkel budgettair relevant zijn, maar ook beleidsmatig strategisch van aard. De projecten in dit rapport staan dus niet op zichzelf: ze maken deel uit van een ruimer, systematisch opgevolgd investeringsbeleid en dragen bij aan de collectieve kapitaalvorming in Vlaanderen. De projecten uit dit basisrapport zijn met andere woorden ingebed in een bredere en stijgende investeringsinspanning van de Vlaamse overheid.

Het is belangrijk te duiden hoe deze projecten zich verhouden tot de bredere investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid. Klassieke investeringsprojecten zijn volledig opgenomen in de rapportering over investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid. Bij publiek-private samenwerkingen (PPS) ligt dat anders: beschikbaarheidsvergoedingen tellen nooit mee en enkel bij geherkwalificeerde PPS-projecten worden de private investeringen geboekt als Vlaamse investeringsuitgaven. Voor niet-geherkwalificeerde PPS-projecten worden de private investeringen niet meegerekend, al dragen ze wel bij aan de reële kapitaalvorming in Vlaanderen. Daarom wordt hieronder apart ingegaan op deze investeringen aan private zijde.

Uitgedrukt in K euro	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal ⁷
Investerings	45.229	42.351	22.077	19.235	242.372	1.139.703
Niet-geherkwalificeerde PPS-projecten						

Een groot deel van de PPS-investeringen werden gerealiseerd in het verdere verleden (periode 2014-2017). De piek in 2024 is toe te schrijven aan de vooruitgang bij de projecten R4 West en Oost – DBFM (153.623 K euro), Complex R0 x A201 (52.962 K euro) en een aantal deelprojecten van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur (Cluster GO1; Egied Van Broeckhovenschool; Cluster GO2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem; Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene;

Cluster Gent-Ninove). Naarmate er meer niet-geherkwalificeerde PPS-projecten de bouwfase bereiken kan verwacht worden dat de investeringen die gerealiseerd zullen worden door de private PPS-vennootschappen verder zullen toenemen.

Voor we inzoomen op de lopende projecten en programma's, starten we met een blik op de toekomstige investeringspijplijn.

⁶ Bron: Departement Financiën en Begroting, Jaarrekening Vlaamse Gemeenschap 2024

⁷ Het totaal neemt ook de investeringen mee die voor het jaar 2020 werden gerealiseerd



Indicatieve lijst toekomstige projecten 2025

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

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

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

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

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

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

Doel en afbakening

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

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

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

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

Het decreet Grote Projecten en Programma's bepaalt dat de indicatieve lijst projecten bevat die zich in een onderzoeksfase bevinden. Deze term is afgeleid van het Decreet Complexe Projecten, dat projecten bekijkt vanuit het vergunningstraject.

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

Enkele projecten worden toch opgenomen omdat ze via de procedure voor Complexe Projecten worden gerealiseerd, ook al is hun uitvoering pas op langere termijn voorzien. Hun vermelding betekent geen actuele beleidsprioriteit, maar dient om transparantie en monitoring te garanderen, zoals het decreet Grote Projecten en Programma's voorschrijft.

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.

MOW

KR8 (Kortrijk)

KR8 omvat de aanleg van infrastructuur en/of alternatieve oplossingen tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en rond de autosnelweg E17/A14 teneinde de ring R8 te sluiten en/of andere oplossingen te vinden in functie van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het geraamde investeringsbedrag is afhankelijk van het gekozen alternatief. Tevens bereiden we, naast de huidige scope van KR8, een gefaseerde herinrichting van de R8 voor, en werken we aan een betere verkeersveiligheid op de R8 Noord.

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

A8 Halle

Deze missing link situeert zich langs de A8 te Halle tussen de aansluitingscomplex met de R0 (inclusief) en het Kanaal Brussel-Charleroi. Ze omvat alle ingrepen en projecten om de huidige A8 en N203a om te vormen tot een volwaardige hoofdweg, zoals geselecteerd in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

De Vlaamse Regering verleende op 15 oktober 2021 haar akkoord om dit project verder uit te werken als potentieel PPS-project en dit versneld aan te pakken. De Werkvennootschap werd hiervoor aangeduid en heeft ondertussen een studieconsortium aangesteld. De studie werd in juni 2022 opgestart en is momenteel nog lopende.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	600 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Mechelen-Noord

De capaciteit van de knoop Mechelen-Noord moet verhoogd worden om de afwikkelingskwaliteit van de E19 met haar op- en afritten, de primaire I N16, en de primaire II R6 te bewerkstelligen.

Daarnaast is ook een goede en vlotte ontsluiting naar de bedrijvenzone in Mechelen-Noord belangrijk. Daarbij gaat de voorkeur uit naar scheiding van het bestemmingsverkeer en het overige verkeer van en naar deze zones.

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

Spartacus Lijn 1 (Hasselt-Maastricht) (HOV Limburg)

De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer in Limburg is te laag om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitsnoden hoog en urgent zijn in de provincie/vervoerregio Limburg. Voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 1 werd De Werkvennootschap op 10 juni 2022 door de Vlaamse Regering gelast een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uit te werken met oog op een versnelde ingebruikname. HOV Limburg is een toekomstplan voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg. De gefaseerde realisatie van de deelprojecten Spartacus 1/2/3 lijnen zal in navolgende rapportages gebundeld worden onder één groot project "HOV Limburg", gealigneerd op het GIP van MOW.

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

E403 – derde rijstrook

Met een derde rijstrook op de E403, tussen Roeselare en Brugge, wordt gewerkt aan een veiliger en vlotter verkeer op de E403. Met de studie 'veilig en vlot op de E403' werkt AWV aan een onderbouwde oplossing.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	360 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Oostelijke Tangent

De Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas wordt de nieuwe verbindingsweg tussen het knooppunt N70/R42 en de E17 langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen en moet met de aanleg van onder meer tunnels en fietsbruggen zorgen voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Concreet komt er een nieuwe weg voor auto's en vrachtverkeer met veilige verkeersknooppunten die verschillende bedrijvenzones en het station vlotter bereikbaar maakt. Langs deze weg loopt een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad. Zo ontstaat een snelle en veilige fietsas tussen de N70 en Eigenlo. Dankzij de Oostelijke Tangent zal doorgaand verkeer niet langer door het centrum van Sint-Niklaas moeten rijden en zal de verkeersdruk in de stad afnemen.

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

Nieuwe Zeesluis Zeebrugge

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

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

Toegankelijkheid achterhaven Zeebrugge - De renovatie van de bestaande Vandamme-sluis

De huidige Pierre Vandammesluis is de grootste sluis in het havengebied van Zeebrugge (afmetingen: 500 m lang, 57 m breed, een diepte tot 18,5 m en een watervolume van maximaal 527.000 m³).

De renovatie van de Vandammesluis is cruciaal en noodzakelijk om de toekomstige bereikbaarheid van de achterhaven in Zeebrugge te garanderen. Ze is het bindstuk tussen de voor- en de achterhaven.

Door technische problemen bij de bouw van de sluis in de jaren '80, werd de sluis volgens een bijzondere uitvoeringsmethode gerealiseerd. Als gevolg hiervan zijn onderhoudswerken aan deze sluis dan ook bijzonder delicaat.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	700 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Het Toekomstverbond

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

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

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

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

Tweede Tijsmanstunnel

De nood aan een betere doorstroming op de R2, de ontsluiting van de Antwerpse haven door een betere verkeersafwikkeling en een grotere verkeersveiligheid nopen tot de aanleg van een Tweede Tijsmanstunnel en een renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel. Ook de bedrijfszekerheid voor ADR-verkeer dient gewaarborgd te worden.

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

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	1,6 miljard euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

Programma ‘Werken aan de Ring’

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

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

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

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

Werken aan de Ring – R0 Noord

In het noordelijk deel van de Ring rond Brussel, een belangrijke ader van het Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T), is de infrastructuur aan vernieuwing of vervanging toe. De renovatie van de R0 is een ideale gelegenheid om een vlottere doorstroming en meer verkeersveiligheid te creëren, onder meer door lokaal en bovenlokaal verkeer te scheiden en knooppunten opnieuw in te richten. Hierbij wordt de infrastructuur verder versterkt om uitzonderlijk (militair) transport mogelijk te maken. Tegelijk komen er nieuwe verbindingen om multimodaal verkeer aan te moedigen en de leefbaarheid te verhogen. Dankzij de herinrichting komt er bovendien ruimte vrij om groengebieden te versterken, met elkaar te verbinden en in te richten als klimaatbuffers.

De herinrichting van de R0-Noord wordt aangepakt in vier verschillende zones:

- Zone Zaventem (Reeds in het basisrapport)
- Zone Vilvoorde
- Zone Wemmel
- Zone Groot-Bijgaarden

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	• R0 – Vilvoorde: 1.150 miljoen euro • R0 – Wemmel: 850 miljoen euro • R0 – Groot-Bijgaarden: 790 miljoen euro
Verwacht moment van start werf	• R0 – Vilvoorde: 2028 • R0 – Wemmel: 2030 • R0 – Groot-Bijgaarden: 2030
Verwachte uitvoeringsvorm	NB

GO!

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

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

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

WEWILS

Horizon 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

KBBJ

Einsteintelescoop	
De Einsteintelescoop werd opgenomen in de Roadmap van het European Strategy Forum for Research 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	500 miljoen euro
Verwacht start van realisatie	NB
Uitvoeringsvorm	tbd

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, koolstof-neutraal 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

FB

Finance On The Move

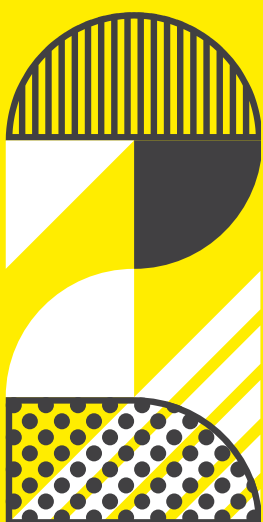
De noodzaak van dit project (FOMO) was de vernieuwing van het huidige Oracle Finance platform (OraFin). FOMO wordt gerealiseerd door het Departement Financiën en Begroting in samenwerking met Het Facilitair Bedrijf en Digitaal Vlaanderen.

Het strategische contractuele kader voor de verdere implementatie van het ERP-programma bestaat uit twee complementaire luiken:

- Een technologiecontract voor het gebruik van de gekozen ERP-oplossing en bijhorend ecosysteem;
- Een dienstencontract voor de implementatie-, migratie- en ondersteuningsdiensten.

FOMO creëert een strategische opportuniteit om technologie binnen de Vlaamse overheid te standaardiseren. Door het gebruik van een uniforme ERP-oplossing kunnen entiteiten hergebruik realiseren, complexiteit reduceren en schaalvoordelen behalen in beheer, ondersteuning en evolutie

Beleidsdomein	FB - Financiën en Begroting
Geraamd investeringsbedrag	86,9 miljoen euro
Verwacht moment van realisatie	2025-2029 (gegund in september 2025)
Uitvoeringsvorm	Diensten en leveringen





Projectfiches 2025

Op 23 mei 2025 heeft de Vlaamse regering een lijst gepubliceerd van eenendertig projecten en programma's die voorwerp uitmaken van dit basisrapport. Er zijn verder geen andere projecten door het Vlaams Parlement aangeduid om toegevoegd te worden aan het basisrapport. Er zijn vier nieuwe projecten zijn opgenomen ten opzichte van vorig jaar, namelijk:

- Luchthaventram (Brabantnet)
- Sneltram A12 (Brabantnet)¹
- Centrum Sport Vlaanderen Hofstade
- Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen (M HKA)²

In dit hoofdstuk worden de grote projecten en programma's opgenomen waarvoor reeds een formeel besluit genomen is. Het gaat om projecten die zich bevinden in een van de volgende fasen: voorbereiding, gunning, uitvoering of nazorg. Deze projecten worden individueel opgevolgd en opgenomen in het basisrapport op basis van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019.

De opgenomen projecten voldoen aan de definitie van "groot project" of "groot programma" zoals vastgelegd in het decreet (artikel 2), en hebben doorgaans een investeringsvolume van minimaal 100 miljoen euro (voor projecten) of 200 miljoen euro wanneer het om programma's gaat. In bepaalde gevallen worden ook projecten onder deze drempels opgenomen, wanneer ze omwille van beleidsmatig belang of alternatieve financiering relevant zijn voor opvolging.

In totaal wordt er daardoor in dit rapport gerapporteerd over eenendertig grote projecten en programma's die verder uitsplitsen in zesenvijftig deelprojecten. Van deze deelprojecten bevinden zich:

- Acht deelprojecten in de voorbereidingsfase (waarvan twee deelprojecten, de Sneltram A12 en het Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen, zijn respectievelijk 'on hold' en 'stopgezet');
- Eenentwintig deelprojecten bevinden zich in de gunningsfase;
- Tien deelprojecten zitten momenteel in de bouwfase;
- Zeventien deelprojecten bevinden zich in de operationele fase binnen een DBFM(O) constellatie.

Voor een beperkt aantal projecten en/of programma's is er sprake van een faseverandering. Zo gingen de projecten Complex R0 x A201, Loodsboot, A12 Londerzeel Zuid en de deelprojecten Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem en Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene van de Projectsamenwerking DBFM

voor schoolinfrastructuur over naar de bouwfase. Finaal ging het deelproject Cluster GO!1 van de Projectsamenwerking DBFM voor schoolinfrastructuur over naar de operationele fase.

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

- Zo evolueerde de status van het project Nieuw Omroepgebouw VRT van 'Significante vertraging' naar 'Op schema, behoudens aandachtspunten'.
- De status van de voortgang bij het project R4 West en Oost - DBFM wordt na een 'beperkte vertraging' vorig jaar, terug gebracht naar 'Op schema'.
- Bij de Projectsamenwerking DBFM voor schoolinfrastructuur is er een wijziging waar te nemen bij de deelprojecten Scholengroep Sint-Michiël Roeselare (opnieuw op schema), Cluster Koba en Cluster Antwerpen-Brecht (significante vertraging) en Cluster Gent-Ninove (Op schema, behoudens aandachtspunten).

Net als in voorgaande edities zijn projecten uit het Vlaamse Veerkracht-plan niet opgenomen in dit rapport, behalve diegene met een alternatieve financiering, zoals het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor investeringen in het kader van Werken aan de Ring en het Toekomstverbond.^{3,4}

Overzicht van projecten

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

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te waarborgen, is ervoor gekozen om bij de informatievoorziening over de projecten uit te gaan van de stand van zaken per augustus 2025.

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

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

1 In juni 2025 werden geen middelen voorzien in het Geïntegreerd Investeringsprogramma. Er worden inmiddels geen verdere projectactiviteiten opgestart of verdergezet.

2 Op 3 oktober 2025 zette de Vlaamse Regering het project stop.

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

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

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop ⁵
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	
A11		Operationele fase	
Kempense Noord-Zuidverbinding		Operationele fase	
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem		Operationele fase	
R4-Zuid Gent		Operationele fase	
R4 West en Oost	R4 West en Oost – Quick wins	Bouwfase	
	R4 West en Oost – DBFM	Bouwfase	
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Bouwfase	
	R0 Noord Zone Zaventem	Gunningsfase	
	Luchthaventram	Gunningsfase	
	Sneltram A12	Vorbereidingsfase	On hold
Rond Ronse		Gunningsfase	
Brabo I		Operationele fase	
Brabo II		Operationele fase	
Livan 1		Operationele fase	
HOV Hasselt-Maasmechelen		Bouwfase	
Noord-Zuid Limburg		Gunningsfase	
Gentspoort		Vorbereidingsfase	
Stelplaatsen	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	
	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	

⁵ Zie definities voor inhoudelijke duiding

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

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

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

Lopende beschikbaarheidsvergoedingen

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

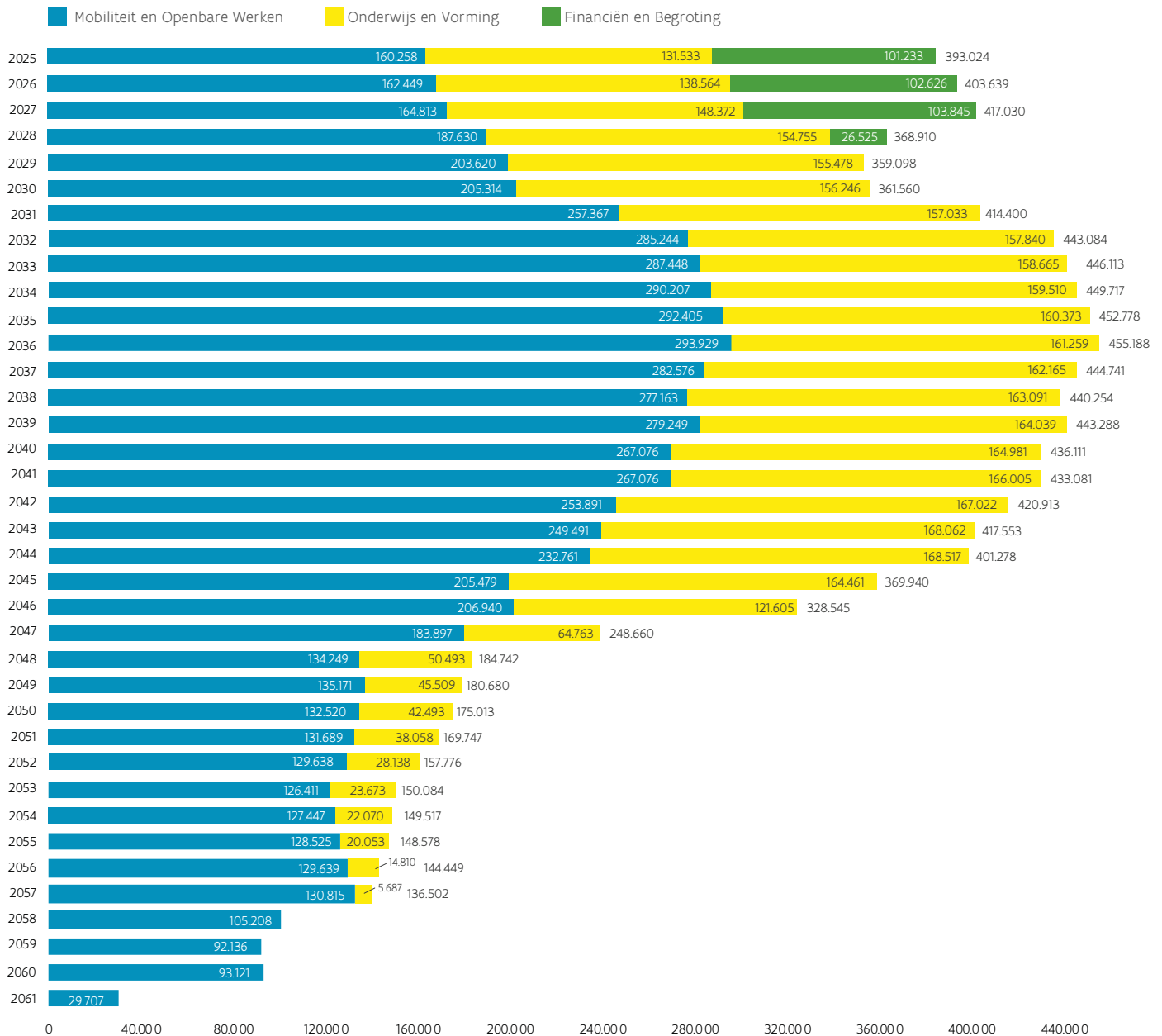
Het rapport geeft inzicht in de omvang van deze toekomstige betalingsverplichtingen en biedt een raming van de jaarlijkse

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

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

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

Prognose van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein ⁶ (in K euro) ^{7, 8}



⁶ 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).

⁷ De cijfers voor Onderwijs en Vorming betreffen een raming van de bruto beschikbaarheidsvergoeding voor de geclosede clusters van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en het programma Scholen van Morgen. De raming van en het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur slaat zowel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. De raming voor het programma Scholen van Morgen slaat enkel op het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen exclusief de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

⁸ De cijfers voor Financiën en Begroting betreffen de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen in kader van de DBFM-overeenkomst met Satellic inclusief de geraamde vergoedingen aan de EETS-providers Kilometerheffing voor vrachtwagens.

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 onder- tussen 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 perspectief vanuit budgettaire 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 2024 683,65 miljoen euro.⁹

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 faciliteren¹⁰. Met deze methodiek wordt er expliciet gekozen om geen zware procedure of strak kader op te leggen, maar integendeel om de bijkomende administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

De zelfevaluatie heeft twee concrete doelstellingen.

1. Reflecteren

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

2. Lessen capteren

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

Het resultaat van de zelfevaluaties wordt in de projectfiches in het basisrapport weergegeven via eenvoudige **kleurencodes**¹¹ 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.

⁹ <https://www.vlaanderen.be/departement-financien-en-begroting/financien/ksw-rapport#ksw-rapport-2024>

¹⁰ <https://www.vlaanderen.be/financien-en-begroting/beleid/grote-projecten-en-programmas/zelfevaluatie-grote-projecten-en-programmas>

¹¹ Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes

De zelfevaluatie werd geactualiseerd voor:

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

Voor volgende projecten werd een eerste zelfevaluatie uitgevoerd:

- R4WO
- Werken aan de Ring: R0 x A201

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

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

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

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

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

1. Nood aan voldoende expertise aan overheidszijde
2. Het belang van grondige voorbereiding en projectmaturiteit
3. Bij de opstart van nieuwe legislatuur overschrijdende projecten moeten voldoende politiek draagvlak en continuïteit van beleid geborgd worden.
4. Investeren in stakeholderparticipatie en communicatie loont
5. Wederzijds begrip voor de positie en belangen van de tegenpartij faciliteert de samenwerking
6. Een gestandaardiseerde en uniforme aanpak waar kan en projectspecifieke afwijkingen waar nodig
7. Enkel informatie uitvragen die meerwaarde/onderscheidend karakter/concreet engagement biedt vanuit de projectdoelstellingen van de opdrachtgever.
8. Om de vooropgestelde meerwaarde te garanderen is 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

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

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

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

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

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

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

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

1 Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De kilometerheffing werd in het Vlaamse Gewest ingevoerd bij decreet van 03/07/2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13/12/2013 in dat verband." De tarieven van de kilometerheffing worden bepaald in artikel 2.4.4.0.1. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit zoals gewijzigd door artikel 12 van het hiervoor vermelde decreet.

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

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



Op schema

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

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

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

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

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

Risicobeheer

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

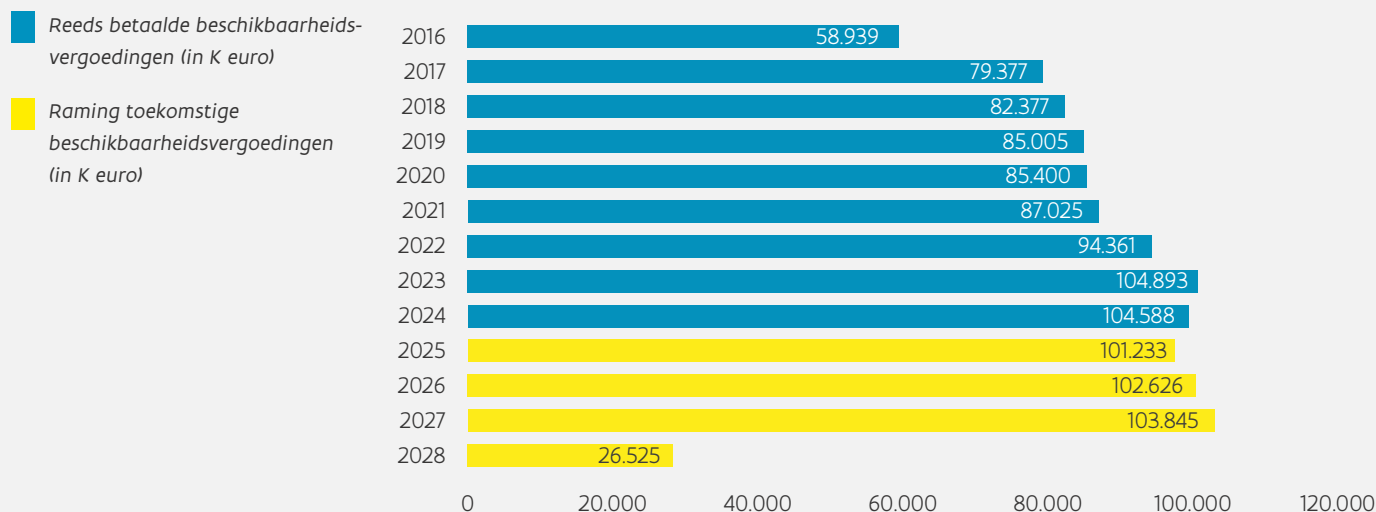
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

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



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

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

De beschikbaarheidsvergoeding aan Satellic bestaat uit diverse onderdelen:

- De **Investeringsvergoeding**, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste Handhavingstations en

daaraan verbonden uitrusting, dat reeds, tijdens de bouw, en als activa van de overheid, als ESR-uitgave was geregistreerd. De Investeringsvergoeding dient dus te worden opgesplitst in een deel dat betrekking heeft op de handhavingsportieken enerzijds, en de rest anderzijds. (De component Handhavingsportieken van de Investeringsvergoeding omvat zelf ook nog financieringskosten en mag dus niet zonder meer integraal worden afgezet tegen de eerder reeds erkende capex.)

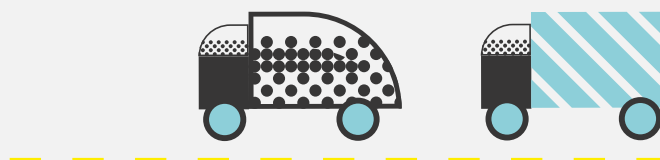
- **De overige onderdelen van** de Beschikbaarheidsvergoedingen betreffen de reëel betaalde bedragen, d.w.z. inclusief prijssherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag tolinkomsten, aantal operationele OBU's).

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

Begrotingsartikel

CE0-1CDX2DD-WT

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



TIJDLIJN

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

ZELFEVALUATIE (2025)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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 verstrenge interpretatie van het INR en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide) werden na de closing van het A11 project aanpassingen aangebracht aan de documentatie zodat het project niet geconsolideerd moest worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 2047)
Private partner	Via A11
Huidige fase van het project	Operationele fase

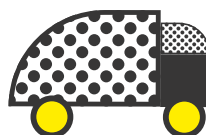
Omschrijving van het project

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

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



Op schema

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

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

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

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

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

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

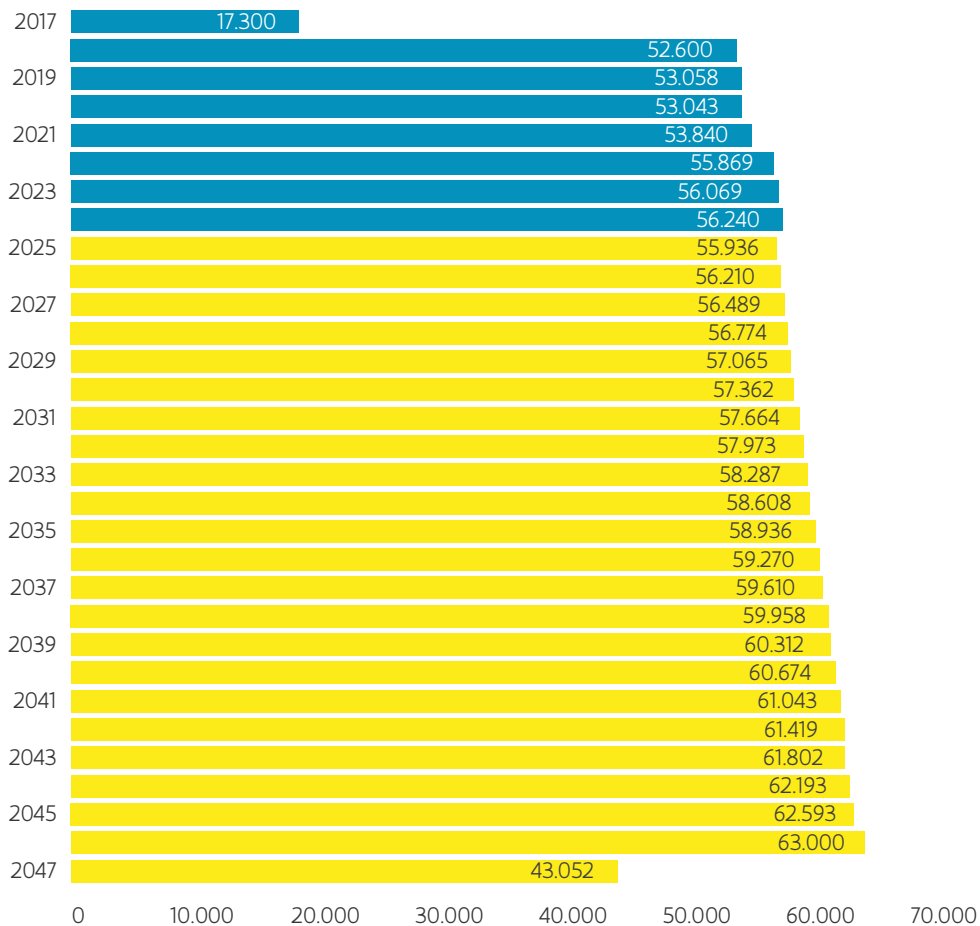


Het project A11 bevindt zich momenteel voor het achtste jaar in de fase Maintenance.

A11

■ 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 van de 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator' zijn geactualiseerd op basis van de gegevens van de boekhouding van PMV per 31 december 2024.

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

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

TIJDLIJN

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



ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

Begrotingsartikel

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



3 Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

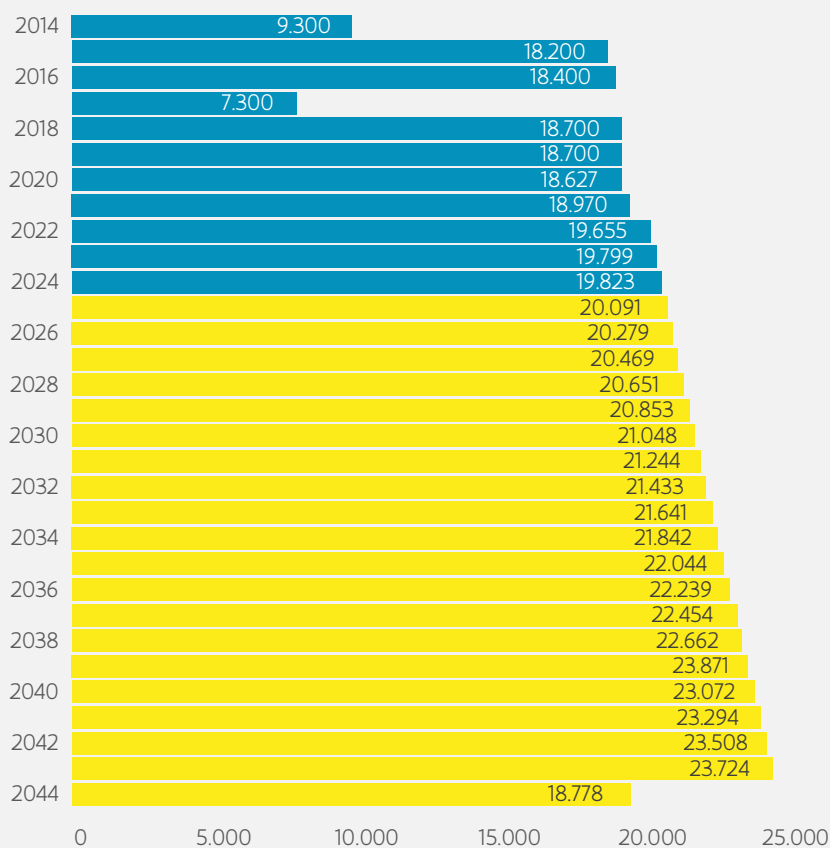
Bouwkost:	159.371
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings 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 (oktober 2024). Jaarlijks wordt de prognose bijgesteld op basis van de werkelijke indexen van het voorbije jaar. Voor de prognose van de resterende jaren van de beschikbaarheidsperiode wordt gebruikgemaakt van de gemiddelde indexcijfers over een langere periode heen.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat per kwartaal uit 3 componenten:

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

De som van kapitaalaflossing en intersten 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 AWW + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

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

TIJDLIJN

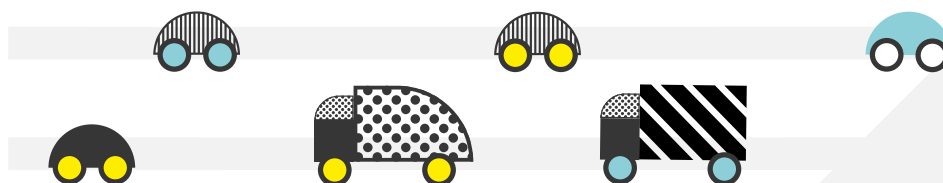
Timing	Toelichting
03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking plaatsingsprocedure
04/2008	Selectiedatum plaatsingsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract en financial close
11/2011	Bekomen bouwvergunningen
12/2011	Start van de werken
06/2014	Einddatum werken / beschikbaarstelling (initiële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



ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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



4 Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

Het project **“Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem”** betreft het bouwen en onderhouden over een periode van 30 jaar van het op- en afrittencomplex nr. 12 op de E19 te Machelen, het viaduct op de Luchthavenlaan en het herinrichten van de wegenis, een fietserstunnel onder de Luchthavenlaan en een fietsersbrug over de E19, de brug op de Luchthavenlaan over de E19. Het unieke aan dit project is dat twee projecten werden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk werden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 06/03/2008 door het Britse vakblad Project Finance Magazine uitgeroepen tot de European Transport PPP Deal of the Year 2007.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

Het afgelopen jaar zijn er een bijakte en een wijzigingsbrief ondertekend door alle belanghebbenden.

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

De wijzigingsbrief omvat drie delen.

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

Risicobeheer

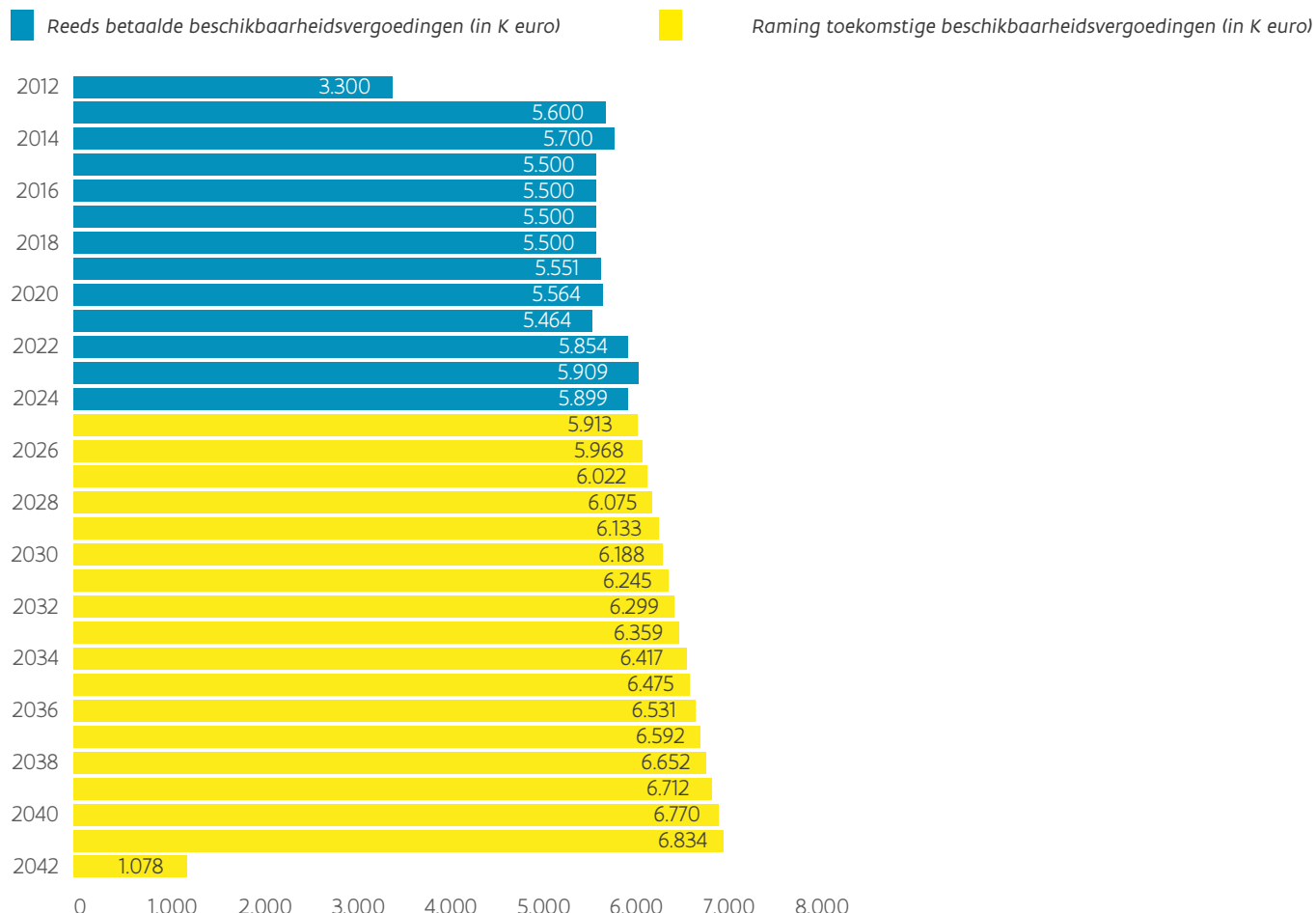
Het project bevindt zich in de operationele fase. De risico's zijn beperkt. De dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring gebeuren door AWV en PMV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Intercalaire interesten:	3.797
Investeringsbedrag excl. BTW:	48.264

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings 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 (oktober 2024).

Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT

Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

MD0-1MHH2RB-LE

Kapitaalsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

TIJDLIJN

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





5 R4-Zuid Gent

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Gerelateerde projecten	Andere Via-Invest projecten
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Al de geclosede Via-Invest projecten waren ESR neutraal op het moment dat de financial close bereikt werd. De herclassificatie vond plaats op basis van de introductie van ESR 2010 en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide).
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar (tot 2044)
Private partner	THV R4-Gent (DBM) + Bindender4 (F)
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

De Vlaamse Regering hechtte op 25/11/2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis. Hierbij werd voorgesteld de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen.

Het project R4-Zuid omvat het **doortrekken van de R4-buitenring tussen de Heerweg Noord in Gent – Zwijnaarde en de Guldensporenlaan in Merelbeke** en een aantal ingrepen op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid. Die werken dienden om de globale doorstroming te verbeteren en de verkeersafwisseling vlotter en veiliger te maken. Ook het fietsverkeer kreeg de nodige aandacht dankzij een afzonderlijk fietspad langsheen het traject van de R4-buitenring, dat maximaal wordt afgescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Nagestreefde doelstellingen

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



Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

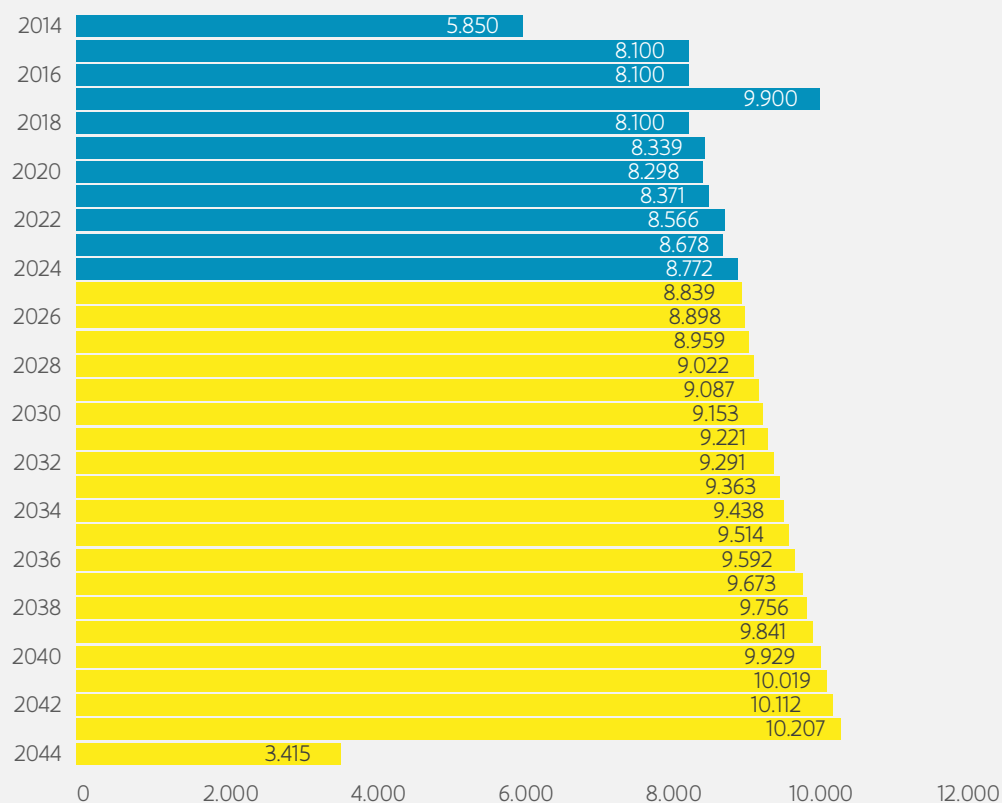
Risicobeheer

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

R4 - Zuid Gent

■ Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

■ Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

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

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

De cijfers van 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator' zijn geactualiseerd op basis van de gegevens van de boekhouding van PMV per 31 december 2024.

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

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

Begrotingsartikel

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

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

ZELFEVALUATIE

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

TIJDLIJN

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



6 R4 West-Oost

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

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

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



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

Het project R4WO bestaat uit de ombouw van **18 knooppunten**. Het project is opgesplitst in twee grote delen:

- De aanpak van **4 quick win knooppunten**: deze werken zijn makkelijker en sneller uitvoerbaar dan de andere knooppunten (2021 - 2025).
- De aanpak van de **14 resterende knooppunten en tussenliggende gedeelten**: deze werken zijn groter, starten later en zullen langer duren (2024 - 2031). Voor de uitvoering hiervan sluit De Werkvennootschap een DBFM-overeenkomst af met een private opdrachtnemer die zal zorgen voor het ontwerp (Design), de bouw (Build), de financiering (Finance) en het onderhoud (Maintain) van het infrastructuurproject.

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 kansen liggen in de realisatie van de omvorming van R4 West en Oost binnen een bouwtermijn van 7 jaar (waarbij tijdens de eerste 18 maanden de werken door de opdrachtnemer beperkt zullen zijn tot voorbereidende werken i.k.v. de verplaatsing van de nutsleidingen en enkele vooruitgetrokken werken), zodat de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden.

De belangrijkste risico's zijn de PFAS-vervuiling en de tijdige verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen. 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.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	0	0	0	0	153.623	153.623

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

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

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.

Het indirecte aandeelhouderspercentage van de overheden (Agentschap Vlaamse Sociale Bescherming en de Federale Participatiemaatschappij (FPIM)) binnen het consortium BRAVO4 bedraagt 13,308%.

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

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

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

De opgegeven **beschikbaarheidsvergoedingen** zijn btw inclusief.

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

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

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.

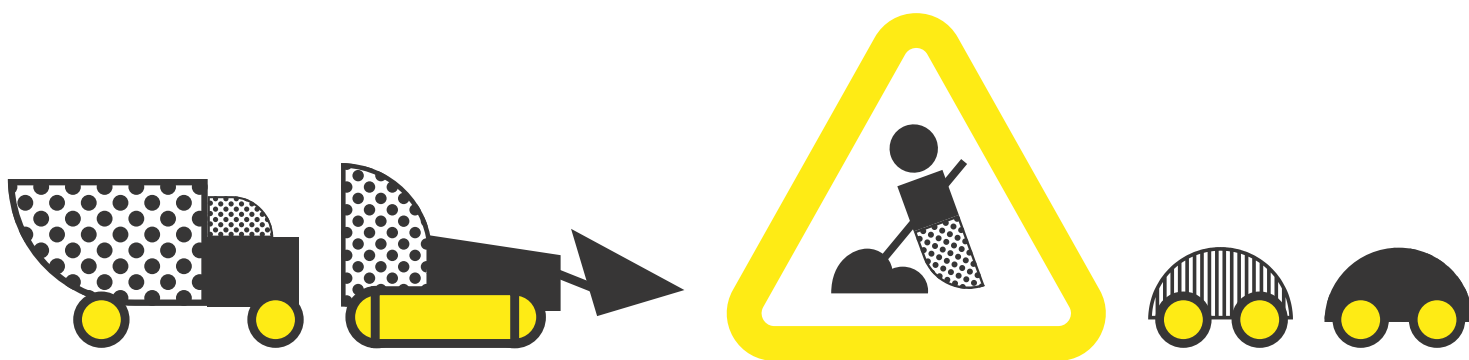
De opdracht voor de quick win (fietsbruggen) **knooppunten Hoogstraat en Beekstraat- Walgracht/Vasco da Gamalaan** werd gegund voor een bedrag van 11.585.129,35 euro excl. btw.

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:

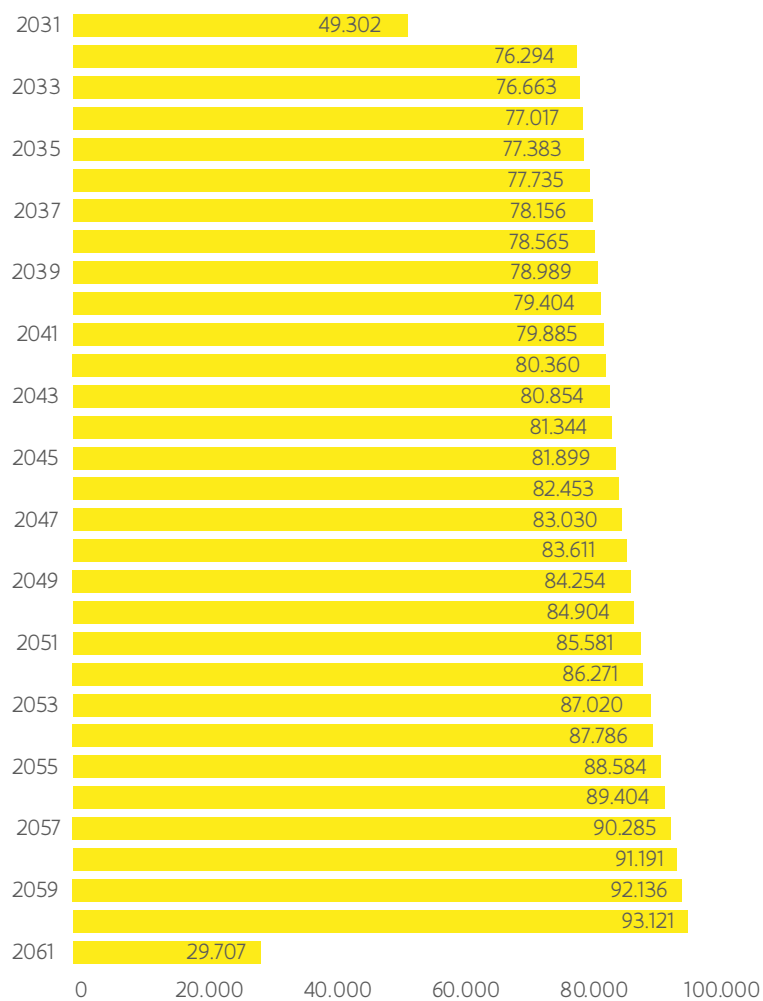
MD0-1MHH2RB-WT

Intresten en onderhoudsvergoedingen geherkwalificeerde PPS-projecten AWW + Intresten en onderhoudsvergoedingen en kapitaalvergoedingen niet-geherkwalificeerde PPS-projecten AWW



R4 - West en Oost

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



TIJDLIJN

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

ZELFEVALUATIE (2025)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

6.1 R4 West en Oost - Quick Wins

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het deelproject

Quick wins zijn deelprojecten in het kader van het project R4WO die naar voor worden geschoven in het proces en eerder gerealiseerd worden dan de rest omdat ze makkelijker en sneller uitvoerbaar zijn. Van de 18 knooppunten die het project R4WO aanpakt, worden er 4 naar voor geschoven.

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

Stand van zaken/status

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

Euro-Silo knooppunt (Afgerond – in gebruik)

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

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

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

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

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

TIJDLIJN

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

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
2031	Te verwachten einde van de bouwwerken en start beschikbaarheidsfase

7 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 multimodaler kunnen maken, met oog voor een groene verbinding.

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

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

Ook wordt werk gemaakt van een heel aantal quick wins.

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

Binnen het programma wordt ook werk gemaakt van de 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 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, sluisverkeer, architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit, biodiversiteit, etc. De leef- en woonkwaliteit zal ook verbeteren wanneer we volop inzetten op de versterking van het groenblauwe netwerk.

Stand van zaken programma

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

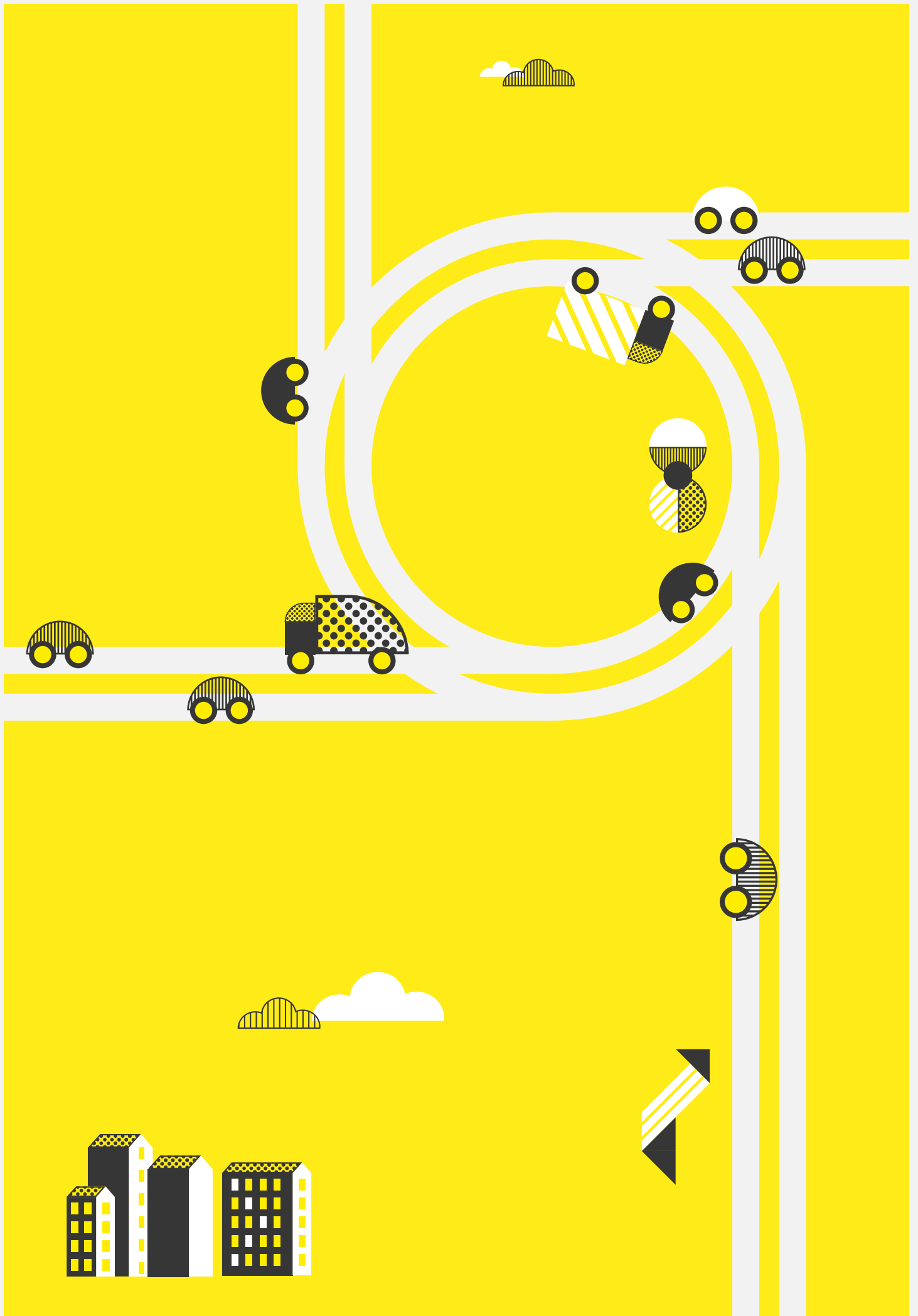
Intussen zijn al heel wat projecten binnen het programma gerealiseerd of in uitvoering:

- De 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 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. Zone 6 (Oudstrijderslaan-Molenstraat-Tramlaan), die wordt gebouwd door Aquafin, is momenteel nog in studiefase. Voor Zone 7 (Sterrebeek – Kortenberg) is het deel van de fietssnelweg langs de noordzijde van de E40 richting Bertem nog in uitvoering.
- 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 Terhulpssteenweg (N275) is eind april 2024 gerealiseerd
- De aanleg van fietssnelweg (F212) tussen Asse en Zellik is sinds april 2025 in uitvoering.
- Het ecorecreaduct De Priorij, een groenverbinding aan het Zoniënwood, is gerealiseerd
- De fietsers- en voetgangersbrug over de Leopold III-laan (A201) is in oktober 2024 gerealiseerd
- De fietstunnel Welriekendedreef tussen Hoeilaart en Overijse is gerealiseerd
- De aanleg van een aantal hoppinpunten, zoals in Sint-Genesius-Rode, Asse, Vilvoorde en Wezembeek-Oppem is gerealiseerd.
- Het vernieuwde op- en afrittencomplex ter hoogte van de Medialaan en de Tyraslaan werd eind juni 2023 officieel geopend en was hiermee meteen het eerste grote verkeerscomplex dat volledig binnen de visie van Werken aan de Ring werd omgevormd.
- De werken aan het traject van de Ringtrambus van U2 Brussel naar Brussel Airport zijn in uitvoering. Wegenwerken in Zaventem, Vilvoorde en Strombeek-Bever maakten de weg al vrij voor de Ringtrambus (lijn R20) langs het eerste deel van het traject. De trambussen rijden sinds de zomer van 2020 langs het traject van de huidige buslijn 820. Op dit moment werken we enkel nog in Vilvoorde (Europabrug) en in Diegem (Woluwelaan) verder aan het traject van de Ringtrambus (lijn R20). Eenmaal deze werken zijn afgerond kan de trambus over de volledige lengte van het traject gebruik maken van de busbanen.
- De renovatie van het viaduct in Vilvoorde is sinds de zomer van 2023 in uitvoering. De aannemer schat hiervoor acht jaar nodig te hebben.
- De vernieuwing van het centrum van Jezus-Eik werd aangevangen in het voorjaar van 2025. De verschillende onderdelen (Noordelijke zone, Zone E411 en Zuidelijke zone) zullen gefaseerd uitgevoerd worden.
- De vernieuwing van de brug van de Hector Henneaulaan werd in april 2024 voltooid met de gedeeltelijke heraanleg van de omgeving en de op- en afritten. Met dit quick win project werd niet alleen het verkeer op de weg verbeterd, maar werd ook extra aandacht besteed aan de leefomgeving van zowel mens als dier. De Ring zelf willen we hier ook aanpakken.
- De werken voor de herinrichting van het complex R0xA201 (DBFM) zijn gestart in het najaar van 2024.

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

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



7.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Op basis van de aangeleverde informatie is het INR van oordeel dat de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd. De finale versie van de DBFM-Overeenkomst zal voor advies over de statistische behandeling voorgelegd worden aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR). De verwachting is dat deze ook door het INR als ESR-neutraal zal worden beschouwd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Bouwfase
Private Partner	SPI.R0
Andere betrokken Overheidsentiteiten	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 bedrijvzones

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

- De Luchthaventram
- De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug op het tracé van de fietssnelweg FRO
- Een geoptimaliseerd tracé voor de Ringtrambus

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

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

Stand van zaken/status

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

De Vlaamse regering keurde het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201' 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 werd bereikt op 17 oktober 2024.

De werken zijn lopende en zitten op schema.

Volgende stappen staan op de planning:

- Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase: 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 overluiding) zodat de R0 sneller opnieuw in normale capaciteit in gebruik kon worden genomen.

Innames en onteigeningen blijven 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, wat een belangrijk risico is voor de procedure.

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

	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Investerings private partners per jaar	0	0	0	0	52.962	52.962

	2024
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 object overstijgende risico's, prijssherzieningen en BTW).

In juni 2022 werd, gelet op de gewijzigde marktomstandigheden, de eerder geraamde investeringskost herbekeken (prijssherziening 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 conceptvoorstel, opgesteld 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.

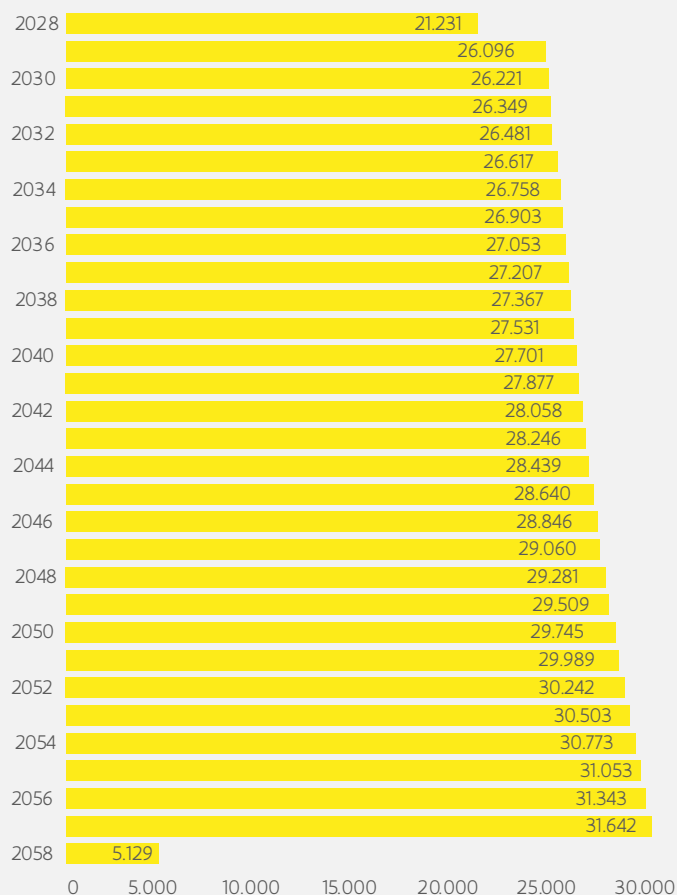
Het aandeelhouderschap van SPI.R0 NV bestaat uit De Werkvennootschap NV van publiek recht, TINC NV, Jan De Nul NV en Be.Sharppp BV. De Werkvennootschap zal vanuit haar opgebouwd eigen vermogen de 10% deelname in de SPV (aandelen en achtergestelde lening) financieren, wat uitkomt op 3.795.945 euro.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

Complex R0 x A201

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



ZELFEVALUATIE (2025)

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 concurrentiegerichtte dialoog
Q4 2022	Aanduiding voorkeursbieder
05/2024	De Vlaamse regering keurde het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing 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



7.2 R0 Noord Zone Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal
Uitvoeringsvorm	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/zone-zaventem

Omschrijving van het project

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

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)



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 concurrentiegericht dialogoog 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.

Planning

Selectiefase

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

Dialogofase

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

Offertefase

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

Voorkeursbiederfase

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

Contractsluiting (Q4 2026)

Aanvang werken (Q1 2027)

De effectieve start van de werken is voorzien begin 2027. 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 150 à 160 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 21% te heffen op alle investeringen). De uitvoering van het project kan worden aangevat in 2026 met een

eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 6 jaar. De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen gaat uit van een beschikbaarheidsperiode van 30 jaar. Gezien de hoogte van het investeringsbedrag zal onderzocht worden of een beschikbaarheidsperiode van 25 jaar de lange termijn financieringsmarkt verbreedt en/of resulteert in lagere financieringsmarges. Het project zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

Begrotingsartikel

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 principiële beslissing tot definitieve vaststelling van het GRUP voor de ruimtelijke herinrichting van de ring rond Brussel (R0) – deel Noord.
03/2024	Goedkeuring van het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord, na advies Raad van State.
05/2024	Goedkeuring van het voorstel tot gunning en het ontwerp van gunningsbeslissing van de DBFM-opdracht Complex R0xA201 De Vlaamse Regering hecht haar goedkeuring aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels een concurrentiegericht dialogoog 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.

7.3. Luchthaventram

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Gerelateerde projecten	Ringtrambus (Brabantnet); de nieuwe fiets-snelweg 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 'groenblauw netwerk', waarbij de groen- en watergebieden ten noorden en zuiden van de Leopold III-laan beter met elkaar verbonden worden.
Website	https://www.werkenaanandering.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 trambeding ook:

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 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.

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

TIJDLIJN

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



7.4. Sneltram A12

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het project werd on hold gezet.

TIJDLIJN

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

8 Rond Ronse

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema, behoudens aandachtspunten

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

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

Planning:

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Investerings- bedrag excl. BTW	700.000

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

TIJDLIJN

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

9 Brabo 1

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

- Tramlijnverlenging over de N10 v/h Gemeenteplein Mortsel tot de eindhalte Capenberg in Boechout.
- Tramlijnverlengingen over de N12 v/d Schotensteenweg tot de keerlus Fortveld in Wijnegem, en v/d eindhalte Wim Saerensplein over de 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)	 Op schema
-------------------------	---

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

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

De ontwerpstudie voor de nieuwe stelplaats moet nog opgestart worden.

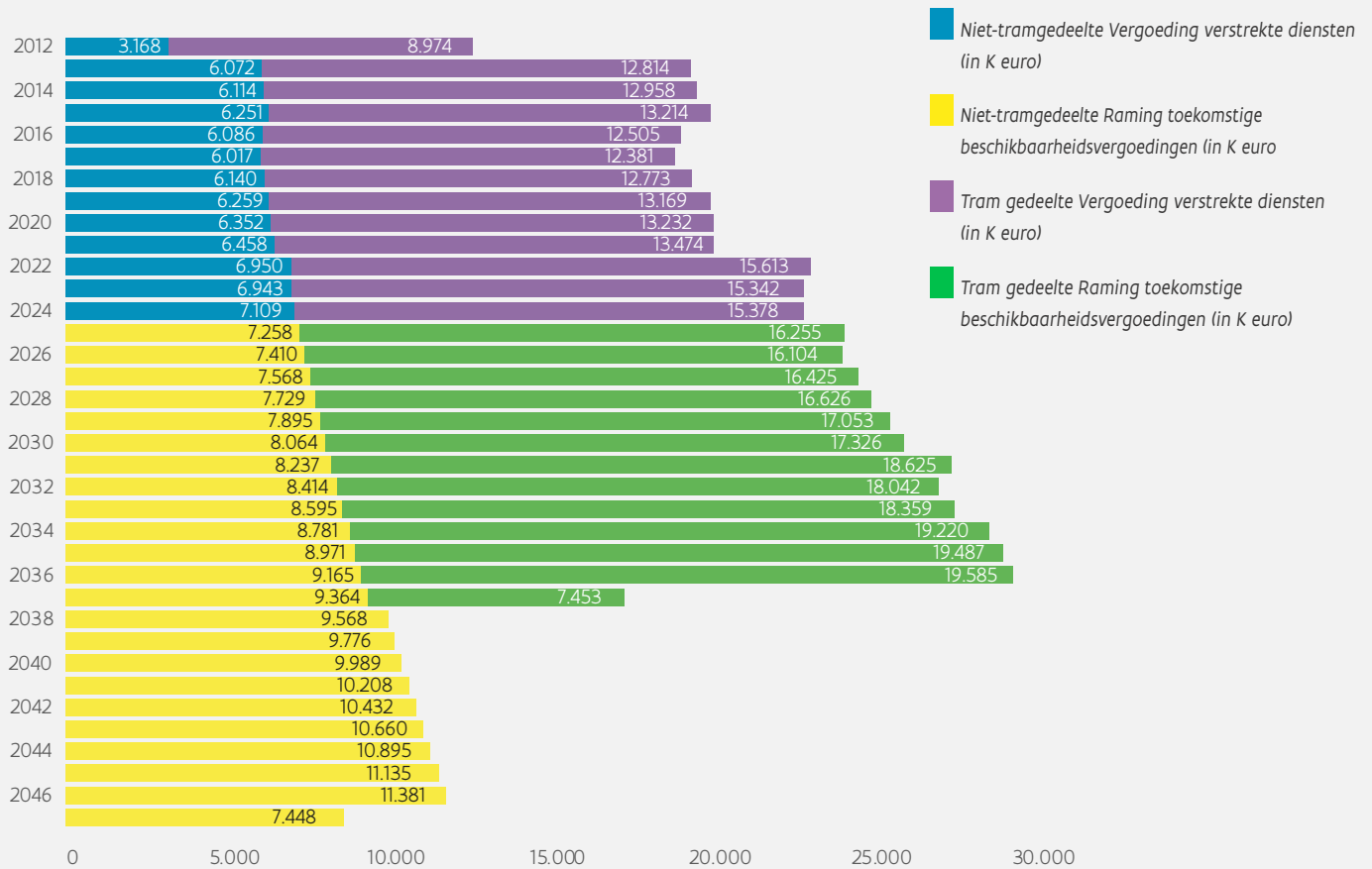
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investeringen per jaar	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Brabo I Tram gedeelte	0	0	0	0	0	83.568
Brabo I Niet-tram gedeelte	0	0	0	0	0	40.992
Totaal	0	0	0	0	0	124.561

Brabo I Tram gedeelte	2024
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	2.215
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	8.157
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	99.870





Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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 overheids garanties betreft een vreemd-vermogensgarantie van het Vlaams Gewest voor 70% van de hoofdsom van de lange termijnsfinanciering van de operator. Vermelde bedragen betreffen enkel het gegarandeerde deel, exclusief eventuele vervallen intresten en swap-herschikkingskosten.

Begrotingsartikel

MB0-1MEH5GY-IS

Investeringsstoelage 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 bidder THV Silvius als voorkeursbieder weerhouden en besliste de aanbestedende overheid de opdracht te gunnen. Door de externe marktomstandigheden slaagde de THV SILVIUS er niet in om de nodige externe financiering te vinden. Ook de andere kandidaten slaagden hier niet in. Daarop werd met elk van de bidders afspraken gemaakt om een nieuwe BAForonde te organiseren.
04/2009	Op 3 april 2009 dienden de drie betrokken consortia een Offerte in met aangepaste bestekken, vooral op het financiële onderdeel. Op 30 april 2009 wordt de definitieve beslissing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.
05/2009	Op 11 mei 2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing. In het Arrest van de Raad van State van 9 juni 2009 werd de vordering tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) verworpen.
07/2009	Beslissing van de stuurgroep Brabo 1 om de projectmaatschappij nv Project Brabo 1 op te richten en de financial and contractual close te realiseren.

07/2009	De Vlaamse Regering keurt op 24 juli 2009 het uitvoeringsbesluit goed over de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsverbin-tenis 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 verkeers-veiligheid 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 tramlijn-verlenging van Deurne naar Wijnegem. Hierdoor kunnen de al aangevatte werken in Deurne en Wijnegem worden afgewerkt. Aan de noord-zijde van de Turnhoutsebaan in Wijnegem mocht echter nog niet worden gewerkt. Intussen wordt een regularisatiedossier 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 vergun-ning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekent dat -na de wettelijk bepaalde wachtermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezet.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschik-baarheid: 21 december 2012)
06/2014	Heijmans verkoopt haar aandeel in de SPV Brabo I N.V. aan DG Infra+. Heijmans had een participatie van 20.8% in Brabo I N.V.
03/2016	Herfinanciering. Lening op 30 jaar (marge: 135bp op Euribor). De herfinancieringswinsten werden 50/50 gedeeld tussen de publieke en private partij.
2037	Einde contract/overdracht actief (Tram)
2047	Einde contract/overdracht actief (Niet-Tram)

10 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, verzameld een zeer uiteenlopende waaier van multimodale maatregelen die de verkeersdrukke, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen aanpakken.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het project moet via het openbaar vervoer zorgen voor een vlotte, hoogwaardige verbinding met het noorden van de stad en het Eilandje. Voor de Opera wordt een nieuw autoluw plein aangelegd met een ondergrondse parking en een auto-tunnel. 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)



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.

De stad Antwerpen plant 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. Verdere afspraken hierover moeten nog formeel vastgelegd worden met zowel de Opdrachtgever als met de stad Antwerpen zodat de impact voor De Lijn en Vlaanderen minimaal is. De tramlijn zal weliswaar ca. 2 jaar hierdoor onderbroken moeten worden. Exacte uitvoeringsdata zijn nog niet gekend. Vermoedelijk 2026 à 2027.

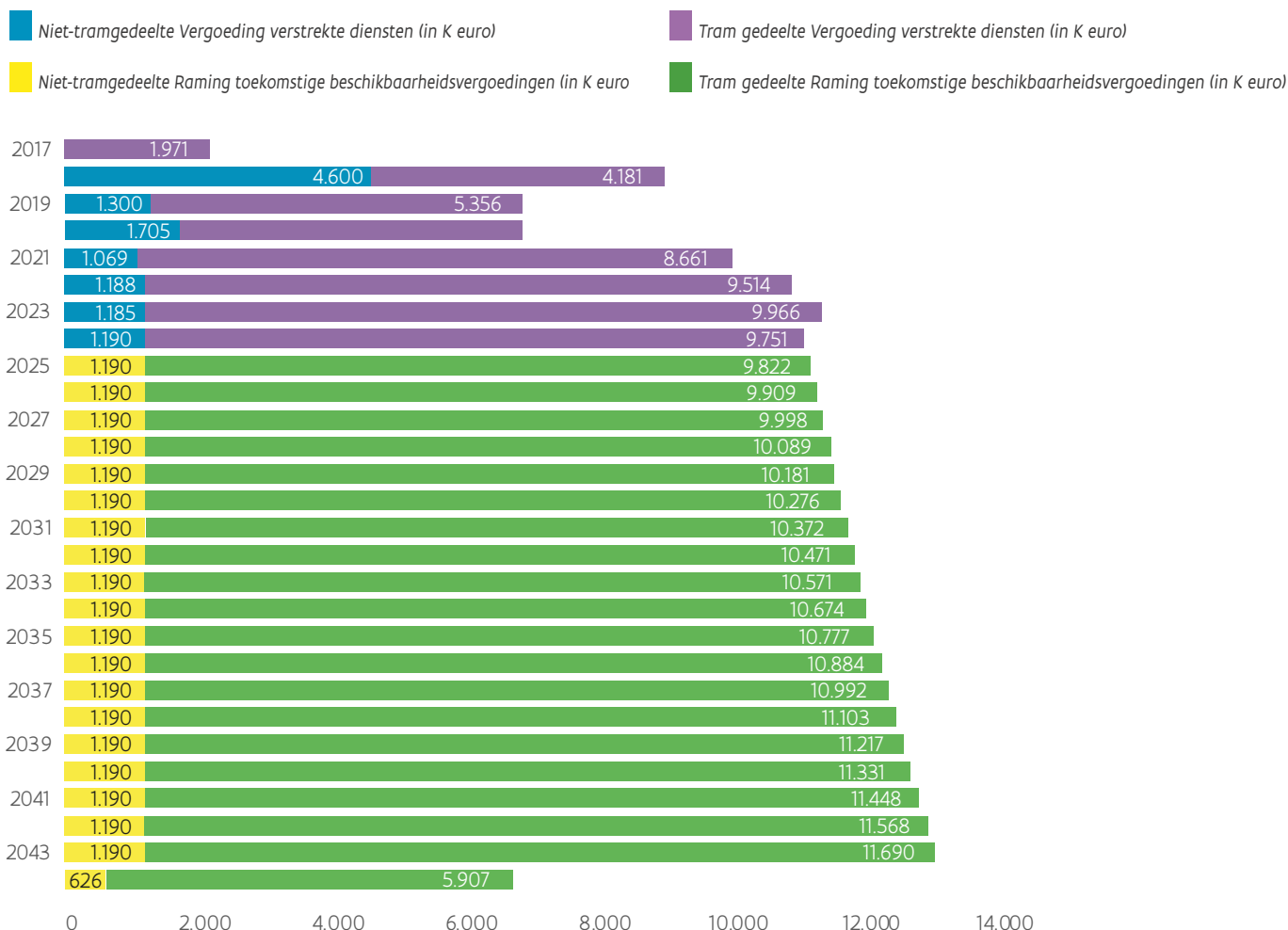


Risicobeheer

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:
Tram gedeelte	87.395
Niet-tram gedeelte	11.609
Totaal	99.004

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

Afspraken bij budgetoverschrijding

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

Begrotingsartikel

MB0-1MEH5GY-IS
Investeringsstoelage en machtiging van De Lijn (tramgedeelte)

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-compliant te zijn. Gunning
11/2015	Contractsluiting en financial close
01/2016	Start werken (Niet-tram)
03/2016	Start werken (Tram)
9/2018	Datum werkelijke beschikbaarheid (Niet-tram)
12/2019	Datum werkelijke beschikbaarheid (Tram)
03/2020	Onderhandelingen over kostenoverschrijding en tijdsoverschrijding van 12 maanden
10/2020	Dading gefinaliseerd tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers
12/2020	Voltooingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd
08/2021	Voltooingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd
10/2022	Aanpassing Financieringsovereenkomst en wijziging zekerheidsagent van CACIB.
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)



ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

Het investeringsprogramma van De Lijn kwam onder steeds grotere druk te staan. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) waren er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. Die kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basis-mobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

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

Risicobeheer

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

De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het voormalige Vlaams Kenniscentrum PPS.

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

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

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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

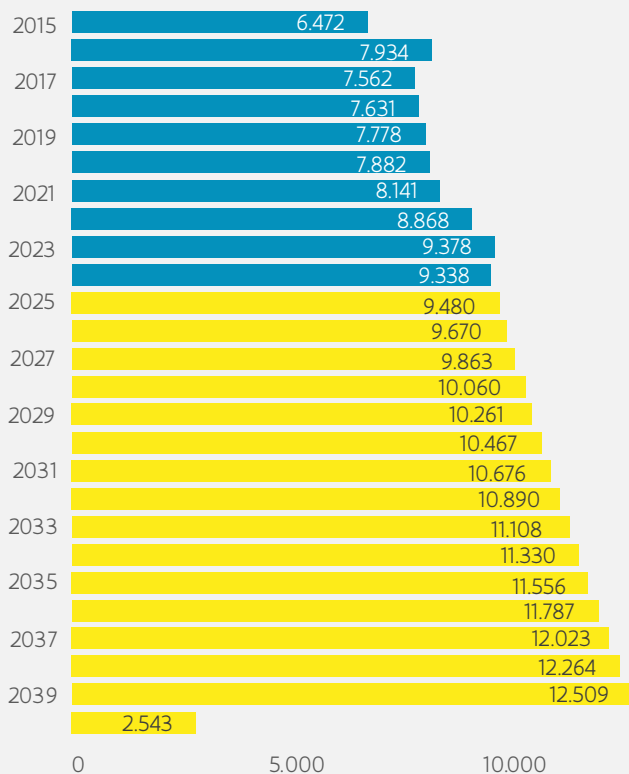
Bouwkost:	68.062
Studie -en ontwerpkosten:	3.383
Intercalaire interesten:	15.927
Investeringsbedrag excl. BTW:	87.372

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

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

Livan

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



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

Begrotingsartikel

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



TIJDLIJN

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



12 HOV Hasselt-Maasmechelen

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). Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 1, Spartacus Lijn 3 (in kader van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg), aankoop HOV
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://hovhasselt-maasmechelen.be/

Omschrijving van het project

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

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

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

1. Via verschillende **quickwins** kunnen we de bestaande buslijn 45 vlotter later doorstromen, zonder al te veel bijkomend studiewerk, tijdsintensieve procedures of grote investeringen.
2. We maken intussen werk van het realiseren van een **maximaal vrije bedding** voor de trambus. Die zal stapsgewijs gerealiseerd worden. Verwacht wordt dat de eerste trambus zal kunnen rijden in 2025.
3. De vrije bedding laat voor de lange termijn **alle opties open om eventueel nieuwe voertuigtechnologieën in te zetten**.

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

De HOV-verbinding met trambus van Hasselt naar Maasmechelen (Spartacus Lijn 2) zal uitgebaat worden door VMM 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.

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

 Op schema

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.

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 eerste drie Quick Win projecten zijn reeds uitgevoerd en in gebruik genomen in 2024. De start der werken van de overige Quick Win projecten is voorzien in de loop van 2024-2025. Die meeste werken zijn momenteel volop in uitvoering. Het gaat dan om volgende segmenten: (1) begin/eindhalte Hasselt station, (2) Campus Diepenbeek, (3) begin/eindhalte Maasmechelen Village.

Voor de heraanleg van de Elfdelinestraat en aanleg van een halteplein in Hasselt zijn de vergunningen in de zomer van 2025 verkregen.

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

Aan de concrete (technische) uitwerking van de 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 grotendeels afgerond. De laatste bus bevindt zich momenteel in het goedkeuringsproces (GV) en wordt nog dit jaar verwacht in te stromen. 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.

Risicobeheer

De gefaseerde aanpak van HOV Lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen) via een trambus maakt een versnelde realisatie mogelijk. De werken van een eerste fase van 'Quick Win' projecten zijn momenteel ofwel opgeleverd ofwel volop in uitvoering. De uitvoeringswerken voor een tweede fase van meer complexe projecten staan gepland voor deze legislatuur (2024-2029). De ambitie blijft om zoveel als mogelijk van de tweede fase van uitvoeringswerken ook versneld gerealiseerd te krijgen. Dit is ook noodzakelijk in functie van realisatie van centrale doelstelling van project om bij te dragen aan een duurzame 'modal shift' in Limburg.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar Raming	2021
Investeringsbedrag excl. BTW	160.000

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

Infrastructuur:

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

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

Op 14 juli 2025 heeft de Vlaamse Regering het meerjarig-GIP goedgekeurd, waarin ook budgetten voorzien zijn de tweede fase van uitvoeringswerken in kader van HOV Lijn 2 (Hasselt-Maasmechelen). In 2026 is 13,3 miljoen euro voorzien op het GIP en in 2027 20,7 miljoen euro.

Rollend materieel en laadinfrastructuur:

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

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

Exploitatie -en onderhoudskosten:

De exploitatiekosten van deze trambusverbinding zullen grotendeels opgevangen worden binnen het huidige personeelsbestand en het exploitatiebudget van de VVM De Lijn. De exploitatie kost 2,9 miljoen euro op jaarbasis uitgaande van een kwartierfrequentie. De vorige Vlaamse Regering heeft beslist om daar al 1,05 miljoen euro extra voor toe te kennen aan de vervoerregioraad. Er wordt op het moment van deze rapportering nog bekeken wat de verschillende mogelijkheden zijn.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2020	De Vlaamse Regering heeft beslist op 8 mei 2020 om de trambus als busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in te zetten voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 2. De Vlaamse Regering besliste hiervoor De Werkvennootschap te gelasten de vereiste studies op te starten om de infrastructurele ingrepen te realiseren waarbij een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) uitgewerkt wordt met oog op een versnelde ingebruikname (als opstap naar een sneltramtracé) alsook de mogelijke vormen van financiering van het project te onderzoeken.
08/2020	In augustus 2020 stelde De Werkvennootschap een studieconsortium SPL2 (Tractebel – Arcadis) aan om een HOV-lijn op het tracé van Hasselt tot Maasmechelen te onderzoeken. Uit het onderzoek volgde een projectdefinitie. Verschillende scenario's werden doorgerekend in het Regionale Verkeersmodel Limburg, waaruit blijkt dat de HOV-verbinding een positieve impact heeft op de modal shift in het invloedsgebied met 1.800 extra verplaatsingen met het openbaar vervoer. Een HOV-verbinding via de Grote Ring van Hasselt (R71) die rechtstreeks naar Maasmechelen rijdt met een frequentie van 4x per uur, blijkt het grootste reizigerspotentieel te hebben.
07/2021	Op 16 juli 2021 besliste de Vlaamse Regering kennis te nemen van het verdere onderzoek over een busgebaseerd HOV systeem en om de realisatie van het infrastructuurproject Spartacus lijn 2 (fase 1 en 2) toe te wijzen aan De Werkvennootschap overeenkomstig het tracé en de haltes die zijn uitgetekend. De Werkvennootschap kreeg de opdracht om te starten met de eerste fase van de uitvoeringswerken, de nodige studies voort te zetten en planningsprocessen op te starten om de tweede fase van de infrastructurele ingrepen te realiseren. VVM De Lijn kreeg in samenspraak met De Werkvennootschap de opdracht een bestek op te maken voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur.
10/2021	De Werkvennootschap organiseerde in oktober en november 2021 reeds in elke betrokken gemeente een infomarkt om de brede bevolking te informeren over de genomen beslissingen en input te capteren vanuit de burgers
04/2023	Omgevingsvergunning Koning Boudewijnlaan Hasselt goedgekeurd.
04/2023	Omgevingsvergunning voor N702 Diepenbeek is goedgekeurd.
04/2023	Omgevingsvergunning voor N75 in Genk goedgekeurd. Start der werken gepland op 25 september 2023.
06/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Hasselt.
08/2023	De start der werken Koning Boudewijnlaan Diepenbeek
01/2024	Omgevingsvergunning voor eindhalte Maasmechelen Village/Terhils is goedgekeurd en afgeleverd
01/2024	Omgevingsvergunning voor bouw middenspanningscabine stationsomgeving Hasselt is goedgekeurd en afgeleverd
03/2024	Quick Win project Koning Boudewijnlaan Hasselt: openstelling voor het verkeer
03/2024	Quick Win project: N702 Diepenbeek: openstelling voor het verkeer
04/2024	Quick Win project N75 Genk: openstelling voor het verkeer
04/2024	De start der werken eindhalte Maasmechelen Village/terhills
07/2025	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).

13 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 Openbaar 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	Gunningsfase
Website	https://www.noordzuidlimburg.be/

Omschrijving van het project

De Limburgse Noord-Zuidverbinding verbindt Hasselt, over Pelt, richting Eindhoven en loopt dwars door het centrum van Houthalen-Helchteren. De huidige wegverbinding kan er het stijgende aantal wagens en vrachtwagens niet opvangen en dat is nefast voor de mobiliteit en de bereikbaarheid van de regio. Tegelijk is de Noord-Zuidverbinding Limburg veel meer dan alleen een verkeersknoop: de impact op de leefbaarheid in Houthalen-Helchteren is zeer groot, en ook de aanwezigheid van de waardevolle open ruimte en natuur vraagt bijzondere aandacht. Om de verbinding optimaal te kunnen laten functioneren en de leefbaarheid in de kernen te versterken zijn fundamentele aanpassingen noodzakelijk. Het wegdeel van de N74 ter hoogte van Houthalen-Helchteren is dan ook een van de missing links in de Vlaamse wegeninfrastructuur.

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

Parallel aan het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) wordt er ook werk gemaakt van een aantal winsten of kortetermijnmaatregelen.

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)



Op schema

Advies Europese Commissie:

In functie van de definitieve vaststelling van projectbesluit NZL - fase 1 wordt door de bevoegde instantie, het Agentschap Natuur en Bos, het advies van de Europese Commissie ingewonnen, gelet op de betekenisvolle impact op prioritaire habitattypes. Op 16 mei 2025 heeft de Europese Commissie een (voorwaardelijk) gunstig advies verleend.

Definitief Projectbesluit NZL – Fase 1:

Na de verwerking van de reacties uit het openbaar onderzoek werd het definitieve projectbesluit NZL - fase 1 ter goedkeuring voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Op 23 mei 2025 heeft de Vlaamse Regering vervolgens de principiële beslissing genomen tot definitieve vaststelling van het projectbesluit NZL – fase 1 van het Complex Project Noord-Zuidverbinding Limburg. Daarna werd het voorgelegd aan de Raad van State voor advies. Nadat de opmerkingen van de Raad van State verwerkt zijn, kan de Vlaamse Regering het projectbesluit NZL - fase 1 definitief vaststellen. Dit wordt verwacht in het najaar 2025. Wanneer het projectbesluit definitief goedgekeurd wordt door de Vlaamse Regering, kan het project uitgevoerd worden.

Uitwerking Projectbesluit NZL – Fase 2:

Het projectbesluit NZL – Fase 1, met onder andere de bouw van de twee tunnels, zit dus in de laatste rechte lijn richting definitieve besluitvorming. 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 besluitvorming van het (voor)ontwerp projectbesluit NZL – fase 2 wordt verwacht in de loop 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 wegnnet, cfr. milde-rende 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 het najaar 2025 zal een nieuwe plaatsingsprocedure voor de DBFM-opdracht Noord-Zuid Limburg (NZL) opgestart worden met het oog op meer mededinging.

De indicatieve planning aanbestedingsprocedure (2025-2027) is als volgt:

- Selectiefase: 2025
- Dialoofase: 2026
- Offertefase: 2026-2027
- Voorkeursbiederfase: 2027

De effectieve start van de werken is (ten vroegste) voorzien in 2027.

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 uitwerkkingsfase 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.

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 wegnnet, cfr. milde-rende maatregelen MER)

De hierboven beschreven aanbestedingskosten omvatten niet:

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

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

- 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

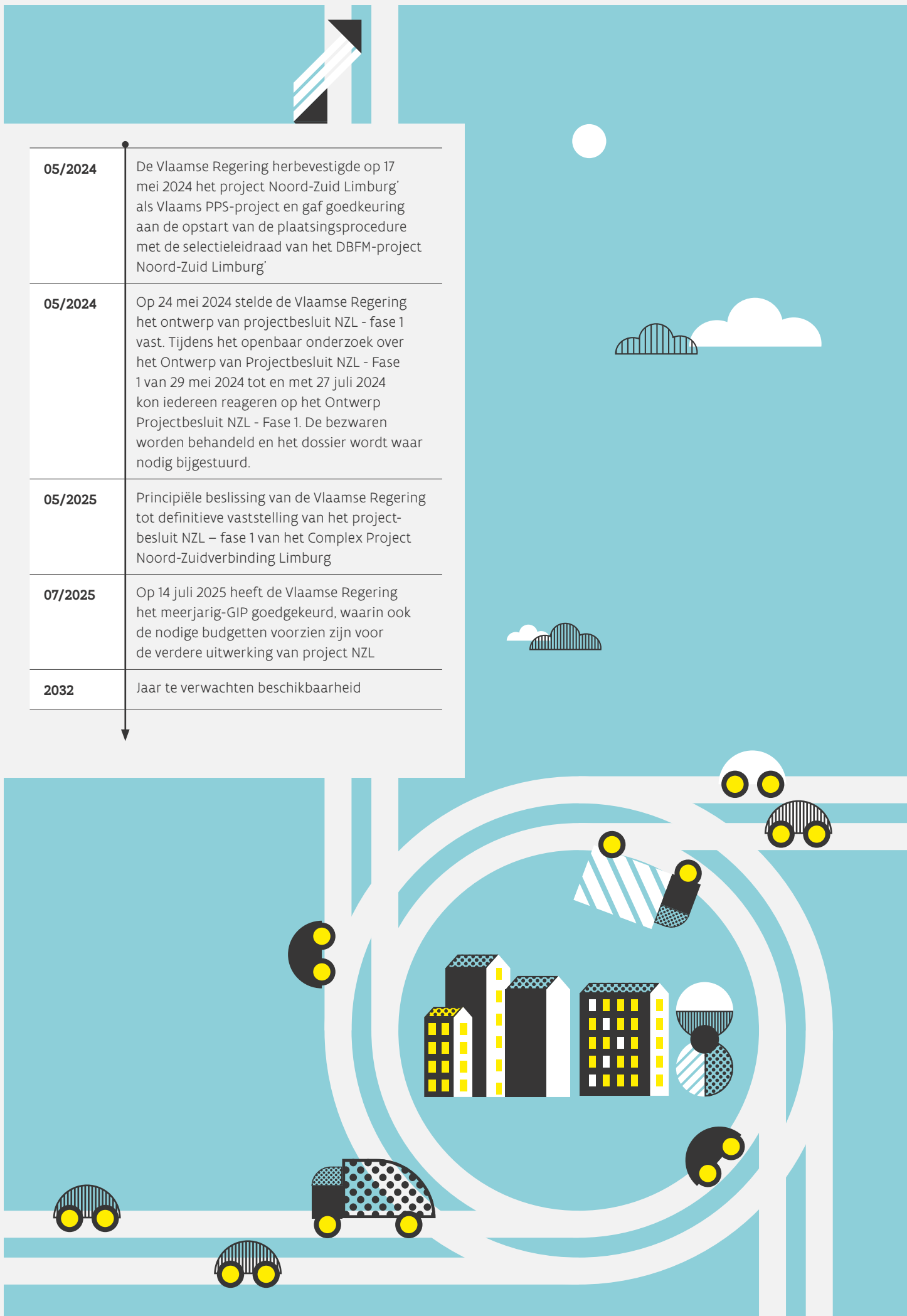
Timing	Toelichting
10/2008	In 2006 wordt een MER studie opgestart en op 3/10/2008 kiest de VR voor het omleidingstracé langs de westzijde van de dorpskernen van Houthalen en Helchteren.
02/2010	In februari 2010 keurt de VR het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 voorlopig goed, de Project-MER is 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 AWW opgemaakt waarvan de ontwerp tekst op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25 februari 2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd.
03/2015	Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 12 mei 2017 werd het herwerkte 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.	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.
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).	03/2021	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 alternatievenonderzoeksnota van maart 2021 ingegaan door A2 in Helchteren te combineren met A3 in Helchteren. Dit brengt het aantal te onderzoeken alternatieven in de gAON op vijf: drie alternatieven uit de tussennota en twee combinatie-alternatieven. De in totaal vijf redelijke alternatieven maakten het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moest leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.
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.		

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

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

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



14 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	Vorbereidingsfase
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:

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

Het projectgebied wordt opgedeeld in een aantal zones:

Zone 1: Kortrijksesteenweg deel Parkbos – Maaltebrugge

Deze zone is het apart deel in de vertramming van de buslijnen 70 tot 78 van Parkbos via station Gent-Sint-Pieters tot station Gent-Dampoort. De eerste zone van Gentspoort begint aan de ingang tot het Parkbos in Sint-Denijs-Westrem, waar de eindhalte van de tramlijn voorzien wordt. De tram rijdt op nieuwe tramsporen richting Gent en sluit ter hoogte van Maaltebrugge aan op de bestaande tramsporen. Het ontwerp voorziet in een volledige herinrichting van de steenweg met naast de inpassing van de trambedding ook de realisatie van voet- en fietspaden. Ook de kruispunten worden herzien. Ter hoogte van de kruising van de spoorlijn L50 dient de bestaande onderdoorgang omgebouwd te worden in functie van de aan te leggen traminfrastructuur en verbetering van de fietsinfrastructuur en voetgangersonderdoorgang.

Zone 2: Parkplein – Ter Platen

Deze zone maakt mee deel uit van de vertramming van de busbundel 7. Het project voorziet in nieuwe traminfrastructuur vanaf het Parkplein (het begin van zone 2) via de Parklaan, Emile Clauslaan en Familie van Rysselberghe dreef 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 3: Tentoonstellingslaan – Gent Zuid

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

Zone 4: Gent Zuid – Kasteellaan

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

Zone 5: Dampoort

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

Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort

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



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

Nagestreefde doelstellingen

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

Bij het begin van Gentspoort werd een ambitiecharte 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)



Op schema

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

Indicatieve planning op hoofdlijnen:

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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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 nieuwe globale kostenraming opgemaakt, prijspeil maart 2023. De totale investeringskost (excl. grondverwervingen) wordt daarbij geraamd op 779 miljoen euro excl. BTW. De bouwkost is daarin geraamd op 615 miljoen euro. Dit bedrag houdt naast de indexering van circa 21% (okt 2021 – maart 2023) ook rekening met de bemerkingen geformuleerd in de vorige nota Vlaamse Regering. In dit bedrag zijn onder andere ook de 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 stallingcapaciteit 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.

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA

TIJDLIJN

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



15 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het programma

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

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

De stelplaatsprojecten die in het kader van deze beslissing werden opgenomen zijn: Stelplaatsen Cluster BOVZO, Stelplaats Tongeren, Stelplaatsen Cluster 2 en Stelplaats Wissenhage.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Risicobeheer

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

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

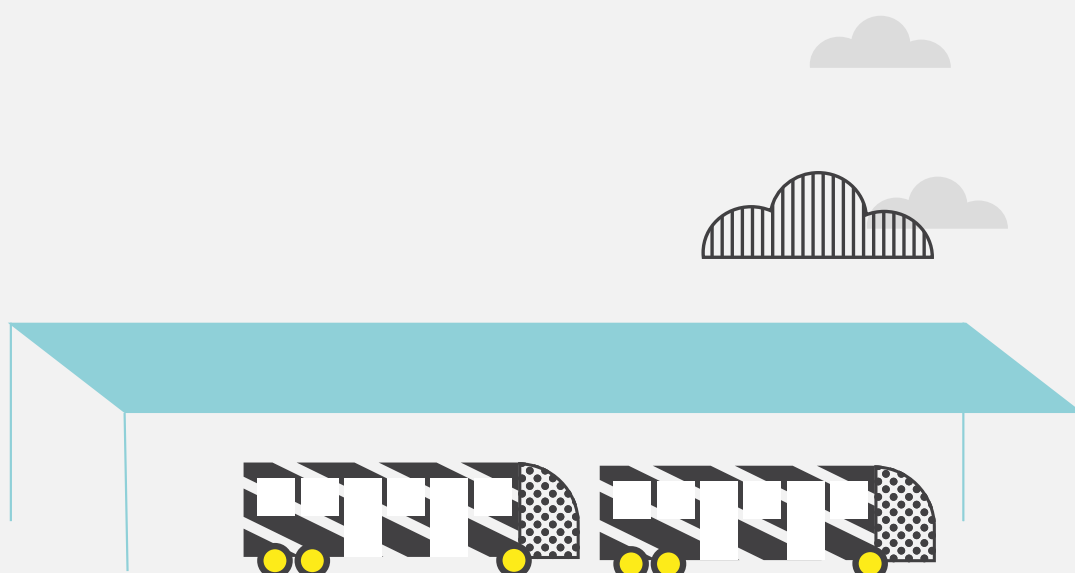
Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers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

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

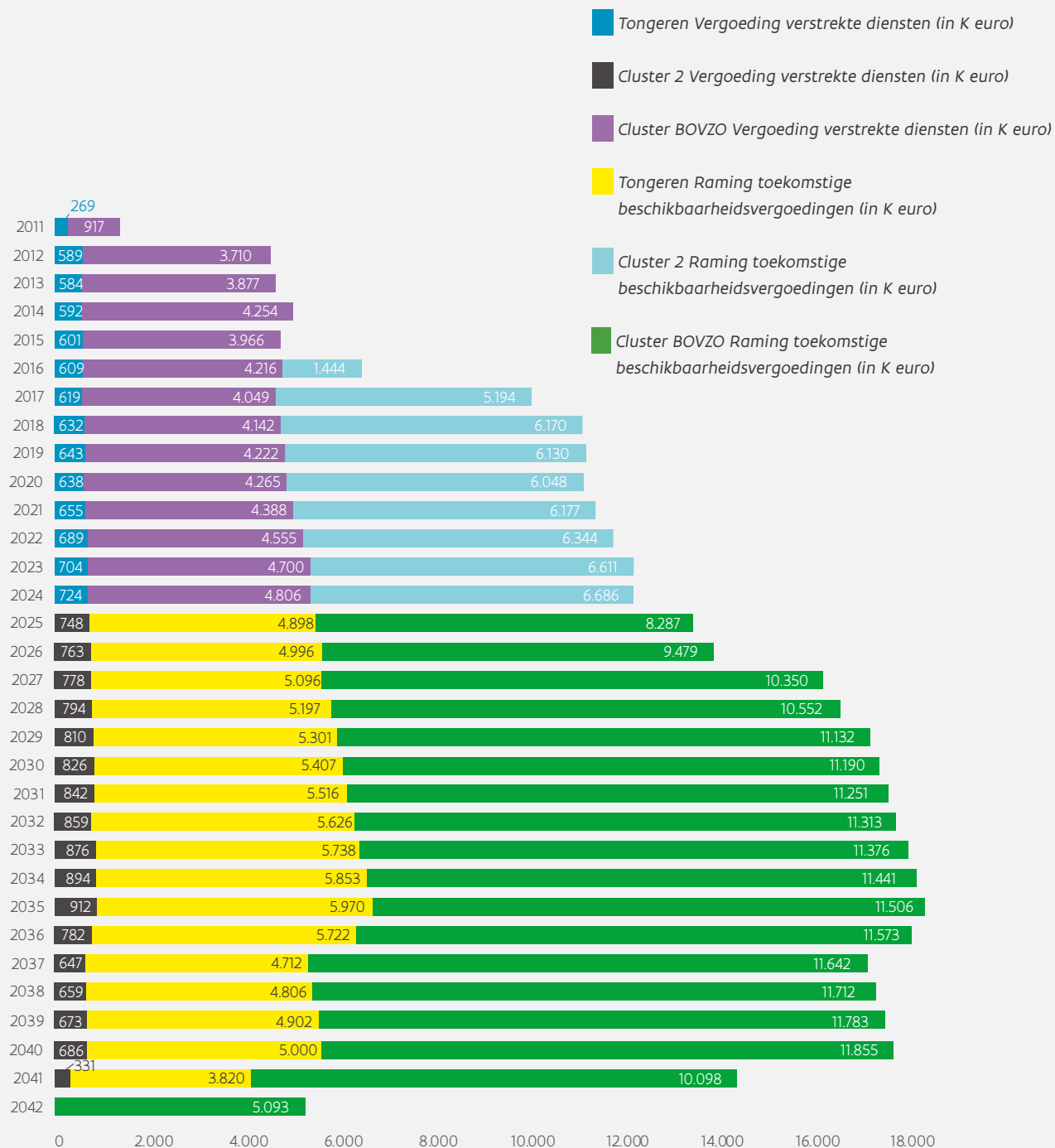
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

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



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 prijs-

herziening 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.

Gezien de gesprekken nog lopende zijn rond de elektrificatie van de stelplaats Tongeren is in de bedragen nog geen rekening gehouden met een eventuele financiering hiervan via beschikbaarheidsvergoedingen.

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

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

Begrotingsartikel

MB0-1MEH5GY-IS
Investeringsstoelage 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.

15.1 Stelplaatsen cluster BOVZO

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

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

TIJDLIJN

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



15.2 Stelplaats Tongeren

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

Streefdoel is tegen eind 2027 de stelplaats geëlektrificeerd te hebben.

TIJDLIJN

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

15.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE		Omschrijving van het project	
Andere betrokken entiteiten	Stad Leuven voor het gedeelte Buiten Configuratie van het deelproject Stelplaats Leuven	Het project omvat het ontwerpen, bouwen, (voor)financieren en onderhouden van de van de stelplaatsen Leuven, Sint-Niklaas en Hasselt.	
Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief	Stand van zaken/status	
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	Verloop (timing)	G Op schema
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis	Er is gestart met de elektrificatie van de stelplaatsen.	
Looptijd contract	25 jaar	In tegenstelling tot Cluster 1 / BOVZO wordt bij Cluster 2 de elektrificatie wel via externe financiering gerealiseerd. In september 2024 is de Wijziging Opdrachtgever en het addendum aan de bestaande DBFM overeenkomst goedgekeurd op de RvB van De Lijn.	
Private partner	NV Hermes (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)	- Hasselt: Fase 1 is uitgevoerd met nog bepaalde restpunten en testen die lopende zijn. - Sint Niklaas: Fase 1 en 2 zijn uitgevoerd. - Stelplaats Leuven-Noord: studie Fase 1.	
Huidige fase deelproject	Operationele fase		

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

15.4 Stelplaats Wissenhage

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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 onderhouden. Dit in de vorm van kantoren, werkhuizen en magazijnen.
- Het realiseren van een duurzame stelplaats met hedendaagse technieken om zo kosten en impact op omgeving te beperken.
- De toegang tot de stelplaats te voorzien voor trams door het aanpassen van het kruispunt Blaisantvest en de Gaardeniersbrug

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

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

Wissenhage is één van de eerste nieuwe stelplaatsen waar vanuit de ontwerpfasen 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).

Stand van zaken/status

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

- Er werd een bureau (Billie Bonkers) aangesteld om te helpen bij de communicatie en participatie met de buurt.
- 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.

- De saneringsopdracht werd gegund. Een eerste piloot-proef is uitgevoerd geweest. Een vervolg moet nog opnieuw opgestart worden.

De Lijn voert ondertussen beheerstaken op het terrein uit.

- Met de voorkeursbieder zijn de finale onderhandelingen opnieuw aangevat zodat we 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.

Planning:

De ingebruikname van de stelplaats loopt verder uit. Timing is zeer onduidelijk omwille van de aangespannen procedures. Eind september zou een eerste zitting plaatsvinden bij de RvVb.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning milieuvergunning
08/2017	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
12/2017	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2018	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2019	Ontvangst eerste offertes
02/2021	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB2) goed en beslist om de toegelaten inschrijvers uit te nodigen om een BAFO in te dienen. Technisch gedeelte tegen 27 september 2021 en financieel deel tegen 22 november 2021.
03/2021	Verzenden TWB2
11/2021	Goedkeuring terechtwijzend bericht voor aanpassing scope (beperken scope)
01/2022	Ontvangst technische 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
2028	Geplande ingebruikname stelplaats



16

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 capaciteitsuitbreiding van het premetronetwerk en het verlagen van de busdruk in de stad.

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

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Beperkte vertraging

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 de zomer van 2025 zijn echter minimaal 2 verzoeken tot vernietiging ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwisting.

Inzake de aanbesteding: de technische BAFO's werden ontvangen op 11 juli 2025 en worden momenteel beoordeeld. De financiële BAFO's worden verwacht in oktober 2025.

Er worden verdere gesprekken gevoerd met o.a. het buurtcomité Willibrordus en het district inzake de bezwaren die men heeft.

Op 1 september vond een overleg plaats en een vervolg wordt voorzien begin oktober 2025.

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

- Oktober 2025: Ontvangst financiële BAFO
- Q1-2026: Gunning & contract close onder voorbehoud van procedure bij RvVb
- Q2-2026: Start werken
- Q2-2027: Opening station Drink
- Q3/Q4-2027: Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus
- Q1-2028: Opening station Morkhoven

Als alles volgens deze indicatieve planning verloopt, dan rijden er 2de helft 2027 trams door de tunnelkokers en premetrostations.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit zal in het concrete DBFM-contract van het project vastgelegd worden. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegericht onderhoud van de infrastructuur worden overgedragen aan de geselecteerde private partij.

Het vergunningsrisico wordt gedragen door de aanbestedend overheid, die voorafgaand aan contract close de omgevingsvergunningen zal aanvragen en verkrijgen. Indien de opdrachtnemer nadien zelf nog aanpassingen zou aanbrengen aan het ontwerp die impact hebben op de vergunning, wordt dit risico eveneens bij die partij gelegd. Aangezien het over de afwerking van bestaande metrotunnels en -stations gaat, is er weinig tot geen marge voor afwijking van het initiële ontwerp, dat ondertussen al stamt uit de jaren '70 van vorige eeuw. De inpassing van de toegangen in de huidige stedelijke context vormt een specifieke uitdaging.

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

Om de omvang van project voldoende groot te houden om

interessant te zijn voor potentiële PPS-partners is er beslist om de stations Drink en Morckhoven in hetzelfde dossier (PPS Premetro) als de tunnels en overige stations op te nemen.

Bovendien speelt hier ook het schaalvoordeel dat zich voordoet bij de bouw van vier gelijkaardige station. Ook op gebied van architectuur en vormgeving wordt er een eenheid binnen deze stations nagestreefd. Hier ontstaat aldus een interface tussen twee aparte DBFM-contracten.

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

- Actualisatie van de prijzen

- Verdere technische uitwerking van het dossier
- Ontwerpaanpassingen

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 6.958 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar. De totale kost aan beschikbaarheidsvergoedingen bedraagt 173,925 miljoen euro (excl. BTW en prijsherziening) over de periode van 25 jaar.

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 materialenprijzen 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 $66,27 \text{ miljoen euro} \times 7\% = 4,639 \text{ miljoen euro}$ 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.

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 DBFM gefinancierd worden maar via een éénmalige bijkomende investeringsdotatie vanuit MOW aan de Lijn voorzien in 2024. De delen buiten configuratie worden geraamd op 6,05 miljoen euro (excl. btw, prijspeil juni 2022) en zullen verder

gedetailleerd worden in de komende periode. Deze kosten slaan op de installatie van een sein -en beveiligingssysteem geraamd op 5 miljoen euro, aanpassingen die ingrijpen op de configuratie van de DBFM Livan 1 geraamd op 625 K euro, de verplaatsing van nutsleidingen geraamd 125 K euro en de voorziening van kunstintegratie in de stations.

Net als in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Brugge 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.

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.

Begrotingsartikel

MB0-1MEH5GY-IS

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





Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

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

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

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

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

Concreet draagt de private partner naast de bouw- en de onderhoudsrisico's (zowel onderhoud van de bruggen, de onderliggende kaaimuren als de wegenis en de bermen) ook de risico's met betrekking tot de onderlinge afstemming, planning en

organisatie van de verschillende werken onderling, en de organisatie van de nodige minderhinder-maatregelen. Verder dient de private partner ook in te staan voor het beschikbaar houden van de wegen en de waterwegen tijdens de duur van het contract.

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

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

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

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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

Begrotingsartikel

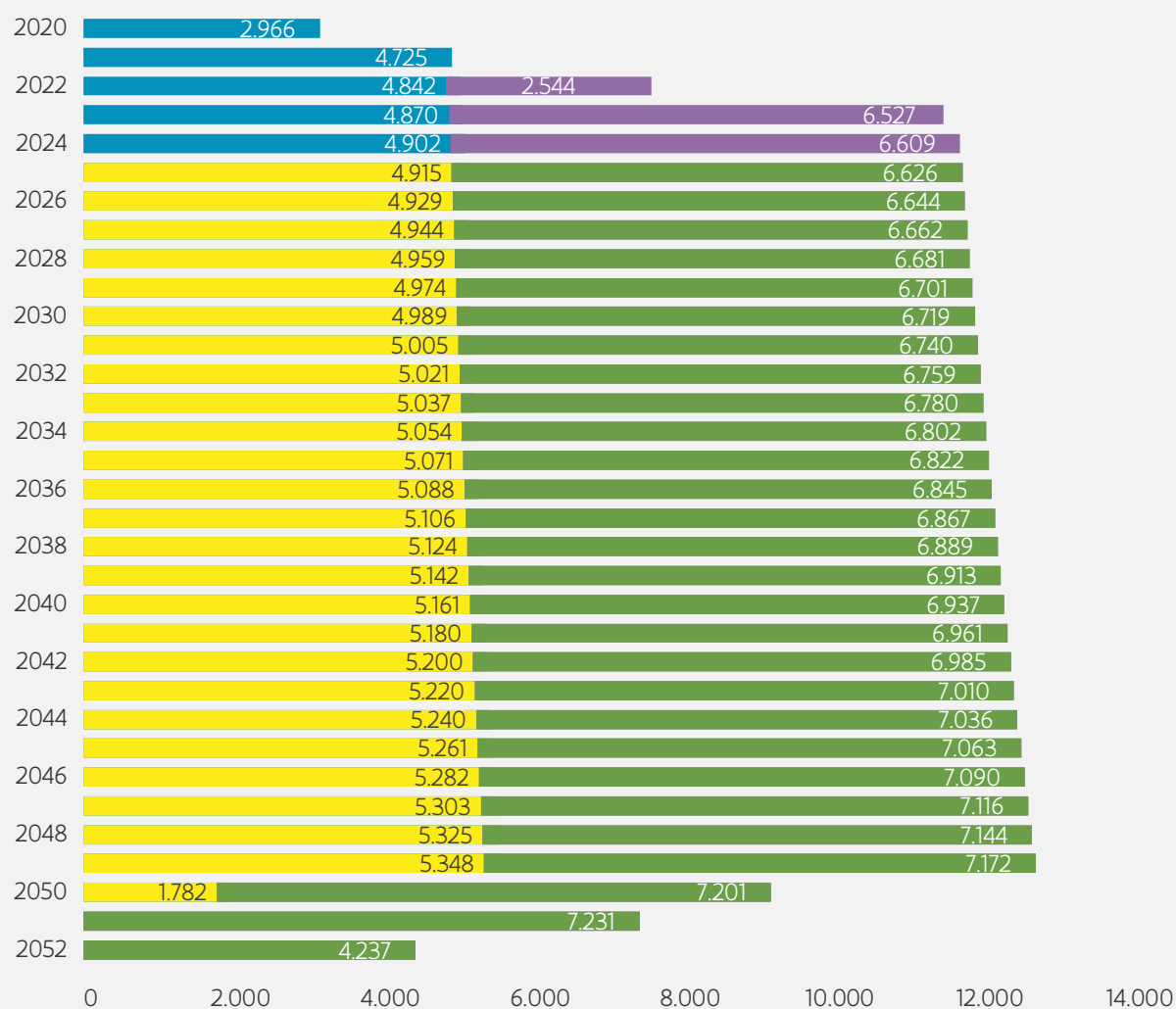
MB0-1MIH5VY-IS
Investeringsstoelage van De Vlaamse Waterweg

Cluster 1 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 1 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



ZELFEVALUATIE (2025)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

TIJDLIJN

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



17.1 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

TIJDLIJN

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



17.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Private Partner	VIA T Albert 2
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

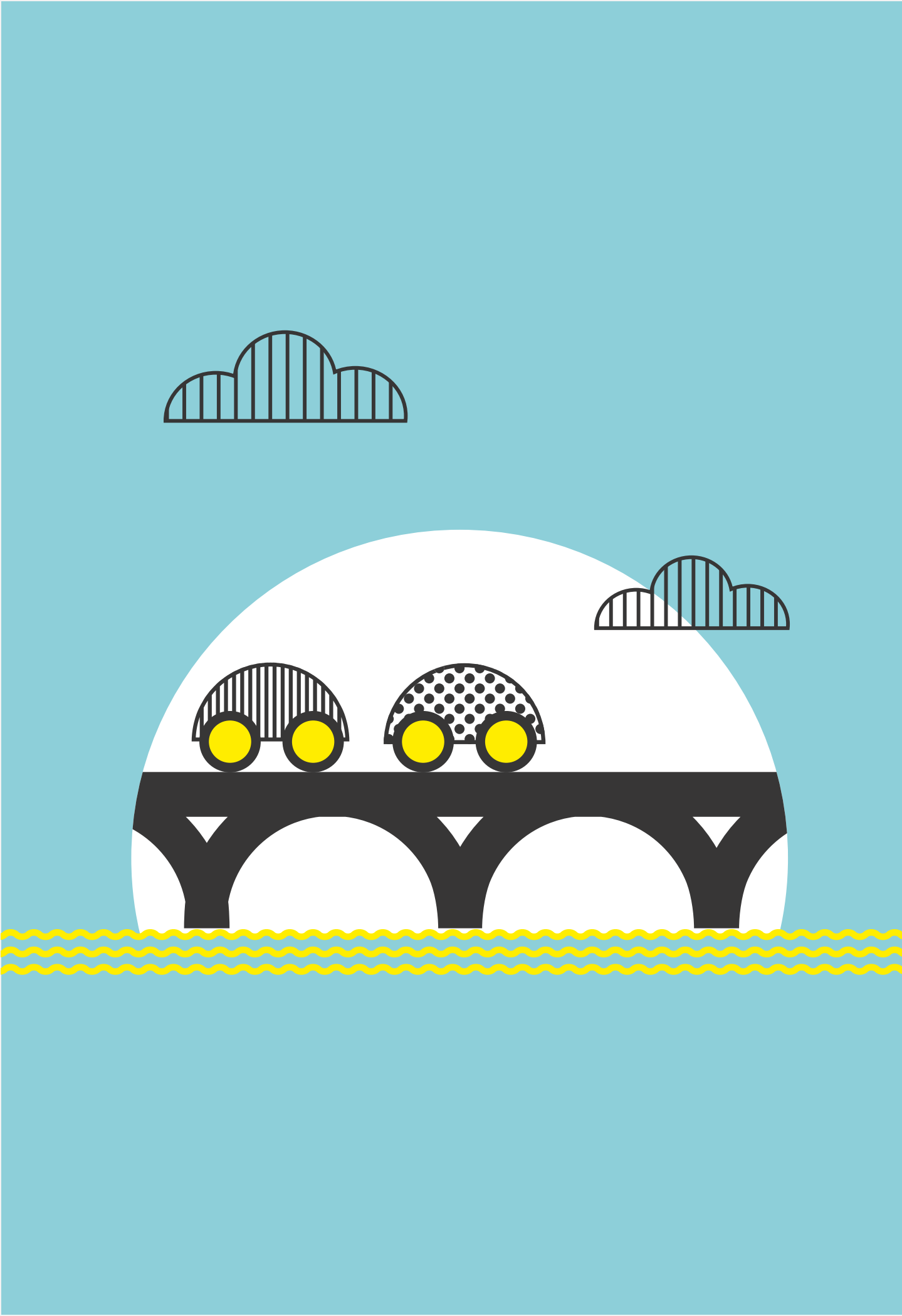
Verloop (timing)	 Op schema
-------------------------	---

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

TIJDLIJN

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

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



18 Loodsboot

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

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

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

Planning:

Medio 2028: Voorlopige oplevering eerste nieuwe loodsboot

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

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

TIJDLIJN

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

Begrotingsartikel

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

MCD-3MIH2WX-IS

19

Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het programma

Om de verwachte groei van containertrafiek in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering **extra mogelijkheden** voor containerbehandeling faciliteren. Het traject ervan vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de **uitwerkingsfase** gestart. Het programma is in deze fase uiteengevallen in meerdere deelprojecten. De deelprojecten Containercluster Linkerscheldeover (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 Linkerscheldeover (CCL Projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge)
- Projectbesluit: Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW Projectleiding: Departement MOW)

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

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

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

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

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

Stand van zaken van het programma

Uitwerkingsfase

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

Risicobeheer

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

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

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

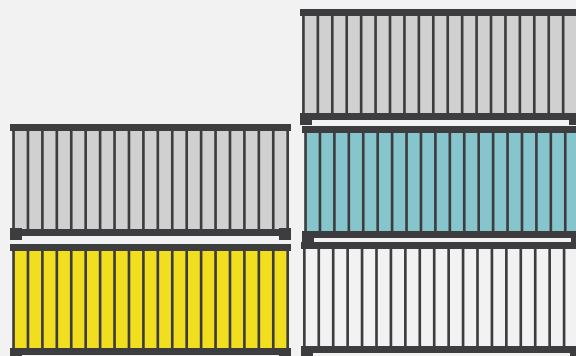
4. Een project buiten het CP ECA waar het afhankelijk van is komt op het kritieke pad van de planning

Beheersing: opvolging van gerelateerde projecten via een raakvlakregister en de impact op de programma-planning monitoren



OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
2.600.000	2022



Duiding bij de financiële kerngegevens

Omdat de aanbesteding nog ver in de toekomst ligt, gaat het hier slechts om een ruwe raming, voornamelijk opgesteld door het Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met de projectpartners. De grote hiaten in de raming zijn nog het flankerend beleid ter uitvoering van het actieprogramma, dat nog in uitwerking is en veel ruimer gaat dan de hier gerapporteerde onteigeningen. De onteigeningskost t.o.v. de totale investeringskant is hier aan de lage kant, omdat er in het projectgebied reeds veel historische onteigeningen zijn verricht ter voorbereiding van verschillende gedaantes van het project. Hoewel er geprobeerd is om het grondverzet van het project zo goed mogelijk weer te geven in de raming, blijft er een inherente onzekerheid rond dit geraamde onderdeel hangen. Daarnaast dringt een veel hogere PFAS-kost zich op, deze exogene kost bestaat o.a. uit bouwen van verschillende saneringsbergingen en het nemen van maatregelen om verdere verspreiding van de historische verontreiniging tegen te gaan. Deze kost zit nog niet in de bovenvermelde cijfers.

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

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

Begrotingsartikel

MB0-1MHH5RY-PA



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

TIJDLIJN

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



19.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

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

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Beperkte vertraging

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

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

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

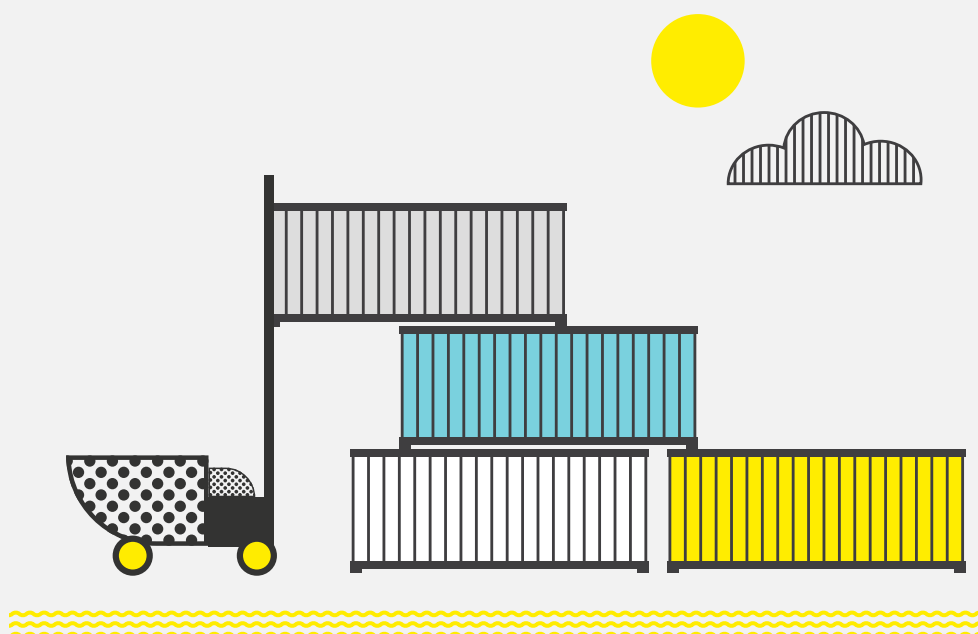
Het voorontwerpprojectbesluit werd afgewerkt en de procedurele eerste stap van de adviesperiode werd opgestart.

Planning

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

TIJDLIJN

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



19.2 Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen-Brugge, Maatschappij Linkerscheldeoever Andere betrokken overheden/overheidsinstellingen (adviesinstanties bij de projectbesluiten): - Vlaamse overheid: Beleidsdomein Omgeving; Departement Economie, Wetenschap en Innovatie; Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin; Departement Landbouw en Visserij; Departement Financiën en Begroting - Gemeente Beveren-Zwijndrecht-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	cluster E34-West
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

- Een vlotte ontsluiting voor vracht- en 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)



Op schema

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

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

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

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

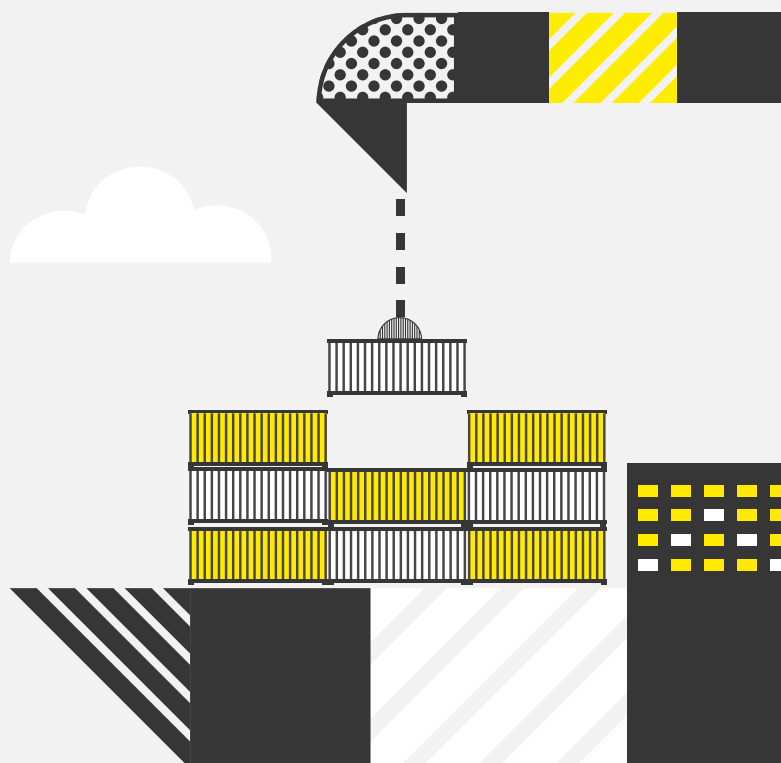
In het najaar zal verder gewerkt worden aan het bestek voor de werken, dat zal voorgelegd worden aan de geselecteerde kandidaten. Hierna kunnen eventuele onderhandelingen over de offertes volgen.

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

1. definitieve vaststelling van het projectbesluit
2. de afronding van het technisch ontwerp als input van het uitvoeringsbestek
3. het doorlopen van het aanbestedingstraject.

TIJDLIJN

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



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) en de 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	Vorbereidingsfase
Website	https://www.vlaanderen.be/nieuwesluiszeebrugge

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 verkeersdruk in en rond de kern van Zeebrugge af.
- Een verbetering van de bestaande infrastructuur en voorzieningen in het projectgebied, om zo de **leefbaarheid** te garanderen. Waardoor het hier na realisatie aangenaam wonen en werken is.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

1. Haven klaarmaken voor de toekomst

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

Alternatief voor Pierre Vandammesluis

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

Moderne tweede sluis ter hoogte van Visartsite

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

2. Vlotte en veilige mobiliteit

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

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

3. Leefbaarheid en verbondenheid van Zeebrugge

Opmaak van een leefbaarheidsplan

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

Revitaliseringsstudie Zeebrugge

Voor de uitwerking van al deze maatregelen, binnen de perimeter van dit project, baseren we ons onder andere op de revitaliseringsstudie van Zeebrugge. Die studie uit 2016 onderzocht welke initiatieven nodig zijn om de gemeente te doen heropleven. Na de keuze voor de Visartsite als voorkeurslocatie, werd een addendum aan de studie toegevoegd.

Een van de prioriteiten uit de studie is de verbondenheid tussen de wijken van Zeebrugge: Zeebrugge-Dorp, de Vissershaven, de Stationswijk en de Strandwijk. Als onderdeel van de leefbaarheidsstudie onderzoeken we een wandel- en fietsverbinding tussen deze vier wijken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



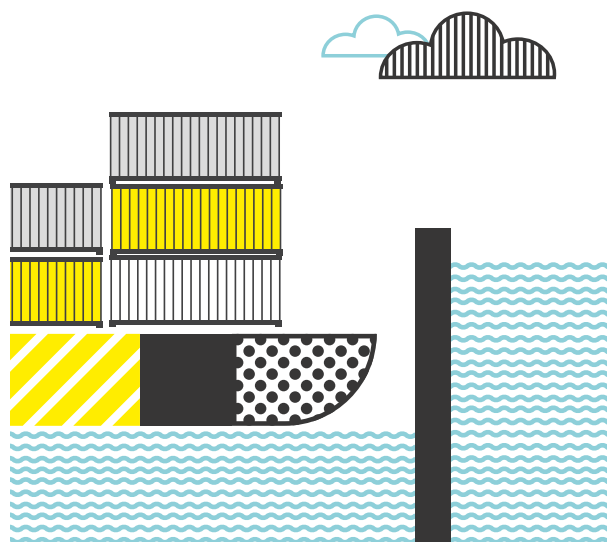
Op schema, behoudens aandachtspunten

Na de vaststelling van het ontwerp kaderprojectbesluit vond het openbaar onderzoek hierover plaats. Alle bezwaarschriften en inspraakreacties werden verwerkt in de antwoordennota en indien nodig werd het dossier aangepast. Het dossier verliep de geijkte weg richting een vaststelling van het definitief projectbesluit met advies van de inspecteur van financiën en een begrotingsakkoord. Op 18 juli 2025 stelde de Vlaamse Regering het definitief projectbesluit principieel vast. Hierna werd het dossier ingediend voor advies bij de Raad van State waarna de Vlaamse Regering het dossier in het najaar van 2025 definitief kan vaststellen. Daarna zal het project op vergunningsniveau uitgewerkt worden middels een (of meerdere) projectbesluit(en).

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

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



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

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, vastgeklemd 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.

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 risico's 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 haven-gebonden verkeer (Nx) werd hierin als projectonderdeel opgenomen.
09/2016	Publicatie 1e versie van de alternatievenonderzoeksnota (AON)
10/2016	Raadpleging alternatievenonderzoeksnota (AON): 5 oktober 2016 – 5 november 2016.
05/2017	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2017	Publicatie synthesesnota
03/2018	Publicatie voorontwerp van voorkeursbesluit. Gevolgd door een adviesronde (5 maart 2018 – 17 april 2018) met info-moment voor direct betrokken actoren en inloopavond voor geïnteresseerden.
12/2018	Vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering
01/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 21 januari 2019 – 22 maart 2019.
04/2019	Kwaliteitsbeoordeling effectenstudies: Beslissing goedkeuring MER
06/2019	Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg binnen de onderzoeksfase werd door de Vlaamse regering op 28 juni 2019 (voorkeursbesluit) gekozen voor het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite (huidige locatie) komt te liggen en waarbij de NX in een tunnel komt te liggen. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De Raad van State ontving binnen de termijn van 60 dagen na publicatie van het voorkeursbesluit meerdere 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 onderzoeks-fase 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 task-force 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 t.b.v. 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.

21 Renovatie Royerssluis

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Andere betrokken entiteiten	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 (sigmatering 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.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema, behoudens
aandachtspunten

Sinds Q1-2024 is de bouw van de nieuwe sluis echt van start gegaan.

In Q3-2024 werd het laatste stuk van de oude sluis gesloopt.

Volgende zaken werden op heden uitgevoerd op de werf (bouwfase):

- Werfinrichtingswerken en omleggen kabels en leidingen;
- Sloop remmingswerk en staketsels in de toegangsgeul van de Schelde;
- Omleiding tijdelijke wegnis langsheen de droogdokken en over een kofferdam (= afsluitconstructie in het water langs de kant van de Schelde): in dienst genomen door het wegverkeer op 16 juni 2023;
- Stabilisatiewerken aan de beschermde Sluismeesterswoning: diepwandconstructie, monitoring, klimatisatie, ...;
- Creatie bouwput: cement-bentoniet-wanden, soilmix-palen, damwanden, combiwanden en diepwanden;
- Bouw van een afsluitconstructie in het water langs de kant van het Amerikadok ("kofferdam aan het bovenhoofd" (o.l.v. Lantis));
- Opbouw en in dienst name van waterzuiveringsinstallatie voor het bemalings- en lekwater (i.k.v. PFAS);
- Bemaling tot op diepte werd volledig bereikt, en de volledige bouwput werd uitgegraven (waarbij de verontreinigde grond conform de regelgeving werd verwerkt);
- Baggerwerken en sweepwerken voorafgaand aan de afbraak werden uitgevoerd;
- De afbraak van de bestaande sluis (en aanhorigheden) werd volledig afgerond;
- BIM-model klaar voor uitvoering;
- Betonwerken nieuwe sluis zijn in 2024 van start gegaan en ongoing:
 - Sluisvloer (vloertegels) afgewerkt;
 - Leidingentunnel grotendeels afgewerkt;
 - Benedenhoofd: brugkelder, deurkamer en omloopriolen meer dan halfweg;
 - Bovenhoofd: in opstartfase;

- Bouw stalen sluisdeuren en wegbruggen, en rolwagens, ongoing in de werkhuizen;
- Werken in de toegangsgeul noordzijde aangevangen;
- Verdere uitwerking studie elektromechanische uitrusting richting goedkeuring;
- Eerste aanvulwerken midden 2025 gestart aan deurkamer en brugkelder benedenhoofd;
- ...

Indicatieve planning:

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

Het 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 6 hangijzers hierbij zijn de volgende:

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 100.000m³ grond en slib moest naar de reiniger of AMORAS afgevoerd worden, wat wil zeggen dat er ook vele nieuwe (zand)gronden aangeleverd zullen moeten worden voor heraanvulling van de bouwput. Voor de zuivering van het bemalingswater werden twee waterzuiveringsinstallaties gebouwd on site, waarvan nog één in dienst.
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 vertraging. Voor de Kanaalzonetunnel (perceel 3B) in het Amerikadok dient Lantis de fasering nog verder in detail uit te werken, maar het risico bestaat dat dit project tegen mei 2027 niet ver genoeg gevorderd zal zijn, en daardoor de sluisbruggen en -deuren niet op het in de planning voorziene tijdstip binnen project Royerssluis ingevaren zullen kunnen worden via het Amerikadok. Ook de werken in de zone van het Samgadok hebben een impact op de planning van de wegenis aanleg (en het indienststellen van de brug) aan het bovenhoofd. Beiden verstoren momenteel het kritieke pad.
3. Vraag vanuit diverse partijen (Stad Antwerpen, Provincie, ...) tot grondige wijziging van de vergunde gelijkgrondse fietsinfrastructuur: de vraag werd gelanceerd om het vergunde fietspadenontwerp van het project te herdefiniëren.
4. Interferentie tussen gekozen (tijdelijke) locatie vaarsimulator Hogere Zeevaartschool, en heiverken Royerssluis in de toegangsgeul t.b.v damwand en oeverwerken: de Hogere Zeevaartschool heeft vertraging opgelopen met haar nieuwbouwwerken waardoor ze haar nieuwe vaarsimulator niet in de nieuwbouw kon installeren. Buiten project Royerssluis om koos de school voor een installatie in tijdelijke containers, vlak tegen de oever/jaagpad van de toegangsgeul van de Royerssluis. De containers zijn echter niet vergund terwijl de installatie er toch meerdere jaren zal staan. Los van deze discussie neemt dit niet weg dat er schade zou kunnen optreden aan de (zeer dure) trillingsgevoelige simulator.
5. (her)Vergunning en regularisaties: 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 geregulariseerd 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)
6. 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 beleidsbeslissing zou vallen om het ganse vergunde ontwerp van de fietsinfrastructuur toch om te gooien naar ongelijkvloerse fietsverbindingen, brengt dit een ongeziene verkeersomleiding met zich mee (met tijdelijke wegbruggen, tijdelijk afsluiten Siberiabrug,...), en tevens een uitloop van het project gezien een nieuw vergunningentraject doorlopen zal moeten worden. In Q2 – 2025 werd beslist deze wijziging niet door te voeren.

De 6 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:

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 te hulp voor de slibverwerking zodat de timing van de werken gerespecteerd kon 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 in 2025 (goede) uitgegraven gronden van Oosterweelknoop gebruikt voor de aanvullingen achter de betonnen wanden van Royerssluis (synergiën worden opgezocht).
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. Bedoeling is om eind 2025 gezamenlijk een keuze te maken met de kleinste financiële impact (en tegelijk tegemoet te komen 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.
3. Potentiële wijziging in de fietsinfrastructuur: Maritieme Toegang onderzocht in 2024/2025 mee de impact van de voorgestelde wijzigingen op planning en fasering en financiën. Risico voorlopig vervallen, immers de studie werd (op vraag van Kabinet) stopgezet omdat de bouwkosten niet te verantwoorden zouden zijn binnen de huidige budgettaire situatie van noch Stad Antwerpen, noch Port of Antwerp-Bruges, noch MOW.
4. Interferentie heiverken met locatie vaarsimulator Hogere Zeevaartschool: Maritieme Toegang heeft hiertoe reeds een risico-dossier opgestart bij de verzekeraar, die nu betrokken wordt in het verhaal. Ook werd er een plaatsbeschrijving opgesteld en dagelijks gebeuren er trillingsmetingen. Port of Antwerp-Bruges stelde aan de school kosteloos een locatie voor waar de simulator zou neergezet kunnen worden. Meermaals per maand is er momenteel contact met de school omtrent de planning, gemeten trillingen, invloedsstraal,... Voorlopig slagen partijen erin met operationele middelen (trilblok, schuiven herexamens,...) ervoor te zorgen dat er geen schade kan optreden. Het risico is begin 2025 fel gereduceerd gezien de zwaarste heiverken inmiddels gepasseerd zijn en er vooral nog trilwerken en verwijderingswerken (van planken en buispalen) zullen moeten gebeuren.
5. 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 moet zijn, en idealiter wordt daarin meteen de correcte toekomstplanning geïntegreerd, rekening houdende met de al dan niet gewijzigde invaarscenario's (zie risico 2).
6. 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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:	344.000
-------------------------------	---------

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

Budgettair wordt voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling

Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen toegepast. Port of Antwerp Bruges draagt, naast de 142,8 miljoen euro, ook een responsabiliseringsbijdrage van 41,3 miljoen euro voor de meerkost van de gekozen variant voor de ombouw van de Royerssluis tot een performante binnenvaartsluis.

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.

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.

Begrotingsartikel

MB0-1MIH2VA-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2016	Bekendmaking plaatsingsprocedure
05/2017	Selectiedatum plaatsingsprocedure
05/2020	Op 8 mei 2020 kreeg de renovatie van de Royerssluis in Antwerpen groen licht van Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir met de levering van de omgevingsvergunning aan de Afdeling Maritieme Toegang.
12/2020	Op 18 december 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. Het onderdeel Royerssluis werd gegund na een koepelovereenkomst met het Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang (AMT). Dit is de overeenkomst inzake de samengevoegde opdracht, contract 3A, tussen Lantis en Havenbedrijf enerzijds en de opdrachtnemer anderzijds, met tussenkomst van het Vlaams Gewest (AMT).
03/2021	Contractsluiting en financial close

04/2021	Overeenkomst van 21 april 2021 tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Bijstelling vergunningsvoorwaarden (milieu-kundig)
10/2021	Start bouwfase
2028	Einde der werken
2031	Definitieve oplevering

Zelfevaluatie (2025)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

22 A12

ALGEMENE INFORMATIE

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

22.1 A12 Londerzeel Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Londerzeel en Meise, De Lijn (Via De Werkvennootschap)
Gerelateerde projecten	A12 Boom-Brussel (ML22), 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 belangrijke knelpunt van deze missing link weggevoerd** worden.

De gewenste infrastructuurprojecten kunnen als volgt samengevat worden:

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

- De realisatie van het deel **fietssnelweg F28 langs de A12** binnen de projectzone
- De realisatie van **waterbuffering**

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema, behoudens aandachtspunten

In december 2024 vond de ondertekening van de DBFM-overeenkomst plaats.

In juli 2025 werd de omgevingsvergunning bekomen (de beroepsprocedure loopt tot en met september 2025).

Onteigeningen (kritisch pad):

Gelet op de reeds lange historiek van het project zijn ook reeds een groot deel van de onteigeningen gerealiseerd in de periode 2019-2020, doch op basis van de eerdere versies van het ontwerp. Nadat de Vlaamse Regering had beslist om het project via PPS aan te besteden, konden de onteigeningsplannen voor de resterende verwervingen gefinaliseerd worden.

Op 22 maart 2024 werd het voorlopig onteigeningsbesluit ondertekend. Hiervan werden de betrokken eigenaars in april 2024 in kennis gesteld en startte de voorziene onderhandelingsstermijn.

Op 7 juli 2025 werd het definitief onteigeningsbesluit ondertekend, waardoor vervolgens de nog openstaande innames gerechtelijk ingeleid kunnen worden.

Omgevingsvergunning:

De omgevingsvergunning voor het geoptimaliseerd ontwerp – m.a.w. het ontwerp dat aangepast werd door de aannemer in het kader van zijn opdracht – werd half juli 2025 ontvangen.

De termijn om een beroep in te dienen tegen de omgevingsvergunning bij de Raad van Vergunningsbetwistingen loopt tot eind september, waarna - indien geen beroep wordt aangetekend - men over een uitvoerbaar vergunning zal beschikken vanaf oktober 2025.

Financial close:

De financiering en Debt Funding Competition is voorzien eind 2025 - begin 2026. De marktbevraging hiervoor is in voorbereiding en zal uitgestuurd worden van zodra alle randvoorwaarden vervuld zijn voor de opstart van de realisatie. Hierdoor blijft de termijn tussen financial close en start realisatie tot een minimum beperkt.

Voorbereiding voorafgaandelijke werken:

De eerste feitelijke werken op het terrein zullen de nutsverplaatsingen zijn. Hiervoor zijn de voorbereidende gesprekken volop lopend. De start hiervan zal afhangen van de realisatie van de onteigeningen.

Planning

Op het kritisch pad ligt voor het ogenblik de realisatie van de onteigeningen.

Voor een reeks innames is de dienst Vastgoedtransactie (VLABEL) niet tot een overeenkomst gekomen met de eigenaars over de aangeboden vergoeding, waardoor tot een gerechtelijke procedure zal moeten overgegaan worden. Vanuit AWW werd aan VLABEL daarom de formele vraag gesteld om de gerechtelijke procedure te doorlopen. De timing is zeer onzeker aangezien er een tussenkomst nodig is van de rechtbank, maar dit is voorlopig voorzien in het najaar 2025. Dit onderdeel van het project ligt echter op het kritisch pad en is bijgevolg zeer bepalend voor de verdere timing richting realisatie.

In de loop van het najaar 2025 zullen reeds een reeks voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd, zoals nutsverplaatsingen waarvoor geen innames nodig zijn, sleuvenonderzoek in het kader van de archeologienota, bouwrijp maken van een deel reeds verworven gronden....

De Debt Funding Competition is in voorbereiding, en zal naar de markt worden uitgestuurd éénmaal men over een uitvoerbare omgevingsvergunning beschikt en éénmaal de laatste onteigeningen gerealiseerd zijn.

De Financial Close wordt voorzien begin 2026. De aanvangsdatum van de werken wordt vervolgens voorzien in de lente 2026. De uitvoeringstermijn van de werken bedraagt 31 maanden.

Risicobeheer

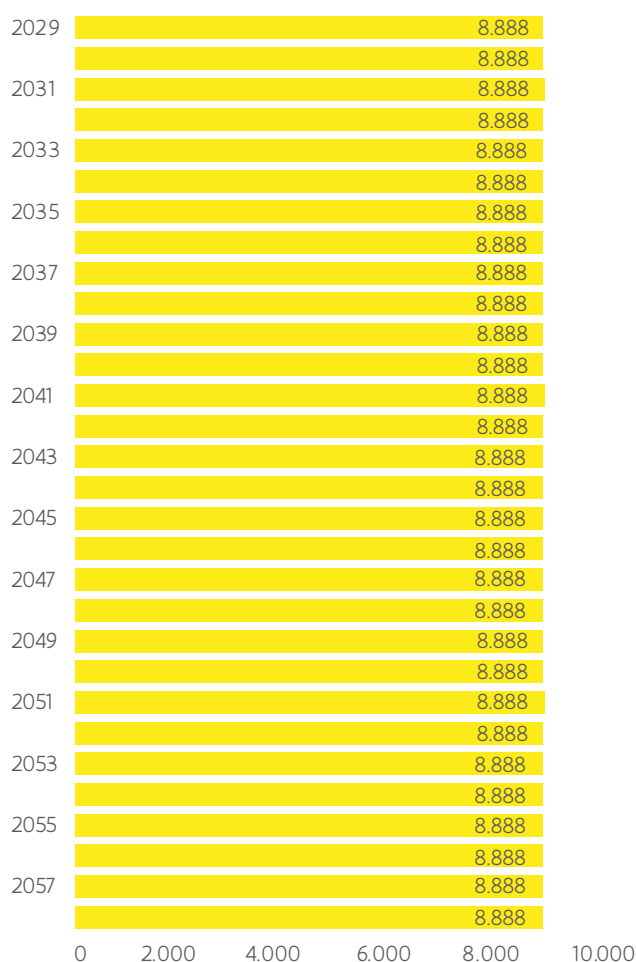
Het voornaamste risico bij het project is momenteel de realisatie van de onteigeningen (zie planning).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar Raming:	2024
Onteigeningskosten:	5.500
Bouwkost:	67.500
Studie -en ontwerpkosten:	2.500
Investeringsbedrag excl. BTW:	70.000
Betaalde biedvergoeding:	100

A12 Londerzeel Zuid

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

De **bouwkost** beslaat enkel een raming van de werken indien het project via een klassieke uitvoeringsvorm werd gerealiseerd, dit op basis van de offerte van de opdrachtnemer. Gelet de financial close nog niet gebeurd is (voorzien eind 2025), en er volgens de DBFM-overeenkomst voorzien is om nog een herziening door te voeren naar prijspeil datum financial close, betreft het hier nog een raming.

Er wordt een **biedvergoeding** voorzien voor alle regelmatige maar niet weerhouden inschrijvers (1 inschrijver).

Er wordt een éénmalige **mijlpaalvergoeding** voorzien van 6.212 K euro (incl. btw) in 2028 voor de vergoeding van de oplevering van het aandeel van de werken buiten configuratie. Hiervoor zijn er momenteel nog geen kredieten voorzien op het GIP.

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

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

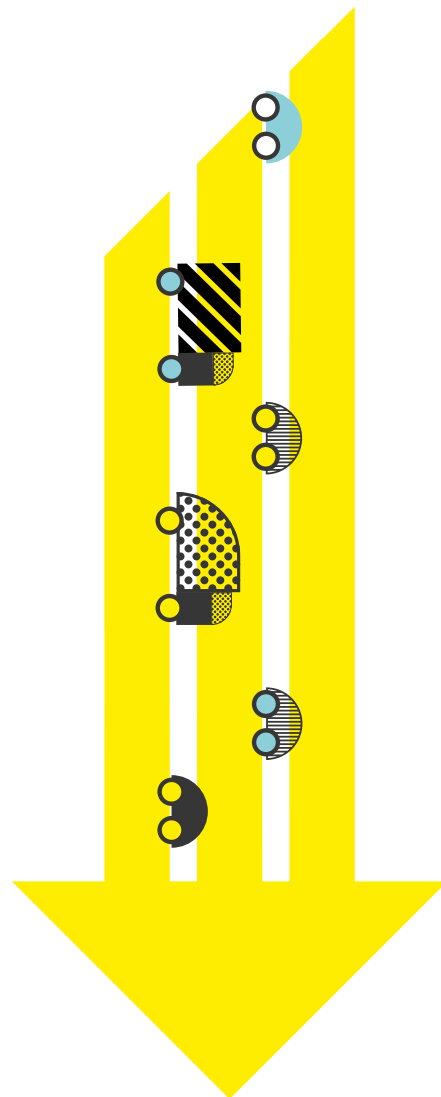
Begrotingsartikel

MD0-1MHH2RB-WT

De beschikbaarheidsvergoedingen bij het Agentschap Wegen en Verkeer worden vanaf 2024 voorzien op dit begrotingsartikel en zullen betaalbaar zijn vanaf 2029.

MDU-3MHH2RA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR).

De studiekosten en onteigeningskosten voor PPS A12 Londerzeel Zuid werden geboekt op dit begrotingsartikel



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2017	iGBC startnota
11/2017	Goedkeuring RMC startnota
Medio 2018	Goedkeuring RMC projectnota
Medio 2019	Onteigeningsplannen (deel 1) - gerealiseerd
Eind 2020	Onteigeningsprocedure (deel 1) - gerealiseerd
10/2021	De Vlaamse Regering beslist om het beleidsdomein MOW toe te laten DBFM-project Londerzeel Zuid verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS (Publiek-Private samenwerkings)-project door het agentschap Wegen en Verkeer.
Lente tot najaar 2022	Aanbesteding financiële & juridische ondersteuning PPS
Najaar 2022 – voorjaar 2023	Onderzoek naar haalbaarheid en geschiktheid PPS (DBFM)
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 deelnemen 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 weerhouden inschrijvers op 16 januari 2024.
03/2024	Op 4 maart 2024 vond de opening van de offertes plaats. Daaruit bleek dat de 2 deelnemers die aan de onderhandelingsrondes hadden deelgenomen, beiden een offerte hebben ingediend. Uit de beoordeling en vergelijking bleek voorlopig dat ViA12 de economische meest voordelige offerte ingediend heeft. Bijgevolg werd voorgesteld om ViA12 aan te duiden als inschrijver met de economisch meest voordelige offerte. Juli 2023- april 2024: Onteigeningsplannen en voorlopig onteigeningsbesluit (deel 2) • Voorlopig onteigeningsbesluit: 22 maart 2024 • Kennisgeving en start onderhandelings-termijn: 24 april 2024
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	Ondertekening DBFM-overeenkomst Indiening omgevingsvergunningsaanvraag geoptimaliseerd DBFM-ontwerp
07/2025	Bekomen omgevingsvergunning voor het geoptimaliseerd DBFM-ontwerp

22.2 Ombouw A12-N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De A12/N177 telt vandaag tussen het viaduct van Wilrijk (noord) en de insleuwing in Boom (zuid) vijf lichtengeregelde gelijkgrondse kruispunten. Alle vijf deze kruispunten komen, sinds het begin van de lijst met gevaarlijke punten, elk jaar terug en scoren zeer hoog in de prioriteitscore. Deze kruispunten hebben scores gekend van meer dan 100. Ook op de meest recente lijst van 2023 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 blikshade.

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 barrièrewerking 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 winkel- en bedrijvenzones
 - Voldoende opstelruimte voor fiets/voetgangers

• Verkeersdoorstroming:

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

• Economie:

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

• Leefbaarheid:

- Oversteekbaarheid verbeteren
 - Barrièrewerking aan het woonweefsel opheffen
 - Vlotte oversteekbaarheid van actieve weggebruiker
 - Vlotte oversteekbaarheid voor de lokale gemotoriseerde weggebruiker
- Multimodale bereikbaarheid
 - Verdere uitbouw van een vlot en betrouwbaar openbaar vervoersnetwerk
 - Vlotte doorstroming voor het OV
 - Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
 - Mogelijke tramverbinding in de toekomst
 - Voldoende bushaltes voorzien
 - Haltes dienen wervend te worden ingericht
 - Verdere uitbouw van een veilig en comfortabel regionaal fietsroutenetwerk
 - Snelle interventies door hulpdiensten mogelijk
 - Vlotte overstap op andere modi faciliteren door inrichting van mobipunten
 - Doorstroming vanaf de dorpskernen naar de A12/N177 verbeteren

- Verlagen verkeersbelasting in woonkernen
 - Belasting door vrachtvervoer verlagen
 - Sluipverkeer in aanpalende woonkernen vermijden
- Omgevingskwaliteit verhogen
 - Luchtemissies significant verminderen
 - Geluidshinder en trillingen significant verminderen
 - Biodiversiteit en ecologische samenhang verbeteren
 - Voldoende groen voorzien langsheen A12/N177
 - Achterliggend landschap betrekken bij A12/N177
 - Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap
 - Wateroverlast beperken
 - Vermijden waterverontreiniging

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema

Het Agentschap Wegen en Verkeer onderwierp, in kader van de ombouw van de A12/N177, drie voorkeursalternatieven aan een project MER-onderzoek, een MKBA-analyse en een tunnelveiligheidsonderzoek. Voor de drie voorkeursalternatieven werden ook plannen en visualisaties opgesteld. De Vlaamse Regering besliste op 8 maart 2024 haar goedkeuring te hechten aan de keuze voor het voorkeursalternatief A voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken werd te 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 huidige 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 bushaltes 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 afgelopen in april 2024 tem mei 2025 onderzocht.

Planning

Nadat de keuze van decentrale of centrale OV-baan is gekozen, maakt het Agentschap Wegen en Verkeer op basis van het gekozen voorkeursalternatief een unieke

verantwoordingsnota op (gepland in 2025). 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 (2025), opmaak bestek , aanstelling aannemer, voorbereiding werken). Het Agentschap Wegen en Verkeer zorgt voor de nodige verwervingen voor de voorkeursvariant.

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)	
Jaar van raming	2022
Onteigeningskosten	4.000
Bouwkost (incl. BTW):	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:**
- Vervolgstudie tem unieke verantwoordingsnota en bijkomend onderzoek: bijkomend onderzoek 500.000 euro in 2025
 - Vanaf 2025: 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).
- De financiering van het verdere studiewerk, de innemingen en de werken voor dit project moet na keuze van het voorkeursalternatief (in april 2025) verder worden uitgewerkt en maakt geen deel uit van de nota aan de Vlaamse Regering van 8 maart 2024.

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 studie met 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 normen en regels moet voldoen.
07/2021	Fase 1A: voortraject met aanmelding en verzoek scopingadvies bij het Vlaams Departement Omgeving
01/2022	Fase 1B: opmaak project-MER
07/2023	De eerste fase van de studie werd afgerond in de zomer van 2023. De resultaten van dat onderzoek toonden we in november 2023 aan het brede publiek. Daarnaast werden ze bezorgd aan het Departement Omgeving om 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.



Afspraken bij budgetoverschrijding

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

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

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

23 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	Investeringsbedrag excl. BTW	Studie en ontwerp-kosten	Betaalde biedvergoeding	Jaar raming
PPS Kunstwerken	300.000	30.947	200	2024
PPS beweegbare kunstwerken	165.000			2023

Duiding bij de financiële kerngegevens

PPS Kunstwerken:

Het totale programma vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar. Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget. Doelstelling is om met dit budget van 30 miljoen euro beschikbaarheidsvergoeding zoveel mogelijk van de 49 bruggen te vernieuwen.

De beschikbaarheidsvergoeding zal voor elk kunstwerk afzonderlijk verschuldigd zijn tijdens de beschikbaarheidsfase. Op dit ogenblik schat de aanbestedende overheid in dat de onderhoudsperiode van het eerste kunstwerk zal starten in begin 2028 en van het laatste kunstwerk eind 2030. De beschikbaarheidsperiode bedraagt 30 jaar. Dit maakt dat de beschikbaarheidsperiodes van de verschillende kunstwerken zullen aflopen tussen 2058 en 2060.

De raming van de totale studie- en adviseurskosten voor het gehele programma werd verhoogd van 10.500 keuro naar 30.947 keuro (Bijkomend vereist budget: 20.447 keuro). De raming voor deze externe kosten is opgesteld voor de gehele periode: 2022 – 2030 en houdt rekening met de herziening van de eenheidsprijzen tot 2024. Het budget voor deze kosten moet beschikbaar zijn bij het departement MOW, die instaat voor het contractmanagement en de projectcoördinatie. De betrokken entiteiten van het beleidsdomein MOW zijn volgende verdeling van het bijkomend vereist budget overeengekomen:

- AWV: 65%
- DVW: 20%
- DMOW: 15%.

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 standaardisatie en optimalisatie, zowel op technisch (ontwerp en productie) als financieel vlak. Kenmerkend aan dit project is dat maximaal gebruik zal gemaakt worden van een gestandaardiseerde typebrug, die op de verschillende locaties ingepast zal worden. Hoe vaker de typebrug gebouwd wordt, des te groter zal de efficiëntie en het rendement zijn.
- De projectscope per brug is gaandeweg geëvolueerd: het uitgevoerde studiewerk is duidelijker en breder afgeleid dan in 2021, wat zich vertaalt in een robuustere raming per object.
- De aanzienlijke stijgingen in materiaalprijzen en loonkosten hebben significant bijgedragen tot een stijging van de oorspronkelijk geraamde bedragen in 2021.

Hierin zitten vastgoedkosten (grondverwervingen) en studiekosten (engineering) niet vervat. Op heden zijn nog niet alle risico's en faseringen voldoende in kaart gebracht. De afbakening van risico's, de risicoverdeling alsook nodige "Minder-Hinder" maatregelen maken onderdeel van het 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

MB0-1MIH5VY-IS
Investeringsstoelage van De Vlaamse Waterweg

23.1 PPS Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

De doelstellingen van het project brengen ons er toe om af te stappen van een traditionele DBFM-aanpak waarbij een PPS wordt vormgegeven als een (geografisch) afgebakend project of een kleine cluster van projecten die geografisch en technisch verankerd zijn (bv. PPS Bruggen Albertkanaal). De voorgestelde aanpak combineert een projectmatige werking op schaal van elke brug met een programma-aanpak voor de vernieuwing van 49 bruggen. Het kenmerk van de aanpak is dat een publiek-private samenwerking tot stand komt, onder de vorm van een raamovereenkomst, voor het gehele programma, en er dus één private partner wordt aangesteld met voldoende capaciteit om het volledige programma tegen 2030 te realiseren.

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

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

Vermits de gehele Shortlist deel uitmaakt van het programma, kan oordeelkundig gekozen worden welke bruggen, of onderdelen van bruggen, gestandaardiseerd aangepakt kunnen worden, en met welke uitvoeringsplanning maximaal efficiëntie

bereikt wordt. Deze oefening zal gemaakt worden tijdens de eerste fase van de raamovereenkomst, nl. tijdens de programmaplaning.

De voorgestelde programma-aanpak kent vele voordelen inzake efficiëntie en het benutten van de expertise van de private partner op het vlak van civiele techniek, uitvoering, onderhoud en minder hinder. Het bundelen van de krachten in de ontwerpfasen verkleint de risico's voor het bekomen van een omgevingsvergunning, verbetert het stakeholdermanagement en zorgt voor een beter risicomanagement en een beter voorbereid dossier voor het aanvangen van de bouwfasen. De aanpak heeft globaal kortere doorlooptijden en vermijdt onnodige (transactie)kosten. Het zet de private partner aan tot een efficiënte projectstructuur die gericht is naar realisatie (snelheid maken).

Nagestreefde doelstellingen

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

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

De PPS Kunstwerken heeft als doelstelling om tegen 2030 met het beschikbare budget van 30 miljoen Euro (incl. btw) aan beschikbaarheidsvergoeding per jaar over een looptijd van 30 jaar, zoveel mogelijk bruggen van de Shortlist te vernieuwen en toekomstbestendig te maken. De Shortlist bevat 49 bruggen die geselecteerd zijn op basis van de meerwaarde voor realisatie in PPS. Deze Shortlist moet worden gezien als een definitieve lijst met een inspanningsverbintenis om deze lijst volledig te realiseren. Het project PPS Kunstwerken beoogt efficiëntie in het beheer van de beschikbare middelen om deze doelstelling te bereiken. De opdracht zal gerealiseerd worden middels een raamovereenkomst voor het sluiten van DBFM Contracten, conform de vereisten voor ESR-neutraliteit, met een looptijd voor de beschikbaarheidsfase van maximaal 30 jaar.

Stand van zaken/status

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

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken doorliep drie dialoogrondes met drie consortia van private aannemers. Op basis van deze gesprekken werden de definitieve documenten opgemaakt en de gunningsfase opgestart.

Op 17 mei 2024 keurde de Vlaamse Regering om -haar goedkeuring te hechten aan de gemotiveerde gunningsbeslissing voor de toewijzing van PPS Kunstwerken aan TM Brugfabriek. Daarenboven werd binnen de begrotingskredieten die toegevoegd zijn aan het beleidsdomein MOW, 20,5 mil. euro (incl. BTW) bijkomend vrijgemaakt voor de totale studie- en adviseurskosten voor het gehele programma van PPS Kunstwerken.

Op 10 juli 2024 werd de raamovereenkomst officieel ondertekend door alle partijen. Nu zal er een analyse plaatsvinden van de deelprojecten en zal de volgorde van uitvoering bepaald worden.

Na de sluiting van de raamovereenkomst werd een voorstudiefase van 6 maanden doorlopen. Tijdens deze voorstudiefase werden de basisdossiers overlopen, kennisoverdracht georganiseerd, algemene afspraken over de samenwerking gemaakt (informatie- en documentbeheer, BIM, ...) en de algemene programmaplaning vastgelegd. De voorstudiefase werd gevalideerd ten afgerond tijdens het kernteam van 14 januari 2025.

In februari 2025 werden de ontwerpfasen van de eerste 13 deelprojecten opgestart. In mei zijn nog 6 bijkomende deelprojecten opgestart.

Eind augustus 2025 zijn voor 5 deelprojecten de voorontwerpen geaccepteerd. Voor deze dossiers worden de aanvragen omgevingsvergunningsaanvragen voorbereid.

Planning

In 2025 zullen minimaal 25 deelprojecten opgestart worden. Van 19 zijn de voorontwerpfasen reeds opgestart. In september zullen nog 3 bijkomende deelprojecten opgestart worden.

In het najaar zullen de eerste omgevingsvergunningen aangevraagd worden. Zodra voor de eerste cluster de omgevingsvergunningen zijn bekomen, kan gestart worden met de Debt Funding Competition, voor het aantrekken van de financiering. Vervolgens kan de uitvoering starten. De streefdatum voor de eerste spadesteek is in 2026. De geplande einddatum van de werken is in dat geval dan het vierde kwartaal van 2030.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's voor dit project zijn:

- Vergunningen (per individuele brug/cluster)
- Complexiteit financiering: raamovereenkomst versus afgelijnd PPS-contract (doorgaans vast bedrag en een afgebakende geografie)
- Tekort aan productiecapaciteit en human resources in de markt om voldoende tempo aan te houden, zeker in 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.
07/2024	Op 10 juli 2024 werd de raamovereenkomst officieel ondertekend door alle partijen. De raamovereenkomst heeft een looptijd van 30 jaar volgend op de laatste DBFM-overeenkomst. Elke DBFM-overeenkomst heeft een looptijd van 30 jaar.
01/2025	Einde voorstudiefase
Najaar 2025	Aanvraag eerste omgevingsvergunningen
2026	Geplande start werken
Q4 2030	Geplande einddatum werken

23.2 PPS Beweegbare Kunstwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het project Beweegbare kunstwerken zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. De Werkvennootschap zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten wordt bewaakt. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoeringsvorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	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 Rijkvorsel
- Brug 1 Turnhout
- Ophaalbrug in Zandbergen
- Oudekaaibrug in Ninove
- Begijnebrug in Ninove
- Wondelgemstraatbrug in Gent
- Hefbrug Oudenaarde
- Willemsbrug in Grimbergen
- Brug 6 Beerse
- Brug op Sluis 1 Rijkvorsel
- Brug op Sluis 17 Bocholt-Lozen (Margot Brug)
- Brug 9 Sint-Lenaarts
- Brug op Sluis 5 Sint-Job-in't Goor
- Ophaalbrug benedenhoofd Boudewijnsuis Brugge
- Brug 2 Turnhout
- Brug 4 Beerse
- Brug op Sluis 4 in Brecht

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

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

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

Reservelijst:

- Darknambrug in Lokeren
- Millebrug In Alveringem & Veurne
- Kellenaarsbrug in Lo-Reninge
- Brug Sluis Dessel IV
- Brug op Sluis Geel VII
- Brug op Sluis Geel IX

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op schema, behoudens aandachtspunten

Op het moment van de rapportering loopt de selectiefase. De voorgenomen, indicatieve timing is als volgt:

selectiefase: Q1-Q4 2025

dialogefase: 2026-2027

offertefase: 2027-2028

voorkeursbiederfase (tot closing): 2028

Volgens de planning zou de opmaak van de opdrachtdocumenten voor de biedingsfase, alsook de aanvraagdossiers voor de omgevingsvergunningen volledig afgerond moeten zijn tegen eind 2026. Er wordt verwacht de laatste omgevingsvergunning te ontvangen tegen eind 2027.

Risicobeheer

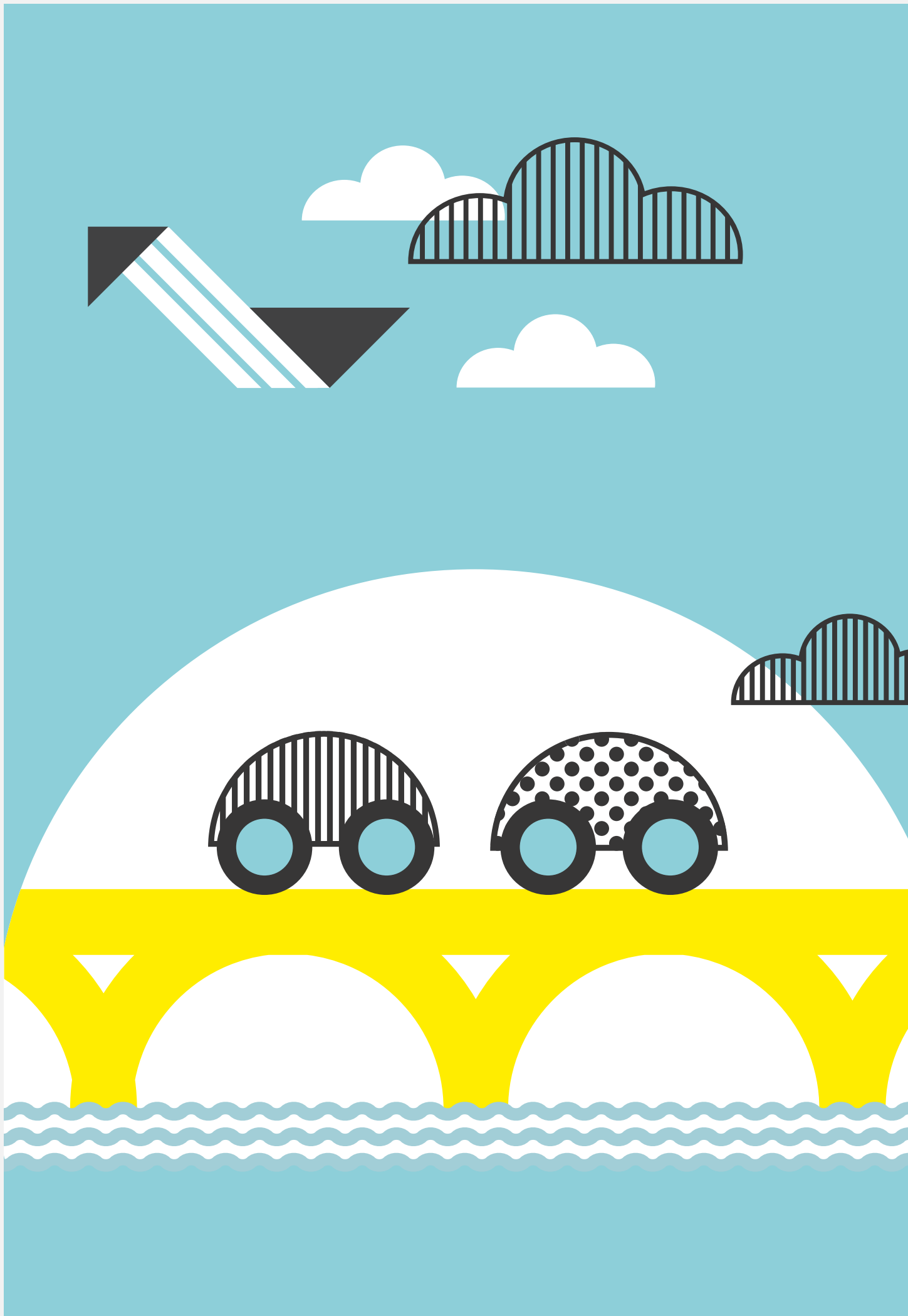
De belangrijkste risico's voor dit project zijn:

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





24 Asset Management – Sluizen Boven-Schelde

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	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 Boven-Schelde zal worden uitgevoerd aan de hand van een DBFM-overeenkomst die het INR n.a.v. andere recente DBFM-projecten (Bruggen Albertkanaal Cluster 1 en Cluster 2, R4WO) als ESR-neutraal aanmerkte. Het project zal dus geen invloed hebben op de schuldpositie van de Vlaamse overheid.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.vlaamsewaterweg.be/nl/boven-schelde-klaar-voor-de-toekomst

Omschrijving van het project

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

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

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

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

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

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

- afbraak van de oude stuw en aanverwante constructies
- bouw van nieuwe sluizen op de voorbehouden locatie met als maatgevend schip een klasse Vb-schip (185m x 11,40m x 3,50m), met een opdeling van de sluiscolk in een klasse Va-deelcolk en een klasse IV-deelcolk
- 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 sluisen 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 sluisen hebben immers een verwachte levensduur van honderd jaar en het is niet ondenkbaar dat in deze periode de waterweg wel zal gekalibreerd worden voor klasse Vb-schepen.

Nagestreefde doelstellingen

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

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

In stedelijk weefsel gaat bij de uitwerking bijzondere aandacht uit naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing de 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)



Op schema

Op 14 juli 2023 gaf de Vlaamse Regering groen licht voor de opstart van de plaatsingsprocedure via een concurrentiegericht dialoog. Vervolgens werd op 23 mei 2024 de opdracht officieel aangekondigd, samen met de publicatie van de selectieleidraad.

Op 20 november 2024, na een positief advies van de Raad van Bestuur van De Werkvennootschap, besliste de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg om drie kandidaten te selecteren voor verdere deelname aan de procedure. De geselecteerde partijen zijn Trias Scaldis, Waterpoorten en Eiffage.

Stand Van Zaken

De selectiefase is afgerond en de opstart van de dialoogfase wordt voorbereid.

Het eerste Beschrijvend document zal verzonden worden in Q4 van 2025.

Indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata):

Dialoogfase

- Q3 2025 - Verzending Eerste Beschrijvend Document
- Dialoogsessies
- Q3 / Q4 2025 - Dialoogsessie
- Q1 / Q2 2026 - Indienen Oplossingen
- Q1 / Q2 2026 - Beoordeling Oplossingen en feedbacksessies
- Q2 2026 - Beëindigen Dialoogfase

Offertefase

- Q3 2026 - Uitsturen Definitief Beschrijvend Document
- Q4 2026 / Q1 2027 - Ontvangst Offertes
- Q1 2027 - Opmaak finale rangschikking en aanduiden voorkeursbieder Afrondende besprekingen en finaliseren projectdocumentatie

Voorkeursbiedersfase

- Q1 / Q2 2027 - Onderhandelingen zoals voorzien in art. 39, §7 Wet Overheidsopdrachten Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting
- Q2 2027 - Kennisgeving gunningsbeslissing en contractsluiting

De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 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.

Risicobeheer

In kader van de voorbereiding van het project werden, in de mate van het mogelijke, zoveel mogelijk moeilijk te beheersen onzekerheden weg gewerkt:

- Door vooraf de omgevingsvergunning aan te vragen worden de risico's op onverwachte inspraak van derden geminimaliseerd. In het kader van dit project is het de intentie om voorafgaand aan de closing van de DBFM-overeenkomst de omgevingsvergunning aan te vragen en te verkrijgen.
- De technische risico's die een significante impact op de bouwkost of timing hebben worden op voorhand onderzocht. Voor dit project werden reeds studies uitgevoerd of zullen nog studies worden uitgevoerd die dergelijke risico's in kaart brengen en in het kader van de plaatsingsprocedure ter beschikking kunnen gesteld worden
- In de mate van het mogelijke worden bindende afspraken gemaakt met alle derden die op een bepaald moment in het project moeten tussenkomen. Deze partijen zullen worden betrokken bij de projectvoorbereiding. Wat betreft het voorliggende project kan aldus worden aangegeven dat een adequate risicoverdeling mogelijk is. Bovendien zijn de risico's die overdraagbaar zijn aan de private partij significant.

Zo maken de omvang van de risico's inzake timing en planning, alsook inzake de bouwkost voor o.m. omvangrijke kunstwerken dat de knowhow van een private partner (en de dien overeenstemmende risicotobedeling) voordelen oplevert voor de publieke partner. Deze overdraagbare risico's - de typische bouwrisico's - kunnen bovendien ook door de private partij gemanaged worden. Dat het een project betreft dat vervangingsinvesteringen betreft – en niet de renovatie van bestaande en te behouden infrastructuur – draagt ook bij tot de inschatbaarheid van de risico's.

Gelet op de doelstellingen en de projectspecifieke problematieken is het bovendien aangewezen deze risico's bij de private partner te leggen aangezien hij het best geplaatst is deze te beheren en te mitigeren. Zo is het van uitermate groot belang dat de werken tijdig, en bij voorkeur zo snel mogelijk, het voorwerp uitmaken van een afgifte van het beschikbaarheidscertificaat.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2023
Bouwkost:	200.000

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2012	In de periode 2009-2012 werden volgende studies uitgevoerd m.b.t. de sluizen op de Boven-Schelde: • maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), uitgevoerd door Tritel • project-mer, uitgevoerd door Antea Group de project-mer werd goedgekeurd door de Dienst MER op 31/10/2011. • bouwkundige ontwerpstudie van de drie sluizen en van een centraal bedieningsgebouw in Oudenaarde, uitgevoerd door Arcadis Belgium.
05/2024	Bekendmaking gunningsprocedure
11/2024	Selectiedatum

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 sluisen op de Leie voorzien in een verlenging van de sluis met 30% om aldus tweemaal Va-schepen te kunnen schutten. In de bijgestelde raming zitten bovenvermelde projectonderdelen vervat, maar er zijn nog geen marges opgenomen naar risico's op bij voorbeeld impact nutsleidingen, aanwezigheid asbest, bodemverontreiniging, ... Eveneens moet nog een grondige studie gebeuren naar fasering en Minder Hinder hetgeen in deze omgeving nog een kost met zich mee kan brengen.

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kan de **toekomstige beschikbaarheidsvergoeding** geraamd worden op 21 miljoen euro per jaar (incl. btw, uitgaande van een btw-tarief van 3,15%).

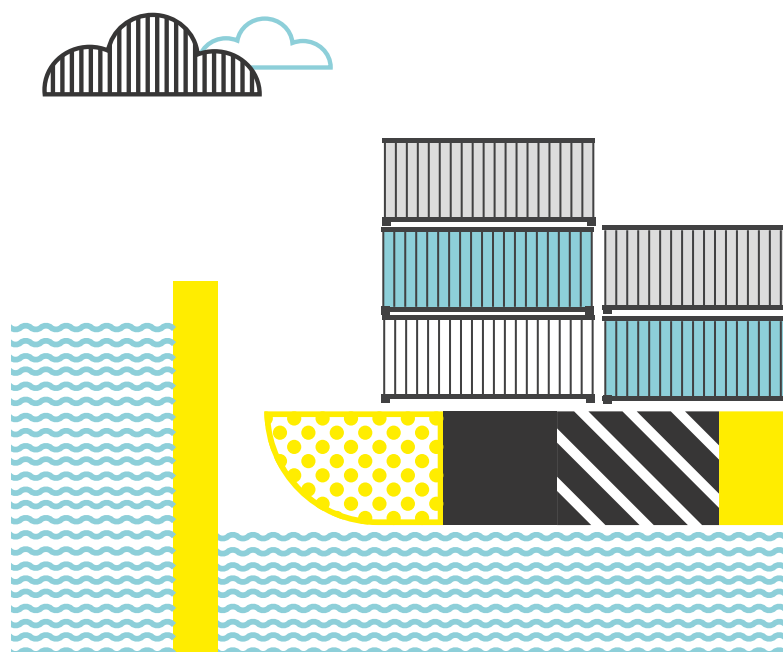
De uitvoering van het project kan ten vroegste worden aangevat in 2028 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 4 jaar. Het project Sluizen Boven-Schelde zal ten vroegste in 2032 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van De Vlaamse Waterweg te voorzien zijn.

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.

Begrotingsartikel

MB0-1MIH5VY-IS



25 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
Website	https://www.agion.be/dbfm-programma-scholen-van-morgen

Omschrijving van het project

Vlaanderen heeft de voorbije decennia te weinig geïnvesteerd in schoolinfrastructuur. Hierdoor zijn veel schoolgebouwen nooit aangepast aan gestegen leerlingenaantallen en nieuwe onderwijsbehoeften. De verouderde gebouwen kampen meestal ook met zware energiefacturen.

Hoewel in de meerjarenbegroting de infrastructuurkredieten voor schoolgebouwen substantieel werden opgetrokken, is het duidelijk dat het klassieke budget voor schoolinfrastructuur niet volstaat om aan de nood te voldoen.

De private partner FScholen nv (50% AG Real Estate en 50% BNP Paribas Fortis) vormt samen met de overheid de **DBFM-vennootschap**. Langs overheidszijde participeert een dochtervennootschap van AGION en de Participatie Maatschappij Vlaanderen (hierna PMV, die eind 2016 werd vervangen door de Vlaamse Gemeenschap) in de DBFM-vennootschap.

De DBFM-vennootschap staat in voor de **bouw van 182 projecten**, goed voor 710.000 m² bijkomende schooloppervlakte.

Nagestreefde doelstellingen

Met de **inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur** wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd waarmee de Vlaamse overheid wil remediëren aan de grote investeringsnood zonder daarbij elementen als **rationeel energiegebruik** en **architecturale kwaliteit** te verwaarlozen.

De inhaalbeweging dient te zorgen voor een snellere realisatie van de projecten en moderne, aangepaste en flexibele schoolinfrastructuur die voor een langdurige periode ter beschikking wordt gesteld door de DBFM-vennootschap conform een afgesproken prestatieniveau.

Ook de betrokkenheid van de Vlaamse Bouwmeester betekent een meerwaarde voor de architecturale kwaliteit van de schoolgebouwen.

Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke ontzorging van de betrokken schoolbesturen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 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 globa zeer goed te noemen. Er werden in 2024-25 geen boetepunten of prestatiekortingen aangerekend.

Risicobeheer

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.

De DBFM-vennootschap is ertoe gehouden ten behoeve van de Inrichtende Machten, de uitvoering van het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de individuele Scholenbouwprojecten die het voorwerp uitmaken van het DBFM-programma in concurrentie te stellen overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Tevens dient de DBFM-vennootschap in te

staan voor de coördinatie en het projectmanagement van het bouwproces van de Scholenbouwprojecten, met inbegrip van de opvolging van de bouw en het onderhoud. Met onderhoud wordt hier het eigenaarsonderhoud bedoeld; de verdere invulling hiervan is gebeurd in het Individueel DBFM-contract.

De DBFM-vennootschap staat dus in voor de ter beschikkingstelling van deze schoolinfrastructuur aan de Inrichtende Machten gedurende 30 jaar in ruil voor een periodieke prestatiegebonden beschikbaarheidsvergoeding. De terbeschikkingstelling aan de Inrichtende Machten gebeurt op grond van het Individueel DBFM-contract.

Wat de voorziene sancties/maatregelen betreft kan het volgende worden gezegd. Er werden in het Individueel DBFM-contract maatregelen van ambtswege voorzien ten voordele van de inrichtende macht (eenzijdig verbreken, uitvoering in eigen beheer, sluiten van overeenkomsten voor rekening met derden), bij het in gebreke zijn van de vennootschap en dit na een overlegperiode. Niet in het minst speelt hier ook het betalingsmechanisme van het Individueel DBFM-contract waarbij de vennootschap het direct voelt als er een tekortkoming is in zijn prestaties (beschikbaarheidskortingen prestatiekortingen, een strafpuntenmechanisme voor tekortkomingen die niets te maken hebben met kwaliteit, verder wordt ook een benchmarkonderzoek voorzien dat mogelijk is om de vijf jaar om de instandhoudingskosten te onderzoeken).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

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

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

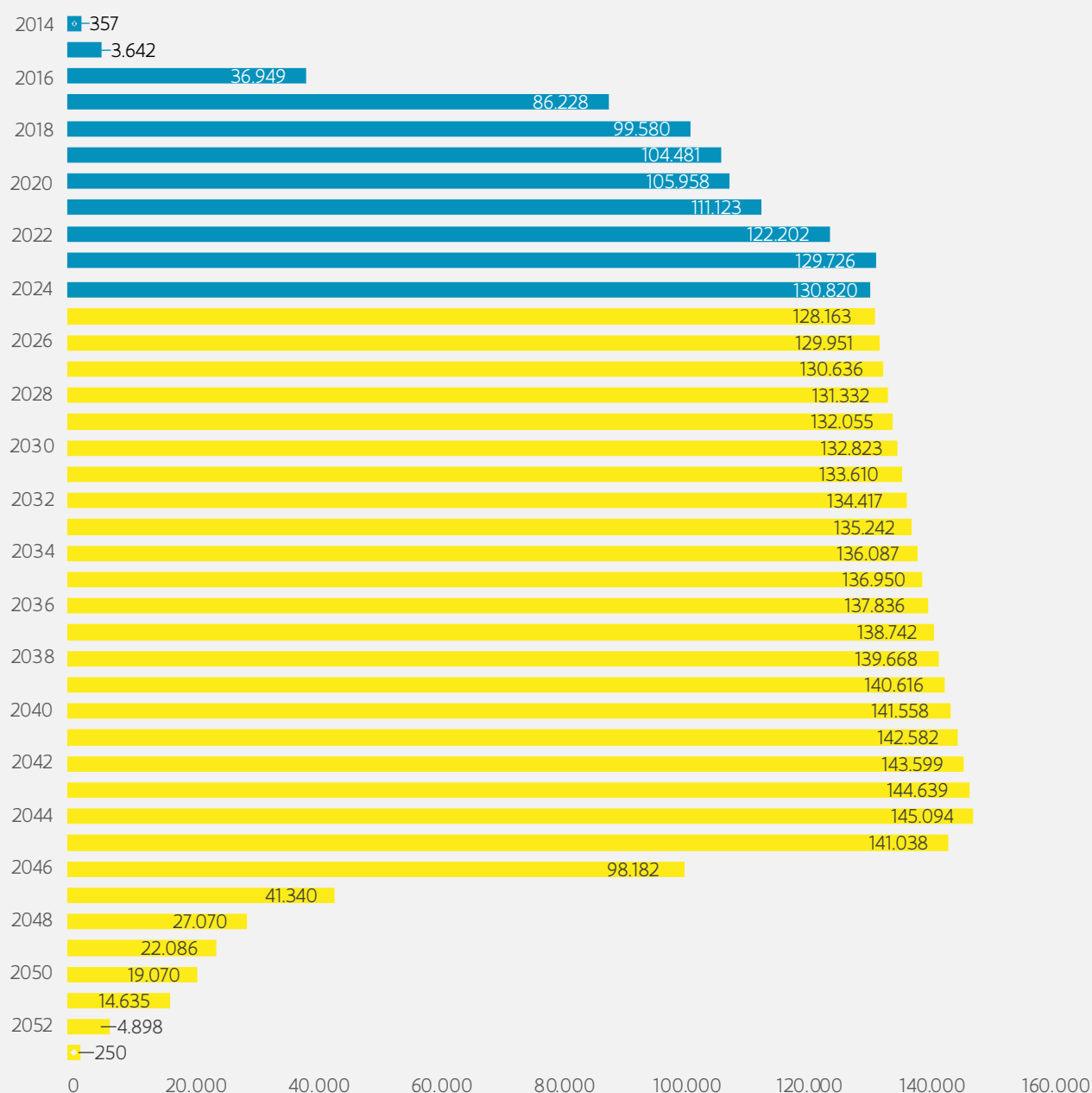


Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd.

Scholen van morgen

■ Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

■ Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

De DBFM-vennootschap vraagt een beschikbaarheidsvergoeding aan de inrichtende machten voor de terbeschikkingstelling van de schoolinfrastructuur. Deze zal op jaarbasis 122 miljoen euro bedragen, inclusief BTW. Er wordt door AGION een **DBFM-toelage** betaald op die beschikbaarheidsvergoeding met respect voor de gekende subsidiëringspercentages in de verschillende onderwijsnetten en -niveaus.

Met betrekking tot **BTW** kan gemeld worden dat er op 22 april 2008 een ruling is gekomen aan de Dienst Voorafgaande Beslissingen (DVB) over de btw-aspecten van de DBFM-overeenkomsten inzake het Scholenbouwprogramma.

Voor werken die gefactureerd werden tot en met 31 december 2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen geldt voor werken die vanaf 1 januari 2016 gefactureerd worden een BTW-tarief van 6%.

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

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

Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen:

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

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen:

Deze bedragen omvatten enkel het betoelaagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen.

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

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

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

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

Begrotingsartikel

FFO-AFGE2BA-WT

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

TIJDLIJN

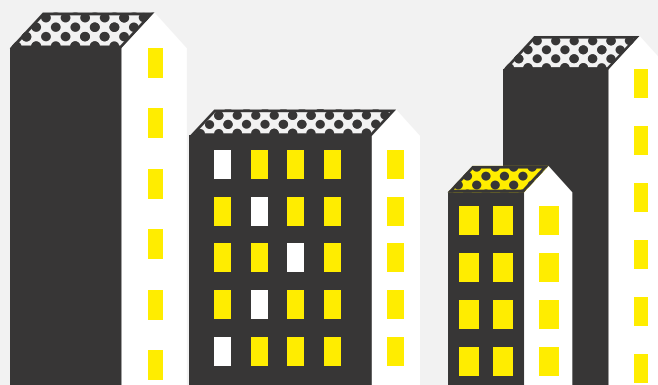
Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur. Beslissing van de Vlaamse Regering om een aanbestedingsprocedure voor de selectie van een private partner op te starten.
11/2006	Besluit van de Vlaamse Regering tot bekrachtiging van de selectie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



ZELFEVALUATIE (2023)

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

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



26 Projects specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Zuhair 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 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

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;
- project Jan Van Eyck Campus Gent;
- de projectcluster Antwerpen-Brecht;
- de projectcluster Broeders van Liefde – KISP;
- de projectcluster KOBA;
- project Sint-Michiel Roeselare Campus Barnum-VISO.

In de eerste 5 clusters uit bovenstaande lijst is de gunning afgerond en is een contract gesloten met een DBFM-consortium voor de realisatie van 22 betrokken schoolbouwprojecten.

Twee projecten, de Egied van Broeckhovenschool in Sint-Jans-Molenbeek van vzw Ignatius Scholen in Beweging en de GO! basisschool De Smiskens in Turnhout, zijn al in gebruik. De eerstvolgende oplevering is voorzien begin november 2025.

Deze 9 projecten zitten in de bouwfase:

- GO! Campus Zandpoort Mechelen;
- GO! basisschool Dr. Decroly Ronse;
- GO! basisschool De Regenboog Ertvelde;
- GO! BuBaO De Brug en basisschool De Krekel Haaltert;
- GO! Campus Alicebourg Lanaken;
- GO! BuSO en BuBaO De 3master Kasterlee;
- stadsgebouw Steenakker Gent;
- stedelijke basisschool De Lettertuint Ninove;
- Bertinus Collectief Poperinge.

In de loop van 2025 starten naar verwachting nog 10 à 15 nieuwe bouwerven op.

Het bestek voor het project SMSI te Ieper wordt voorbereid.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investerings- bedrag excl. BTW	Jaar raming
Cluster GO!1	68.604	
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	2024	2024
Scholengemeenschap Lanaken	33.900*	2022
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	60.618	2024
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	26.200*	2022
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	59.982	2024
Jan Van Eyck campus (SKOG)	94.274	2024
Sint-Maartensscholen Ieper	56.100	2022
Tessenderlo Broeders van Liefde	50.300*	2022
Totaal	769.857	

Duiding bij de financiële kerngegevens

* De vermelde bedragen voor de clusters Scholengemeenschap Lanaken; KOBA; Scholengroep Sint-Michiel Roeselare en Tessenderlo Broeders van Liefde zijn enkel een raming van de bouw-kost 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 weergegeven 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 en Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene). 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 prijssherziening van de bouwkost, en de recurrente vergoeding voor de prijssherziening 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:

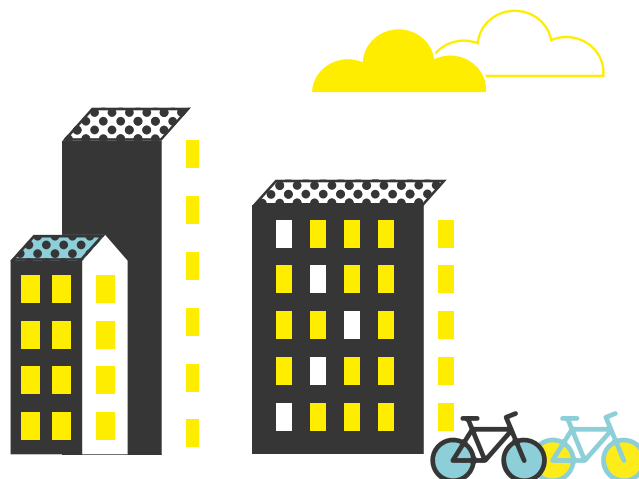
- het project Egied Van Broeckhovenschool (9 juni 2022);

- 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 Lettertuint 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

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.



Investerings private partners per jaar	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Egied van Broeckhovenschool	0	0	11.886	16.685	8.356	36.927
Cluster GO!1	0	0	0	2.550	15.600	18.150
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	0	0	0	0	3.700	3.700
Cluster Gent-Ninove	0	0	0	0	6.540	6.540
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	0	0	0	0	1.591	1.591

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2015	De conceptnota Masterplan Scholenbouw werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en vermeldt onder de doelstelling "Alternatieve financieringsbronnen aanboren", het opzetten van nieuwe projectspecifieke DBFM-operaties.
03/2016	Het noodzakelijke decretale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 25 maart 2016.
09/2016	Op 16 september 2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
11/2016	Het Vlaams Parlement keurde op 25 november 2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10 januari 2017).
12/2016	Op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS).
09/2017	Op 29 september 2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

09/2017	De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decretale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.
09/2017	Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via het projectspecifieke DBFM-programma een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
03/2017	De oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m ³ aan gebouwoppervlakte en een totale geraamde investeringskost meer dan 600 miljoen euro (incl. BTW). Er zijn 9 projecten die individueel werden ingediend en 12 kandidaat-clusters met 2 of meer projectdossiers. Vanuit alle Vlaamse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er kandidaat-dossiers ingediend.
09/2018	De Vlaamse Regering heeft op 7 september 2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.
02/2022	Op 17 februari 2022 heeft Schoolinvest NV een officieel advies ontvangen van het INR over de statistische behandeling van de DBFM overeenkomst voor het PPS project Egied Van Broeckhovenschol. Het DBFM contract is de praktische uitwerking van het contract waarover Eurostat in 2016 reeds een advies over heeft gepubliceerd.

ZELFEVALUATIE (2023)

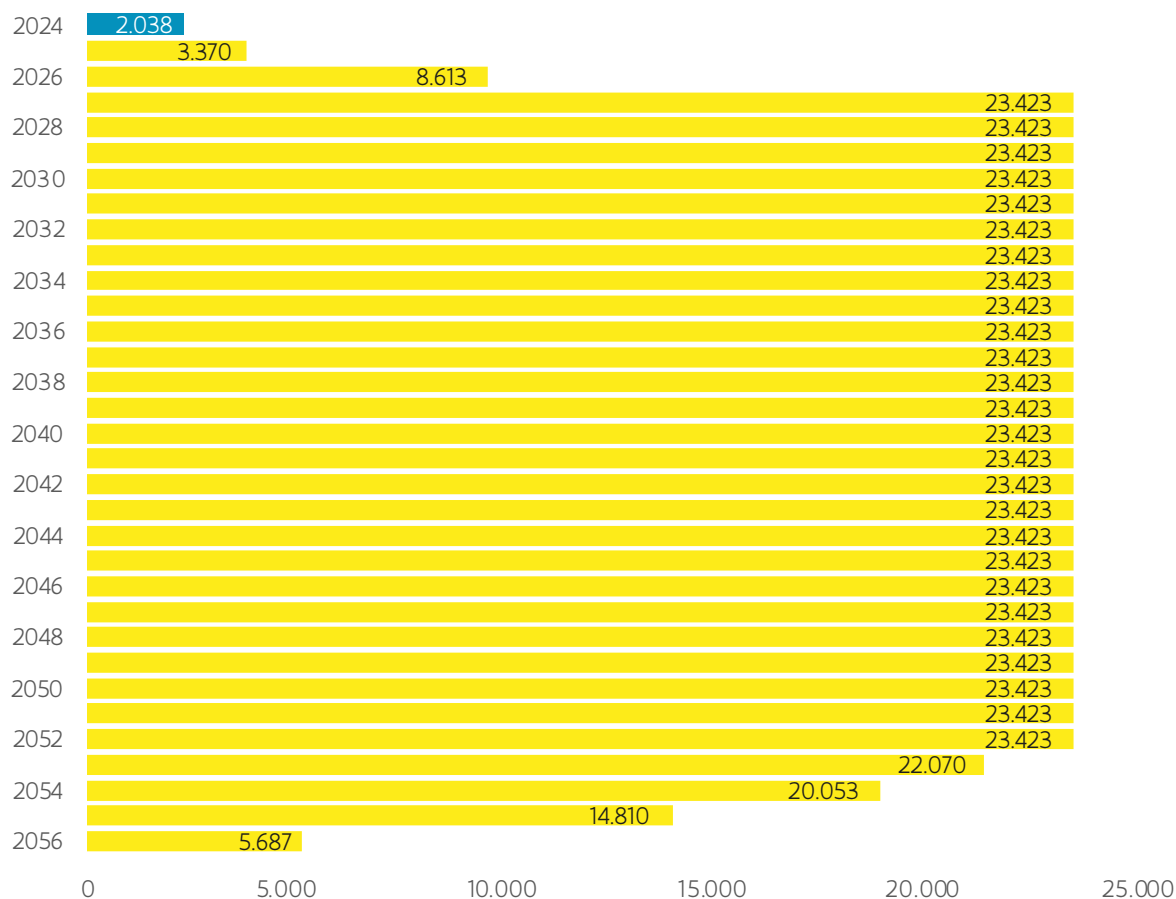
Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	GO
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	G

Gezien de lopende aanbestedingsprocedures heeft de zelfevaluatie zich voorlopig gefocust op de voorbereidingsfase van het programma.

Projectspecifieke DBFM scholenbouw

Reeds betaalde beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)





26.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

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

Geplande beschikbaarheidsdatum:

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

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit een cluster van 7 scholenbouwprojecten voor het GO!, zijnde BS De Smiskens Turnhout, campus Zandpoort Mechelen, BS De Regenboog Ertvelde, BS Voskenslaan Gent, BS De Krekel BuBaO en De Brug Haaltert, KS&BS Dr. Decroly Ronse en campus Alicebourg Lanaken.

Stand van zaken/status

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

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

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

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

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

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30 november 2018 werd de selectiefase van de Cluster GO!1 gepubliceerd.
01/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 6 januari 2020 de selectiebeslissing genomen door GO.
10/2020	Versturen van bestek naar de geselecteerde kandidaten
01/2022	Aanduiding voorkeurskandidaat
06/2023	Contractdatum
06/2023	Financial Close pilootproject (Turnhout)
06/2024	Financial Close projecten Mechelen, Lanaken, Ronse en Ertvelde
08/2024	Financial close project Haaltert
02/2025	Het pilootproject – basisschool De Smiskens te Turnhout - werd opgeleverd op 23 februari 2025.
02/2055	Einddatum DBFM-contract pilootproject – basisschool De Smiskens te Turnhout

26.2 Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE

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)	 Op schema
-------------------------	---

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

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

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

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

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

26.3 Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw 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 19 augustus 2024 werd de voorkeursbieder aangeduid door het schoolbestuur. De projectvergunning werd verkregen in mei 2025.

Het BAFO-bestek wordt voorbereid.

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 1 juli 2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing
12/2022	Versturen van bestek.
03/2024	Versturen van geactualiseerd bestek.
08/2024	Aanduiding voorkeursbieder



26.4 Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

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

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2020	De selectiefase voor de Cluster Antwerpen-Brecht werd op 10 maart 2020 gepubliceerd.
12/2020	Selectiebeslissing
02/2022	Versturen van bestek.
10/2023	Versturen geactualiseerd bestek
07/2024	Aanduiden voorkeursbieder



26.5 Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

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

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	De selectiefase van de Cluster Gent-Ninove werd op 27 mei 2019 gepubliceerd.
05/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 12 mei 2020 de selectiebeslissing genomen.
07/2020	Op 7 juli 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende machten naar de geselecteerde kandidaten.
09/2021	Aanduiding voorkeursbieder
01/2024	Contract close Financial close pilootproject Gent Steenakker
11/2024	Financial close en start bouw project De Lettertuin Ninove



26.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Ignatius Scholen in Beweging
Private partner	bv ABC 02
Huidige fase 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)	 Op schema
-------------------------	---

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 17 juni 2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.
06/2020	Op 25 juni 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
04/2022	Nemen van gunningsbeslissing. Bekomen van stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning
06/2022	Contractsluiting, financial close en start bouwfase
07/2024	Start Beschikbaarheidsfase
06/2054	Einddatum DBFM-contract Egied Van Broeckhovenschool.



26.7 Cluster KOBA

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

1. St.-Norbertus en St.-Lodewijk te Antwerpen,
2. Technicum Noord-Antwerpen te Antwerpen,
3. Moretus 1 - campus bovenbouw te Antwerpen (Ekeren),
4. GVBS JOMA te Antwerpen (Merksem),
5. Sint-Jan Berchmanscollege te Malle en
6. Sint-Ursula te Lier

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	 Significante vertraging
-------------------------	---

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

TIJDLIJN

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



26.8 Cluster Broeders van Liefde - KISP

ALGEMENE INFORMATIE

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

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)	 Beperkte vertraging
-------------------------	---

De Voorkeursbieder werd in december 2024 aangeduid.
De projectvergunning werd ingediend in mei 2025. Na het verkrijgen van de projectvergunning zal de Inrichtende Macht het BAFO-bestek voorbereiden.

Eind 2025 of begin 2026 kan de financial close ingepland worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2020	Op 20 oktober 2020 werd de selectiefase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21 april 2021 de selectiebeslissing genomen.
07/2022	Het bestek werd verstuurd.
03/2024	Het geactualiseerd bestek werd verstuurd.
12/2024	De Voorkeursbieder werd aangeduid.



26.9 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 Siint-Michiel Roeselare Campus Barnum-VISO-Internaat Noord. De inrichtende macht zal met een opdrachtnemer (waartoe een SPV-DBFM zal worden opgericht) een DBFM-overeenkomst sluiten. De opdrachtnemer staat ten aanzien van de betrokken inrichtende macht in voor het ontwerpen, bouwen, financieren van het betrokken scholenbouwproject, alsook het onderhoud ervan gedurende 30 jaar.

Stand van zaken/status

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

In mei 2025 werd het bestek verstuurd. Offertes worden verwacht tegen november 2025 (technisch deel offerte) en januari 2026 (financieel deel offerte).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2021	Publicatie van de opdracht
10/2021	Selectiebeslissing
05/2025	Het bestek wordt verstuurd.



26.10 Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Vrij Katholiek Onderwijs Maldegem, vzw Vrij Katholiek Basisonderwijs Wingene en vzw VSOP Sint-Bertinus
Private partner	nv Metis Poperinge ; nv Metis Maldegem ; nv Metis Wingene
Huidige fase deel-project	Bouwfase

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)	 Beperkte vertraging
-------------------------	---

De gunning en contract close voor de cluster werden uitgevoerd in november 2024 (+ de financial close voor het pilootproject Bertinus Collectief Poperinge).

De financial close voor het project Maricolen Maldegem is gepland voor eind augustus 2025.

De bouwfase voor het pilootproject Bertinus Collectief Poperinge is lopend.

De financial close voor het laatste project in de cluster - centrum-school en kinderdagverblijf Wingene - wordt nog ingepland voor een datum in het voorjaar van 2026.

De oplevering van het pilootproject 'Bertinuscollectief Poperinge' is gepland op 28 mei 2026.

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.
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



26.11 Jan Van Eyck campus (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

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

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)	 Op schema
-------------------------	---

De projectvergunningsaanvraag werd ingediend begin april 2025. Er werden verschillende bezwaren ingediend tegen de projectvergunningsaanvraag.

Verdere planning (BAFO, financial close) is pas mogelijk na het verkrijgen van de projectvergunning. Na het verkrijgen van de projectvergunning zal de Inrichtende Macht de opmaak van het BAFO-bestek voorbereiden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 19 juni 2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
07/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14 juli 2020 de selectiebeslissing genomen.
10/2022	Het bestek werd verstuurd.
01/2024	Geactualiseerd bestek werd verstuurd
04/2024	Voorkeursbieder werd aangeduid

26.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

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

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

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

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

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

TIJDLIJN

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

26.13 Tessengerlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

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

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

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

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

De selectiefase is nog op te starten.

27 Scholen van Vlaanderen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minster	Zuhal Demir
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Projectspectifieke 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 m² extra schooloppervlak, waar 85.000 leerlingen terecht kunnen.

Om nieuwe scholen te bouwen is de **DBFM-formule** (Design, Build, Finance, Maintain – Ontwerpen, Bouwen, Financieren, Onderhouden) erg succesvol gebleken. Bij dit soort publiek-private-samenwerkingen is het de school die een eigen invulling geeft aan de plannen, maar een private partner die vervolgens de financiering aanreikt, de verlangens van de school uitwerkt tot aanbestedingsklare projecten en alles vervolgens in de markt zet. Na de beschikbaarheidsstelling volgt een 30-jarig eigenaarsonderhoud door een private projectvennootschap. Na 30 jaar wordt de eigendom overgedragen naar de inrichtende macht.

Deze nieuwe investeringsimpuls bouwt verder op de concrete DBFM-ervaringen in een specifiek onderwijslandschap en wenst de schoolbesturen maximaal te ontzorgen. Er wordt voorzien in een programma-aanpak door een private partner die de financiering aanreikt en de projecten op basis van de eisen van de inrichtende machten uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten. Deze aanpak maakt gebruik van het private projectmanagement waardoor reeds vele grotere scholenbouwprojecten succesvol zijn gerealiseerd.

Deze investeringsimpuls zal gespreid worden over drie programma's van een gelijkaardige omvang die door de Vlaamse Regering in de markt zullen worden gezet:

- ³Een eerste deelprogramma van 27 projecten vertegenwoordigt een voorlopig geraamde investering van ongeveer 403 miljoen euro aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 165.000 vierkante meter. Het gaat om scholen uit het basisonderwijs, maar er komen ook nieuwe scholen buitengewoon onderwijs, nieuwe kunstacademies en een nieuw internaat.
- ³Een tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor een voorlopig geraamde investering van ongeveer 450 miljoen euro in zo'n 162.000 m³ aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen.
- Een derde deelprogramma van een nader te bepalen aantal projecten op basis van de in november 2023 verschenen derde oproep.

Voor de selectie van de projecten voor deze programma's wordt met drie opeenvolgende selectierondes gewerkt, telkens na een oproep door de Vlaamse minister bevoegd voor het onderwijs. Na het doorlopen van een plaatsingsprocedure zal de Vlaamse Regering voor elk programma een DBFM-vennootschap aanduiden dat instaat voor het ontwerp (design), de bouw (build), de financiering (finance) en het onderhoud (maintain) van de nieuwe schoolinfrastructuur.

Voor het eerst zullen de **middelen van particuliere spaarders als schoolaandeelhouders betrokken** kunnen worden **in de financiering van de DBFM-vennootschappen**. Dit zal deel uitmaken van de kaderovereenkomst die met de DBFM-vennootschappen na het doorlopen van de plaatsingsprocedure zal worden afgesloten. Het is de bedoeling om de gekozen DBFM-consortia te vragen een deel van hun kapitaal open te stellen voor de particuliere belegger. Om de spaarders te beschermen, zullen ze pas kunnen instappen zodra het bouwrisico van de nieuwbouw ingeperkt is. Zo wordt dit een veilige investering, die op meer dan één manier loont: voor de spaarder én voor de toekomst van Vlaanderen.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De Vlaamse Regering wenst met de nieuwe DBFM-programma's een investering voor het onderwijs te realiseren ten belope van 1 miljard euro. Er zal hierbij in eerste instantie gefocust worden op nieuwbouw (of substantiële vernieuwbouw) uit de reeds bestaande investeringsbehoeften. Hierbij is uiteraard rekening te houden met het Vlaamse onderwijslandschap waarvan de structuur gekenmerkt wordt door autonome inrichtende machten ingevolge grondwettelijke bepalingen.

Het betreft eenmalige DBFM-programma's die omwille van de aard van de investering complementair zijn aan de reguliere uitvoeringsvorm inzake de financiering en de subsidiëring van schoolinfrastructuur. De centrale doelstelling is een **substantiële investeringsoperatie waarbij de schoolinfrastructuur gedurende 30 jaar ter beschikking wordt gesteld, inclusief onderhoud en met prestatie-eisen**. Hierbij is er maximaal aandacht voor het ontzorgen van de inrichtende machten via de aanduiding van een private projectmanager die de projecten van de schoolbesturen uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten en deze tenslotte in de markt zet.

De plaatsingsprocedure voor de aanduiding van de projectmanager en financier zal door de Vlaamse Regering worden gevoerd en zal de inrichtende machten derhalve veel meer ontzorgen dan het geval is in het lopende projectspecifieke DBFM-programma. De opdrachtdocumenten voor de nieuwe DBFM-programma's zullen veel belang hechten aan de mate waarin de private partij bij de uitwerking van de projecten rekening houdt met de wensen en eisen van de inrichtende machten ten aanzien van hun individuele scholenbouwprojecten. Het plan van

aanpak van de te selecteren marktpartijen zal derhalve maximaal inspraak moeten verlenen aan de schoolbesturen bij de totstandkoming en opvolging van hun projecten.

De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het is de bedoeling om kwaliteitsvolle gebouwen te realiseren die verplicht worden onderhouden gedurende de 30-jarige contractperiode.

In uitvoering van de operationele doelstelling 3.4 van het Masterplan Scholenbouw 2.0 zullen de middelen van particuliere spaarders betrokken worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen die met de DBFM-programma's worden belast.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit gaat veel verder dan een algemeen principe en is in DBFM-scholenbouw gestoeld op de concrete gedetailleerde DBFM-contracten van de lopende DBFM-programma's. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij.

In de voorgestelde DBFM-uitvoering wordt er voor geopteerd om de inrichtende machten volledig te ontzorgen. Via een programma-aanpak wordt het aanbestedingsrisico van het individuele DBM-project van de school eveneens overgedragen naar een professionele private partij die ten behoeve van de inrichtende machten optreedt als een projectmanager.

Deze aanpak volgens de structuur van Scholen van Morgen heeft bewezen dat een private marktpartij in staat is om de beoogde DBFM-risico's m.b.t. het budget, de bouwperiode, de kwaliteit en de tevredenheid van de inrichtende machten te beheersen.

Om het concrete aanbestedingsrisico te minimaliseren wordt er verder voor gekozen om geïntegreerde DBM-aanbestedingen te laten organiseren zodanig dat de DBM-partner vanaf de beginfase van het project de kans krijgt om zijn expertise in te brengen zodat kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden en de planning van ontwerp en bouw beter op mekaar kunnen worden afgestemd.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Duiding bij de financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Er werd voor geopteerd om de voorwaarden en modaliteiten zoveel als mogelijk te enten op de bestaande en gekende waarborgregelingen voor de lopende DBFM-programma's in scholenbouw. De gemeenschapswaarborg wordt, te rekenen vanaf de beschikbaarheidsdatum gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn onder een betreffende DBFM-overeenkomst verleend aan de DBFM-vennootschap voor de betaling door de inrichtende macht van haar gewaarborgde financiële verplichtingen. De vergoedingen die zijn verschuldigd door een inrichtende macht voor tekortkomingen van de inrichtende macht 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 Begroting vaardigt per DBFM-overeenkomst een waarborgbesluit uit.

Begrotingsartikel/decretale basis:

FF0-AFGE2BA-WT
Decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen (B.S. 17 februari 2022)

TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
07/2020	Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs heeft de Vlaamse Regering op 10 juli 2020 de conceptnota van het Masterplan Scholenbouw 2.0 goedgekeurd.
05/2021	Het voorontwerp van decreet ver DBFM-Scholen van Vlaanderen werd op 7 mei 2021 een eerste keer principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
07/2021	Op basis van het advies van de VLOR van 24 juni 2021 werden enkele aanpassingen doorgevoerd, wat resulteerde in de tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen op 2 juli 2021.
10/2021	Na het advies van de Raad van State van 21 september 2021 besliste de Vlaamse Regering om op 1 oktober 2021 definitief haar goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen, waarna het ontwerp van decreet werd ingediend bij het Vlaams Parlement.
12/2021	Nadat het ontwerp van decreet op 8 december 2021 werd aangenomen door het Vlaams Parlement heeft de Vlaamse Regering het decreet voor het nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd op 10 december 2021.
10/2022	Goedkeuring publicatie selectieleidraad Op 18 oktober 2022 plaatste de Vlaamse Regering een overheidsopdracht in de markt houdende de aanduiding van (een) private partner(s) voor de realisatie van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.
02/2023	In februari 2023 selecteerde de Vlaamse Regering drie kandidaat-DBFM-vennootschappen.

07/2023

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

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

08/2023

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

27.1 Programma 1

ALGEMENE INFORMATIE

Private partner	Schoolkracht NV
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Eerste deelprogramma van 29 projecten.

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

Stand van zaken/status

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

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

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

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

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

Tegen eind 2025 worden de opdrachten aan de architectenbureaus gegund.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2021	Lancering van de eerste oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
07/2022	De Vlaamse Regering besliste op 1 juli 2022, op voorstel van de minister van Onderwijs, om in het kader van het eerste deelprogramma, 27 projecten te selecteren. Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde investering van ongeveer 403 miljoen euro (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022) aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 165.000 vierkante meter.
06/2024	De Vlaamse Regering keurde de gunning goed aan het consortium Schoolkracht voor deelprogramma 1.
07/2024	Kadervereenkomst tussen Vlaamse Regering en DBFM-vennootschap Schoolkracht voor deelprogramma 1



27.2 Programma 2

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om dit tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor zo'n 450 miljoen euro aan investeringen in zo'n 162.000 m² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren.

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

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2022	Lancering van de tweede oproep naar schoolbesturen om deel te nemen te nemen aan het Scholenbouwprogramma Scholen van Vlaanderen
07/2023	Op 25 juli 2023 zette de minister van Onderwijs het licht op groen om dit tweede deelprogramma van 38 projecten, goed voor zo'n 450 miljoen euro aan investeringen in zo'n 162.000 m ² aan nieuwe of gerenoveerde schoolgebouwen, te selecteren.

27.3 Programma 3

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

Derde deelprogramma van 24 gloednieuwe 'Scholen van Vlaanderen'. Concreet gaat het om 172.000 m² schooloppervlakte voor 25.000 leerlingen.

Stand van zaken/status

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

Eind 2022 werd de selectieleidraad gepubliceerd. In de selectieleidraad werd de selectieprocedure toegelicht en algemene informatie over de opdracht en het verdere verloop van de procedure gegeven. De scholenbouwprojecten worden gegroepeerd in 3 percelen (één per scholenbouwprogramma). Tijdens de selectiefase, worden de kandidaten voor de drie programma's tezamen geselecteerd op basis van de selectieleidraad. De plaatsingsprocedure loopt verder.

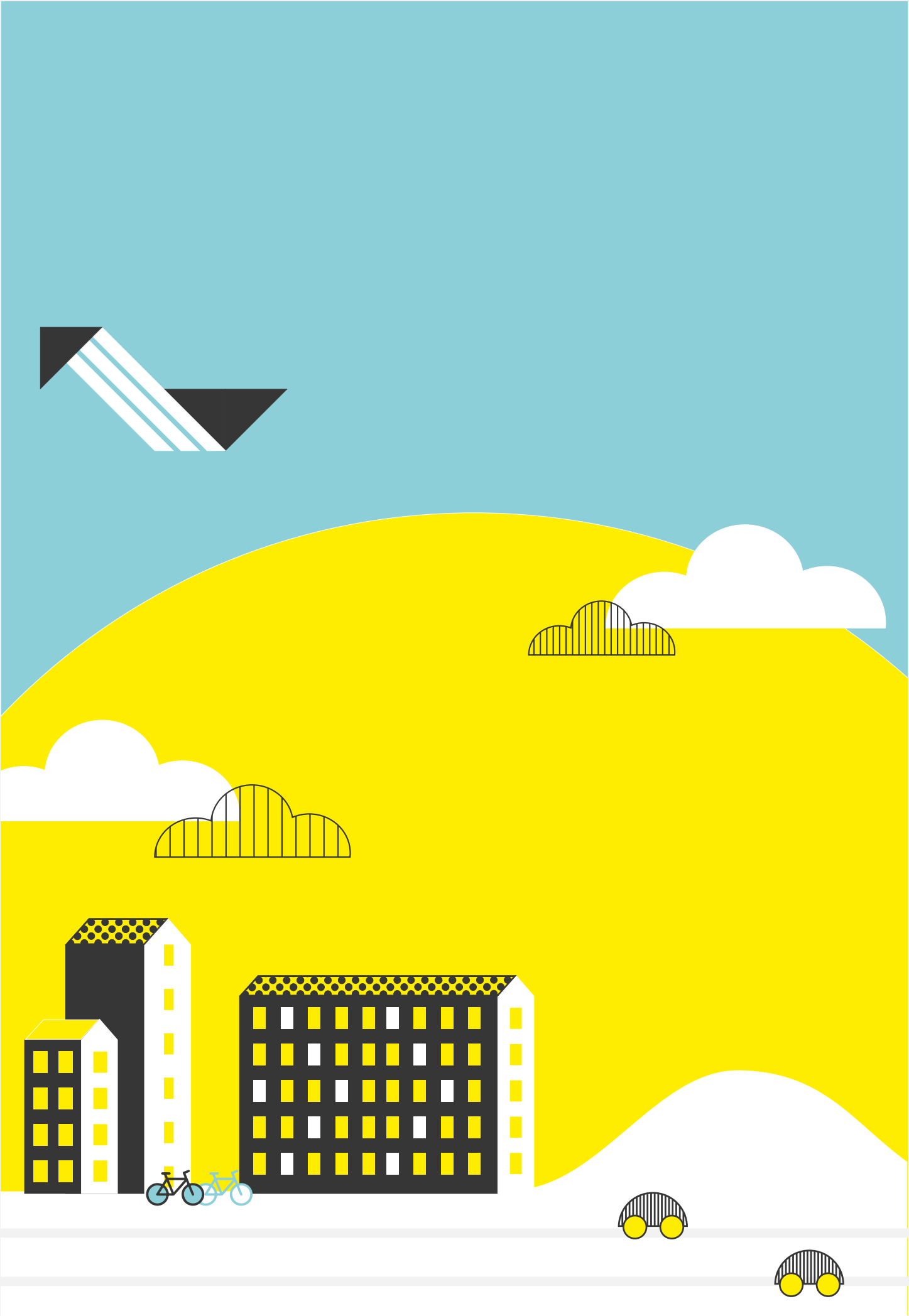
De oproep voor projecten voor Programma 3 werd gelanceerd in november 2023.

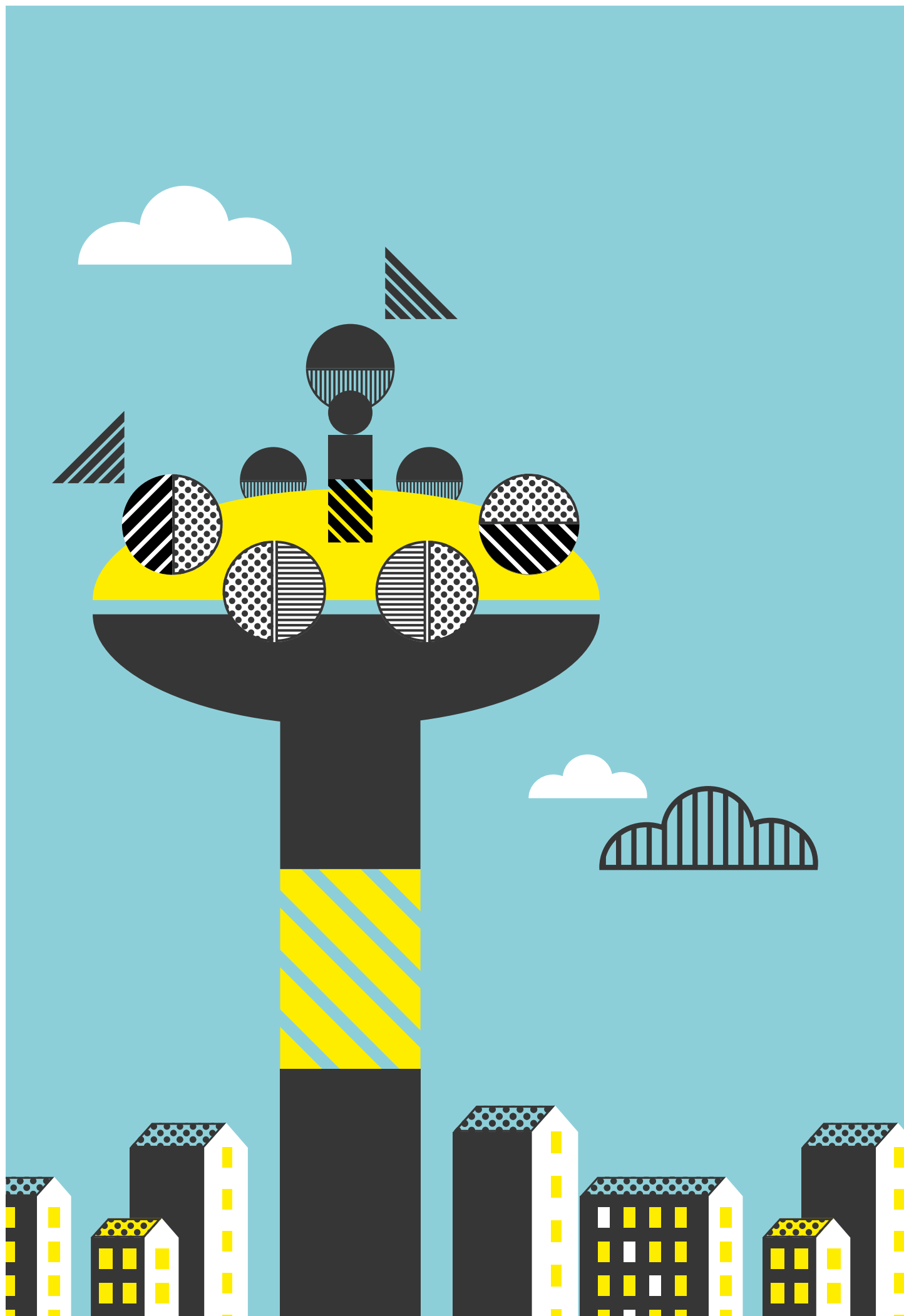
Op 20 september 2024 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om 24 projecten te selecteren voor het derde deelprogramma. Het gaat om 172.000 m² schooloppervlakte voor 25.000 leerlingen.

Aansluitend op perceel 2 wordt de gunningsfase van het derde perceel opgestart.

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.





28 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/nieuwbouw/

Omschrijving van het project

Het nieuwe VRT-huis van 65.000 m² – waarvan 40.000 m²³ 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.

Het gebouw in cijfers:

- 1 basis en 1 veld
- Een veld van 3 verdiepingen
- 65.000 m²³ gebouw
- Elke verdieping is 2 voetbalvelden groot
- 18.000 m²³ flexibele werkplekken
- 5.000 m²³ groene ruimte
- 5 binnentuinen
- 10.000 m²³ ontmoetingsruimtes
- 500 m²³ eventruimte
- 3 grote TV-studio's
- 1 TV-studio op de nieuwsvloer
- 5 grote en 7 kleinere radiostudio's
- 100% toegankelijk voor iedereen
- 2.300 m²³ zonnepanelen



Het doel is dat VRT kan verhuizen naar het nieuwe gebouw vanaf september 2027.

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 budgettaire 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)



Op schema, behoudens aandachtspunten

Realisaties op het terrein september 2024 – augustus 2025:

- Grondwerken/ruwbouw/stabiliteit:
 - staalconstructie balken en kolommen en gevelvakwerk afgerond
 - vloerplaten/welfsels en druklaag gerealiseerd
 - trapkernen gerealiseerd
 - metselwerken ondergrondse verdiepingen en gelijkvloers gerealiseerd
 - zone datacenter afgewerkt
 - betonwanden en vakwerk in eventruimte en studio's afgewerkt
 - tijdelijke waterdichtingswerken boven eventruimte en studio's gerealiseerd

- Installatie gebouwentechieken:
 - zone datacenter afgewerkt (HVAC, gasblussing, sanitair, ...) – vooroplevering met tijdelijke maatregelen
 - ondergrondse verdiepingen: sprinklers, HVAC, sanitair, kabelgoten, elektriciteit, ...
 - definitieve stroom en water in het gebouw
- Architectuur:
 - ondergronds: gipskartonwanden, isolatie, pleisterwerken, schilderwerken, chape, metselwerken
 - bovengronds: metselwerken, brandwerende verf staalconstructie, optrekken gevel ...
- Installatie mediafaciliteiten:
 - installatie datacenter werd opgestart

Algemeen

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. Er wordt getracht om de opgelopen vertraging maximaal in te dijen. Het projectbouwteam houdt de Raad van Bestuur en het auditcomité hiervan op de hoogte. Sinds de bijgestelde planning zijn er geen bijkomende vertragingen gemeld. De werken vorderden, en intussen is er al heel wat gerealiseerd op het terrein (zie boven).

Financieel

De bouw is nog volop in de ruwbouwfase en er zijn nog veel variabelen die een gunstige of ongunstige impact kunnen hebben op het budget. Door de aangekondigde termijnverlenging moeten we rekening houden met bijkomende kosten en risico's. VRT houdt het project sterk op haar radar en zal er alles aan doen om het principe van de autofinanciering te kunnen blijven handhaven.

Planning

De werken vorderen conform de laatste geactualiseerde uitvoerplanning:

- einde ruwbouw: 10/2025
- einde gesloten ruwbouw: (100% wind-waterdicht): 07/2026
- voorlopige oplevering werken bouw: 03/2027

Het doel is om te verhuizen vanaf 09/2027.

Risicobeheer

Kansen

Door de keuze voor een volledige nieuwbouw zal de huisvesting van de openbare omroep beantwoorden aan de heden-daagse eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit, nodig om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Risico's

Op dit moment zijn de hoogste risico's: wijzigende marktomstandigheden (bouwkost, inflatie), veranderingen in scope van de werkzaamheden of in het programma van eisen (bv. door technologische evoluties, wijzigende organisatie (transformatieproject), ...), termijnverlenging bouw en de aanleg van het openbaar domein.

Er is een risicomatrix 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.

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

Raming Toekomstige Betalingen

Jaar	Bedrag		
2025	84.796	2038	522
2026	122.549	2039	73
2027	63.552	Totaal	290.630
2028	14.066		
2029	1.199		
2030	505		
2031	516		
2032	444		
2033	456		
2034	468		
2035	481		
2036	495		
2037	508		

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2025
Bouwkost:	360.444
Studie -en ontwerpkosten:	14.890
Totaal betaalde biedvergoeding	130
Investeringsbedrag excl. BTW:	375.464

Duiding bij de financiële kerngegevens

De jaarlijkse 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.

Er wordt gewerkt volgens het principe van autofinanciering (ESR-behandeling: intertemporeel neutraal tegen 2044):

Het nieuwe gebouw zal door de VRT met eigen middelen gefinancierd worden over de periode 2014-2044: enerzijds door de verkoop van de grond en het huidige gebouw aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, anderzijds door besparingen op de investeringen/afschrijvingen en na de verhuizing ook door besparingen op de werkingskosten.

Verder staat het VRT vrij om deze neutraliteit te realiseren door reservering van eigen middelen, het realiseren van bijkomende ontvangsten (binnen het kader van de beheersovereenkomst) of het bekomen van relevante subsidiëring, bv. op Europees niveau.

360.444 K euro TOTAAL Bouwkost – omvat volgende:

Detail	In K euro
Bouwkost Algemene Aanneming	196.231
Bouwkost andere (voorbereiden- de werken en studies, program- ma-mgmt, externe projectleiding, veiligheidscoördinator & toezicht, coördinatievergoeding, omge- vingsaanleg, verzekeringen)	15.833
Mediafaciliteiten	100.000
Inrichting & lot catering	9.280
Inspirerende werkomgeving & change management	3.666
Algemene aanneming Logistiek Centrum	6.758
Kunst in opdracht	684
Stadsproject Reyers	263
Juridische ondersteuning	961
Communicatie	1.088
Onvoorziene	25.680

TOTAAL Studie- en ontwerp- kosten architecten & ingenieurs	14.890
---	--------

TOTAAL Biedvergoedingen	130
Biedvergoeding (50 K euro) x 2 verliezende partijen	100
Vergoeding kost maquette (15 K euro) x 2 verliezende partijen	30

Evolutie tegenover vorige versie:

- Bouw, studie- en ontwerp-
kosten:
 - impact verhoging en inflatie
 - wijzigingsopdrachten en meerkosten (o.m. voor aansluitingen nutsvoorzieningen, voorzieningen eikelmuis, ...)
- Biedvergoedingen – ongewijzigd tegenover
vorige rapportering

Duiding bij de raming toekomstige betalingen

Cfr het geactualiseerde plan van de VRT Nieuwbouw 2025 (A4 2025 v25.04 Auditcomité 19/05/2025 + RvB Nieuwbouw VRT 26/05/2025).

Begrotingsartikel

HB0-1HEI2XX-IS

De hoofdtoelage aan VRT wordt aangerekend op HB0-1HEI2XX-IS, 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 (2025)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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	Vorbereidende 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 waterdichtingswerken 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
03/2027	Geplande voorlopige oplevering
04/2029	Geplande definitieve oplevering (einde bouwfase)

29 Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Economie, Wetenschap en Innovatie
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 decarbonisatieproject van ArcelorMittal voor de bouw van een installatie voor direct gereduceerd ijzer (DRI) met twee nieuwe elektrische ovens in de vestiging in ArcelorMittal Gent. Op basis van de geplande investering van 600 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 34.474.740 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen. ArcelorMittal zal hetzelfde bedrag inbrengen. De volstorting van de voorziene 600 miljoen euro zal niet eenmaal gebeuren, maar verloopt in functie van het project. De kapitaalverhoging 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 decarbonisatieprojecten in het Vlaamse Gewest met het oog op een substantiële verlaging van uitstoot van broeikasgassen.

Er is afgesproken dat Finocas de terugbetaling zal vorderen van alle bedragen die AMB krachtens de voorwaarden van de leningsovereenkomst verschuldigd is (i) indien de bouw van de DRI-faciliteit niet uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar

2027 is aangevangen of (ii) zodra de ArcelorMittal-fabriek te Gent, door AMB geëxploiteerd, klimaatneutraal wordt (mede ten gevolge van de kapitaalverhoging en de Leningsovereenkomst).

Nagestreefde doelstellingen

Dit project kadert in de ruimere doelstelling van zowel het bedrijf, van Vlaanderen als van Europa om de CO₂-uitstoot te reduceren.

ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2029 in gebruik te nemen. De kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV zal ArcelorMittal Belgium in staat stellen om 1,6 miljard euro te investeren in het decarbonisatieproject van de Gentse staalfabriek, 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 overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO₂ gedurende de verwachte duur van de RecHycle project of een jaarlijkse CO₂-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO₂-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO₂-uitstoot van het Vlaamse gewest.

Naast een investering in CO₂-reductie gaat het ook om een investering in een toekomstgerichte industrie en de verankering van de bijhorende jobs in Vlaanderen.

Stand van zaken/status

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

Het project heeft een significante vertraging opgelopen door de goedkeuring van de Europese Commissie. De goedkeuring van de Europese Commissie van 22 juni 2023 betreft een toestemming van Europa aan Vlaanderen om tot 280 miljoen euro staatssteun toe te kennen aan ArcelorMittal Belgium voor de uitvoering voor het specifiek project RecHycle met inbegrip van de bouw van de DRI installatie, op basis van een aanvraag ingediend op 31 augustus 2021. Deze toelating tot verstrekking

van staatssteun tot 280 miljoen euro omvat directe subsidies (120 miljoen euro), maar ook de mogelijkheid om een soft loan (met een brutosubsidie-equivalent van 160 miljoen euro) toe te kennen via de participatie in FINOCAS. Europa biedt met de beslissing van 22 juni 2023 de mogelijkheid om die lening toe te kennen als een soft loan aan voorwaarden die gunstiger zijn dan de marktvoorwaarden.

ArcelorMittal had de ambitie om met de bouw van de DRI-installatie te beginnen tegen uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2026. Maar gezien de beduidende vertraging op de goedkeuring door Europa is beslist om deze datum te verplaatsen naar 2027. Om dezelfde reden werd de termijn om de DRI-installatie in gebruik te nemen bijgesteld naar 2029. Volledigheidshalve dient ook gemeld te worden dat de onzekerheden qua prijsevoluties van aardgas en elektriciteit en in het bijzonder ook de onzekerheden qua economisch haalbare prijs voor groene waterstof (die door de Europese Commissie sterk naar voor wordt geschoven) intern ArcelorMittal tot bijkomende vertragingen qua investeringsbeslissing leiden. Daarom worden ook alternatieve scenario's met inbegrip van Carbon Capture Storage bestudeerd voor het geval dat de DRI niet (of veel later) met waterstof kan worden uitgebaut en men langer via DRI met aardgas moet blijven werken. Dergelijk scenario zal dan wel opnieuw moeten afgestemd worden met de Europese Commissie.

Risicobeheer

De voornaamse risico's zijn momenteel:

- **Stijgende gasprijzen:** Een DRI-installatie gebruikt aardgas in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren. Aardgas is de eerste optie in afwachting van voldoende waterstof aan acceptabele prijs.
- **Voldoende aanbod van waterstof aan acceptabele prijs**
- **Stijgende kosten:** stijgende inflatie/grondstoffenprijzen. Eerste raming voor de DRI+ EAF (electric arc furnace) was 1,1 miljard euro. Maar door de stijgende prijzen is de raming van de investeringskost aangepast naar 1,6 miljard euro.
- **Dalende conjunctuur met dalende vraag naar staal,** wat kan resulteren in lagere productie
- **CO₂ emissiereducties worden niet bereikt.**
- **Investeringsprojecten van andere AM fabrieken.**
- **Uurtijd 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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	
Jaar	Bedrag
2027	100.000
2026	177.500
2025	140.000
2024	162.500
2023	0
2022	20.000

ZELFEVALUATIE (2025)

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

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 totaal bedrag 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.

In 2025 staat er een volstorting gepland voor een bedrag van 280 miljoen euro. De vierde kapitaalverhoging voor een totaal bedrag van 300 miljoen euro zal doorgaan in 2026, met een volstorting van 355 miljoen euro. De laatste kapitaalverhoging en volstorting is gepland voor 2027 voor een bedrag van 200 miljoen euro. De raad van bestuur van Finocas nv zal de precieze datum voor de kapitaalverhogingen bepalen en zal de aandeelhouders hiervan in kennis stellen.

Begrotingsartikel/ Decretale basis::

CB0-1CEX2BA-PA

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Ondertekening Letter of intent op 21 juli 2021
09/2021	Ondertekening Term Sheet Finocas op 22 september 2021
06/2022	Op 24 juni 2022 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.



30 Centrum Sport Vlaanderen Hofstade

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minsiter	Annick De Ridder
Betrokken entiteit	Sport Vlaanderen
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

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 voor toekomstige generaties. Ten slotte komt er ook een evenementensite, ontwikkeld voor evenementen met een sportieve link. Deze investeringen beloven een nog boeiender en veelzijdiger domein te creëren voor elke sporter.

Vlaanderen werkt voor de realisatie van het watersportcentrum samen met de gemeente Zemst en de gemeente Boortmeerbeek, die ook mee investeren. Er wordt gekozen voor een publiek-private samenwerking (PPS), waarbij een private partner zal instaan voor de bouw, het onderhoud en de uitbating gedurende maximaal 30 jaar. De publieke partners betalen dan een beschikbaarheidsvergoeding. Nu de Vlaamse Regering het licht op groen heeft gezet, start de zoektocht naar de meest geschikte private partner.

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 euro per jaar 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 uitgebreid worden tot het grootste sportieve zwembadencomplex in Vlaanderen, inclusief dat eerste olympische zwembad in Vlaams-Brabant van 50 meter lang en 25 meter breed.

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

- Raamwerk voor een gedragen integrale visie en afstemming tussen natuur, water erfgoed en nieuwe infrastructuur werd opgemaakt.
- Selectieleidraad werd gelanceerd
- Gunningsleidraad en programma van eisen zijn in opmaak
- Afstemming met de lokale besturen en de verschillende adviesorganen

De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen (vergunningsaanpak, aanbestedingsproces) die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.

Planning

1. Ontvangst aanvragen tot deelneming: maandag 2 september 2024
2. Selectiebeslissing: zomer 2025
3. Goedkeuring bestek gunningsleidraad: december 2025
4. Indiening offertes: juni 2026 6. Eventuele onderhandelingen + BAFO: september - december 2026
5. Gunning van de opdracht: december 2026
6. Start der werken: begin 2027

Het project zal ten vroegste vanaf in het voorjaar 2029 beschikbaar gesteld worden.

Risicobeheer

De opwaardering van het sportief centrum Hofstade tot een centre of excellence biedt kansen voor topsport, regionale samenwerking en publieke meerwaarde. Een olympisch zwembad kan nationale en internationale sporters aantrekken en de uitstraling van de regio versterken. Door zwemwater te delen met burgers en lokale besturen, ontstaat een dubbele maatschappelijke return. Intergemeentelijke samenwerking vergroot de financiële haalbaarheid en benutting.

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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

Jaar raming	2024
Bouwkost	39.323
Studie -en ontwerpkosten:	2.777

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2024	Goedkeuring Vlaamse Regering erkenning en opstart procedure
04/2024	Oproep tot deelneming DBFMO opdracht voor een nieuw overdekt olympisch topsportbad met sportbad te Hofstade en optioneel programma
02/2025	Stopzetting opdracht
03/2025	Publicatie Tweede oproep tot deelneming Oproep tot deelneming DBFMO opdracht voor een nieuw overdekt olympisch topsportbad met sportbad te Hofstade en optioneel programma
05/2025	Ontvangen kandidaatstellingen



Duiding bij de financiële kerngegevens

Geraamde bouwcost (prijspeil 2024, excl. BTW):

- Onderdeel olympisch zwembad + administratief centrum : 39.322.900 euro
- Erfgoed en voorgaande werken (klassieke aanrekening): 3.975.445 euro
- Studiekosten (klassieke aanrekening): 2.777.495 euro

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 bouwcost voor het onderdeel olympisch zwembad, inclusief het administratief centrum op 39.322.900 euro (exclusief btw) geschat. De stijging ten aanzien van de geschatte bouwcost 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.

De **jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding** inclusief exploitatie voor dit project wordt geraamd op 4.832 miljoen euro (incl. BTW). Hiervan zal een deel in cofinanciering zijn met de lokale besturen, Zemst en Boortmeerbeek.

Het project zal ten vroegste vanaf in het voorjaar 2029 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.

De totale meerjarige impact over een periode van 30 jaar voor de DBFMO-Hofstade zal 128.746.441 euro bedragen voor de beschikbaarheidsvergoedingen, en 38.503.757 euro voor de exploitatie.

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 voorbereiden van de 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-AHFH50A-WT

31 Museum voor Hedendaagse Kunst Antwerpen (M HKA)

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minsiter	Caroline Gennez
Betrokken entiteit	Museum voor Hedendaagse Kunst Antwerpen, Departement Cultuur, Jeugd en Media
Andere betrokken entiteiten	Het Facilitair Bedrijf (projectleiding) stad Antwerpen (opmaak RUP)
Classificatie	Klassieke investering
Uitvoeringsvorm	Bouwteam
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Nieuwbouwproject met een netto vloeroppervlakte van ongeveer 11.500 m³ (bruto 18.500 m³), wat een verdubbeling is van het huidige museum. In het nieuwe gebouw is ruimte voor de vaste collectie, tentoonstellingen, onderzoek, sociaal-evenementiële functies en ondersteunende functies. De maximale bouwhoogte van het gebouw is 80 meter.

Het project is stopgezet.

Stand van zaken/status

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

Op 31 januari 2025 heeft de Vlaamse Regering Bovenbouw Architectuur (BE) en Christ & Gantenbein (CH) aangesteld tot ontwerpteam voor het nieuwbouwproject van het M HKA, het Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen.

Op 3 oktober 2025 zette de Vlaamse Regering het project stop.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2024
Bouwkost	60.748
Studie -en ontwerpkosten	9.164
Investeringsbedrag excl. BTW	69.912

Duiding bij de financiële kerngegevens

Het Departement Cultuur, Jeugd en Media raamde de zuivere bouwkost van de nieuwbouwtoeren op 60.748.618 euro excl. BTW of 73.505.828 euro incl. BTW. Deze kost werd berekend in januari 2024, vanaf wanneer de indexering contractueel zou starten. De toekomstige indexeringen werden ingecalculeerd in het totale projectbudget van 130 miljoen euro.

Het project werd stopgezet.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2023	Publicatie aanstellen ontwerpteam
05/2024	De Vlaamse Regering selecteert 6 kandidaten die een offerte mogen indienen.
02/2025	De Vlaamse Regering heeft Bovenbouw Architectuur (BE) en Christ & Gantenbein (CH) aangesteld tot ontwerpteam voor het nieuwbouwproject van het M HKA, het Museum van Hedendaagse Kunst Antwerpen.
10/2025	De Vlaamse Regering zette het project stop.







Definities

KLEURENCODES

Oordeel	Verloop (Timing)
	Op schema De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	Op schema, behoudens aandachtspunten De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	Beperkte vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt.
	Significante vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	Kritieke vertraging De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

Oordeel	Zakelijke rechtvaardiging
	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De zakelijke rechtvaardiging moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De zakelijke rechtvaardiging is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De zakelijke rechtvaardiging van het project is onvoldoende en kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredigeerd worden.

Oordeel	Projectorganisatie
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De projectorganisatie moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De projectorganisatie is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De projectorganisatie is onvoldoende en de betrokken entiteit heeft niet de middelen en/of de bevoegdheid om dit te remediëren.

Oordeel	Samenwerking en draagvlak
	De samenwerking en het draagvlak rond het project verloopt naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is voldoende. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Oordeel	Risico's
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer 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	
Vorbereidingsfase	Vanaf het nemen van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering bij complexe projecten. Indien de procedure voor complexe projecten niet gevolgd wordt kan deze fase aanvangen vanaf principiële goedkeuring van het project of decretale machtiging.
Gunningsfase	Vanaf de 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 opge maakt 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 moneteriseren. 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 bestuursrechtcollege 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 2025

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	Brabo I	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW	Brabo II	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM sui generis
MOW	Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Nog niet gekend
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 Hasselt-Maasmechelen	-	Deels Closed	Klassieke investering
MOW	Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW		Stelplaats Wissenhage	Niet Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster 2	Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster BOVZO	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW	Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Gentspoort	-	Niet Closed	DBFM
MOW	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Cluster 1	Closed	DBFM

			Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
Looptijd	ESR-classificatie	Investeringsbedrag (excl. BTW)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
12 (+ 3 x 1) jaar	ESR-neutraal	213.471	101.233	102.626	103.845	26.525	*	*
30 jaar	Niet ESR-neutraal	1.426.801	128.163	129.951	130.636	131.332	132.055	132.823
30 jaar	ESR-neutraal	769.857	3.370	12.336	23.844	31.684	31.935	32.081
30 jaar	ESR-neutraal	853.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal	483.702	55.936	56.210	56.489	56.774	57.065	57.362
35 jaar	Niet ESR-neutraal	40.993	7.258	7.410	7.568	7.729	7.895	8.064
25 jaar	Niet ESR-neutraal	83.568	16.255	16.104	16.425	16.626	17.053	17.326
25 jaar	ESR-neutraal	11.609	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190
25 jaar	ESR-neutraal	87.395	9.822	9.909	9.998	10.089	10.181	10.276
-	Nog niet gekend	2.600.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	171.110	20.091	20.279	20.469	20.651	20.853	21.048
30 jaar*	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	1.169.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	87.372	9.480	9.670	9.863	10.060	10.261	10.467
-	Nog niet gekend	2.959.708	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	48.264	5.913	5.968	6.022	6.075	6.133	6.188
30 jaar	ESR-neutraal	1.001.644	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	76.676	8.839	8.898	8.959	9.022	9.087	9.153
-	Niet ESR-neutraal	160.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	6.798	748	763	778	794	810	826
25 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	250.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	65.332	8.287	9.479	10.350	10.552	11.132	11.190
30 jaar	Niet ESR-neutraal	31.618	4.898	4.996	5.096	5.197	5.301	5.407
25 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	68.610	-	-	-	-	-	-
30 jaar*	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	779.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal	82.192	4.915	4.929	4.944	4.959	4.974	4.989

Annex vervolg

Beleids-domein	Project/Programma	Deelproject/ programma	Status	Uitvoeringsvorm
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)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
30 jaar	ESR-neutraal	116.680	6.626	6.644	6.662	6.681	6.701	6.719
30 jaar	ESR-neutraal	341.687	-	-	-	21.231	26.096	26.221
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	1.250.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	246.082						
-	Niet ESR-neutraal	344.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	70.000	-	-	-		8.888	8.888
-	Nog niet gekend	872.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	700.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	300.000	-	-	-	-	-	-
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	375.464	-	-	-	-	-	-
30 jaar	ESR-neutraal - Nog geen definitieve uitspraak	39.323	-	-	-	-	-	-
-	Onbekend	*	-	-	-	-	-	-

		Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
	Investeringsbedrag (excl. BTW)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Closed	5.201.573	389.654	395.026	399.294	345.487	335.675	338.137
Deels closed	1.230.299	3.370	12.336	23.844	31.684	31.935	32.081
Niet Closed	12.205.641	-	-	-	-	-	-
Totaal	18.637.513	393.024	407.362	423.138	377.171	367.610	370.218

Status

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.

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 vaartuij) en nog niet voor het voorwaardelijk gedeelte (2de P-klasse vaartuij). Het tijdsaspect dat hieraan is gekoppeld houdt in dat binnen de 4 jaar na de sluiting van de opdracht voor het 1e vaartuij in principe het volgende vaartuij 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.

In een beperkt aantal gevallen betreft dit cijfer het geraamde investeringsbedrag inclusief BTW (bv. Nieuwe Sluis Zeebrugge, Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid & Scholen van Vlaanderen) ofwel enkel de bouwcost (bv. PPS Beweegbare Kunstwerken; Asset Management –Sluizen Boven-Schelde; Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur).

Scholen van Vlaanderen:

Het vermelde bedrag slaat voorlopig enkel op de som van de investeringsbedragen voor deelprogramma's 1 en 2. De omvang van het investeringsbedrag voor deelprogramma 3 is momenteel nog te bepalen.

Asset Management – Sluizen Boven Schelde & Centrum Sport Vlaanderen Hofstade:

Het vermelde bedrag slaat enkel op een raming van de bouwcost, excl. BTW.

*Het programma PPS Kunstwerken (Asset Management – OverBruggen):

Dit programma vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar. Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget.

*Kapitaalverhoging in Finocas NV:

Naar aanleiding van de decarbonisatie van de staalindustrie in Vlaanderen wordt een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 600 miljoen euro voor Finocas.

Nieuwe Sluis Zeebrugge:

Dit bedrag slaat op het geïndexeerde taakstellende buget inclusief BTW. Het taakstellend budget, vastgeklit 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. Het totale project wordt momenteel geraamd op 3.053.438 K euro, P50, prijspeil januari 2025, incl. BTW, exclusief onteigeningen. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp dienen dus besparingsmogelijkheden gezocht te worden.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Er werd gekozen om de ramingen voor de beschikbaarheidsvergoedingen voor de nog niet geclosede PPS projecten voorlopig nog niet te weergeven in deze tabel. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden

door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen. De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld in volgende edities van het rapport.

Kilometerheffing voor vrachtwagens:

De beschikbaarheidsvergoedingen vanaf 2029 zijn afhankelijk van de nog te nemen beslissing inzake een eventuele verlening van het contract.

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur:

De raming van de beschikbaarheidsvergoedingen vermeld in deze tabel is een som van de raming van de beschikbaarheidsvergoedingen voor enerzijds de reeds geclosede projecten en anderzijds de raming van de nog niet geclosede beschikbaarheidsvergoedingen. De raming van de geclosede beschikbaarheidsvergoedingen omvat de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. Gezien de onzekerheid zijn de ramingen voor de nog niet geclosede projecten veel ruwer en zijn zij exclusief de eigen bijdrage van de inrichtende machten.

De DBFM-toelagen zullen geleidelijk op gang komen in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten komen die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering.

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

Vlaamse overheid

Koning Albert II laan 15 bus 353, 1210 Brussel, België

Verantwoordelijke uitgever

Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum

oktober 2025

D/2025/3241/354

fin.vlaanderen.be



