Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, HAVENS EN SPORT

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Plaatsingsprocedure PPS totaalrenovatie Rupeltunnel

Samenvatting:
Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure van het DBFM-project 'Totaalrenovatie Rupeltunnel'.

1. SITUERING

A. 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 voorgestelde projecten sluiten aan bij het investeringsprincipe om de focus te leggen op projecten die bijdragen tot onze welvaart, verkeersveiligheid, bereikbaarheid, en die een antwoord bieden op de grote onderhoudsnood. Bovendien dragen de projecten zo maximaal mogelijk bij aan de modal shift in functie van de klimaatdoelstellingen. De totaalrenovaties van de tunnels geven verder ook invulling aan de prioritaire doelstelling "structureel onderhoud en vervangingsinvestering" van het regeerakkoord.

In de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2024-2029 omschrijft de minister een aantal strategische en operationele doelstellingen waar deze projecten een invulling aan geven:

- 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).

In het GIP 2025-2027 (VR 2025 1407 MED.0277/2) stelt de Vlaamse Regering dat de infrastructuur in Vlaanderen, vooral die uit de jaren 1960-1970, verouderd is en vaak niet meer voldoet aan de huidige eisen voor werking en veiligheid. Dit veroorzaakt risico's en verstoringen, bijvoorbeeld door ongevallen of technische defecten, met een aanzienlijke impact op de doorstroming over weg en water. Dit kan leiden tot grote economische en sociale kosten.

Betreffende Asset Management wordt in het GIP voor de Vlaamse wegtunnels verwezen naar het TunnelPlan Vlaanderen, dat een tienjarige modernisering voorziet. Daarbij worden tunnels vernieuwd en uitgerust met geavanceerde technologie. Ook de bewaking en bediening van tunnels worden gemoderniseerd. Het GIP 2025-2027 voorziet hiervoor budgetten, zodat de renovaties in deze legislatuur kunnen doorgaan.

Zie Link naar VR 2025 1407 MED.0277/2BIS

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het oprichtingsbesluit van het Agentschap Wegen en Verkeer van 7 oktober 2005, waarbij onder meer de taak werd toevertrouwd om voor de uitvoering te zorgen van investeringswerken aan de gewestwegen, evenals het onderhoud en de exploitatie van deze infrastructuur.

Het advies van de Inspectie van Financiën van 25 juni 2026.
Het begrotingsakkoord is aangevraagd op 28 juni 2026 en afgeleverd op 16 juli 2026.

- de richtlijn 2004/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet. Deze is van toepassing op alle tunnels in het trans-Europese wegennet (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 wegennet
- 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 van 14 juli 2025. Op het GIP 2025-2027 werden budgetten opgenomen om de studie verder te zetten
- de goedkeuring van het GIP MOW 2026 VR 2026 2205 MED.0202/1
- 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 2905 DOC.0553/1 de erkenning als Vlaams PPS-project van het DBFM-project 'Totaalrenovatie Vierarmentunnel' en het DBFM-project 'Totaalrenovatie Rupeltunnel' en de goedkeuring van de VR voor het uitwerken van de totaalrenovatie van de 'Vierarmentunnel' en 'Rupeltunnel' als Vlaamse PPS-projecten door het Agentschap Wegen en Verkeer.

C. PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING

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).
De afgelopen 20 jaar werd een goede trackrecord opgebouwd met DBFM-projecten in Vlaanderen voor wat betreft infrastructuurprojecten en kan op basis van de gerealiseerde projecten geconcludeerd worden dat de resultaten positief zijn.

Samenwerking

Op niveau van het Beleidsdomein MOW werden binnen het Managementcomité van het Beleidsdomein afspraken gemaakt over het creëren van kennisnetwerken en kenniscellen. Ook m.b.t. PPS en DBFM wordt deze aanpak voor kennisdeling en kennisopbouw toegepast. Daarnaast biedt het Departement MOW via NeXperta binnen het Beleidsdomein MOW horizontale ondersteuning inzake overheidsopdrachten en inzake bouw- en geotechnische expertise.

In publiek-private samenwerkingen worden uit voorgaande of lopende projecten lessen getrokken om nieuwe grote PPS-projecten op een kostenefficiënte wijze in de markt te zetten. Binnen het beleidsdomein MOW treedt De Werkvennootschap op als kenniscentrum voor de contractuele en financiële coördinatie van nieuwe PPS contracten, waarbij De Werkvennootschap ondersteuning biedt bij de plaatsingsprocedures. Op deze manier blijft de procedurele en financiële kennis gecentraliseerd en 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 behouden.

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.

2. INHOUD

1. PROJECTBESCHRIJVING

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.

Vlaanderen bouwt een aantal belangrijke nieuwe tunnels. De tunnels in ontwerp zijn gemiddeld langer dan de bestaande tunnels en situeren zich hoofdzakelijk op het hoofdwegennet.

In totaal zal het aantal tunnelkilometers en het verkeer door tunnels meer dan verdubbelen tot 72 kilometer per rijrichting en ongeveer 810.000 voertuigkilometers in tunnels per dag. Het beleid en de organisatie voor beheer, exploitatie en verkeersmanagement moeten op deze uitbreiding voorbereid zijn.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft met het Tunnelplan Vlaanderen een masterplan uitgewerkt om in een tijdspanne van tien jaar 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 van circa 179,5 miljoen euro.
De jaarlijkse onderhoudsmiddelen stijgen gradueel naar 20 miljoen euro tegen 2029.

Zie bijlage Tunnelplan Vlaanderen - v2.2

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 de tunnelkokers voor verkeer voor een substantiële periode en dient zorgvuldig voorbereid te zijn. Minder hinder maatregelen zijn noodzakelijk.

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, Jan de Vostunnel samen met Bevrijdingstunnel, Craeybeckxtunnel, de Frans Tijsmanstunnel en de Waaslandtunnel.

Onderhavige nota betreft enkel de totaalrenovatie van de Rupeltunnel.

2. UITVOERINGSVORM

Het Agentschap Wegen en Verkeer wenst de totaalrenovatie van de Rupeltunnel in het DBFM-programma, als onderdeel van "Tunnelplan Vlaanderen" via PPS te realiseren. Het opzet van het DBFM-programma betreft niet louter een renovatieproject, maar wordt tevens aangegrepen om in samenwerking met de private markt onderhoud en monitoring te optimaliseren (met een wederzijds positief leereffect tot gevolg) maar ook om de verkeersveiligheid en beschikbaarheid in functie van doorstromingsproblemen aan te pakken.
Het Agentschap Wegen en Verkeer kiest na onderzoek voor een Publiek Private Samenwerking (PPS) in de vorm van een DBFM-uitvoeringsvorm (Design, Build, Finance and Maintain).
(zie 1.C PPS EN DBFM-UITVOERINGSVORM)

Een groot aantal elementen wijst uit dat de DBFM-aanpak de aangewezen methode is om dit project te realiseren, vergeleken met een klassieke aanbesteding. In bijlage een nota met de onderbouwing voor de keuze van een DBFM-formule. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan artikel 3 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's van 22 maart 2019.

Concurrentiegerichte dialoog
De DBFM-opdracht zal gegund worden na een concurrentiegerichte dialoog op grond van artikel 39 §1 van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016 (grond: art. 38, §1, 1°, b) en c) van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016), dewelke per tunnel apart gevoerd zal worden.

Aanwending van deze procedure moet de markt toelaten doelmatige en efficiënte oplossingen voor te stellen voor een complex project (zowel uitvoeringstechnisch als financieel) die maximaal tegemoetkomen aan de noden die met dit project worden behartigd.

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

Tussentijdse goedkeuringen (aangaande de selectiebeslissing, het initieel beschrijvend document zoals bedoeld onder art. 39 §2 van de Wet inzake Overheidsopdrachten van 17 juni 2016, het definitief beschrijvend document, de aanduiding van de voorkeursbieder en het voorstel tot gunning) zullen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De gunningsbeslissing zelf zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan De Vlaamse Regering.

Als bijlage gaat de selectieleidraad die in het kader van de opstart van de plaatsingsprocedure ter beslissing wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 25 juni 2026.
Het gunstige begrotingsakkoord werd verleend op 16 juli 2026, waarbij het taakstellend budget voor dit project wordt vastgeklikt. Daarnaast zal jaarlijks, zowel in functie van een begrotingsronde als bij de opmaak van het GIP, een actualisatie van de tabel grote projecten worden voorzien, inclusief projecten met lopende en toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen.

De kosten die met deze projecten verder gepaard gaan, zoals de biedvergoedingen, zullen binnen de begroting MOW opgenomen worden.

Rekening houdend met een realistische prognose van inflatie en een eventueel groeipad in de investeringskredieten van het beleidsdomein MOW wordt na de erkenning van de in deze nota voorgestelde projecten als Vlaamse PPS-projecten voldaan aan de voorwaarden van artikel 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's dd. 22 maart 2019.

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 budgetteringen binnen MOW op lange termijn.

De afbakening van risico's, de risicoverdeling alsook nodige "Minder-Hinder" maatregelen maken onderdeel van het vervolgtraject van deze procedure. Om rekening te houden met het advies van IF van 23 maart 2026 werden op de basisramingen van beide projecten toeslagen toegepast cf.

Tunnelplan Vlaanderen v2.2. Er is een toeslag voorzien voor minder hinder maatregelen (10%). De basisraming is gebaseerd op de kostprijs van totaalrenovaties van enkele recente vergelijkbare projecten in de buurlanden, en de gedetailleerde ramingen voor elke tunnel voor de TTI en civieltechnische onderdelen. Een budget voor onvoorziene kosten en risico's van 20% is in dit stadium van de raming aangewezen.

De scope en de kosten van dit project en het flankerend beleid, in overeenstemming met de vignerende wetgeving (bv. Europese tunnelrichtlijn), worden beperkt tot datgene wat strikt noodzakelijk en voldoende is voor de realisatie van het project. Het taakstellend budget mag met maximum 2% per jaar geïndexeerd worden.

Totaalrenovatie Rupeltunnel
De geraamde bouwkost bedraagt 371,8 mio euro (inclusief btw, prijspeil september 2025).
De toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen worden geschat op 40,9 mio euro per jaar (inclusief btw), schatting op basis van de bouwkost en rekening houdend met onderhouds- en financieringskosten.

De geraamde bouwkost 371,8, prijspeil van september 2025 werd omgerekend naar prijspeil juli 2026 (+2%) en bedraagt 379,2M, met een geactualiseerde beschikbaarheidsvergoeding (prijspeil juli 2026) van 41,7 mio.

Toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen worden geraamd op basis van de bouwkost en rekening houdend met onderhouds- en financieringskosten.
De verhouding beschikbaarheidsvergoeding/bouwkost ligt voor tunnels iets hoger dan voor andere investeringsprojecten omdat tunnels complexere en onderhoudsintensievere infrastructuur zijn, met hogere eisen inzake veiligheid, beschikbaarheid en exploitatie.

Er wordt voor de beschikbaarheidsvergoeding rekening gehouden met:
- Design 15%, éénmalig
- Financiering 4%, gedurende 30 jaar
- Risico 10%, eenmalig,
- Onderhoud 2%, gedurende 30 jaar

Dit resulteert in een factor van 0,0108 (11%) voor de beschikbaarheidsvergoeding.

Naast de lange termijn van bovenstaande beschikbaarheidsvergoedingen zullen op korte termijn de verschillende studiecontracten voor juridische en financiële ondersteuning in de markt gezet worden en de middelen ingeschreven worden in de begroting.

Studiekost, onderstaande grootorde van studiebudgetten wordt geraamd voor het DBFM programma zijnde 4% van de geschatte bouwkost.
- de totaalrenovatie van de Rupeltunnel: 14,9 mio euro (prijspeil september 2025) en geactualiseerde kost van 15,2 mio euro (prijspeil juli 2026)

Geen onteigeningskost.

Flankerende beleid (betreft minder hinder maatregelen) bedraagt 10% van de geraamde bouwkost, dit zit vervat in de geraamde bouwkost en dus in de BBV.

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

Het taakstellend budget van 379,2 mio euro bestaat uit:

- Investeringskost: 327,6 mio euro
- Kosten voor onteigeningen: 0 euro
- Studies: 15,2 mio eur
- Flankerend beleid: 36,4 mio euro

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.

MINDER HINDER MAATREGELEN - TOTAALRENOVATIE TUNNELS
Een totaalrenovatie vergt het afsluiten van de tunnelkokers voor verkeer voor een substantiële periode en dient zorgvuldig voorbereid te zijn. Minder hinder maatregelen zijn noodzakelijk.

4. VERDER TRAJECT

Na beslissing van de Vlaamse Regering zullen de opdrachtdocumenten verder worden voorbereid.

De planning voor het DBFM-project Totaalrenovatie van de Rupeltunnel is als volgt:
- Start van de selectiefase: 3e kwartaal 2027
- Aanvang dialoogfase: 2e kwartaal 2028
- Offertefase: 1e kwartaal 2029
- Voorstel gunningsbeslissing aan Vlaamse Regering: 3e kwartaal 2029
- Uitvoeringstermijn: 3e kwartaal 2030 – 1e kwartaal 2032
- Beschikbaarheidsvergoeding vanaf 1e kwartaal 2032

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de opstart van de plaatsingsprocedure middels concurrentiegerichte dialoog voor de DBFM-opdracht 'Totaalrenovatie Rupeltunnel' en het Agentschap Wegen en Verkeer te gelasten met het voeren van de plaatsingsprocedure;

2. haar goedkeuring te hechten aan de voorgestelde selectieleidraad voor de DBFM-opdracht 'Totaalrenovatie Rupeltunnel' met het oog op de selectie van in principe 4 kandidaten;

3. Een taakstellend budget vast te leggen van 379,2 mio euro, op prijspeil 2026, dat met max. 2% per jaar geïndexeerd mag worden.

4. 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

- Tunnelplan Vlaanderen - v2.2
- Selectieleidraad DBFM-project 'Totaalrenovatie Rupeltunnel'.