

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- DBFM aanpak infrastructuurprojecten voor het beleidsdomein MOW: overzicht en aanpak investeringsagenda
- Goedkeuring voor het uitwerken van de Totaalrenovatie Waaslandtunnel en de 'Oostelijke Tangent Sint-Niklaas' als Vlaams PPS-project.
- Goedkeuring van de verdere realisatie van het project Ontknoping Mechelen, met opdracht om het uitgewerkt dossier tot het erkennen van dit project als Vlaams PPS project, en de bijhorende opstart van plaatsingsprocedure, met prioriteit ter besluitvorming voor te leggen aan de Vlaamse Regering.
- Kennisname over de stand van zaken van de projecten die worden voorbereid als potentieel PPS-project en/of regulier project: Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel, Doortrekking N171 fase 3 Rumst, Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel, Totaalrenovatie Jan De Vos-Bevrijdingstunnel.

Voor de Tijsmanstunnel geeft de Vlaamse Regering de opdracht om dit verder voor te bereiden als potentiële PPS project, waarbij de beslissing om het te erkennen als Vlaams PPS project afhankelijk is van de voortgang van de uitvoering van de tweede Tijsmanstunnel.

Er is een scenario om de Tijsmanstunnel met deelrenovaties veilig open te houden tot 2032 en een scenario om met bijkomende deelrenovatatie de tunnel veilig open te houden tot 2040. Na eind 2040 moet de tunnel of volledig gerenoveerd worden of afgesloten worden als de 2de Tijsmanstunnel in dienst is genomen.

Voor volgende projecten neemt de Vlaamse Regering kennis van de stand van zaken:

- A8 Halle en Gentspoort
- Herinrichting R0 Noord – Zone Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Wemmel-Jette
- HOV Hasselt – Noord-Limburg
- Stelplaatsen De Lijn
- Tweede Tijsmanstunnel
- PPS Overbruggen 2
- Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

Er is een scenario om de Tijsmanstunnel met deelrenovaties veilig open te houden tot 2032 en een scenario om met bijkomende deelrenovatie de tunnel veilig open te houden tot 2040. Na eind 2040 moet de tunnel of volledig gerenoveerd worden of afgesloten worden als de 2de Tijsmanstunnel in dienst is genomen.

Voor volgende projecten neemt de Vlaamse Regering kennis van de stand van zaken:

- A8 Halle en Gentspoort
- Herinrichting R0 Noord – Zone Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Wemmel-Jette
- HOV Hasselt – Noord-Limburg
- Stelplaatsen De Lijn
- Tweede Tijsmanstunnel
- PPS Overbruggen 2
- Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

- Er is een scenario om de Tijsmanstunnel met deelrenovaties veilig open te houden tot 2032 en een scenario om met bijkomende deelrenovatie de tunnel veilig open te houden tot 2040. Na eind 2040 moet de tunnel of volledig gerenoveerd worden of afgesloten worden als de 2de Tijsmanstunnel in dienst is genomen.
- Voor volgende projecten neemt de Vlaamse Regering kennis van de stand van zaken:
- A8 Halle en Gentspoort
 - Herinrichting R0 Noord – Zone Groot-Bijgaarden, Vilvoorde en Wemmel-Jette
 - HOV Hasselt – Noord-Limburg
 - Stelplaatsen De Lijn
 - Tweede Tijsmanstunnel
 - PPS Overbruggen 2
 - Ombouw A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid

1. SITUERING

i. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De projecten geven uitvoering aan het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 en het door de Vlaamse Regering goedgekeurd meerjarig Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) 2025-2027 van 14 juli 2025.

De projecten geven ook een bijdrage aan de realisatie van de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029 met volgende strategische en operationele doelstellingen:

- **SD 1. Investeren in betrouwbare, performante en veilige infrastructuur**, met als operationele doelstellingen het investeren in robuuste en toekomstbestendige infrastructuur (OD 1.2), het onderhoud en de betrouwbaarheid van onze infrastructuur (OD 1.3), en kwalitatieve voorbereiding van projecten (OD 1.4).
- **SD 2. Zorgen voor een duurzame modal shift voor personenvervoer**, met een sterk Vlaams fietsbeleid (OD 2.3).
- **SD 5. Bouwen aan een gedragen Vlaams verkeersveiligheidsbeleid**, met samenwerking als basis voor verkeersveiligheid (OD 5.1).
- **SD 6. Investeren in economische en logistieke netwerken**, gericht op efficiënter goederenvervoer over de weg (OD 6.5) en optimaal benutten van bedrijventerreinen (OD 6.8).
- **SD 8. Versterken van de focus en efficiënter werken binnen het beleidsdomein MOW**, door een sterker mobiliteitsbeleid via een modusneutrale blik (OD 8.1) en samenwerking binnen en buiten het beleidsdomein (OD 8.2).

Deze nota geeft uitvoering aan de grote investeringsprojecten vermeld in het GIP 2025-2027 (VR 2025 1407 MED.0277/2) en GIP MOW 2026 VR 2026 2205 MED.0202/1.

De Inspectie van Financiën heeft in zijn advies van 23 juni 2026 op vlak van doelmatigheid van de projecten geen opmerkingen. IF stelt dat:

De verschillende projecten moeten zorgen voor de renovatie van kunstwerken in slechte tot zeer slechte staat, een betere ontsluiting van verkeersknooppunten, een oplossing van capaciteitsproblemen, verhoging van de verkeersveiligheid en leefbaarheid,.... Verschiede projecten maakten ook al deel uit van eerdere beslissingen (mobiliteitsplan, RUP, goedkeuring voorkeursvarianten)

VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Voor elk van de volgende projecten worden voorgaande beslissingen opgelijst als volgt:

Totaalrenovatie Tunnels: 'Craeybeckxtunnel', 'Frans Tijsmanstunnel', 'Waaslandtunnel', 'Jan De Vos - Bevrijdingstunnel'

- de richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegnnet. Deze is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegnnet (TERN) met een lengte van meer dan 500 m.
- het Koninklijk besluit van 6 november 2007 betreffende de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels in het trans-Europese wegnnet
- sinds oktober 2019 loopt er voor het Koninkrijk België, krachtens artikel 258 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, een inbreukprocedure bij de Europese Commissie wegens het niet toepassen van Richtlijn 2004/54/EG
- de goedkeuring van het meerjarig geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 door de Vlaamse Regering goedgekeurd van 14 juli 2025. Op het GIP 2025-2027 werden budgetten voorzien om de studie verder te zetten
- VR 2022 2204 MED.0122-1 Voortgangsrapport tunnels - publiek
- VR 2022 2204 MED.0122/2 Voortgangsrapport tunnelveiligheid – publiek
- VR 2023 2306 MED.0225-2 Voortgangsrapport tunnelveiligheid – publiek
- VR 2025 1407 MED.0276-1 Jaarrapport tunnelveiligheid 2025 – publiek
- VR 2025 1407 MED.0276-2 Jaarrapport tunnelveiligheid 2025 – publiek
- VR 2026 0307 MED.0276-2 Voortgangsrapport tunnelveiligheid 2026 – publiek
- VR 2026 2205 MED.0202/1 Investeringsprogramma GIP 2026

Oostelijke Tangent Sint-Niklaas

- het mobiliteitsplan van de stad Sint-Niklaas van 24 april 2015 duidt de Oostelijke tangent aan als missing link in de kamstructuur van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas
- het besluit van de Vlaamse Regering van 13 januari 2017 met de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Oostelijke tangent Sint-Niklaas”, gewijzigd door het arrest nr. 245.690 van 8 oktober 2019 van de Raad van State
- het door de Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken goedgekeurd Regionaal Mobiliteitsplan trad in werking op 30 maart 2024, de Oostelijke Tangent Sint-Niklaas is er 1 van de krachtlijnen in
- het addendum projectnota Oostelijke Tangent werd door de projectstuurgroep goedgekeurd op 18 september 2025, de projectstuurgroep bestaat uit het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Infrabel, De Lijn, stad Sint-Niklaas, gemeente Temse en de provincie Oost-Vlaanderen
- de goedkeuring van het meerjarig geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 door de Vlaamse Regering van 14 juli 2025. Op het GIP 2025-2027 werden budgetten voorzien om de studie verder te zetten
- de goedkeuring van het GIP MOW 2026 VR 2026 2205 MED.0202/1

Ontknoping Mechelen

- de startnota werd door de projectstuurgroep formeel goedgekeurd op 9 juli 2021
- de beslissing van de Vlaamse Regering (VR 2021 1510 DOC.1157/1) om het potentieel DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord” (ondertussen omgedoopt tot ‘Ontknoping Mechelen’) op te dragen aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Hierbij dient een geactualiseerde analyse doorgevoerd te worden met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkt project vooraleer de plaatsingsprocedure aangevat kon worden.

- de projectnota Ontknoping Mechelen werd door de projectstuurgroep goedgekeurd op 23 oktober 2025, de projectstuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Vlaamse Milieu Maatschappij, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het departement Omgeving, de VVM De Lijn, de Provincie Antwerpen, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg en de stad Mechelen
- de goedkeuring van het meerjarig geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 door de Vlaamse Regering van 14 juli 2025. Op het GIP 2025-2027 werden budgetten voorzien om de studie verder te zetten en de boscompensatie te realiseren
- de goedkeuring van het GIP MOW 2026 VR 2026 2205 MED.0202/1

Doortrekking N171 fase 3 Rumst

- het gewestplan bevat de reservatiezone voor de vervollediging van de N171, publicatie staatsblad op 25 oktober 1979
- streefbeeldstudie en startnota, goedgekeurd op 16 maart 2004
- het addendum projectnota werd goedgekeurd in 2009
- het voorlopig goedgekeurd project-MER (PRMER-3250-VGK) van 27 juli 2022
- op 11 augustus 2023 werd het doorstromingsalternatief als voorkeur door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken bekrachtigd
- de goedkeuring van het meerjarig geïntegreerd Investeringsprogramma 2025-2027 door de Vlaamse Regering van 14 juli 2025. Op het GIP 2025-2027 werd budget voorzien om de studie verder te zetten.
- de goedkeuring van het GIP MOW 2026 VR 2026 2205 MED.0202/1

ii. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING IN MOW

De rol van PPS in de realisatie van de ambities van de Vlaamse Regering

In het Regeerakkoord 2024-2029 wordt de Vlaamse Regering geconfronteerd met significante investeringsnoden in mobiliteitsinfrastructuur. Uiteraard wordt beoogd met deze investeringen tegemoet te komen aan een aantal urgente mobiliteitsnoden in Vlaanderen. Niettemin hebben dergelijke investeringen een ruimere economische en maatschappelijke draagwijdte.

Daarnaast beogen deze investeringen ook de uitbouw van een veiliger netwerk en infrastructuur en komen deze investeringen ook de (verkeers)leefbaarheid ten goede.

PPS - als vorm van alternatieve financiering - biedt de mogelijkheid om dergelijke investeringen te versnellen en sneller de maatschappelijke baten verbonden aan de desbetreffende infrastructuur te realiseren. Tegelijk biedt PPS voor de realisatie van mobiliteitsinfrastructuur ook het kader om - a.h.w. als een hefboom - ook andere beleidsdoelstellingen en ambities te realiseren. Het is immers eigen aan PPS dat de private partij een zekere “ontwerpvrijheid” wordt gelaten. De publieke partner specificeert aldus de “outputspecificaties” - de eisen waaraan de infrastructuur moet voldoen inzake gebruik en beschikbaarheid - maar laat de technische en praktische invulling over aan de private partner.

De mededingingssituatie tijdens de plaatsingsprocedure noopt de geïnteresseerde marktpartijen vanuit hun kennis, ervaring en innovatief vermogen oplossingen te zoeken die hen een concurrentieel voordeel opleveren. PPS stimuleert aldus innovatie.

Tegelijk laat de techniek van de outputspecificaties samen met een doelmatig gebruik van gunningscriteria toe dat de geïnteresseerde marktpartijen ook ruimtegebruik, landschappelijke inpassing, aspecten inzake waterhuishouding, ecologische aspecten, leefbaarheid... mee in rekening brengen bij het uittekenen van hun voorstel.

De DBFM-uitvoeringsvorm

Een PPS-verband omvat een contractuele relatie tussen één of meerdere publieke partners en één of meer private partners, gebaseerd op een partnerschapsmodel. Dit partnerschapsmodel is gericht op de realisatie van meerwaarden voor beide partijen. Het laat de publieke sector toe beroep te doen op de knowhow, ervaring en innoverende en creatieve capaciteit van de private sector voor het leveren van een publieke dienst, weliswaar op basis van eisen die de publieke partner stelt aan die dienstverlening. Dergelijke samenwerking kan diverse vormen aannemen met o.a. de Design, Build, Finance and Maintain (DBFM)-formule.

De publieke partner zal in een DBFM-formule een overeenkomst afsluiten met een speciale projectvennootschap, de SPV-DBFM, die zal opgericht worden door de private partner die via een plaatsingsprocedure zal gekozen worden en aan wie de opdracht zal worden gegund.

In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de SPV-DBFM van de publieke partner vanaf de beschikbaarheidsdatum (dus a.h.w. vanaf “voorlopige oplevering”) een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties (op basis van lane rentals) en prestatiekortingen (op basis van boetepunten). De configuratie wordt door de SPV-DBFM ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden gedurende een vast te stellen periode (in mobiliteitsinfrastructuur doorgaans 30 jaar) vanaf de beschikbaarheidsdatum. De opdrachtnemer moet tijdens deze periode het nodige doen opdat de configuratie beantwoordt en blijft beantwoorden aan de beschikbaarheidseisen. Op die manier wordt ervoor gezorgd dat de opdrachtnemer een kwalitatief hoogstaande infrastructuur oplevert en deze ook naar behoren onderhoudt.

Deze uitvoeringsvorm laat het best toe de private partner te responsabiliseren voor zijn eigen keuzes (en dus ook de nodige stimuli toe te dienen voor weloverwogen, doelmatige en efficiënte keuzes in de ontwerp- en bouwfase). Tegelijk met de stimuli die uitgaan van de M-component, impliceert de F-component een niet te onderschatten waarborg voor een tijdige en kwaliteitsvolle realisatie van de infrastructuur. De verschaffer van het vreemd vermogen van de SPV-DBFM zal immers toezien dat de infrastructuur tijdig gerealiseerd wordt (want pas vanaf de beschikbaarheid ontvangt de private partner beschikbaarheidsvergoedingen waarmee de vreemd vermogensverschaffer kan worden terugbetaald) en zal toezien dat de infrastructuur kwaliteitsvol en in overeenstemming met de eisen wordt gerealiseerd en onderhouden (zo niet worden prestatiekortingen en/of boetepunten opgelegd die de inkomsten van de SPV bedreigen).

Wat de DBFM uitvoeringsvorm betreft, merkt de Inspectie van Financiën in zijn advies op dat “de uitkomst van het AUV geen automatisch beslissingscriterium vormt en dat de hoogst scorende uitvoeringsvorm niet per definitie de meest geschikte uitvoeringsvorm is. Dit is een gevolg van de structurele verschillen tussen de uitvoeringsvormen. Aangezien niet elke projectvorm investeerders en financiers als stakeholders omvat, kan een hoge score voor deze actoren de gemiddelde geschiktheidsscore vertekenen, in tegenstelling tot uitvoeringsvormen waarin deze stakeholders niet aan bod komen. De Inspectie van Financiën merkt verder op dat, behoudens het voorzien van de “F” component, de verschillende aangehaalde argumenten voor het gebruik van een DBFM ook geldig zijn voor een DBM, zeker bij gebruik van een concurrentiegericht dialogoek”.

De keuze voor een DBFM wordt in de verantwoordingsnota's voor de verschillende projecten verder o.a. verantwoord door de volgende argumenten : "Gezien de omvang van de onmiddellijke investering en de moeilijke inpassing hiervan in de bestaande kredieten, is deze vorm niet te verkiezen. " "Gelet de beperkingen van het GIP geniet DBFM in dit dossier de voorkeur om een vlotte uitvoering van het dossier te bekomen." De keuze voor een DBFM lijkt dan ook vooral ingegeven door budgettaire

overwegingen, waarbij de investering kan gespreid worden over de periode waarin de beschikbaarheidsvergoedingen zullen verschuldigd zijn (30 jaar).

Vanuit het beleidsdomein MOW wordt aangegeven dat het Afwegingsinstrument Uitvoeringsvorm (AUV) geen automatisch beslissingscriterium vormt, maar een ondersteunend instrument is binnen een bredere beleidsmatige afweging. De uiteindelijke keuze voor DBFM werd dan ook gemaakt op basis van een combinatie van kwalitatieve, organisatorische en financiële overwegingen.

Naast de AUV-resultaten wordt de DBFM-formule in dit dossier verantwoord door:

- de integratie van ontwerp, bouw, financiering en onderhoud over de volledige levenscyclus;
- de overdracht van belangrijke risico's naar de private partner;
- de sterke noodzaak tot tijdige oplevering en kwaliteitsvol onderhoud via de F- en M-component;
- de mogelijkheid om innovatie en optimalisatie vanuit de markt maximaal te benutten.

Hoewel sommige argumenten ook toepasbaar zijn op een DBM-formule, biedt de toevoeging van de financieringscomponent in DBFM een bijkomende waarborg op vlak van timing, budgetdiscipline en lifecycle-optimalisatie. De keuze voor DBFM is aldus niet louter budgettair ingegeven, maar kadert in een geïntegreerde projectbenadering die gericht is op maximale maatschappelijke waarde.

Governance PPS aanpak in MOW

De afgelopen 20 jaar werd binnen het beleidsdomein MOW een goede trackrecord opgebouwd met DBFM-projecten in Vlaanderen voor wat betreft infrastructuurprojecten, en wordt dit verder geëvalueerd en bijgestuurd. Een DBFM-formule moet zowel inhoudelijk als budgettair de meest geschikte keuze zijn in vergelijking met een klassieke aanbestedingsformule.

Op niveau van het Beleidsdomein MOW werden binnen het Managementcomité van het Beleidsdomein reeds afspraken gemaakt over het creëren van kennisnetwerken en kenniscellen. Ook met betrekking tot PPS en DBFM wordt deze aanpak voor kennisdeling en kennisopbouw toegepast met een kenniscel PPS binnen MOW, onder leiding van De Werkvennootschap. Daarnaast biedt het Departement MOW via NeXperta binnen het Beleidsdomein MOW horizontale ondersteuning inzake overheidsopdrachten en inzake bouw- en geotechnische expertise.

Binnen het beleidsdomein MOW treedt De Werkvennootschap op als kenniscentrum voor de contractuele en financiële coördinatie van nieuwe PPS-contracten, waarbij De Werkvennootschap instaat voor de juridische en financiële (incl. verzekeringstechnische) begeleiding van de plaatsingsprocedures, als complement bij de technische begeleiding die gesitueerd blijft bij de betrokken entiteit van het Beleidsdomein MOW. De Werkvennootschap staat daarbij o.m. in voor de aanstelling en aansturing van de juridische, financiële en verzekerings-adviseurs. Op deze manier blijven de juridische, procedurele en financiële kennis gecentraliseerd en wordt de efficiënte werking binnen het beleidsdomein gemaximaliseerd. Zo wordt de DBFM-standaard die door De Werkvennootschap ontwikkeld werd en in de markt goed gekend is, verder gewaarborgd. Tevens worden de voorbereidende kosten geminimaliseerd door doordachte afstemming binnen het beleidsdomein. Tenslotte zal MOW door de consistente werking ook sterker staan in de onderhandelingen met de markt.

Met een sterker samenwerkingsmodel binnen het beleidsdomein MOW, onder leiding van de Secretaris-Generaal van het Departement MOW (als modusneutrale regisseur voor het Beleidsdomein MOW), wordt ook voor DBFM-projecten een slagvaardige en efficiënte aanpak beoogd, met kennisopbouw en -valorisatie. Dit waarborgt onder meer ook de coördinatie tussen de verschillende PPS-projecten in termen van projectplanningen zodat overbevraging van de markt wordt vermeden.

Dit kadert binnen de duidelijke ambitie van het beleidsdomein MOW om de specifieke expertise van elke afzonderlijke entiteit maximaal en MOW-breed in te zetten.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van alle PPS-projecten binnen het beleidsdomein MOW, opgedeeld in functie van reeds genomen beslissingen. Het betreft PPS-projecten:

- Die reeds geclosed werden en waarvan de beschikbaarheidsvergoedingen gecommitteerd zijn of die reeds lopen;
- Die in aanbesteding zijn en al aangeduid werden door de Vlaamse Regering als PPS-projecten;
- Die in voorbereiding zijn en waar in deze nota een voorstel van beslissing wordt opgenomen;
- Die in voorbereiding zijn en waar in deze nota een stand van zaken wordt gegeven;
- Die in overweging worden genomen om in de toekomst op te starten.

Status	Project
Closed	A11
Closed	Brabo I Niet-tram gedeelte
Closed	Brabo II - Niet-tram gedeelte
Closed	Kempense Noord-Zuidverbinding
Closed	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
Closed	R4-Zuid Gent
Closed	R4 West en Oost - DBFM
Closed	Complex R0 x A201
Closed	A12 Londerzeel Zuid
Closed	Brabo II - stad Antwerpen
Closed	Brabo I Tram gedeelte
Closed	Brabo II - Tramgedeelte
Closed	Livan 1
Closed	Stelplaats Tongeren
Closed	Stelplaatsen Cluster 2
Closed	Stelplaatsen Cluster BOVZO
Closed	Stelplaatsen Oostende
Closed	Meerkost DBFM vergroening (laadinfra)- op bestaande contracten
Closed	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
Closed	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
Gegund	PPS Kunstwerken (Asset Management - OverBruggen)
In aanbesteding	Rond Ronse - Hoofdproject (Missing Link Ronse N60)
In aanbesteding	Herinrichting R0-Noord - Zone Zaventem
In aanbesteding	Limburgse Noord-Zuidverbinding
In aanbesteding	Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat
In aanbesteding	Gentspoort
In aanbesteding	Stelplaats Wissenhage
In aanbesteding	Asset Management - Sluizen: Herbouw van de Sluizen Boven-Schelde

A. VOORSTEL VAN BESLISSING PPS-PROJECTEN

1) 5 TUNNELRENOVATIES

1. PROJECTBESCHRIJVING

Tunnelplan Vlaanderen

De meeste Vlaamse tunnels hebben intussen heel wat jaren op de teller. Ze kampen met een onderhoudsachterstand en zijn niet meer afgestemd op de stijgende hoeveelheid verkeer en de hedendaagse eisen op het vlak van veiligheid, technologie en duurzaamheid. De doelstelling is niet enkel om de tunnels te renoveren, maar tegelijk de tunnels technologisch beter uit te rusten en de bewaking en bediening ervan te moderniseren. Het verzekeren van de veiligheid in de tunnels is hierbij het leidende principe. Tevens verbeteren we het beheer van de tunnels om een herhaling van de huidige onderhoudsachterstand te voorkomen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft met het Tunnelplan Vlaanderen een masterplan uitgewerkt om de veiligheid en de betrouwbaarheid van alle tunnels in Vlaanderen op orde te zetten, de exploitatie te moderniseren en een professioneel assetmanagement in te voeren in overeenstemming met ISO 55001.

Tunnelplan Vlaanderen bevat een investeringsprogramma van circa 2,4 miljard euro, verdeeld over vier pijlers:

- totaalrenovaties
- deelrenovaties
- onderhoud
- uitbouw Verkeerscentrum

Het bevat eveneens een onderhoudsprogramma om het structureel onderhoud op de tunnelinfrastructuur te versterken.

Totaalrenovatie

De totaalrenovatie, één van de vier pijlers van het 'Tunnelplan Vlaanderen' bundelt alle ingrepen van bouwkundige aard, en combineert dit met de vernieuwing van technische installaties ter bevordering van de veiligheid. Een totaalrenovatie vergt het afsluiten van een tunnelkoker voor verkeer voor een substantiële periode en dient zorgvuldig voorbereid te zijn. Minder hinder maatregelen zijn noodzakelijk.

Voor tien tunnels is een totaalrenovatie onontbeerlijk om het vereiste veiligheidsniveau te halen (zie tabel 1).

Rekening houdende met hun kritikaliteit, de toestand en de interfererende projecten zijn de volgende tunnels het dringendste aan een totaalrenovatie toe: de Vierarmentunnel, de Rupeltunnel, Craeybeckxtunnel, de Frans Tijsmanstunnel, de Waaslandtunnel, de Jan De Vos tunnel en de Bevrijdingstunnel.

De totaalrenovatie van de Vierarmentunnel en Rupeltunnel werd reeds via een aparte beslissing van de Vlaamse Regering toegewezen aan het Agentschap Wegen en Verkeer als trekker van het project. Zij zullen, in samenwerking met De Werkvennootschap, deze projecten in de markt plaatsen als concurrentiegericht dialoog. De Vlaamse Regering heeft op 29 mei 2026 formeel beslist om zowel de totaalrenovatie van de Vierarmentunnel als de Rupeltunnel te erkennen en verder uit te werken als DBFM-PPS-project.- VR 2026 2905 DOC.0553/1.

Voor de Tijsmanstunnel (R2) wordt een totaalrenovatie voorbereid. Er is een scenario uitgewerkt om de Tijsmanstunnel met deelrenovaties veilig open te houden tot 2032 en een scenario om met bijkomende deelrenovatie de tunnel veilig open te houden tot 2040. Na eind 2040 is er geen andere keuze meer om de tunnel volledig te renoveren (of af te sluiten indien de 2de Tijsmanstunnel in dienst genomen kan worden). AWW en Lantis stemmen projectmatig af voor de projecten 'renovatie bestaande Tijsmanstunnel' (AWV) en 'bouwen 2de Tijsmanstunnel' (Lantis).

De totaalrenovatie van de Beverentunnel is reeds in afronding.

Tabel 1: 10 tunnels totaalrenovatie

	Tunnel	Weg-categorie	Belasting (# / dag)	Lengte (m)	Kritikaliteit ¹	Toestand
1	Vierarmentunnel	R0 TEN-V	100.000	540	Zeër groot	Matig
2	Rupeltunnel	A12 VHW	80.000	595	Groot	Zeër slecht
3	Jan De Vos tunnel	A112 VHW	30.000	780	Groot	Slecht
4	Craeybeckxtunnel	E19 TEN-V	130.000	1.600	Zeër groot	Slecht
5	Waaslandtunnel	Stedelijk	30.000	1.769	Matig	Zeër slecht
6	Bevrijdingstunnel	A12 VHW	50.000	355	Groot	Slecht
7	Tijsmanstunnel	R2 TEN-V	50.000	820	Zeër groot	Zeër slecht
8	Kennedytunnel	R1 TEN-V	150.000	690	Zeër groot	Matig
9	Zelzatetunnel	E34 VHW	50.000	490	Groot	Slecht
10	Wevelgemtunnel	E403 VHW	50.000	470	Matig	Slecht

Niet alle tunnels, vermeld in bovenstaande tabel, zijn onderwerp van deze nota. Deze worden in een later stadium bekeken met het oog op de tunnelveiligheid.

Prioritering tunnels:

Rupeltunnel

De Rupeltunnel combineert een zeer slechte technische en civiele toestand met een grote kritikaliteit op de A12 en verwerkt dagelijks ongeveer 80.000 voertuigen. De combinatie van de slechte staat van de infrastructuur en de hoge verkeersbelasting verhoogt het risico op incidenten, uitval en beschikbaarheidsproblemen. Hierdoor komt ook de tunnelveiligheid voor weggebruikers steeds meer onder druk te staan.

Tijsmanstunnel

De Tijsmanstunnel heeft een zeer grote kritikaliteit, bevindt zich in een zeer slechte toestand en maakt deel uit van het TEN-V-netwerk. De technische toestand is zodanig dat verdere verschuiving van de renovatie moeilijk te verantwoorden is. Zonder grondige renovatie neemt het risico toe dat de tunnelveiligheid en bedrijfszekerheid van deze belangrijke verbinding in het gedrang komen.

¹ De asset kritikaliteit geeft het belang van de infrastructuur aan vanuit een systeembenadering. De kritikaliteit score wordt gekwantificeerd op parameters mbt veiligheid, continuïteit, economisch belang, e.a. De kritikaliteit wordt uitgedrukt in vijf categorieën: zeer klein, klein, matig, groot en zeer groot.

De Waaslandtunnel bevindt zich eveneens in een zeer slechte toestand en is met bijna 1,8 km één van de langste tunnels in Vlaanderen. Door haar lengte, ouderdom en technische toestand zijn de uitdagingen op het vlak van incidentmanagement en evacuatie bijzonder groot. Zonder renovatie neemt de kans toe dat de veiligheid van de tunnelgebruikers onvoldoende kan worden gegarandeerd.

Vierarmmentunnel

De Jan De Vostunnel en Bevrijdingstunnel vormen samen een cruciale schakel op de Antwerpse A12-corridor. Beide tunnels hebben een grote kritikaliteit en bevinden zich in een slechte toestand. De combinatie van hun verkeerskundige functie en de vastgestelde degradatie maakt dat uitstel van renovatie leidt tot toenemende veiligheidsrisico's. Zonder ingrijpen komt de tunnelveiligheid op een belangrijke stedelijke verkeersas steeds meer onder druk te staan.

De Craeybeckxtunnel verwerkt met ongeveer 130.000 voertuigen per dag en heeft een zeer grote kritikaliteit. Hoewel de toestand als “slecht” wordt beoordeeld, zorgt de uitzonderlijk hoge verkeersintensiteit ervoor dat elke storing of veiligheidsbeperking een zeer grote maatschappelijke impact heeft. Renovatie is noodzakelijk om te voorkomen dat de veiligheid en betrouwbaarheid van één van de belangrijkste verkeersaders van Vlaanderen in het gedrang komen.

- de totaalrenovatie van de Craeybeckxtunnel;
- de totaalrenovatie van de Frans Tijsmanstunnel;
- de totaalrenovatie van de Waaslandtunnel;
- de totaalrenovatie van de Jan De Vos - Bevrijdingstunnel;

Zie bijlage Tunnelrenovaties_Resultaten AUV (Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen)

De DBFM-opdracht zal gegund worden na een concurrentiegericht dialoog op grond van artikel 39 §1 van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016 (grond: art. 38, §1, 1°, c) van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016).

De concurrentiegerichte dialoog bestaat uit een selectie-, een dialoog- en een offerte-/gunningsfase.

2) OOSTELIJKE TANGENT SINT-NIKLAAS

Zie bijlage Ontknoping Mechelen_Resultaten AUV

De DBFM-opdracht zal gegund worden na een concurrentiegericht dialogoog op grond van artikel 39 §1 van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016 (grond: art. 38, §1, 1°, c) van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016).

De concurrentiegerichte dialoog bestaat uit een selectie-, een dialoog- en een offerte-/gunningsfase.

De goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure van het DBFM-project zal terug het voorwerp uitmaken van een beslissing van de Vlaamse Regering.

1. PROJECTBESCHRIJVING

De Rupelstreek (ten noorden van de Rupel, ten oosten van de Schelde en ten zuiden van Antwerpen) kampt met een hoge verkeersdruk. Verspreid liggende bedrijventerreinen sluiten niet altijd vlot aan op het hoofdwegennet, waardoor lokale wegen zwaar belast worden. Om die situatie te verbeteren, werden in 2016 de eerste twee fasen van de doortrekking van de N171 gerealiseerd op het grondgebied van Niel, Boom en Rumst. Daarbij kwam er een rotonde op de N177 en werd de ontsluiting naar onder meer bedrijventerrein Krekelenberg verbeterd.

De derde fase voorziet in een verbinding van de N177, ter hoogte van de nieuwe rotonde, tot de bestaande aansluiting aan de Eikenstraat. Zo kan verkeer rechtstreeks via de N171 aansluiten op het complex Kontich aan de E19. Met deze ontbrekende schakel wordt het onderliggende wegennet in de woonkernen ontlast en de verkeersveiligheid verhoogd.

Het project focust niet enkel op gemotoriseerd verkeer, maar ook op de uitbouw van een volledig fietsnetwerk. Daarmee ondersteunt het de modal shift en wordt duurzame mobiliteit bevorderd. Daarnaast zorgt de verbeterde ontsluiting voor een sterkere economische dynamiek in de regio.

- het ontlasten van omliggende straten en woonwijken in Rumst, Aartselaar en Kontich van doorgaand en zwaar sluiptverkeer;
- het verhogen van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonkernen;
- het verbeteren van de ontsluiting van het stedelijk gebied rond Boom (Rumst, Niel, Aartselaar en Schelle) richting oosten, aangezien de Rupelstreek in westelijke en zuidelijke richting moeilijk ontsluitbaar is;
- versterking van duurzame mobiliteit met een hoogwaardige fietsverbinding tussen de N177 en de Park and Ride in Kontich ter hoogte van de E19.

De nieuwe N171 krijgt een uitgesproken ontsluitingsfunctie voor de omliggende woonkernen en bedrijventerreinen, maar is niet bedoeld als doorgaande verbinding tussen de E19 en de A12. De weg wordt ingericht als regionale weg – vergelijkbaar met wat vroeger een *secundaire weg type 1* werd genoemd – met twee rijstroken en redresseerstroken zonder middenberm, zodat hulpdiensten veilig

Tijdens de onderhandelingsfase zal het Agentschap Wegen en Verkeer, als trekker van het project, in samenwerking met De Werkvennootschap, de opdrachtdocumenten opmaken. Die zullen bestaan uit een gunningsleidraad (dat onder meer de administratieve bepalingen bevat), het referentiekader, de voorstudies en het referentieontwerp en een ontwerp van DBFM-overeenkomst met bijlagen waaronder de outputspecificaties. Voor het ontwerp van DBFM-overeenkomst zal vertrokken worden van een standaard DBFM-overeenkomst reeds gebruikt in andere DBFM-projecten.

De deelzone B (Houthalen-Helchteren) met betrekking tot de 'missing link' N74 wordt prioritair uitwerking van projectbesluiten NZL – fase 1 en 2. Op 3 oktober 2025 stelde de Vlaamse Regering (VR 2025 0310 DOC.0887/1) het Projectbesluit NZL – Fase 1 van het complex project 'Noord-Zuidverbinding Limburg' definitief vast. Dit heeft betrekking op de realisatie van het gekozen alternatief met twee tunnels voor de wegverbinding N74 als 'missing link' in deelzone B (Houthalen-Helchteren). Momenteel is de uitwerking van het Projectbesluit NZL – fase 2 in deelzone B (Houthalen-Helchteren) volop lopend. Dit heeft betrekking op de inrichting van het publiek domein bovenop de tunneldaken. Het ontwerp Projectbesluit NZL – fase 2 zal in het najaar 2026 ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. De plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project 'Noord-Zuid Limburg' (NZL) werd ondertussen opgestart door De Werkvennootschap. Zowel uitvoering van Projectbesluit NZL – fase 1 en fase 2 in deelzone B (Houthalen-Helchteren) maken deel uit van deze DBFM-plaatsingsprocedure.

5) STELPLAATSEN DE LIJN

De investeringen in nieuwe stelplaatsen of totaalrenovaties maken deel uit van het globale masterplan Patrimonium 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.

- Cluster 3: bouwkost ca. 85M€ tot 105M€ (afhankelijk van gekozen scenario)
- Cluster 4: bouwkost ca. 71M€ tot 88M€ (afhankelijk van gekozen scenario)
- Cluster Tram: bouwkost ca. 132M€ tot 150M€ (afhankelijk van gekozen scenario)

////////////////////////////////////

Cluster 3

- ### Cluster 4

- ## Cluster Tram

- 6) OMBOUW A12/N177 IN AARTSELAAR EN WILRIJK

Tussen de sleuf in Boom en het viaduct in Wilrijk liggen 5 gelijkgrondse kruispunten op de A12. Het zijn drukke en onoverzichtelijke verkeerslichtengeregelde kruispunten. Deze 5 kruispunten hebben allen een hoge score op de dynamische lijst van gevaarlijke punten langs gewestwegen van 2024. Bovendien is de A12 gedefinieerd als Vlaamse Hoofdweg, om een vlotte doorstroming te garanderen dient het aantal aansluitingen beperkt te zijn. De 5 opeenvolgende kruispunten hebben een grote impact op de doorstroming.

In maart 2024 heeft de Vlaamse Regering 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.

Uit Maatschappelijk Kosten Baten Analyse-onderzoek blijkt dat de varianten met centrale OV-baan maatschappelijke meerwaarde opleveren ten opzichte van het alternatief A met decentrale OV-baan. Dit is vooral te danken aan een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer en minder conflicten met inritten langs de N177. Toch volstaan deze baten van een centrale OV-baan niet om de hogere investerings- en onderhoudskosten volledig te compenseren. Op gebied van gemotoriseerd verkeer en de actieve weggebruiker blijven de verschillen relatief beperkt. Lange wachttijden aan de oversteekplaatsen en filevorming nabij afritten blijven wel een aandachtspunt. Ruimtelijk-milieukundig heeft de verschuiving van OV-infrastructuur beperkte impact. De beschikbare ruimte

Gelet op bovenstaande, wordt er voor de ombouw van de A12/N177 in Aartselaar en Wilrijk-Zuid verder gewerkt op basis van voorkeursalternatief A met 'decentraal openbaar vervoer', dit wil zeggen het voorkeursalternatief A dat gekozen werd door de Vlaamse Regering in maart 2024.

- Selectiefase: 2e en 3e kwartaal 2027
- Dialoofase: 2028
- Offertefase: 2029
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 1e kwartaal 2030
- Uitvoeringstermijn: 5 jaar à 7 jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf: ten vroegste 1e kwartaal 2035

...

De budgettaire impact van de beschikbaarheidsvergoedingen zal actief worden opgevolgd. Binnen het beleidsdomein MOW zal de investeringscel van het Departement MOW, in haar rol van modusneutrale regisseur, instaan voor het bewaken van de globale kasstroomplanning van zowel lopende als nieuwe PPS-projecten. Dit in het bredere globale meerjarenoverzicht aangaande het GIP en de PPS-en voor het beleidsdomein MOW. Deze opvolging zal toelaten de budgettaire impact van beschikbaarheidsvergoedingen te monitoren en tijdig bij te sturen in functie van budgettaire ruimte. De realisatie van projecten blijft daarbij afhankelijk van de effectieve budgettaire ruimte en toekomstige begrotingsbeslissingen. Deze aanpak beheerst de budgettering binnen MOW op lange termijn.

Ramingen

De geraamde bouwkost bedraagt 253,5 mio euro (inclusief btw, prijspeil september 2025). Omgerekend naar het prijspeil van juli 2026 bedraagt de geraamde bouwkost 258,6 mio en met een geactualiseerde beschikbaarheidsvergoeding (prijspeil juli 2026) van 28,4 mio euro.

- Investeringskost: 245,8 mio euro
- Kosten voor onteigeningen: 0 euro
- Studies: 10,3 mio euro
- Flankerend beleid: 2,5 mio euro

- Nutsleidingen verplaatsen – eventuele bijkomende netaansluitingen: budget is voorzien op het GIP
- Studie in Masterplan tunnels, budget is voorzien op het GIP
- Financieel en juridische ondersteuning, budget is voorzien op het GIP

- Design 15%, éénmalig
- Financiering 4%, gedurende 30 jaar
- Risico 10%, éénmalig
- Onderhoud 2%, gedurende 30 jaar

- de totaalrenovatie van de Craeybeckxtunnel: 10,1 mio euro
- de totaalrenovatie van de Frans Tijsmanstunnel: 8,8 mio euro
- de totaalrenovatie van de Waaslandtunnel: 10,1 mio euro
- de totaalrenovatie van de Jan De Vos – Bevrijdingstunnel: (2,7 + 2,9 =) 5,6 mio euro

- Investeringskost: 145,4 mio euro
- Flankerend beleid: 7,6 mio euro

Volgende kosten worden opgenomen binnen de begroting van MOW (GIP):

- Nutsleidingen verplaatsen – eventuele bijkomende netaansluitingen: budget is voorzien op het GIP
- Studiekosten : 4 mio €, voorzien op het GIP
- Onteigeningskosten : 2,57 mio €, voorzien op het GIP
- Financieel en juridische ondersteuning, budget is voorzien op het GIP
- Kosten voor boscompensatie (nog niet gekend)
- Biedvergoedingen MPMO
- kosten voor mijlpaalvergoedingen ifv werken buiten configuratie
- kosten voor bijzondere overeenkomst met Infrabel

- 1,5 mio euro in 2025 (reeds vastgelegd)
- 2,5 mio euro in 2026
- 1,9 mio euro in 2027

Verwervingen, een groot deel van de percelen is reeds verworven, maar bijkomende innames zijn nodig voor de realisatie van het doorstromingsalternatief met inbegrip van boscompensatie en buffervoorzieningen: 3,5 mio euro incl BTW, te voorzien in 2027.

B. ESR-TOETS

In de opdrachtdocumenten voor de verschillende projecten zal gewerkt worden met een standaard DBFM-overeenkomst waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomst wordt bewaakt bij de omzetting van deze standaardovereenkomst voor elk project.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Deze nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal, in samenwerking met verschillende entiteiten binnen en buiten de Vlaamse overheid, de synergieën en mogelijke winsten van deze projecten maximaliseren door de nodige samenwerkingsovereenkomsten af te sluiten.

Vanuit minder-hinder aanpak wordt ingezet op realisatie van de verbinding tussen A12 en N171 en de doortrekking van de N171, en de verbinding van de A12 en de N16 om een vlotte doorstroming te waarborgen voor de grotere regio. Dit is noodzakelijk als de cruciale verkeersassen worden aangepakt met Rupeltunnel, Craeybeckxtunnel, Jan De Vos en Bevrijdingstunnel, en Mechelen-Noord.

MINDER HINDER MAATREGELEN - TOTAALBENOVATIE TUNNELS

Een totaalrenovatie vergt het afsluiten van een tunnelkoker voor verkeer voor een substantiële periode en dient zorgvuldig voorbereid te zijn. Minder hinder maatregelen zijn noodzakelijk.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST OOSTELIJKE TANGENT

Stad Sint-Niklaas, gemeente Temse en Infrabel zijn partners in de uitvoering van de werken. Er wordt een samenwerkingsovereenkomst Werken opgesteld om verwachtingen en verplichtingen helder en afdwingbaar te stellen.

MINDER HINDER MAATREGELEN - OOSTELIJKE TANGENT

De aanleg van de Oostelijke Tangent heeft een grote impact op de onderliggende wegenis en toegankelijkheid van de regionale bedrijventerreinen. Minder hindermaatregelen zijn noodzakelijk.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST ONTKNOPING MECHELEN

Het project Ontknoping Mechelen heeft raakvlakken met Infrabel, DVW, VLM, de provincie Antwerpen, de stad Mechelen, Aquafin, Voor zover het nodig is, zullen er met deze stakeholders samenwerkingsovereenkomsten worden opgesteld om klanteneisen, financiële verantwoordelijkheden en beheersafspraken helder en afdwingbaar te maken.

MINDER HINDER MAATREGELEN ONTKNOPING MECHELEN

De aanleg van de Ontknooping Mechelen heeft een grote impact op de onderliggende wegenis en toegankelijkheid van de regionale bedrijventerreinen. Minder hinder maatregelen zijn noodzakelijk.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST DOORTREKKING N171 FASE 3 RUMST

Om de N171 optimaal te laten functioneren en om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de omgeving te versterken, wordt met de gemeenten een samenwerkingsovereenkomst afgesloten om de nodige flankerende maatregelen in de gemeenten te voorzien (heraanleg van gemeentewegen, weren van doorgaand verkeer in woonstraten, knip van Pierstraat, ...).

4. VERDER TRAJECT

a. TOTAALRENOVATIE 5 TUNNELS

De planning voor het DBFM programma voor de 5 tunnelrenovaties is als volgt:

De totaalrenovatie van de Craeybeckxtunnel;

- Start van de selectiefase: 2e kwartaal 2028
- Aanvang dialoofase: 1e kwartaal 2029
- Offertefase: 4e kwartaal 2029
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 2e kwartaal 2030
- Uitvoeringstermijn: 2e kwartaal 2031 – 3e kwartaal 2032
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf 3e kwartaal 2032

De totaalrenovatie van de Frans Tijsmanstunnel;

- Start van de selectiefase: 4e kwartaal 2029
- Aanvang dialoofase: 3e kwartaal 2030
- Offertefase: 2e kwartaal 2031
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 4e kwartaal 2031
- Uitvoeringstermijn: 4e kwartaal 2032 – 1e kwartaal 2034
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf 1e kwartaal 2034

De totaalrenovatie van de Waaslandtunnel;

- Start van de selectiefase: 3e kwartaal 2030
- Aanvang dialoofase: 2e kwartaal 2031
- Offertefase: 1e kwartaal 2032
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 3e kwartaal 2032
- Uitvoeringstermijn: 3e kwartaal 2033 – 4e kwartaal 2035
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf 4e kwartaal 2035

De totaalrenovatie van de Jan De Vos - Bevrijdingstunnel;

- Start van de selectiefase: 1e kwartaal 2029
- Aanvang dialoofase: 4e kwartaal 2029
- Offertefase: 3e kwartaal 2030
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 1e kwartaal 2031
- Uitvoeringstermijn: 1e kwartaal 2032 – 3e kwartaal 2033
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf 3e kwartaal 2033

b. OOSTELIJKE TANGENT SINT-NIKLAAS

De planning voor de Oostelijke Tangent Sint-Niklaas is als volgt:

- Voorontwerp en addendum projectnota: september 2025
- Start opmaak samenwerkingsovereenkomst met gemeenten en Infrabel: najaar 2025
- Onteigeningsplannen en onteigeningen bijkomende innames: medio 2026
- Indienen omgevingsvergunningsdossier + project MER: september 2026

De planning voor het DBFM programma is als volgt:

- Selectiefase: najaar 2026
- Onderhandelingsfase: medio 2027
- Offertefase: laatste kwartaal 2027
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 2028
- Uitvoeringstermijn: 3 à 5 jaar
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf: 2032

c. ONTKNOPING MECHELEN

De planning voor de Ontknoping Mechelen als volgt:

- Samenwerkingsovereenkomsten: Q3 2027
- Project MER: klaar eind 2029
- Onteigeningsplannen en onteigeningen: 2027 - 2028
- Omgevingsvergunningsdossier indienen: Q3 2030

De planning voor het DBFM programma is als volgt:

- Marktbevraging: Q4 2026 – Q1 2027
- Selectiefase: Q2 – Q3 2027
- Dialoogfase: 2028-2029
- Offertefase: eind 2029
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 2030
- Contract close: januari Q2 2030
- Financial close: Q4 2031
- Uitvoeringstermijn: nog te bepalen (6-8 jaar)
- Beschikbaarheidsvergoeding ten vroegste vanaf 2037

d. DOORTREKKING N171 FASE 3 RUMST

De planning voor de doortrekking N171 fase 3 in Rumst is als volgt:

- Voorontwerp en projectnota, actualisatie project MER, samenwerkingsovereenkomst met gemeenten: april 2025 - mei 2026
- Onteigeningsplannen en onteigeningen: begin 2026 – 2027
- Omgevingsvergunningsdossier: 2026-2028

De planning voor het DBFM programma is als volgt:

- Selectiefase: 4e kwartaal 2026
- Onderhandelingsfase: 2e, 3e en 4e kwartaal 2027
- Offertefase: 1e, 2e en 3e kwartaal 2028
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 4e kwartaal 2028
- Uitvoeringstermijn: 2029 - 2031
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf: 1e kwartaal 2032

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- i. Onder leiding van het Departement MOW (als modusneutrale regisseur) wordt een governance uitgewerkt voor een MOW-brede aanpak voor PPS projecten. Binnen die governance treedt De Werkvennootschap op als kenniscentrum voor de contractuele en financiële coördinatie van PPS-contracten binnen MOW, waarbij De Werkvennootschap instaat voor de juridische en financiële (incl. verzekeringstechnische) begeleiding van de plaatsingsprocedures, als complement bij de technische begeleiding die gesitueerd blijft bij de betrokken entiteit van het Beleidsdomein MOW. De Werkvennootschap staat daarbij o.m. in voor de aanstelling en aansturing van de juridische, financiële en verzekerings-adviseurs.
- ii. Akkoord te gaan met de realisatie van volgende DBFM-projecten als Vlaams PPS-project en de plaatsingsprocedure op te starten, en bij volgende stap een voorstel tot beslissing van selectie van kandidaten en bestek aan de Vlaamse Regering voor te leggen:
 - Totaalrenovatie Waaslandtunnel
 - Oostelijke Tangent Sint-Niklaas
- iii. Akkoord te gaan met de verdere realisatie van het project Ontknoping Mechelen en opdracht te geven aan Agentschap Wegen en Verkeer om het uitgewerkt dossier tot het erkennen van het project als Vlaams PPS-project en de opstart van een plaatsingsprocedure met prioriteit ter besluitvorming voor te leggen aan de Vlaamse Regering.
- iv. Opdracht te geven om de realisatie van volgende projecten met studiewerk verder voor te bereiden en op basis van doorgedreven technische/financiële analyse aan de Vlaamse Regering voorstel tot beslissing voor te leggen tot uitvoering als Vlaams PPS-project en/of op reguliere wijze:
 - Totaalrenovatie Craeybeckxtunnel
 - Doortrekking N171 fase 3 Rumst'
 - Totaalrenovatie Frans Tijsmanstunnel
 - Totaalrenovatie Jan De Vos – Bevrijdingstunnel
- v. De Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER

Bijlagen

- Advies IF van 23 juni 2026 met referentie FV/2026002389
- Begrotingsakkoord

Bijlagen Renovatie Tunnels

- Tunnelplan Vlaanderen - v2.2
- Onderbouwing DBFM formule Renovatie Tunnels
- Resultaten AUV (Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen)

Bijlagen Oostelijke Tangent Sint-Niklaas

- Onderbouwing DBFM formule Oostelijke Tangent
- Resultaten AUV (Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen)

Bijlagen Ontknoping Mechelen:

- Onderbouwing DBFM formule Ontknoping Mechelen
- Resultaten AUV (Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen)

Bijlagen Doortrekking N171 fase 3 Rumst

- Onderbouwing DBFM formule Doortrekking N171 fase 3 Rumst
- Resultaten AUV (Afwegingsinstrument Uitvoeringsvormen)