52 (2021-2022) – Nr. 1
ingediend op 1 december 2021 (2021-2022)

Basisrapport

van de Vlaamse Regering

over grote projecten en programma's
2021

verzendcode: FIN

Vlaams Parlement

INHOUD

1. Mededeling aan de Vlaamse Regering 3
2. Bijlage: Rapport Grote Projecten en Programma's 5

Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIEN EN BEGROTING, WONEN EN ONROEREND ERFGOED

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

DE VLAAMSE MINISTER VAN ONDERWIJS, SPORT, DIERENWELZIJN EN VLAAMSE RAND

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Basisrapport Grote Projecten en Programma's

1. SITUERING

Met het oog op het verbeteren van de informatieverstrekking over grote projecten en programma's schrijft het decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's een werkwijze voor om minstens periodiek informatie te verstrekken over de belangrijkste grote projecten en programma's die gebruik maken van alternatieve financiering.

Met het 'Rapport Grote Projecten en Programma's – Editie 2021' dat in de bijlage aan deze mededeling werd toegevoegd wordt aan deze verplichting voldaan. De coördinatie en stroomlijning van voorliggend rapport werd verzorgd door het Departement Financiën en Begroting waarbinnen de ondersteuningsentiteit Cfr. artikel 7 van de Decreet van 22 maart 2019 werd aangeduid. De gegevens opgenomen in dit rapport werden aangeleverd door de administraties betrokken bij de respectievelijke projecten.

2. INHOUD

Conform het Decreet van 22 maart 2019 werd door de Vlaamse Regering op 28 mei 2021 een lijst opgesteld van grote projecten en programma's die onderwerp zijn van dit basisrapport. Bij het opstellen van de lijst van projecten werd uitgegaan van:

- De definities van Grote Projecten en Programma's uit het decreet van 22 maart 2019 en;
- Met bijzondere focus op alternatief gefinancierde projecten en geherkwalificeerde projecten (die oorspronkelijk opgezet zijn als alternatief gefinancierde projecten).

Projecten/programma's
1. Kilometerheffing voor vrachtwagens
2. A11
3. Kempense Noord-Zuidverbinding
4. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
5. Limburgse Noord-Zuidverbinding
6. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal (programma)
7. R4-Zuid Gent
8. R4 West en Oost

9. Werken aan de Ring – Complex R0 x A201
10. Brabo I
11. Brabo II
12. Livan 1
13. Spartacus 1
14. Stelplaatsen (programma)
15. Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)
16. Nieuwe Sluis Zeebrugge
17. Scholen van Morgen (programma)
18. Projectspecifieke DBFM voor scholenbouw (programma)

In deze rapportering werd getracht om op een overzichtelijke en transparante manier een indicatie te geven van de stand van zaken en het verloop van de opgenomen grote projecten en programma's waarbij het vorige rapport telkens als 0-punt kan gezien worden.

In dit basisrapport is ook een indicatieve lijst van toekomstige projecten opgenomen. Om de relevantie van de indicatieve lijst te verhogen wordt vooropgesteld dat projecten enkel in de indicatieve lijst worden opgenomen wanneer de Vlaamse Regering een principiële beslissing met betrekking tot de opstart van dat project of programma heeft genomen. Op deze manier geeft de lijst een indicatieve vooruitblik op belangrijke toekomstige investeringsprojecten van -of geïnitieerd door- de Vlaamse overheid.

Belangrijk hierbij is dat er geen concrete verbintenissen uit deze lijst afgeleid kunnen worden. Zo zijn onzekerheidsfactoren met betrekking tot timing en kostprijs eigen aan grote projecten in een vroeg stadium.

4. BIJLAGEN

- Basisrapport Grote Projecten en Programma's – Editie 2021

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

De Vlaamse minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand,

Ben WEYTS

BIJLAGE:

Grote Projecten en Programma's
van de Vlaamse Overheid - Editie 2021


GROTE PROJECTEN
EN PROGRAMMA'S
VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2021
2021
2022
2019
Vlaamse
Regering

Inhoudstafel



Inleiding



Indicatief overzicht toekomstige projecten



Projectfiches Basisrapport

1. **Kilometerheffing voor vrachtwagens**
2. **A11**
3. **Kempense Noord-Zuidverbinding**
4. **Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem**
5. **Limburgse Noord-Zuidverbinding**
6. **Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal**
   - 6.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
   - 6.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
7. **R4-Zuid Gent**
8. **R4 West en Oost**
   - 8.1. R4 West en Oost - Quick Wins
   - 8.2. R4 West en Oost - DBFM
9. **Werken aan de Ring – Complex R0 x A201**
   - 9.1. Complex R0 x A201
10. **Brabo I**
11. **Brabo II**
12. **Livan 1**



13. **Spartacus 1**
14. **Stelplaatsen**
    - 14.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
    - 14.2. Stelplaats Tongeren
    - 14.3. Stelplaatsen Cluster 2
    - 14.4. Stelplaats Wissenhage
15. **Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)**
    - 15.1. Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)
    - 15.2. Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)
16. **Nieuwe Sluis Zeebrugge**
17. **Scholen van Morgen**
18. **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur**
    - 18.1. Cluster GO!1
    - 18.2. Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem
    - 18.3. Scholengemeenschap Lanaken
    - 18.4. Cluster Antwerpen-Brecht
    - 18.5. Cluster Gent-Ninove
    - 18.6. Egied Van Broeckhovenschool
    - 18.7. Cluster KOBA
    - 18.8. Cluster Broeders van Liefde - KISP
    - 18.9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare
    - 18.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene
    - 18.11. Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)
    - 18.12. Sint-Maartensscholen Ieper
    - 18.13. Tessenderlo Broeders van Liefde



Definities



Annex

1 Inleiding

Dit basisrapport is een van de producten die voortvloeit uit de ad hoc Commissie Alternatieve Investeringen en vindt haar basis in het decreet houdende een kader voor Grote Projecten en Programma's van 23 maart 2019. Met het basisrapport Grote Projecten en Programma's geeft de Vlaamse overheid een inkijk in haar belangrijkste lopende grote investeringsprojecten en programma's en beoogt ze een gedegen informatieverstrekking aan zowel de bevolking als de bedrijven over bepaalde grote projecten en grote programma's. Het basisrapport zet in op een efficiënte rapportering aan het Vlaams Parlement en geeft het Vlaams Parlement meer armslag om controle uit te oefenen.

Het belang van een goede informatievoorziening mag niet worden onderschat. Zo staat onder meer in een OESO-rapport uit 2017[1]: *"Good infrastructure policy should be based on data. Governments should put in place systems that ensure a systematic collection of relevant data and institutional responsibility for analysis, dissemination, and learning from this data. [...] and to base future decision and delivery modalities and contracts on comparable data and information."*

Door de performantie van deze grote investeringsprojecten en programma's van dichtbij op te volgen kan inzicht gekregen worden in de dynamiek die met dergelijke projecten gepaard gaat. Deze kennis kan gebruikt worden om het Vlaamse investeringsbeleid verder te versterken.

Het basisrapport gaat daarbij in op **grote projecten en programma's die in een gevorderd stadium zitten** en waarvan de afbakening en het concrete voorwerp in voldoende mate werden vastgesteld. Een groot deel van de projecten zit reeds in een operationele fase. Belangrijke projecten en programma's die nog in de onderzoeksfase zitten worden in dit rapport in een indicatieve lijst opgenomen zodat een vooruitblik kan gegeven worden op toekomstige grote investeringsprojecten.

Maar de investeringen die de Vlaamse overheid maakt gaan uiteraard ruimer dan de grote in het oog springende projecten. Zo bedroegen de investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid in 2020 meer dan 7,5 miljard euro.[2] De Vlaamse regering heeft de ambitie om de investeringsinspanningen hoog te houden. Alleen al met het plan **Vlaamse Veerkracht** zal de komende jaren 4,3 miljard euro extra geïnvesteerd worden om het economische en maatschappelijke weefsel in Vlaanderen te herstellen en te versterken - én om op korte termijn een sterke stimulans te geven aan de Vlaamse economie door onder meer fors in te zetten op investeringen in infrastructuur en grote mobiliteitswerken.

Het relanceplan telt 158 eenmalige relanceprojecten en 22 projecten die via bestaande en extra reguliere financiering zullen worden gerealiseerd. Over deze 180 projecten zal drie keer per jaar worden gerapporteerd via de 'Monitoring relanceplan Vlaamse Veerkracht' (https://www.vlaanderen.be/vlaamse-regering/vlaamse-veerkracht).

Gelet op deze uitgebreide voortgangsrapportering zullen deze projecten voorlopig niet hernomen worden in voorliggend rapport. Hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor projecten en programma's die via alternatieve financiering zullen worden gerealiseerd (zoals het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen). Afhankelijk van de gehanteerde financieringsmethode, de looptijd en de bestaande uitvoeringsrisico's zal bekeken worden of de overige projecten uit het herstelplan op termijn in het basisrapport opgenomen moeten worden. Op deze manier wordt overmatige administratieve last bij de uitvoerende entiteiten en dubbele rapportering aan het Vlaams parlement vermeden en kan er via duidelijk via het communicatieluik gekoppeld aan de monitoring aangegeven worden op welk vlak het relancebeleid zich afspeelt.

Dergelijke regeling geldt eveneens voor de investeringen die gepland staan in het kader van de 'Werken aan de Ring' en het 'Toekomstverbond' waarvoor reeds uitgebreide, aparte voortgangsrapporten aan het Vlaams Parlement bestaan[3] [4].

1 OESO-rapport 'Getting Infrastructure Right. A framework for better Governance' van 2017

2 Investeringsuitgaven Vlaamse overheid (incl. O&O): 3.982.931 K euro/ Investeringsbijdragen: 1.307.236 K euro/ Ondersteuning investeringen via kredietverstrekking en participaties: 2.425.585 K euro.

3 Werken aan de Ring': https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/gedachtewisselingen-hoorzittingen/1505918 en https://www.werken-aandering.be/nl

4 Toekomstverbond': https://www.vlaamsparlement.be/nl/dossiers/dossiers/oosterweelverbinding-toekomstverbond en https://routeplan2030.be/

Nieuwigheden en wijzigingen

In dit rapport werd een boordtabel als annex toegevoegd met een gedetailleerd **overzicht van alle beschikbaarheidsvergoedingen tot 2026** van de grote DBFM-projecten die deel uit maken van dit basisrapport. Naast deze tabel geeft het rapport ook nu weer een visuele weergave van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen tot het jaar 2052.

Daarnaast wordt (waar mogelijk) in de projectfiches een **'indicatie van het resultaat van de zelfevaluatie'** weer gegeven voor projecten/programma's waarbij een zelfevaluatie kon worden uitgevoerd tegen eind september 2021.

Tijdens de voorbereiding van dit basisrapport is een volledige zelfevaluatie doorlopen door het programma 'Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal'. In het najaar van 2021 wordt verwacht dat de programma's 'Scholen van Morgen', 'Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur', 'Brabo II' en 'Stelplaatsen' de zelfevaluatie voor het eerst doorlopen zullen hebben. Voor de overige projecten uit het basisrapport wordt naar een zelfevaluatie gestreefd tegen de volgende versie van het basisrapport.

Het Departement Financiën en Begroting heeft een methodiek uitgewerkt die dit proces van zelfevaluatie kan faciliteren en helpen te stroomlijnen. Deze methodiek is terug te vinden op de website fin.vlaanderen.be[5]. 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.

Op die manier tracht de voorgestelde methodiek vooral handvaten aan te reiken om het proces van zelfreflectie te ondersteunen. De lessen die hieruit getrokken kunnen worden kunnen toekomstige projecten van de eigen organisatie, maar ook van de hele Vlaamse overheid verder versterken.

Voor de doorvertaling van het resultaat van de zelfevaluaties naar de projectfiches in het basisrapport werd er geopteerd voor het gebruik van eenvoudige **kleurencodes**[6] die een indicatie geven van het resultaat van de zelfevaluatie op volgende thema's:

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

Het thema 'Timing' (Verloop) werd reeds in de editie 2020 van het basisrapport opgenomen door het resultaat/de beoordeling van dit thema te koppelen aan de 'actuele status' in kader van de informatieverstrekking voor het basisrapport. Anders dan vorig jaar wordt nu gewerkt met een vijfpuntsschaal (i.t.t. driepuntsschaal) zodat deze beter overeenkomen van de gehanteerde kleurencode voor de overige thema's met meer mogelijkheid tot nuance dan voordien.

5 VR 2021 0705 MED.0159/1

6 Zie definities voor inhoudelijke duiding

Indicatief overzicht toekomstige projecten

In onderstaand overzicht willen we een blik geven op de toekomstige grote projecten en programma's die vanuit de Vlaamse overheid geïnitieerd worden.

Een dergelijke lijst laat toe om zicht te krijgen op belangrijke investeringsprojecten die zich nu nog in een onderzoeksfase bevinden. Deze lijst kan beschouwd worden als een indicatieve projectenpijplijn die nuttige informatie oplevert voor de markt zodanig dat ze zich hierop kan organiseren.

Om de relevantie van de indicatieve lijst te verhogen worden enkel projecten opgenomen waarbij reeds een principiële beslissing met betrekking tot de opstart van dat project of programma werd genomen.

Er wordt gewerkt met drie categorieën van investeringsvolume (klein/middelgroot/groot), waarbij elk label correspondeert met een indicatieve prijsvork (excl. btw). De reden om met prijsvorken te werken vloeit voort uit het gegeven dat deze projecten nog in de onderzoeksfase zitten en de scope nog niet (volledig) vast ligt. Hierdoor is het moeilijk om een accurate raming te maken van de uiteindelijke investeringskost van de projecten.

	Werken	**Diensten**
Klein	< 125 miljoen euro	< 35 miljoen euro
Middelgroot	125 - 250 miljoen euro	35 - 60 miljoen euro
Groot	> 250 miljoen euro	> 60 miljoen euro

M HKA

De bouw van een nieuw Vlaams Museum voor Hedendaagse Kunst op de site Zuidersluis/Hof van Beroep te Antwerpen in uitvoering van het Regeerakkoord.

De Vlaamse Regering streeft ernaar om tegen het einde van de regeerperiode te kunnen starten met de bouwwerken. In het voorjaar 2020 werd de procedure i.h.k.v. de Open Oproep stopgezet. Na actualisatie van de projectdefinitie zal de procedure opnieuw opgestart worden.

Beleidsdomein	CJSM - Beleidsdomein Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2021-2022

DBFM-programma Scholen van Vlaanderen (Vlaamse Veerkracht 167)

Opstart van een nieuw DBFM-programma voor scholenbouw gebaseerd op de lessen en ervaringen uit de twee reeds lopende programma's. Daarbij ligt de focus in eerste instantie bij voorkeur op de nieuwbouwprojecten van de reeds bestaande investeringsbehoeften en wachtlijsten.

Beleidsdomein	OV - Onderwijs en Vorming
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2021-2022

Opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk verbindt de Boven-Schelde in Bossuit met de Leie in Kortrijk. Vanaf Bossuit tot net voor het centrum van Kortrijk is het kanaal een klasse IV-vaarweg. In het centrum van Kortrijk kan enkel scheepvaart van klasse I plaatsvinden.

Het doel van het project is de knelpunten oplossen zodat het een volwaardige klasse Va-verbinding wordt. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Doortocht Brugge

De doelstelling van het project van de Doortocht Brugge is tweeledig: het verbeteren van de binnenvaartontsluiting voor de kusthavens van Brugge (Zeebrugge) en Oostende én het verbeteren van de mobiliteit (wegverkeer) ter hoogte vande doortocht Brugge.

Het project 'Doortocht Brugge' onderzoekt daarbij de mogelijkheden van een opwaardering van het Kanaal Gent-Oostende voor schepen van klasse Va.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

eBus-systemen (Vlaamse Veerkracht 106)

Voldoen aan de vergroeningsnormen van de vloot van De Lijn en het emissievrij bedienen van stadskernen tegen 2025 zoals in het Vlaams regeerakkoord werd opgenomen.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

Gent-Dampoort - Vertramming Lijn 4 en 7

Dit is een multimodaal mobiliteitsinfrastructuurproject dat ook aspecten inzake verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de publieke ruimte incorporeert. Het project valt uiteen in drie onderling samenhangende delen:

- Aanleg van tramsporen te Gent voor de vertramming van de buslijnen 7;
- Verlenging van tramlijn 4;
- Heraanleg van de stationsomgeving rond het station Gent-Dampoort

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

KR8 (Kortrijk)

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.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

Nx Zeebrugge - Oost

Samen met de aanleg van de nieuwe sluis Zeebrugge dient een nieuwe verbindingsweg, de Nx, gerealiseerd te worden om het lokaal verkeer te scheiden van het havenverkeer.

Het onderzoek voor de nieuwe verbindingsweg Nx gebeurt momenteel op twee gebieden, nl. de Nx-West die vervat zit binnen het complex project 'Nieuwe sluis Zeebrugge' en anderzijds de Nx-Oost.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Viaduct E17 Gentbrugge

Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar. De studie met betrekking tot de vervanging werd overgedragen naar De Werkvennootschap (DWV).

Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten. Inmiddels werd de verkenningsfase in het kader van de procedure complexe projecten afgerond en keurde de Vlaams Regering de startbeslissing en de procesnota van het complex project 'Viaduct Gentbrugge' goed.

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

Project Kustvisie

Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. Het project Kustvisie onderzoekt welke aanpak nodig is om onze kust en het achterland ook op lange termijn te beschermen tegen de zeespiegelstijging, in lijn met de meest recente voorspellingen en wetenschappelijke inzichten.

In overleg met de betrokken gemeenten en de administratie heeft de Vlaamse Regering beslist om het project verder te zetten buiten de procedure 'complexe projecten'.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2029-2030

Omvorming A8 Halle tot autosnelweg (ML4)

Deze missing link situeert zich langs de A8 te Halle tussen de aansluitingscomplex met de R0 (inclusief) en het op- en afrittencomplex 22 'Halle'. 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) en omvat drie deelprojecten:

- Bouw nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan
- Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8
- Bouw nieuw op- en afrittencomplex en de realisatie van de N7a

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg (ML 6)

Het resterende deel van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle moet nog omgevormd worden tot volwaardige autostrade. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Streefbeeld voor de N49 van 2004 worden daarbij als leidraad aangewend.

In totaliteit bestaat het project uit 12 onderscheidbare deelprojecten in uiteenlopende stadia van realisatie, gaande van uitvoering tot voorontwerp.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2021-2022

N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht Lissewege wegwerken (ML 15)

Voorliggend project richt zich op het verhogen van de leefbaarheid van de doortocht van de N31 door Lissewege door scheiding van het doorgaand verkeer en het plaatselijk verkeer. De evaluatie van de nood aan de ombouw N31 Lissewege zal ten vroegste na de ombouw van de N49 kunnen gemaakt worden (2025).

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

N60: fietspad verbeteren, erven wegwerken, kruispunt herinrichten, ring om Ronse (ML 19)

Onder de naam 'Rond Ronse' zoeken het Departement Omgeving en De Werkvennnootschap samen met lokale besturen, actiecomités, organisaties en burgers een antwoord op de verkeerssituatie in en rond Ronse, waar de N60 door het centrum dendert. Men onderzoekt een betere verbinding waarbij men sluipverkeer van vrachtwagens mijdt, veilige schoolomgevingen creeërt en fietsers opnieuw meer ruimte geeft.

Onder de noemer 'Vlaamse Ardennen: rond Kluisberg, Muziekberg en Koppenberg' wordt ook gewerkt aan de versterking van waardevolle natuur- en landschapselementen in de hele regio.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

A12 Boom-Brussel (ML 22)

Het programma A12 Boom-Brussel is één van de projecten uit de 27 missing links in het Vlaams wegennet. Het programma is onderverdeeld in verschillende kleinere deelprojecten die elk een eigen traject volgen. Het behelst alle ingrepen 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 het ontsnipperingsproject in Meise (Neromhof).

Het doel is om te komen tot een zowel landschappelijk als multimodaal geïntegreerde inrichting van de A12 tussen Brussel en Boom.

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

A12 Boom-Antwerpen (ML 23)

De A12 is niet uitgerust als een hoofdweg op het traject te Aartselaar van net ten noorden van de sleuf in Boom tot aan de aansluiting op het viaduct in Wilrijk. Er zijn nog 5 gelijkgrondse lichtengeregelde kruispunten op dit traject:

Bist x Langlaarsteenweg - Leugstraat x Vluchtenburgstraat - Guido Gezellestraat x Helststraat - Kontichsesteenweg x Cleydaellaan - Terbekehofdreef x Atomiumlaan.

Elk van deze kruispunten is een zogenaamd zwart punt. In de ombouw wordt voorzien op elk van deze kruispunten de A12 ondergronds te brengen.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2024-2025

N8 Veurne-Ieper (ML 27)

De N8, de verbindingsweg tussen Ieper en Veurne, is aan vernieuwing toe. Met een grondige herinrichting wil het Agentschap Wegen en Verkeer de gewestweg veiliger, aantrekkelijker en leefbaarder maken voor weggebruikers en omwonenden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer voert op dit moment verschillende studies uit om te bepalen hoe de gewestweg er in de toekomst uit zal zien. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

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	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Complex Project Oostelijk Haventracé (met oa de A102) (AWV)	
Het Haventracé maakt samen met onder andere de Oosterweelverbinding deel uit van het Toekomstverbond, afgesloten tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ademloos en Ringland, met als doel een bereikbare en leefbare Antwerpse Regio. Voor de realisatie van het Haventracé oost werd in december 2020 de startbeslissing goedgekeurd van het complex project 'Oostelijke Verbinding'.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Ringpark Zuid	
Ringpark Zuid is een geïntegreerd project, waar twee van de 18 geselecteerde leefbaarheidsprojecten tegelijkertijd met het infrastructuurproject Knoop Zuid worden uitgewerkt. Ringpark Zuid vormt de verbinding tussen de wijken Zuid, Brederode, Kiel en de Tentoonstellingswijk, en gebieden in ontwikkeling zoals Nieuw Zuid en Blue Gate Antwerp, die door de geplande herinrichting op een veilige en efficiënte manier naar het hoofdwegennet worden ontsloten. Het park creëert veilige en toegankelijke wegen voor voetgangers en fietsers, maar laat ook het openbaar vervoer en autoverkeer vlotter passeren. De omgeving van het Zuidstation kan zich ontwikkelen tot een multimodaal knooppunt.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

Programma 'Asset Management' - cluster kunstwerken	
Het programma beoogt een aantal kunstwerken die behoren tot het patrimonium van Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse waterweg te vernieuwen en toekomstgericht te maken.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

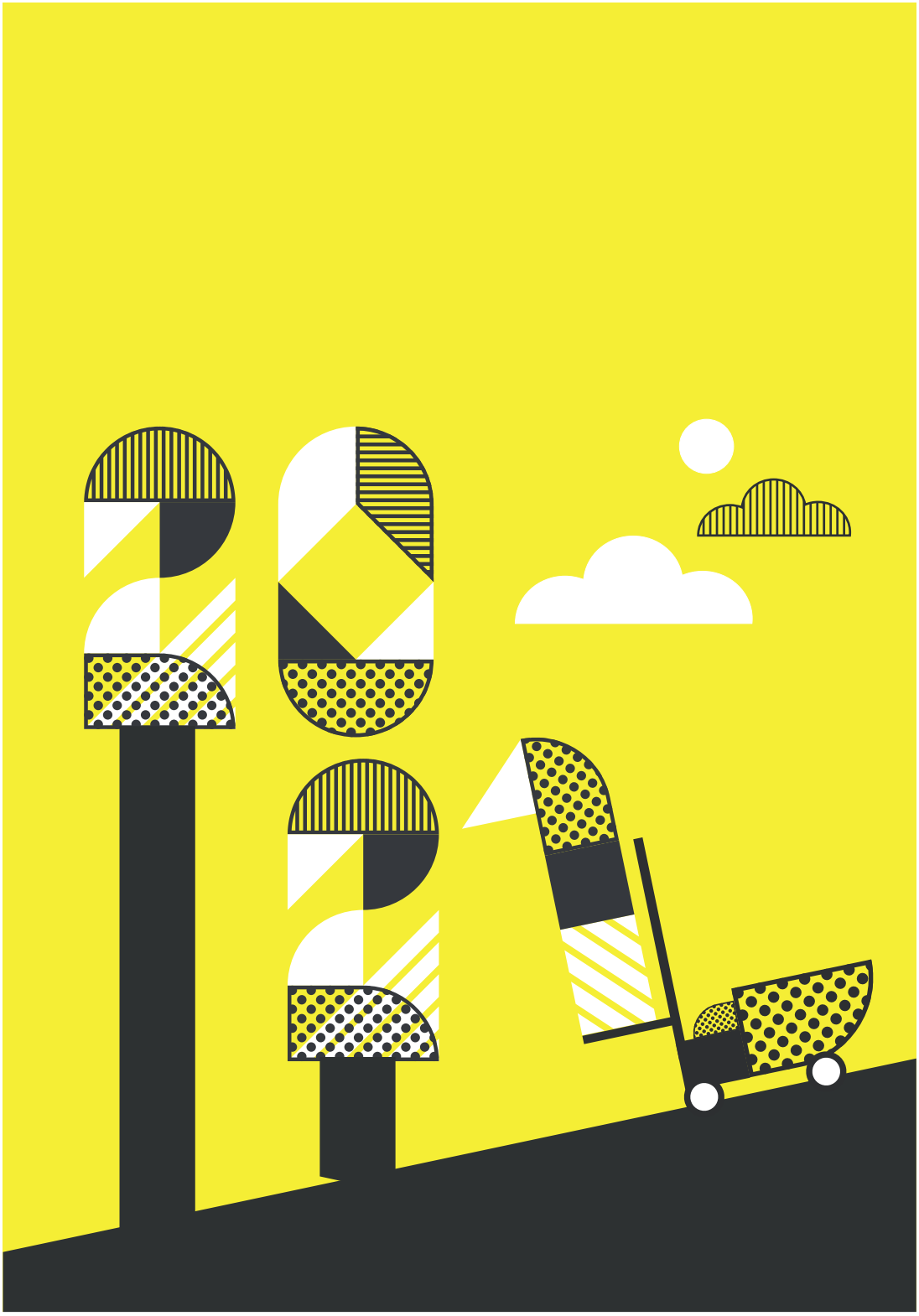
Programma 'Asset Management'- project 'Sluizen'	
De huidige sluizen op de Boven-Schelde (in Asper, Oudenaarde en Kerkhove) zijn bijna 100 jaar oud. Ze hebben hun comfortcapaciteit bereikt en ze vormen een knelpunt om schepen met grotere diepgang toe te laten. Na de herbouw van de stuwen dringt een herbouw van de sluizen zich op om de scheepvaart in de toekomst te kunnen garanderen. De 'Dampoortsluis' maakt ook onderdeel uit van het globale project 'Sluizen'.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

Programma 'Asset Management'- project 'Beweegbare kunstwerken'	
De vervanging van beweegbare kunstwerken in functie van de realisatie van het programma 'Afstandsbediening'.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat	
Het project 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.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

E19 Knoop Mechelen-Noord	
De capaciteit van de knoop Mechelen-Noord moet verhoogd worden om de afwikkelingskwaliteit van de E19 met haar op- en afritten, de primaire I N16, en de primaire II R6 te bewerkstelligen. Daarnaast is ook een goede en vlotte ontsluiting naar de bedrijvenzone in Mechelen-Noord belangrijk. Daarbij gaat de voorkeur uit naar scheiding van het bestemmingsverkeer en het overige verkeer van en naar deze zones.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

A12 Londerzeel	
Het Knooppunt Londerzeel-Zuid kadert binnen de ombouw van de A12 tot Vlaamse hoofdweg. Dit eerste project omvat de aanleg van een nieuw ongelijkgronds op- en afrittencomplex te Londerzeel- Zuid en integrale herinrichting van het kruispunt A12 met de Kerkhofstraat en de Londerzeelsesteenweg tot een veilig knooppunt voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Zo wordt in het kader van de fietsreflex hier ook extra geïnvesteerd in de aanleg van een fietstunnel onder de Kerkhofstraat die aansluit op de fietssnelweg, alsook een aparte fiets- en voetgangersbrug die eveneens aansluit op de fietssnelweg.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023



Projectfiches

In dit deel van het rapport wordt het overzicht gegeven van de projecten en programma's binnen het toepassingsgebied van artikel 5 van het decreet van 22 maart 2019.

Definities en afbakening

Voor het basisrapport wordt gekeken naar grote projecten of programma's waarvan de afbakening en het concrete voorwerp in voldoende mate werden vastgesteld. Dit zijn projecten die niet meer in de verkennings- of onderzoeksfase (cfr. decreet complexe projecten) zitten.

Voor de grote projecten en programma's projecten die onder het toepassingsgebied van het decreet **complexe projecten** vallen is dit het geval vanaf de inwerkingtreding van het voorkeursbesluit. Voor de grote projecten en programma's die **niet** onder het toepassingsgebied van het decreet **complexe projecten** vallen, wordt er in principe voor gekozen om enkel grote projecten en programma's op te nemen die beschikken over een principiële goedkeuring over het voorkeursalternatief en waarbij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure voor de werken/diensten/leveringen is gestart bij minstens 1 van de deelprojecten.

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

- een **groot project** is een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot project heeft een investeringswaarde van ten minste 100 miljoen euro als het om werken gaat, en 20 miljoen euro als het om leveringen of diensten gaat, telkens exclusief btw;

- een **groot programma** is op haar beurt een geheel van niet-routinematige en in de tijd beperkte activiteiten die werden opgenomen in een programma waarvoor de Vlaamse Gemeenschap of de Vlaamse rechtspersonen de volledige of gedeeltelijke verantwoordelijkheid dragen, en die substantiële financiële consequenties en grote uitvoeringsrisico's inhouden. Een groot programma heeft een investeringswaarde van ten minste 200 miljoen euro, exclusief btw.

Gezien een project in de praktijk ook kan bestaan uit meerdere deelprojecten die gemeenschappelijk worden opgevolgd op basis van een tijdelijke organisatie zit er een zekere ambiguïteit in deze definitie. Om de definitie verder te concretiseren kan gesteld worden dat onderliggende projecten van een programma zich onderscheiden van deelprojecten van een project doordat hun besturing en beheer wordt verzekerd door een (overkoepelende) programma-stuurgroep en een programma-beheer, bovenop de reguliere projectorganisatie. Daarbij worden onderliggende projecten van een programma hetzij gedefinieerd binnen het programma, hetzij apart gedefinieerd maar toegewezen aan het programma. Over het algemeen vloeien programma's voort uit eenzelfde masterplan of beleidsplan en worden zij als zodanig als een geheel door de Vlaamse Regering geïnitieerd.

Overzicht van projecten

Op 28 mei 2021 publiceerde de Vlaamse regering de lijst van achttien projecten en programma's die voorwerp uitmaken van het basisrapport Grote Projecten en Programma's.

Een aantal projecten die vorig jaar werden opgenomen in het basisrapport werden niet meer hernomen omwille van de beperkte schaal of de premature staat waarin het project zich bevind. Een aantal van deze projecten werden verplaatst naar het indicatief overzicht van toekomstige projecten hoger in dit rapport.

Het project 'Extra rijstrook Brusselse Ring tussen Wemmel en Kraainem' (ML 7) is op haar beurt onderdeel van het programma 'Werken aan de Ring'. Voor dit noordelijk deel van de Ring rond Brussel loopt momenteel het geïntegreerd planningsproces, waarbij verschillende alternatieven en varianten worden onderzocht. In voorliggend rapport wordt slechts beknopt ingegaan op de investeringen die gepland staan in kader van het programma 'Werken aan de Ring'. Dit programma kan uitgebreid opgevolgd worden via de specifieke voortgangsrapportage over 'Werken aan de Ring' aan het Vlaamse parlement en de website van dit programma. Gezien het gebruik van alternatieve financiering (realisatie via DBFM) en het reeds opgestart zijn van de plaatsingsprocedure wordt het project 'Complex R0 x A201', dat deel uitmaakt van het programma 'Werken aan de Ring', wel opgenomen in dit basisrapport.

Tot slot zijn de projecten 'Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)' en 'Nieuwe Sluis Zeebrugge' nieuw opgenomen in het basisrapport. Deze projecten bevonden zich in editie 2020 van het basisrapport nog op de indicatieve lijst.

Kleurencode 'verloop'		
G	**Op schema**	De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	**Op schema, behoudens aandachtspunten**	De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	**Beperkte vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt.
OR	**Significante vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	**Kritieke vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

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

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	G
A11		Operationele fase	G
Kempense Noord-Zuidverbinding		Operationele fase	G
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem		Operationele fase	G
Limburgse Noord-Zuidverbinding		Voorbereidingsfase	G
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1	Operationele fase	G
	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2	Bouwfase	G
R4-Zuid Gent		Operationele fase	G
R4 West en Oost	R4 West en Oost – Quick wins	Bouwfase	G
	R4 West en Oost – DBFM	Gunningsfase	G
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Gunningsfase	GO
Brabo I		Operationele fase	G
Brabo II		Operationele fase	G
Livan 1		Operationele fase	G
Spartacus 1		Gunningsfase	R
Stelplaatsen	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	G
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	G
	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	G
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	O

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

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop
Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)	Voorbereidingsfase	GO
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Voorbereidingsfase	GO
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Voorbereidingsfase	OR
Scholen van Morgen		Operationele fase	G
Projectspecifieke DBFM voor school-infrastructuur	Cluster GO!1	Gunningsfase	G
	Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	Gunningsfase	G
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	G
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	O
	Cluster Gent-Ninove	Gunningsfase	G
	Egied Van Broeckhovenschool	Gunningsfase	G
	Cluster KOBA	Gunningsfase	G
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Gunningsfase	G
	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Gunningsfase	G
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	G
	Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	Gunningsfase	G
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	O
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Voorbereidingsfase	OR

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te bewaken werd er voor gekozen om bij de informatietoelevering inzake de projecten steeds uit te gaan van de **stand van zaken van midden augustus 2021.**

Voor de nieuw toegevoegde projecten werd door de projecteigenaren een eerste indicatie met betrekking tot het verloop van het project gemaakt.

Voor de andere projecten vertrekt de indicatie met betrekking tot het verloop van een project vanuit de planning die in het vorige rapport werd opgegeven. Zo kan telkens een snel beeld verkregen worden over de vooruitgang van het project.

Wanneer we de achttien grote projecten en programma's verder uitsplitsen in concrete deelprojecten komen we aan een totaal van **zesendertig deelprojecten**[7]. Van deze projecten bevinden zich:

- **vijf** projecten in **voorbereidingsfase**
- **twee** projecten in **bouwfase** (een meer dan vorig jaar);
- **zestien** projecten doorlopen de **gunningsfase** (vier meer dan vorig jaar). Het merendeel van deze projecten bevindt zich binnen het programma 'Projectspecifieke DBFM voor Schoolinfrastructuur';
- **dertien** projecten bevinden zich reeds in **operationele fase** (het gaat hier om de langlopende PPS-projecten).

De evolutie van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Voor de langlopende PPS-projecten zal de Vlaamse overheid tijdens de looptijd van de contracten een beschikbaarheidsvergoeding of een vergoeding voor verstrekte diensten betalen. Momenteel zijn er 16 (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten. Volgende grafiek geeft een prognose van de **evolutie van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein voor de PPS-projecten waarvoor reeds een contract is afgesloten.** In de projectfiches wordt meer ingegaan op de geraamde evolutie op projectniveau.

Merk op dat deze 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 het 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 transiteert via de financiële rekeningen in het ESR, en die geen impact heeft op het vorderingensaldo.

De 'geclosede' projecten die daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geoormerkt zijn: A11, Brabo II en de Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal cluster 1 en 2. Dit wil zeggen dat voor deze projecten enkel de periodieke beschikbaarheidsvergoeding in de rekeningen van de overheid geboekt worden. De gemaakte investeringen gerelateerd aan deze projecten worden toegerekend aan de opdrachtnemende private partij.

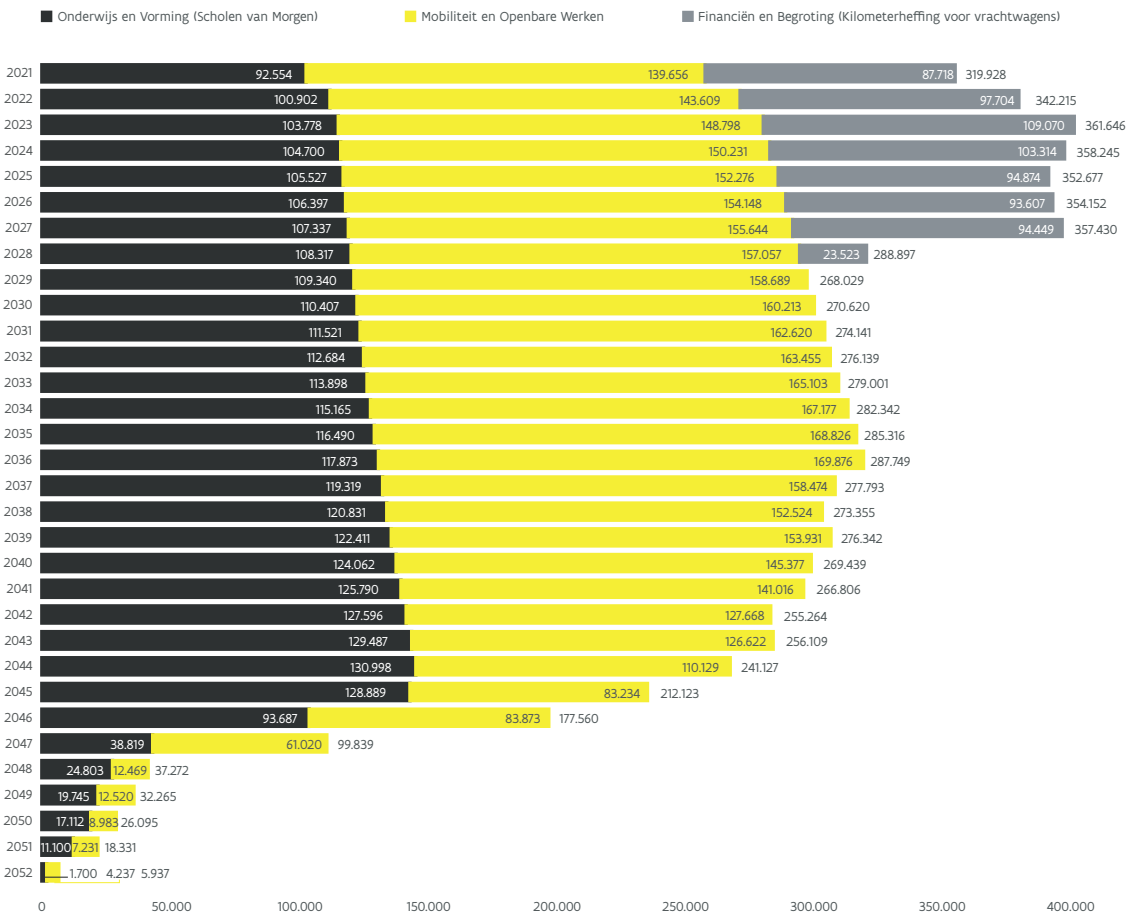
Het VO-breed veiligheidsplafond (artikel 4, Decreet 23 maart 2019) inzake beschikbaarheidsvergoedingen stelt dat de Vlaamse Regering alleen kan initiëren en realiseren via DBFM-projecten als de uitvoering van het grote project of grote programma niet tot gevolg heeft dat de toekomstige vrije beleidsruimte van de geconsolideerde Vlaamse begroting langdurig op substantiële wijze wordt ingeperkt.

7 Hieronder zitten nog 15 individuele bruggen en bijna 200 individuele schoolgebouwen)

Van een dergelijke inperking is sprake als door het project of het programma ten minste vijf opeenvolgende jaren meer dan 10 % van de vereffeningskredieten van de Vlaamse begroting zou worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen.

In het uitvoeringsrapport van de begroting 2020 werden 49.435,3 miljoen euro aan geconsolideerde ESR uitgaven gerapporteerd. De verhouding met de kasmatige uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoedingen van de projecten in dit rapport ligt daarbij op minder dan 1%.

Prognose van de evolutie van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein (in K euro)



Investeringen afgelopen jaren

Investeringen in de projecten in operationele fase[8] of bouwfase werden grotendeels in het verleden gerealiseerd. We kunnen hierbij een overzicht maken van de investeringen uit dit basisrapport die gerealiseerd werden in de recentste vijf jaar.

Uitgedrukt in K euro	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal[9]
Investeringen **Niet geherkwalificeerde PPS-en**	110.174	261.898	48.447	56.020	45.229	813.668
Overige	547.118	158.595	52.712	35.082	52.602	2.219.492

De investeringen weergegeven in bovenstaande tabel vloeien voort uit projecten die initieel als alternatieve financiering of PPS werden geïnitieerd. De 'overige' investeringen hebben voornamelijk betrekking op investeringen bij Scholen van Morgen, de Kilometerheffing bij vrachtwagens en Stelplaatsen 'Cluster 2'. De lichte verschillen bij de 'overige' investeringen in de jaren 2017, 2018 en 2019 ten aanzien van het vorige rapport zijn te wijten aan het feit dat een aantal van de projecten uit de vorige editie [10] niet werden hernomen. Het lagere investeringsvolume vanaf 2016 is het gevolg van de toen heersende onzekerheid rond de ESR-classificatie van PPS-projecten, maar dit wil niet zeggen dat er minder geïnvesteerd werd.

Voor investeringen die binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in de volgende jaren zullen plaatsvinden kan verder verwezen worden naar het GIP [11].

8 Het gaat hier voornamelijk over projecten die via langlopende DBFM-contracten werden gerealiseerd en momenteel worden beheerd door private partijen.

9 Het totaal neemt ook de investeringen mee die gerealiseerd zijn voor 2016

10 Meer specifiek de projecten 'N16 Sint-Niklaas –Willebroek', 'A12 Boom-Brussel : omvorming tot volwaardige autosnelweg' en 'N8 Veurne – Ieper'

11 https://www.vlaanderen.be/geintegreerd-investeringsprogramma

(Potentiële) DBFM-programma's in voorbereiding

Sinds het basisrapport 2020 heeft de Vlaamse Regering voor twee programma's een principiële goedkeuring verleend om de voorbereiding van een DBFM verder uit te werken. Specifiek gaat het om het programma 'Scholen van Vlaanderen' vanuit het beleidsdomein Onderwijs en Vorming en het programma 'Asset Management' van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De DBFM-programma's **'Scholen van Vlaanderen'** zijn in volle voorbereiding. Het voorontwerp van decreet voor het nieuwe DBFM-programma werd op 7 mei 2021 een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Na het advies van de VLOR en de Raad van State heeft de Vlaamse Regering op 1 oktober 2021 haar definitieve goedkeuring gehecht aan het ontwerp van decreet. Het ontwerpdecreet werd ingediend bij het Vlaams parlement. De uitvoering van alle DBFM-programma's Scholen van Vlaanderen zou ertoe leiden dat samen met alle Scholen van Morgen én alle scholen uit het projectspecifieke DBFM-programma er decretaal een maximaal jaarlijks verbintenissenniveau (exclusief indexatie) kan worden bereikt van 202,5 miljoen euro. Wanneer er van uit gegaan wordt dat het volledige verbintenissenniveau voor beschikbaarheidsvergoedingen wordt uitgeput én daarbij aannemen dat in de toekomst géén bijkomende middelen voor scholenbouw meer voorzien worden, zal er na volledige realisatie van alle projecten van alle DBFM-programma's maximaal ca. 34% van de scholenbouwkredieten bij ongewijzigd beleid besteed worden aan beschikbaarheidsvergoedingen.[12]

Het programma **'Asset Management'** bestaat uit twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken; DBFM project 'Sluizen' bestaande uit 'Herbouw sluizen Boven-Schelde' en 'Dampoortsluis'; en DBFM-project 'Beweegbare kunstwerken'. Het definitieve akkoord voor het programma 'Asset Management' zal worden verleend na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van de uitgewerkte projecten. Deze analyse dient de conformiteit van het individuele project of programma met de artikels 3 en 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's aan te tonen[13].

Op 15 oktober gaf de Vlaamse regering haar akkoord om voor het beleidsdomein MOW volgende projecten verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS-project:

- 'Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7';
- 'herinrichting van de knoop Mechelen-Noord';
- 'A8 Halle';
- 'Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat';
- 'Londerzeel Zuid'.

Het definitieve akkoord zal ook hier pas worden verleend na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de geprefereerde uitvoeringsvorm.

12 VR 2021 0705 VV DOC.0054/1

13 VR 2021 1607 DOC.0913/1TER

1 Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Financiën en Begroting
Minister	Matthias Diependaele
Betrokken entiteit	Vlaamse Belastingdienst
Andere betrokken entiteiten	MOW Dep. (Verkeerscentrum) -AWV, LNE, Vlabel, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Classificatie	Andere
ESR Impact	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handhavingsinfrastructuur (circa 10% van de totale capex) als activa van de overheid worden beschouwd. Voor het overgrote deel van de uitgaven geschiedt de ESR-aanrekening op het moment dat beschikbaarheids- en mijlpaalvergoedingen betaald worden. (Advies van 13/08/2015)
Uitvoeringsvorm	DBFMO
Looptijd contract	12 + 3 jaar
Private partner	Sattelic 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 hebben de drie gewesten vastgesteld dat in de drie regeerakkoorden de wil tot een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit is vastgelegd. Deze hervorming had tot doel om een eerlijkere fiscaliteit in te stellen, het transport- en mobiliteitssysteem te verbeteren en de milieuprestaties van het vervoerssysteem te verhogen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

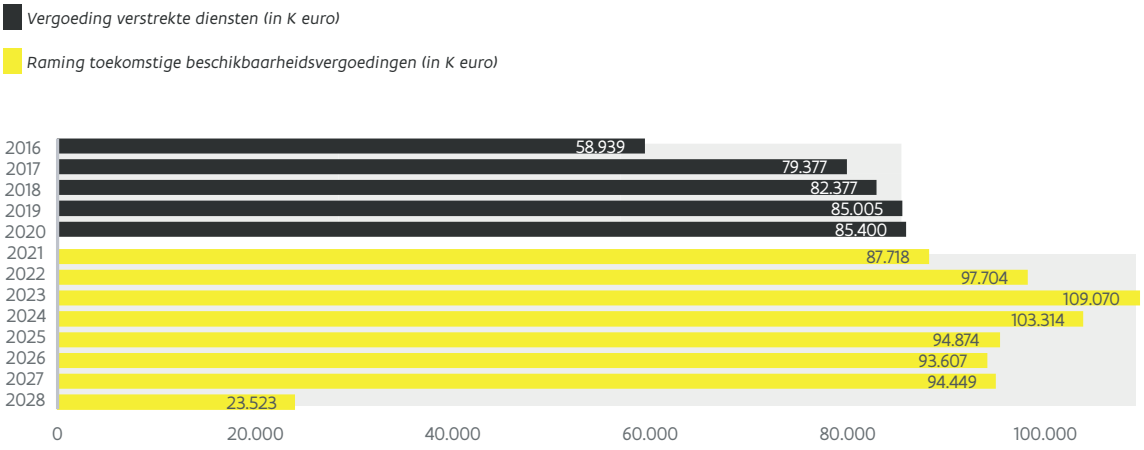
Het kilometerheffingssysteem is volledig operationeel sinds 1 april 2016. De inning van de ontvangsten uit de kilometerheffing verloopt zonder noemenswaardige operationele problemen.

In 2020 bedroegen de ontvangsten voor Vlaanderen uit de kilometerheffing 474 miljoen euro, exclusief het bedrag van de boetes. Dat is zo'n 23 miljoen euro meer dan de opbrengst van 2019. Deze ruimere opbrengst is vooral het gevolg van een prijsdifferentiatie. Er is een verhoging gekomen voor de voertuigen van +32 ton en een verlaging voor de lichtere gewichtsklassen, namelijk deze onder de 12 ton. Tegelijkertijd is er vastgesteld dat er meer vrachtwagens van meer dan 32 ton zijn gekomen. Dat aandeel is aanzienlijk groter geworden, terwijl het aandeel kleinere vrachtwagens is afgenomen. De inkomsten van de boetes bedroegen 9,3 miljoen euro miljoen euro in 2020.

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.

Kilometerheffing voor vrachtwagens



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	286.242

Duiding bij financiële kerngegevens

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat uit diverse onderdelen:

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

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

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

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in **2020** een bedrag van 85,4 miljoen euro (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (77,5 miljoen euro) en de EETS-providers (7,9 miljoen euro). In 2020 gaven de sanitaire maatregelen n.a.v. corona aanleiding tot minder tolinkomsten, die één van de volumeparameters zijn in de exploitatievergoeding. Dit zorgde er voor dat de beschikbaarheidsvergoeding voor dit jaar lager uitviel dan in de prognose uit editie 2020 van dit rapport.



Tot 2023 stijgt de beschikbaarheidsvergoeding door een stijgende vergoeding voor de vervanging van OBU's (On Board Units). Daarna zal de beschikbaarheidsvergoeding weer dalen.

Door het stijgende marktaandeel van de EETS-providers ten koste van Satellic liggen de uitgaven in 2021 en de volgende jaren lager dan in de prognose uit editie 2020 van dit rapport. In 2021 en de volgende jaren zijn er vervangingsinvesteringen gepland van de OBU's bij Satellic (cf. toename BBV). De stock aan OBU's van Satellic blijkt evenwel nog voldoende groot waardoor de geplande vervangingen van de OBU's in 2021 kan worden geschrapt. Ook voor de volgende jaren kan het aantal te vervangen OBU's neerwaarts worden bijgesteld.

Begrotingsartikel:

CE0-1CDX2DD-WT

TIJDLIJN

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

2 A11

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	MOW – Agentschap Wegen en Verkeer
Andere betrokken entiteiten	PMV
Gerelateerde projecten	Andere Via-Invest projecten
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Volgend op de consolidatie van de activa van Via Zaventem, Via Noord Zuid Kempen en R4 Zuid door de verstrengde interpretatie van het INR en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide) werden na de closing van het A11 project aanpassingen aangebracht aan de documentatie zodat het project niet geconsolideerd moest worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 2047)
Private partner	Via A11
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Het project **A11 te Brugge** betreft de aanleg van een verbinding tussen de gewestwegen N49 te Knokke (Westkapelle) en N31 te Brugge via een nieuw aan te leggen hoofdweg, uit te bouwen volgens de Europese normen voor autosnelwegen. Dit vormt de zuidelijke begrenzing van de achterhaven van Zeebrugge. De snelweg heeft een totale lengte van 12 kilometer en behelst 89 bouwkundige kunstwerken inclusief 3 tunnels, 2 bruggen – waarvan 1 beweegbare - en 9 ecopassages. 15 kilometer nieuwe fietspaden.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Het project A11 bevindt zich momenteel voor het vierde jaar in de operationele fase. 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.

Risicobeheer

Het project in operationele fase. De risico's zijn beperkt.
De dagelijkse opvolging van het onderhoudsluik gebeurt door de THV MTC Via Brugge (MTC manager Dieter Van Boeckel) in samenspraak met AWV (projectmanager Koen Thys en districts-chef Bert Brugghe).

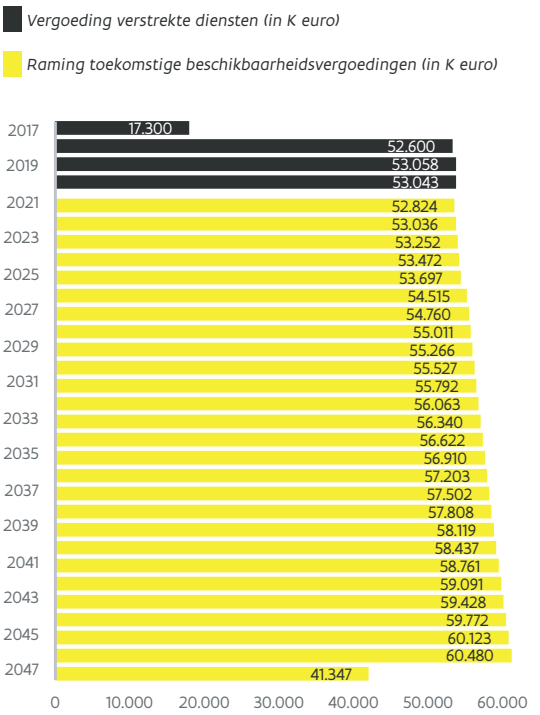
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	445.796
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercallaire interesten:	37.906
Investeringsbedrag excl. BTW:	483.702

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Investeringen per jaar	66.800	228.200	0	0	0	586.900

	2020
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	29.180

A11



Duiding bij financiële kerngegevens

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

De kwartaalaflossing van het project A11 bestaat telkens uit een vaste Financiële Component (10.759 K euro) en een variabele Operationele Component (telkens tussen 2.000 en 3.000 K euro). In deze variabele component worden Boetepunten, Lane Rentals en een Energie Efficiëntie Bonus verwerkt.

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen. De cijfers voor 2026 - 2047 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
04/2010	Bekendmaking gunningsprocedure
12/2012	Gunning opdracht
10/2013	Bekomen bouwvergunningen
03/2014	Sluiting contract
03/2014	Start van de werken
09/2017	Einde werken / beschikbaarstelling
6/2015	Contractwijziging: TINC verwerft 23,7% van de aandelen door deze over te nemen van DG Infra+
11/2017	Contractwijziging: TINC verwerft bijkomend 16% van de aandelen en verhoogt haar participatie zo tot 39%
2047	Einde contract/overdracht actief

Het project A11 bevindt zich momenteel voor het vierde jaar in de operationele fase.



3 Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer
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).
Uitvoerings-vorm	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.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

In 2020 zijn er **2 beperkte meerwerken** gerealiseerd voor een totale kost van 66 K euro incl. btw.

In 2021 wordt de ontbrekende tak van de zuidelijke rotonde van de fly-over te Westerlo aangelegd. Totale kost hiervoor bedraagt 473 K euro incl. BTW.

Risicobeheer

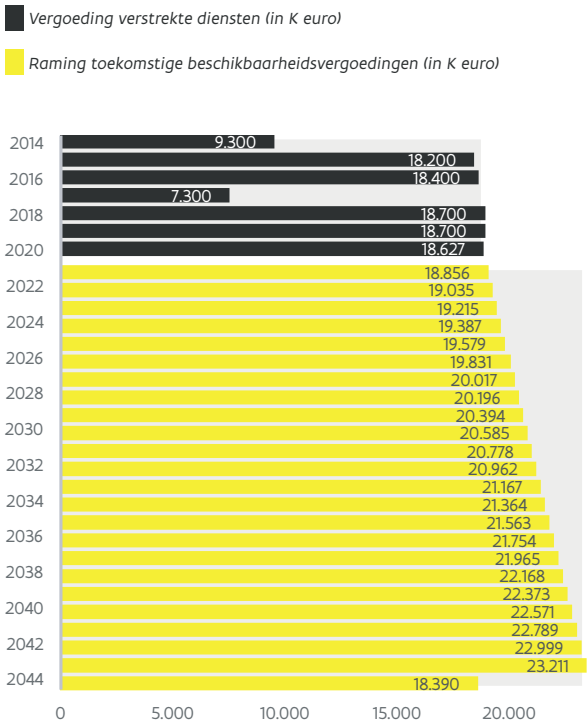
Het project bevindt zich momenteel in de operationele fase. De risico's zijn beperkt.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	159.371
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercallaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Investeringen per jaar	66.800	228.200	0	0	0	**196.800**

Kempense Noord-Zuidverbinding



Duiding bij financiële kerngegevens

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

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen.
De cijfers voor 2026 - 2044 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

De stijgende tendens van de beschikbaarheidsvergoeding is voornamelijk te wijten aan de variabele operationele component die onderhevig is aan BTW. Dit heeft een significante impact op de beschikbaarheidsvergoeding voor 2044 waarin er slechts 3 kwartaalaflossingen staan ingepland, waarvan de laatste kwartaalaflossingen enkel onderhoud betreffen waardoor het aandeel BTW veel hoger is.

Begrotingsartikel/ Decretale basis

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
04/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract
10/2011	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).
2044	Einde contract/overdracht actief

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

4 Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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/ 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 worden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk worden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 6 maart 2008 door het Britse vakblad Project Finance Magazine uitgeroepen tot de European Transport PPP Deal of the Year 2007.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

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

Risicobeheer

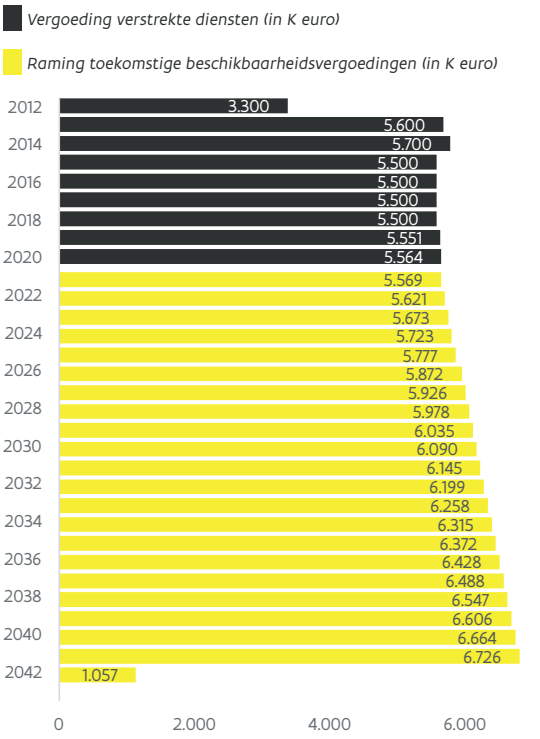
Het project bevindt zich in de operationele fase. De risico's zijn beperkt. Het dagelijkse projectopvolging, contractmanagement en monitoring gebeuren door AWV en PMV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercallaire interesten:	3.797
Investeringsbedrag excl. BTW:	48.264

	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	**58.400**

Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Voorstel tot oprichting Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
07/2005	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2006	Selectiedatum gunningsprocedure
07/2007	Gunning en Financial close: DBF: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&FreitagIngenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
10/2007	Startdatum 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

Duiding bij financiële kerngegevens

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

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen.
De cijfers voor 2026 - 2042 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

5 Limburgse Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) 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 studie naar Openvaar Vervoer (OV)-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg. Studieopdracht gebeurt in opdrachtgeverschap van Infrabel (i.s.m. TUC Rail)
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
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 wordt er ook werk gemaakt van een aantal winsten of **quick wins**, om reeds op korte termijn stappen vooruit te zetten op vlak van duurzame mobiliteit in het projectgebied. Het gaat om de volgende winsten: (1) fietsbrug in Helchteren-Noord, (2) fietsontsluiting van bedrijventerrein Centrum-Zuid, (3) (vracht) wagenontsluiting van bedrijventerrein Centrum-Zuid en (4) betere fietspaden langsheen Grote Baan in Houthalen-Helchteren. De vier winsten worden regulier uitgevoerd en binnen het GIP opgenomen en verder opgevolgd.

Nagestreefde doelstellingen

De probleemstelling en doelstellingen van het complex project werden opgenomen in de **startbeslissing** dd. 16 maart 2018. Deze vertalen zich in verbetering van de doorstroming van verkeer gebaseerd op de categorie van de weg (primaire I), verhogen van de leefbaarheid van de dorpskernen, verbeteren en consolideren van de natuurwaarden in de omgeving en een stimulans zijn voor verdere ontwikkelingen in de regio. Inhoudelijk zal er dus gezocht worden naar de beste consensus voor alle doelstellingen en stakeholders, met het mobiliteitsvraagstuk als leidend gegeven.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

De in totaal vijf redelijke alternatieven – drie alternatieven van de tussennota en twee uit het proces voortvloeiende combinatiealternatieven – maken nu het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek dat moet leiden tot de aanwijzing van het **voorkeursalternatief (verwacht in najaar 2021).**

Planning
cfr. stappen in de besluitvorming: verkenningsfase, onderzoeksfase en uitwerkingsfase van het complex project:

- Onderzoeksfase:
  - Ontwerp voorkeursbesluit eind 2021
  - Definitief voorkeursbesluit voorjaar 2022
- Uitwerkingsfase: 2022-2024
- Uitvoeringsfase: 2024-2029

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 onderzoeksfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een voorkeursbesluit, is de voornaamste focus om op basis van het lopend geïntegreerd onderzoek een breed gedragen oplossing te vinden.

De **belangrijkste risico's** zijn algemeen te formuleren in de volgende zeven categorieën: politiek/bestuurlijk, financieel/economisch, juridisch/wettelijk, technisch, organisatorisch, geografisch/ruimtelijk en maatschappelijk. Aangezien het project zich momenteel in de onderzoeksfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een voorkeursbesluit, is de voornaamste focus om op basis van het lopend geïntegreerd onderzoek een breed gedragen oplossing te vinden.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Aangezien het alternatievenonderzoek nog volop gaande is, kan nog geen raming gegeven worden.

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 4/03/2011 wordt het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 bij besluit van de VR principieel goedgekeurd. Bij het arrest dd. 29/03/2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienst-MER dd. 22 september vernietigd door de Raad van State. Een herwerkt plan-MER werd door AWV opgemaakt waarvan de ontwerptekst op 19/12/2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25/02/2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd.

03/2015	Op 27/03/2015 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 12/05/2017 werd het herwerkt plan-MER 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 16/03/2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg. Dit betekent de start van de onderzoeksfase - d.i. de tweede fase van de complexe projectenprocedure.
06/2019	Eind juni 2019 is een gezamenlijke ambitienota Noord-Zuid Limburg opgeleverd in samenspraak met de betrokken stakeholders. De ambitienota zal als kompas en toetskader gebruikt worden in de verdere stappen van het complex project Noord-Zuid Limburg.
09/2019	In september 2019 is aan de hand van concrete bouwstenen (openbaar vervoer, wegverbinding, kernversterking, bedrijvigheid, natuurverbinding, …) een aantal toekomstbeelden opgebouwd. Ze verbeelden een mogelijke toekomst en testen het draagvlak voor verschillende concepten. De toekomstbeelden zijn concreet, maar tegelijk ook radicaal.
12/2019	Aan de hand van de conclusies van de dialoog rond de vier toekomstbeelden worden in december 2019 verschillende mogelijke oplossingen, de zogenaamde alternatieven, opgebouwd en voorgelegd aan een brede groep van betrokkenen. Elk alternatief omvat heldere keuzes met betrekking tot duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De alternatieven worden opgenomen in de alternatievenonderzoeksnota (AON).
03/2020	Begin maart 2020 is de alternatievenonderzoeksnota (AON) gepubliceerd. De nota bepaalt welke alternatieven er geïntegreerd onderzocht moet worden en op welke wijze de effecten van die alternatieven zullen worden onderzocht. De alternatieven worden bepaald in overleg met de betrokken stakeholders, op basis van de gezamenlijke ambities zoals geformuleerd in de ambitienota.
03/2020	Publieke raadpleging inzake de alternatievenonderzoeksnota (AON): 16/03/20– 13/05/2020. Iedereen kon tijdens deze periode reageren op de AON. De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in juli 2020 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd gepubliceerd op de website.
11/2020	In november 2020 werd een tussennota gepubliceerd. De tussennota bundelt de resultaten van Fase 1: Verfijning van alternatieven van het geïntegreerde onderzoek, de basis waarop de beslissing tot vertrechtering gemaakt werd en geeft een samenvatting van de drie weerhouden redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven. Het geïntegreerd onderzoek werd vervolgens verdergezet met deze (redelijke) alternatieven. Publieke raadpleging inzake de tussennota: 09/11/2020 – 08/12/2020. Er wordt in gesprek gegaan over de vertrechtering, het gevoerde onderzoek in de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek, het te voeren onderzoek in fase 2 en 3, en de drie overblijvende alternatieven.

03/2021

De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in maart 2021 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd eveneens opgemaakt. Op 19/03/2021 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 maken nu het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief (verwacht in najaar 2021).

Het geïntegreerd effectenonderzoek moet leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief dat verwacht wordt in het najaar van 2021



6 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg nv
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22/09/2016 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
Website	https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering_albertkanaal

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.

Voor 17 bruggen is de verhoging van de brug aanbesteed of in uitvoering, waaronder de PPS Cluster 1 (7 bruggen) en PPS Cluster 2 (8 bruggen). De overige 6 bruggen, evenals 1 nieuwe nog niet bestaande fietsbrug worden gerealiseerd met middelen van de reguliere begroting. 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.

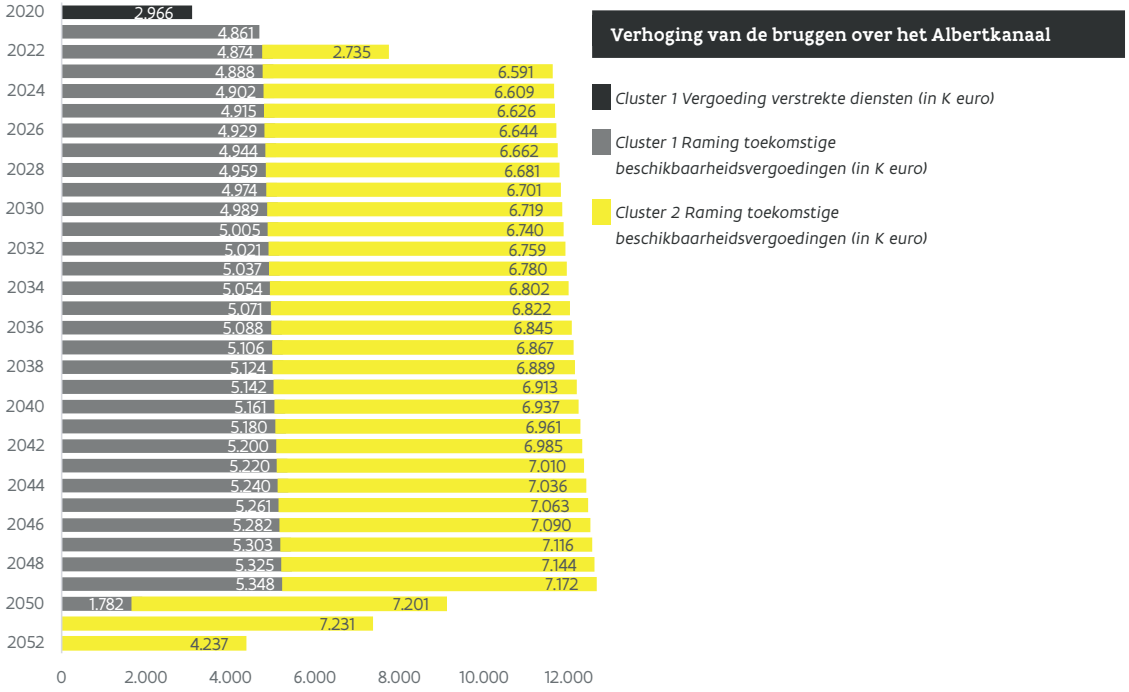
De overheid behoudt in hoofdzaak de risico's op het bekomen van de stedenbouwkundige vergunningen vóór de gunning, gelet op de specifieke aard van het project en de aanzienlijke tijdswinst die dit genereert. Verder wordt ook het risico m.b.t. het verplaatsen van pijpleidingen (transportleidingen) en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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Intercallaire interesten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
Cluster 1	78.422	1.469	2.301	82.192	2020
Cluster 2	111.389	2.197	3.094	116.680	2020
Totaal	189.811	3.666	5.395	198.872	

Investeringen per jaar	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Cluster 1	0	11.896	28.467	30.214	2.904	73.481
Cluster 2	0	0	0	11.966	42.325	96.642
Totaal	0	11.896	28.467	42.180	45.229	170.123



Duiding bij financiële kerncijfers

Cluster 1:
Het in deze grafiek vermelde bedrag voor 2021 is het geraamde totaalbedrag voorzien voor 2021. De som van de reeds betaalde kwartaalvergoedingen in 2021 tot op het tijdstip van de rapportering (t.e.m. Q2 2021) beslaat 2.354 K euro.

Cluster 2:
Het contract bestaat uit een vast gedeelte van 7 bruggen en 1 voorwaardelijk deel met de 8e brug die als optie opgenomen was omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was. Bij de contract close op 29/04/2019 was de vergunning nog niet bekomen en werd deze optie nog niet gelicht. De constructiekost voor de 7 bruggen excl. optionele 8e brug bedroeg 106.126 K euro. Intussen is de vergunning bekomen en werd op 29/04/2020 de optie voor de 8e brug gelicht en de financial close voor de 8e brug gesloten. De constructiekost voor de 8 bruggen bedraagt 116.680 K euro.

ZELFEVALUATIE (05/2021)

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

De elementen die in de komende periode extra aandacht dienen te krijgen zijn de risico's gerelateerd aan de financiële impact van de Covid-19 maatregelen. Er is momenteel nog geen zicht op de concrete afhandeling van deze risicogebeurtenis. Er zijn vandaag echter geen aanwijzingen dat dit element niet onder controle is.

TIJDLIJN

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

6.1 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Gerelateerde projecten	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

De werken van PPS Cluster 1 (7 bruggen) op het terrein zijn uitgevoerd door de private partner Via T Albert volgens de contractuele planning. Op 30/04/2020 werd het beschikbaarheidscertificaat afgeleverd, en het voltooiingscertificaat volgde op 31/07/2020.

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

TIJDLIJN

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

6.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Gerelateerde projecten	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Het contract bestaat uit een vast gedeelte van 7 bruggen en 1 voorwaardelijk deel met de 8e brug die bij de contract close op 29/04/2019 als optie opgenomen was omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was.

De werken van PPS Cluster 2 zijn momenteel in uitvoering op het terrein voor alle bruggen. Voor één brug (BR24 in Lummen) zijn de werken intussen voltooid, de andere werken zijn nog lopende. Voor het overige zijn de bruggen 34 (Meerhout-Vorst) en 42 (Herentals-Herenthout) op dit moment al opengesteld voor het verkeer, terwijl de omgevingswerken nog lopende zijn. Voor de 5 overige bruggen zijn de bouwwerken nog lopende.

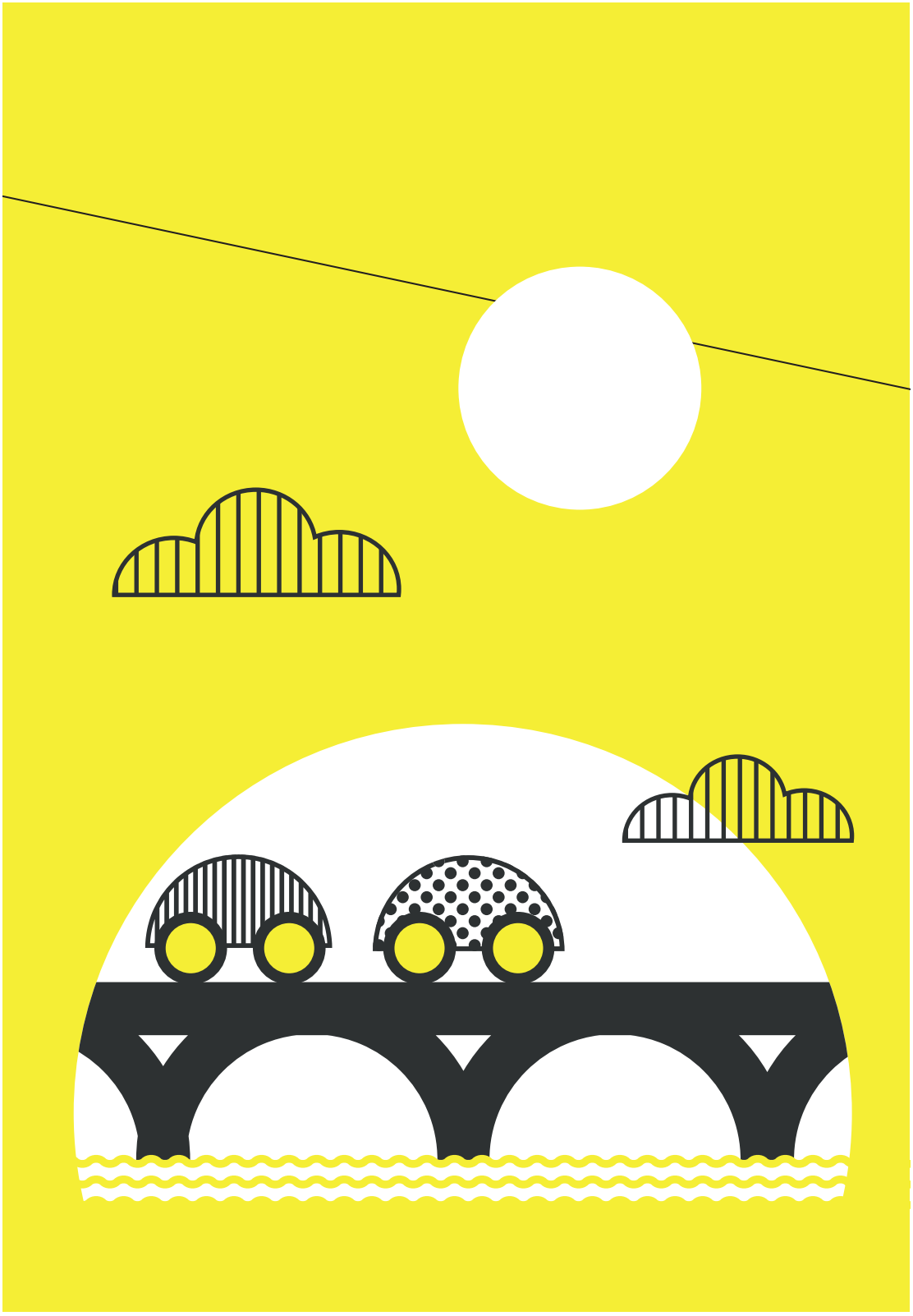
De werken van PPS Cluster 2 zijn momenteel in uitvoering op het terrein voor alle bruggen.

Planning

Deelproject	Openstellen	Beschikbaarheid
Brug 19 Kuringen	17/03/2022	17/03/2022
Brug 24 Lummen	17/03/2021	22/04/2021
Brug 25 Beringen	27/08/2021	20/07/2022
Brug 26 Paal-Tervant	08/06/2022	27/07/2022
Brug 34 Meerhout-Vorst	25/08/2021	16/11/2021
Brug 42 Herentals-Herenthout	08/07/2021	23/12/2021
Brug 50 Oelegem II	28/10/2021	03/06/2022
Brug 54 Hoogmolenbrug Schoten	16/04/2022	28/07/2022

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2017	Publicatie van de opdracht
02/2018	Selectiedatum gunningsprocedure
04/2019	Gunningsdatum: Op 29/04/2019 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.
04/2020	Sluiting van de optionele 8e brug van PPS Cluster 2
10/2018	Bekomen bouwvergunning
04/2019	Start bouw
07/2022	Geplande einddatum bouw



7 R4-Zuid Gent

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 (2044)
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

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 zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis. Hierbij werd voorgesteld de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen.

Het project R4-Zuid omvat het **doortrekken van de R4-buitenring tussen de Heerweg Noord in Gent – Zwijnaarde en de Guldensporenlaan in Merelbeke** en een aantal ingrepen op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid. Die werken dienden om de globale doorstroming te verbeteren en de verkeersafwisseling vlotter en veiliger te maken.

Ook het fietsverkeer kreeg de nodige aandacht dankzij een **afzonderlijk fietspad** langsheen het traject van de R4-buitenring, dat maximaal wordt afgescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

De werken zijn uitgevoerd en het project bevind 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.

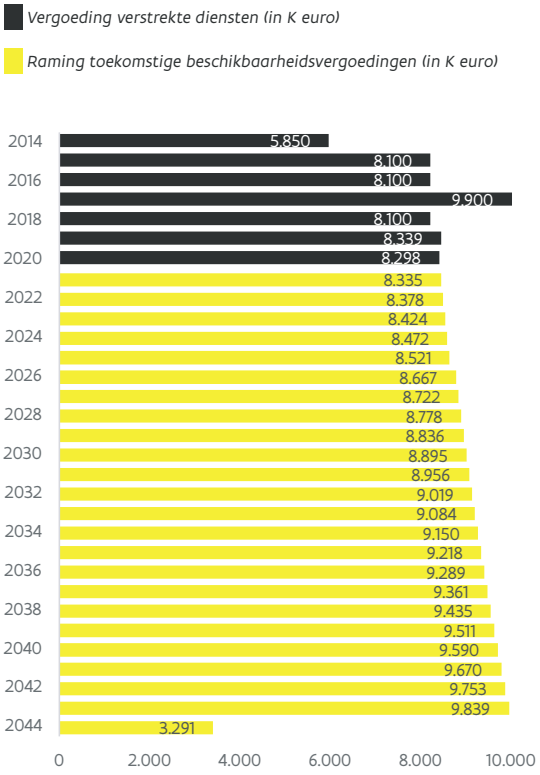
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	**91.200**

	2020
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	15
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	2.376

R4 - Zuid Gent



Duiding bij financiële kerngegevens

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

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen.
De cijfers voor 2026 - 2044 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
10/2011	Bekomen bouwvergunningen
01/2012	Gunning opdracht
02/2012	Sluiting contract
02/2012	Financial close
03/2012	Start van de werken
02/2014	Einde werken / beschikbaarstelling
01/2015	Contractwijziging: Herfinanciering van de bestaande 'hard mini perm'. Tenor 28,25 jaar, maturiteit: 1 maart 2043
2044	Einde contract/overdracht actief

8 R4 West en Oost

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Website	https://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. De doortocht Zelzate kent veel te veel doorgaand verkeer dat op de R4 West en Oost en op de N49 thuishoort.

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, Zelzate en Evergem. De weg én de fietsinfrastructuur worden aangepakt tussen de N9 in Wondelgem en Zelzate (R4 West), en tussen het kruispunt aan Eurosilo en Zelzate (R4 Oost). Deze ombouw is een investering van de Vlaamse overheid in een **vlottere en veiligere R4**.

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

De aanpak van **4 quick win knooppunten**: Quick wins zijn deelprojecten die naar voor worden geschoven in het proces en eerder gerealiseerd worden dan de rest (2021 - 2022) omdat ze makkelijker en sneller uitvoerbaar zijn.

Het gaat hierbij 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**.

De aanpak van de **14 resterende knooppunten en tussenliggende gedeelten**: deze werken zijn groter, starten later en zullen langer duren (eind 2022 - medio 2028). 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

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

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

Na de ombouw zullen er:

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

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn het tijdig bekomen van de definitieve omgevingsvergunningen, de grondinnames. De financierbaarheid van het project door de opdrachtnemer is eveneens een belangrijke uitdaging.

De belangrijkste kansen liggen in de realisatie van de omvorming van R4 West en Oost binnen een bouwtermijn van ca 6,5 jaar, waarmee de hierboven vermelde doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW:	787.000

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

Duiding bij financiële kerngegevens

De raming van de totale investeringskost (inclusief btw) van het **DBFM-project** R4 West en Oost is gebaseerd op de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). Het investeringsbedrag dat gebaseerd is op het referentieontwerp omvat volgende posten: risicoreservering objectgerelateerd, prijsherziening, vastgoedkosten (innames/onteigeningen), engineeringskosten (engineeringaannemer, studiebureau en tendervergoeding), overige bijkomende kosten (verzekeringen, explosieven/archeologisch onderzoek, communicatie, kabels en leidingen,…) en object overstijgende risicoreservering.

Tijdens de gunningsprocedure werd enkel de plafondprijs gecommuniceerd naar de deelnemers toe. Onderliggende parameters die ten grondslag liggen van de berekening van de plafondprijs werden tijdens de gunningsprocedure vertrouwelijk behandeld, aangezien iedere deelnemer zelf een beschikbaarheidsvergoeding in de offerte diende op te geven. Om die reden wordt hier enkel de raming van het investeringsbedrag inclusief btw vermeld.

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

MB0-1MHF5RY-IS

MB0-1MHH5RY-IS

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 15/07/2005.
10/2013	Op 18/10/2013 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 gunningsprocedure (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

8.1 R4 West en Oost - Quick Wins

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Voor het **Euro-Silo knooppunt** werd de omgevingsvergunning bekomen op 18/10/2020. Parallel hieraan werd het aanbestedingsdossier der werken afgerond en de opdracht met de aannemer werd gesloten begin december 2020. Intussen zijn in januari 2021 de voorbereidende werken opgestart voor de verplaatsing van de nutsleidingen. De werken werden aangevat op 15/02/2021.

Het drukke verkeerspunt aan Euro-Silo wordt het komende anderhalf jaar omgevormd tot het eerste turboverkeersplein in België. De werken aan het Euro-Silo-kruispunt worden gefaseerd zodat de hinder zo beperkt mogelijk blijft. Momenteel gaat de tweede fase van de werken van start.

Voor **knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke** werd de omgevingsvergunning bekomen op 30/03/2021. 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. Verwacht wordt dat de werken vervolgens eind dit jaar kunnen aangevat worden.

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 30/11/2020. 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 in augustus 2021 aangevat.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2019	Bekendmaking aanbesteding Euro-Silo knooppunt
09/2020	Bekendmaking aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/ Vasco da Gamalaan
12/2020	Gunning Euro-Silo knooppunt
02/2021	Bekendmaking aanbesteding knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
02/2021	Aanvang werken Euro-Silo knooppunt
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
Eind 2021	Aanvang werken knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke

8.2 R4 West en Oost - DBFM

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Een ontwerp van DBFM-overeenkomst werd op 20/11/2020 voor advies voorgelegd aan het INR dat op basis van de aangeleverde informatie van voordeel was 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. Bijgevolg kan het ontwerp van DBFM-overeenkomst als ESR-neutraal worden aangemerkt. De uiteindelijke analyse van het INR zal evenwel gebeuren op basis van de definitieve contracten.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Op 28 mei 2021 besliste de raad van bestuur van De Werkvennootschap om het **consortium BRAVO-4 als Voorkeursbieder** aan te duiden en het consortium ArteRink4 als tweede gerangschikte Inschrijver in de wachtkamer te plaatsen. Op 13 juni 2021 werd een 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. In haar arrest van 8 juli 2021 (nr. 251.228) heeft de Raad van State de vordering van het consortium ArteRink4 verworpen.

Alle **omgevingsvergunningen** voor het Referentieontwerp werden aangevraagd door De Werkvennootschap.
Een aantal omgevingsvergunningen werden inmiddels door de bevoegde minister afgeleverd.

De Voorkeursbieder zal op zijn beurt de omgevingsvergunningsaanvragen indienen voor zijn geoptimaliseerd ontwerp. Na het bekomen van de omgevingsvergunningen voor het ontwerp van de voorkeursbieder zal de contractsluiting plaats vinden in het najaar van 2022 met aansluitend de start der werken.

Volgende stappen staan op de **planning**:

- juni 2022: Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen door de opdrachtnemer)
- augustus 2022: Start der werken

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	Bekendmaking gunningsprocedure
09/2019	Selectiedatum gunningsprocedure
05/2021	Voorkeursbieder aangeduid
06/2022	Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen door de opdrachtnemer)
08/2022	Start van de werken
2028	Te verwachten beschikbaarheid

9 Werken aan de Ring

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving: vertegenwoordigd in het planteam. Daarnaast worden ook lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren betrokken (voor het verlenen van advies etc.)
Gerelateerde projecten	Missing link 7 Extra rijstrook Brusselse Ring tussen Wemmel en Kraainem
Website	https://www.werkenaandering.be

Omschrijving van het programma

Het programma 'Werken aan de Ring' 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. Op onze weg hier naar toe voeren we een ver **doorgedreven stakeholdermanagement**: we werken intensief samen met bestuurlijke actoren, het middenveld, de brede bevolking, bedrijven en gebruikers om de cruciale verbinding te kunnen maken tussen de belangen van alle betrokkenen en de doelstellingen van het programma.

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 hier wordt al werk gemaakt van een heel aantal quick wins.

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

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

- De sneltram die over een afstand van 30km Willebroek met Londerzeel, Meise en Brussel zal verbinden. De tram zal slechts op enkele plaatsen stoppen. Daardoor kan hij in 40 minuten van Willebroek naar Brussel rijden. Dat is 35 minuten sneller dan het openbaar vervoer vandaag.
- De ringtrambus die zal rijden 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 een heel aantal **hoppinpunten**.

In de tweede helft van 2020 werd een overeenkomst gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest voor de opmaak van de studie 'Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau'. Ter hoogte van het Heizelplateau zijn aan beide zijden van de gewestgrens meerdere projecten gepland of lopende.

Gelet op de grootte en het belang van voornoemde (mobiliteits) projecten aan beide zijden van de gewestgrens, is het immers nodig om een gemeenschappelijke/overkoepelende visie te ontwikkelen voor de multimodale ontsluiting van de zone van het Heizelplateau – Parking C. Aangezien de resultaten van deze studie relevant zijn voor het GRUP voor de herinrichting van de R0 Noord, zullen deze indien mogelijk in het geïntegreerd planningsproces worden meegenomen, van zodra deze studie is gefinaliseerd.

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, sluipverkeer, architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit, biodiversiteit, etc. De leef- en woonkwaliteit zal ook verbeteren wanneer we volop inzetten op de versterking van het groenblauwe netwerk.

Stand van zaken programma

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

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

- De fietssnelweg langs de A12 in Meise (**F28**) is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de R22 (**F202**), met een fietstunnel onder de Leuvensesteenweg in Zaventem is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de E40 (**F203**) is gerealiseerd
- De fietssnelweg langs de N260 (**F23 – Kanaalroute Noord**) die de verbrande brug in Grimbergen via Vilvoorde met Brussel verbindt is in uitvoering en wordt verwacht in 2023 gerealiseerd te zijn
- De fietssnelweg langs de HST-spoorlijn met een nieuwe **fietsbrug** over de R0 ter hoogte van **Zaventem** is in uitvoering
- We werken volop aan een aantal **hoppinpunten**, zoals in Sint-Genesius-Rode, Asse, Vilvoorde en Wezembeek-Oppem

Daarnaast zijn we ook gestart met een aantal **quick wins** aan de R0 zelf: 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.

Wat het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de **R0 Noord** betreft, keurde de Vlaamse Regering op 18 mei 2018 de **startnota** goed. Na publieke raadpleging over de startnota, werden zeven redelijke alternatieven en een aantal varianten omschreven. Deze alternatieven en varianten werden in een eerste fase ('Loop 1') aan verschillende onderzoeken onderworpen en – op basis van deze onderzoeken –beoordeeld.

Bij deze beoordeling werd gekeken of de alternatieven en varianten al dan niet aan de plandoelstellingen voldoen èn waar er ruimte is voor verdere optimalisatie. Deze beoordeling heeft ertoe geleid dat een aantal alternatieven en één variant niet verder in het proces worden meegenomen. De alternatieven en varianten die wel aan de plandoelstellingen voldoen, werden verder geoptimaliseerd.

De verschillende onderzoeken en de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen van Loop 1, evenals de scope van de tweede fase van het verdere geïntegreerd planningsproces ('Loop 2'), zijn omschreven in scopingnota 2.

Scopingnota 2 is van 25 mei tot en met 23 juli 2021 onderworpen aan een publieke raadpleging van 60 dagen, waarbij tevens een aantal digitale infomarkten werden georganiseerd. Parallel met deze publieke raadpleging werden gemeenten, provincie en andere betrokken instanties om advies gevraagd. Alle adviezen en opmerkingen vanuit de publieke raadpleging worden verwerkt in een scopingnota 3 die gepubliceerd zal worden op de website van het Departement Omgeving en Werken aan de Ring.

De alternatieven en varianten van 'Loop 2' zullen opnieuw worden beoordeeld, om te bepalen welk alternatief, in combinatie met welke varianten, het beste aan de plandoelstellingen voldoet, d.i. het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief zal nadien worden vastgelegd in het voorontwerp GRUP dat aan de adviesverlenende instanties wordt voorgelegd, om nadien te resulteren in een ontwerp GRUP dat aan de Vlaamse Regering zal worden voorgelegd.



9.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalifi-ceerd PPS-project
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Website	https://www.werkenaan-dering.be/nl/werken-aan/zone-ring-noord/verkeerscomplex-ring-a201

Omschrijving van het project

De congestie in Brussel en de Vlaamse Rand doet de regio kreunen onder het sluipverkeer. De bevolkingsgroei en verdere ontwikkelingen in de regio zullen het aantal verplaatsingen en de verkeersdruk nog doen toenemen. De weginfrastructuur is verouderd, complex en onveilig, en werkt als een barrière voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer. Er is een gebrek aan alternatieven voor de auto, en de R0 vormt een barrière voor fauna en flora.

'Werken aan de Ring' is het programma dat de globale multimodale 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.

NAGESTREEFDE DOELSTELLINGEN

- Verhogen van de verkeersveiligheid
- Beperken van conflictzones en discontinuïteiten op de R0 en Leopold III-laan
- Optimaliseren van de afwikkeling op de R0 en de Leopold III-laan
- Verbeteren bereikbaarheid van de luchthaven en de bedrijvenzones
- Tegelijkertijd werken we aan de ontsluiting voor het openbaar vervoer (Ringtrambus en Luchthaventram) en de fiets. We creëren ruimte voor:
- De Luchthaventram
- De aanleg van een fiets- en voetgangersbrug op het tracé van de fietssnelweg FR0
- Een geoptimaliseerd tracé voor de Ringtambus

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	GO

Op 16 oktober 2020 werden 4 deelnemers geselecteerd voor het verdere verloop van de **concurrentiegerichte dialoog**. Hiermee werd de selectiefase afgesloten en de dialoogfase opgestart. Momenteel bevinden we ons in deze dialoogfase, die is opgedeeld in 3 rondes, waarin de deelnemers met De Werkvennootschap in dialoog treden om de voorgestelde oplossingen stelselmatig verder uit te werken op technisch en financieel vlak.

Na deze dialoogfase wordt een finaal bestek verstuurd, met de uitnodiging aan deelnemers om een offerte in te dienen. Dit staat momenteel gepland in het Q2 2022, met indiening van de offertes in Q3 2022.

De eventueel noodzakelijke grondverwervingen zullen worden opgestart van zodra de ontwerpen ver genoeg zijn gevorderd binnen de dialoogsessies. Er zullen vooraf voorbereidende werken voor de verplaatsing van een deel van de nutsleidingen worden uitgevoerd, ingeschat vanaf 2023. Om welke verplaatsingen het precies zal gaan, maakt deel uit van de dialogen met de deelnemers.

Met de concurrentiegerichte dialoog wordt ernaar gestreefd om de deelnemers ruime ontwerpvrijheden te bieden, zeker aangezien we hier werken met een **Design Build Finance & Maintain-formule**. In het licht daarvan werd beslist om vanuit de aanbestedende overheid geen volledig uitgewerkt referentieontwerp op te maken, maar zoveel mogelijk te werken met een functioneel programma van eisen. De omgevingsvergunningsaanvraag wordt dan ook volledig bij de voorkeursbieder gelegd.

Een en ander heeft een impact op de timing: de doorlooptijd van de omgevingsvergunningsaanvraag wordt ingeschat doorheen 2023, om begin 2024 de werken aan te vatten. De duur van de werken is afhankelijk van de offerte van de private partner aan wie de opdracht wordt gegund, maar wordt geschat op 3,5 jaar.

Volgende stappen staan op de **planning**:

- Aanduiding voorkeursbieder: Q3 2022
- Goedkeuring projectnota door projectstuurgroep: Q1 2023
- Omgevingsvergunningsaanvraag: Q2 2023
- Verplaatsing deel nutsleidingen: vanaf 2023
- Contractsluiting: Q1 2024
- Aanvangsbevel: Q2 2024
- Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase: ingeschat vanaf 2027-2028 (afhankelijk van gegunde oplossing opdrachtnemer) = start van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoeding.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K EURO)

	Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
Complex R0 x A201	1.700	198.500	9.000	255.000	2021

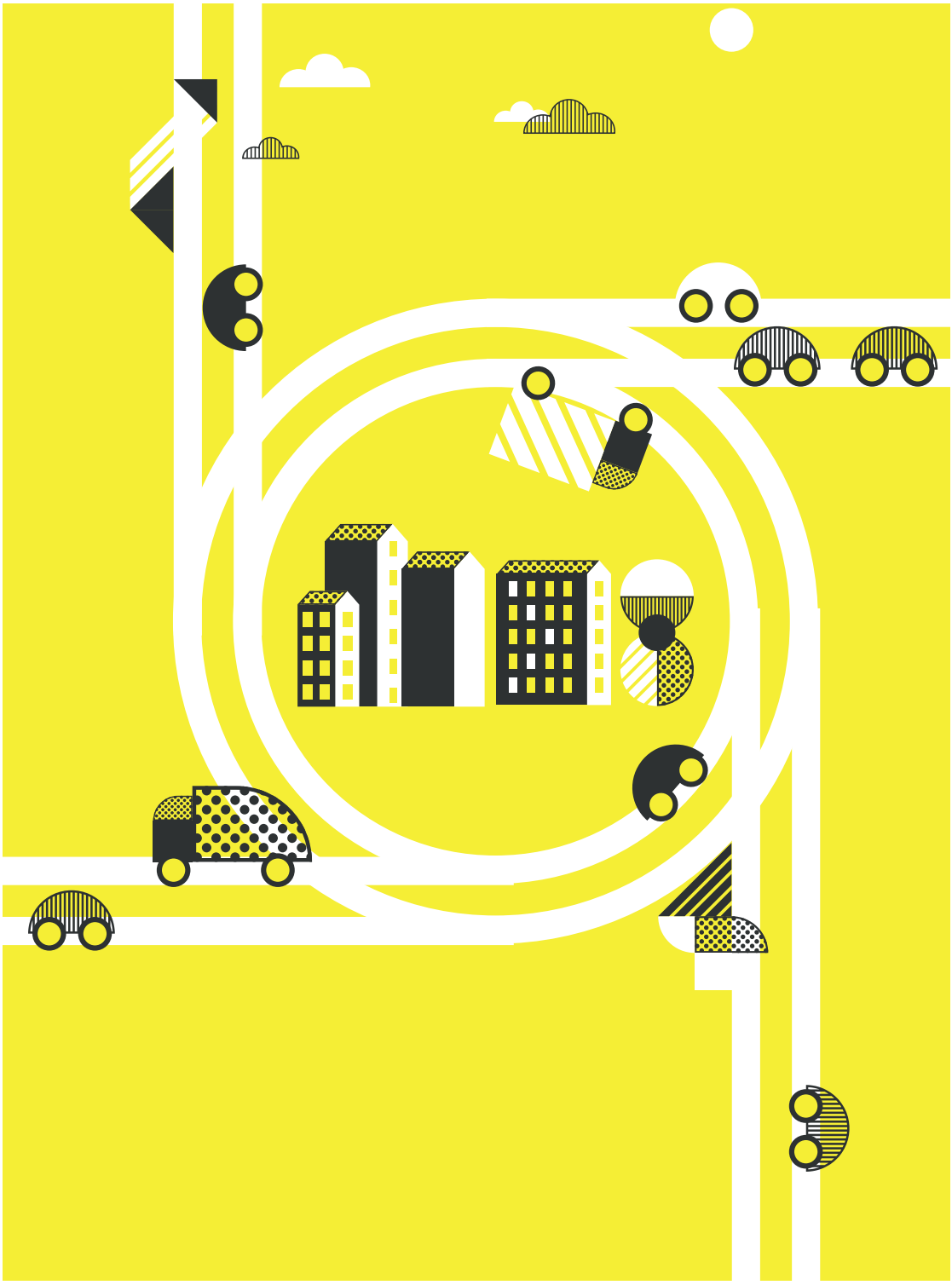
Duiding bij financiële kerncijfers

Naar aanleiding van o.a. het verder doorontwerpen van het project, zijn een aantal wijzigingen in het ontwerp doorgevoerd, waardoor de raming is bijgesteld t.o.v. deze van 2020.

Op basis van deze geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, blijven de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen nog steeds geraamd op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw), aangezien een aantal elementen binnen het ontwerp buiten configuratie worden gehouden.

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 planproces 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 gunningsprocedure
10/2020	Selectie van 4 deelnemers voor het verdere verloop van de concurrentiegerichte dialoog



10 Brabo I

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 maakt deel uit van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen en moet een oplossing bieden aan de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen.

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**.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

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

Er zijn dit jaar geen bijzondere gebeurtenissen geweest.

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

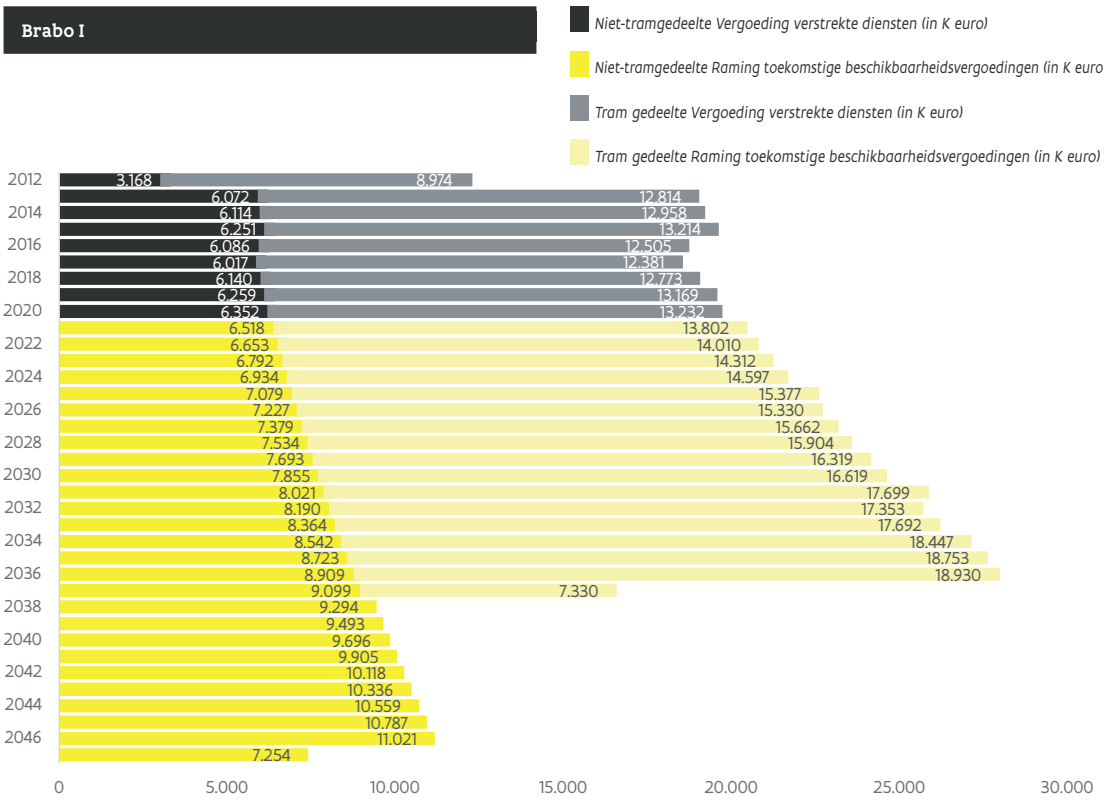
	Investeringsbedrag excl. BTW:
Brabo I Tram gedeelte	83.568
Brabo I Niet-tram gedeelte	40.993
Totaal	124.561

Investeringen per jaar	2016	2017	2018	2019	2020	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	2020
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	112.324



Brabo I



Duiding bij financiële kerncijfers

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 gerapporteerde **kapitaalparticipati**e bedraagt 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 het niveau van de operator en dus zowel voor het luik Tram als Niet-Tram. De aan de operator verstrekte **overheidsgaranties** betreft een vreemd-vermogensgarantie van het Vlaams Gewest voor 70% van de hoofdsom van de lange termijnsfinanciering van de operator. Vermelde bedragen betreffen enkel het gegarandeerde deel, exclusief eventuele vervallen intresten en swap-herschikkingskosten.

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen.
De cijfers voor 2026 - 2047 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16/02/2007 (VR/PV/2007/0642/ punt F), werd beslist om de openbare vervoers-projecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve finan-ciering in een structuur van publiek-privatesa-menwerking (PPS).
01/2008	Begin 2008 werd de aanbestedingsproce-dure opgestart. Eind 2008 werd de bieder THV Silvius als voorkeursbieder weerhou-den 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 slaag-den hier niet in. Daarop werd met elk van de bieders afspraken gemaakt om een nieuwe BAFO-ronde te organiseren.
04/2009	Op 3/04/2009 dienden de drie betrokken consortia een Offerte in met aangepaste beste-keisen, vooral op het financiële onderdeel. Op 30/04/2009 wordt de definitieve beslis-sing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.
05/2009	Op 11/05/2009 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 9/06/2009 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.
09/2010	Op 24/09/2010 besliste de Vlaamse regering tot de realisatie van Brabo 1 (Wijnegem en Boechout) in 2012.
10/2009	Start bouw
04/2011	De Raad van State heeft bij Arrest van 28/04/2011 de stedenbouwkundige vergunning van 02/03/2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 03/08/2005 vernietigd. Deze vernietiging had tot gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem niet wettig konden worden verder gezet. De bouwin-spectie legt de BAM bewarende maatregelen op om de veiligheid voor de omwonen-den en de verkeersveiligheid voor het door-gaande verkeer te waarborgen.
06/2011	Op 1/06/2011 sloot de BAM met de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur en de procu-reur des konings een minnelijke schikking af die concrete afspraken bevat over het verdere verloop van bepaalde werken aan de tram-lijnverlenging van Deurne naar Wijnegem. Hierdoor kunnen de al aangevatte werken in Deurne en Wijnegem worden afgewerkt. Aan de noordzijde van de Turnhoutsebaan in Wijnegem mocht echter nog niet worden gewerkt. Intussen wordt een regularisa-tiedossier opgestart. Voor de regularisatie van alle werken moest immers een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend.
06/2011	Op 6/06/2011 heeft de BAM de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkun-dige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28/11/2011 werd deze beko-men. Dit betekend dat -na de wettelijk bepaalde wachttermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezet.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschik-baarheid: 21/12/2012)
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)

11 Brabo II

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn - MOW
Andere betrokken entiteiten	AWV, Stad Antwerpen en Lantis
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS Project
ESR Impact	ESR-neutraal 22/01/2018: Positief advies van Eurostat
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar (tot 2044)
Naam private partner	nv TramContractors
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 verkeersdrukte, de ongevallen en het sluipverkeer in en om Antwerpen aanpakken.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Een overzicht van de voornaamste gebeurtenissen sinds de vorige rapportering:

Op 30 oktober 2020 werd de **dading gefinaliseerd** tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers.

- Op 8 december 2020 werden de Voltooiingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd door De Lijn.
- Op 8 december 2020 werd het Voltooiingscertificaat VCT5 geweigerd omwille van een openstaand issue rond waterinfiltraties in parking Rooseveltplaats.
- Op 6 augustus 2021 werden de Voltooiingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd door De Lijn.

Het tramgedeelte van Brabo 2 is ondertussen **volledig opgeleverd**. Het project heeft ca. 1 jaar vertraging opgelopen tijdens de bouwfase op bepaalde projectonderdelen. Gezien de vertraging uit de bouwfase geen effect meer heeft op het project in de huidige (operationele) fase is status gewijzigd naar 'op schema'.

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

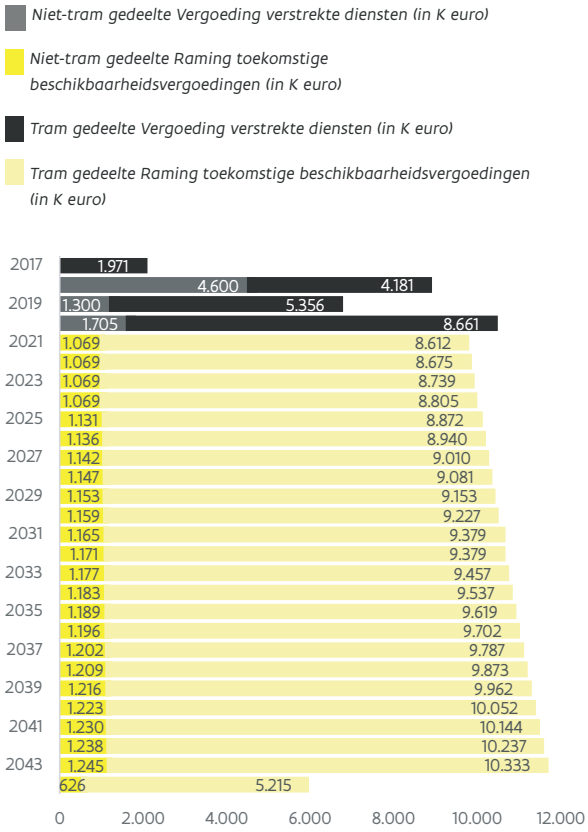
andere deelprojecten aanzienlijk kan verhogen. Het draagvlak zowel binnen het beleid maar ook bij het publiek was een belangrijk aandachtspunt. Het is een complex en groot project binnen een stedelijke omgeving hetgeen zeer veel afstemming vraagt. De uitvoeringstermijn werd ambitieus gesteld.

In de operationele fase wordt het project aan de zijde van de **Opdrachtnemer** opgevolgd door de SPV manager en Tramcontractors Onderhoud (MTC) bestaande uit Bam Contractors en Engie Fabricom. Er zijn maandelijkse onderhoudsmeetings alsook kwartaaloverleg (eerste escalatie). Aan de zijde van de **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.

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Brabo II



Investeringen per jaar	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Tram-gedeelte	39.274	15.902	18.380	13.840	0	87.396
Niet-tramgedeelte	4.100	5.900	1.600	0	0	11.600
Totaal	43.374	21.802	19.980	13.840	0	98.996

Duiding bij financiële kerncijfers

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'. AWV heeft in het ruime kader van het project Brabo II ook financiële verplichtingen ten aanzien van de Stad Antwerpen bepaald in de samenwerkingsovereenkomst Brabo II (en addenda) ondertekend n.a.v. de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 september 2011.

In tegenstelling tot de bedragen die terug te vinden zijn in het GIP 2021 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).

In 2020 is er via beschikbaarheidsvergoedingen een **achterstallige kwartaalvergoeding** betaald **ter uitvoering van de dading-overeenkomst** die in het najaar 2020 werd gesloten met de opdrachtnemer.

De raming voor de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het niet-tram gedeelte van Brabo II betreft hier de nog te betalen bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding aan TramContractors (investering + onderhoud).

De cijfers voor 2021 - 2025 zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen. De cijfers voor 2026 - 2044 zijn gebaseerd op de aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen zoals gekend in het najaar van 2020.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering om onder meer een deel van de investeringen van De Lijn op te lossen door een alternatieve financiering (VR/2007/16.02/DOC.0150)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering om het openbaar vervoerproject van De Lijn 'Brabo 2' te bevestigen als onderdeel van het Masterplan 2020. (VR/2011/23.09/DOC.0967)
12/2011	Goedkeuring Vlaamse Regering van de Samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, de VMM De Lijn, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en de stad Antwerpen.
04/2012	Bekendmaking procedure
01/2013	Selectiedatum procedure: Vijf kandidaten melden zich aan.
09/2013	Erkenning Brabo 2 als Vlaams PPS-project (VR/2013/20.09/DOC.1001/6)
10/2013	Goedkeuring bestek door de Vlaamse Regering
01/2014	Vier kandidaten leveren een offerte in op het technische luik.
09/2014	Indiening van financiële BAFO
12/2014	Selectie van BAM-consortium als preferred bidder Bekomen bouwvergunningen
03/2015	Uitstel financial close omwille van onduidelijkheid rond ESR-kwalificatie van het project
07/2015	Gedeeltelijke heraanbesteding project na aanpassingen aan het contract om ESR2010-complient te zijn. Gunning
11/2015	Financial close
01/2016	Start werken (Niet-tram)
03/2016	Start werken (Tram)
9/2018	Datum werkelijke beschikbaarheid (Niet-tram)
12/2018	Claim van 100 miljoen omwille van kostenoverschrijdingen
12/2019	Datum werkelijke beschikbaarheid (Tram)
03/2020	Onderhandelingen over kostenoverschrijding en tijdsoverschrijding van 12 maanden
10/2020	Dading gefinaliseerd tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers
12/2020	Voltooiingscertificaten VCT1, 2 en 3 afgeleverd
08/2021	Voltooiingscertificaten VCT4 en 5 afgeleverd
2044	Einde contract/overdracht actief (Tram + Niet-tram)

12 Livan 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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)
Naam 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 basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

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

LIVAN 1 is het eerste deelproject uit het **Toekomstplan 2020** dat werd gerealiseerd. Het toekomstplan 2020 is een aanvulling op het **Masterplan Mobiliteit Antwerpen**, een reeks maatregelen om een verkeersinfarct in en rond Antwerpen te vermijden. 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 je immers de structurele ochtend- avondfiles vermijden op de autosnelweg E313.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

In 2020 is een **dadingsovereenkomst** opgemaakt tussen de partijen met betrekking tot een geschil rond spoorstroomkringen (SSK). De dadingovereenkomst werd ondertekend op 14 september 2020.

Met de tussen partijen onderhandelde dadingsovereenkomst wensen zij, met wederzijdse toegevingen en zonder nadelige erkentenis:

- een einde te stellen aan het geschil, en dit tot slot van alle rekening met betrekking tot alle gebreken door SSK fouten ontdekt sinds de sequentiegebaseerde uitlezing van de SSK's over het volledige LIVAN traject in 2016 tot op het ogenblik van het ondertekenen door beide Partijen van deze Dadingsovereenkomst en met betrekking tot gebreken door SSK fouten in het segment T02322 ontdekt sinds de sequentiegebaseerde uitlezing van de SSK's in 2016 tot het opleveren van de werken plaatsen van isolerende (mechanische) voegen" zoals beschreven in Annex 1, en ingepland in de loop van 2019
- voor toekomstige SSK fouten de escalatieprocedure te gebruiken voorzien in Annex 9 van de dadingsovereenkomst. De uiteindelijke kost voor De Lijn na verrekening van de boetepunten aan LIVAN, bedraagt, rekening houdend met de voorfinanciering, 387.471,86 euro (kapitaalsubsidies) en 348.828,11 euro (exploitatiemiddelen).

Het project zit in de Gebruiksfase (Operationele fase). Dit verloopt goed.

Risicobeheer

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de SPV. De risicoallocatie die werd opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, werd getoetst aan een taak- en risicoallocatiematrix die werd opgemaakt door het voormalig Kenniscentrum PPS.

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.

Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement. Tijdens de studie- en voorbereidingsfase werden de risico's door De Lijn geanalyseerd op eenzelfde manier en met eenzelfde methodiek zoals die in het DBFM-bestek van Stelplaatsen Cluster 2 werd 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 nam 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 woonde hiervoor de werfvergaderingen bij. Op frequente tijdstippen werd 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. Het team vanuit **opdrachtgever** De Lijn is enerzijds opgebouwd uit medewerkers van de afdeling Service&Expertise Infrastructuur die de dagdagelijkse opvolging doen (melding storingen, opvolgen meldingen, ...) en anderzijds uit medewerkers van de afdeling Beheer&Innovatie Infrastructuur. Op regelmatige basis zijn overleggen voorzien.

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



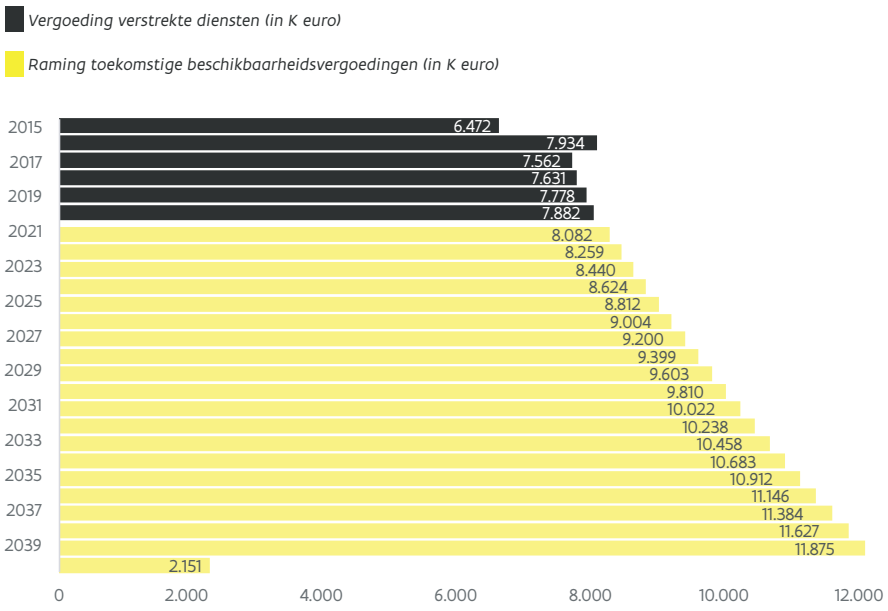
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2020
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	**68.062**

Livan



Duiding bij 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 worden op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting ingeschreven.

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

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

Beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 - Decreet van 24 april 2009 houdende een herfinancieringsgarantie en een doorbetalingsverbintenis met betrekking tot beschikbaarheidsvergoedingen en bepaalde beëindigingsvergoedingen, in het kader van bepaalde Vlaamse pps-projecten van de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
06/2010	Selectiedatum gunningsprocedure
04/2012	Op 25/04/2012 heeft De Lijn een negatief advies van het INR ontvangen met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1. Uiteindelijk werd voorgesteld om de structuur van het DBFM-contract voor het project LIVAN 1, initieel gesteund op een onroerende leasing conform het BTW KB nr. 30, aan te passen en om in het aangepaste DBFM-contract de voorbehouden van het negatieve advies van het INR weg te werken.Ten gevolge hiervan werd een terechtwijzend bericht opgemaakt dat aan de bieders ter beschikking werd gesteld en op basis waarvan zij een nieuw administratief en financieel luik dienden in te dienen.
09/2012	Bekomen bouwvergunningen
12/2012	Contractclose
04/2013	Start bouwfase
04/2015	Beschikbaarheid van de infrastructuur
04/2017	Herfinanciering
2040	Einde contract/overdracht actief

13 Spartacus 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn
Andere betrokken entiteiten	gemeenten Lanaken en Diepenbeek, stad Bilzen , stad Hasselt, gemeente Maastricht, provincie Nederlands Limburg Aquafin, Fluvius, MOW, AWV, Vlaamse waterweg, Provincie Limburg (Vlaanderen), LSM, NMBS, Infrabel, VMM
Gerelateerde projecten	Spartacus 'buiten configuratie', aankoop sneltrams Spartacus, overwegen Bilzen, overwegen Diepenbeek, ondertunneling Hasselt, infrastructuur project Nederland, Spartacus snel-tramlijn 2 en 3
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	26/10/2017 - Het INR heeft op basis van de ontwerp DBFM-overeenkomst twee elementen geïdentificeerd die een gemiddelde invloed hebben op de statistische behandeling. Gelet op het kader dat in hoofdstuk 4 van de PPP-Guide wordt geschetst, is het INR 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 private partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.trammaas-trichthasselt.eu/

Omschrijving van het project

Het **Spartacusplan** is een toekomstplan voor geïntegreerd en duurzaam openbaar vervoer in de provincie Limburg. Het betreft een **totaalplan van 3 sneltramlijnen en een aanvullend busnet**.

De Lijn plant een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden, waarin bus, trein en tram naadloos op elkaar afgestemd worden. Het opgebouwde tijdsknopen-netwerk past als volgt perfect binnen het recente decreet '**basisbereikbaarheid**':

1. De ruggengraat wordt gevormd door spoorverbindingen (trein), die instaan voor snelle en comfortabele verplaatsingen over grotere afstanden.
2. Op strategisch gekozen knooppunten sluiten deze hoofdassen aan op een 'kernnet' van sneltram en frequente streekbussen,
3. die ondersteund worden door 'functionele busbedieningen' en
4. tot slot de fijnmazige laag met 'vervoer op maat'.

Dit hiërarchisch netwerk leidt tot een maximaal aantal interessante verbindingen met een optimaal comfort, een sterk gereduceerde reistijd voor de klant en dit tegen een haalbare kostprijs voor de gemeenschap.

Nagestreefde doelstellingen

De Lijn wil met het Spartacusplan een kwaliteitssprong maken door het openbaar vervoer in Limburg op te trekken tot een niveau waarop bus, trein en tram een volwaardig alternatief bieden voor het individuele autoverkeer. De uitbouw van een **hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer** moet tot een wijziging van de verplaatsingsgewoonten in Limburg leiden.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	R

Een **eerste offerte** werd ingediend voor de aanleg van de traminfrastructuur. Twee van de drie kandidaten hebben zich inmiddels terug getrokken uit de aanbestedingsprocedure.

Een **haalbaarheidsstudie** naar aanleiding van het alternatieve tracé te Hasselt werd opgemaakt, dewelke bevestigd werd door de Vlaamse Regering.

De beoordeling Kritieke vertraging (in functie van de tussen projectpartners afgesproken indicatieve planning) is voornamelijk gebaseerd op/veroorzaakt door:

1. het uitblijven van een uitspraak RvS langs Nederlandse zijde (definitief en onherroepelijk bestemmingsplan) waardoor de selectieleidraad niet kon verstuurd worden.
2. het vertraagd kunnen uitsturen van de biedingsleidraad als gevolg van de gevraagde alternatieve tracé op Hasselts grondgebied en daarbij horende alternatieve procesaanpak m.b.t. het plaatsingsprocedure.

De Nederlandse partners melden hierdoor verhoogd risico om de benodigde voorziene rijksmiddelen die ze dreigen te verliezen.

Een geïntegreerde timing (Vlaanderen - Nederland) werd opgemaakt en vastgesteld in 2017 en zal na belangrijke beslismomenten - indien nodig - worden bijgestuurd. Hieronder in de tijdlijn wordt kort de vooropgestelde indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata) weergegeven met betrekking tot het project Spartacus lijn 1 (bestaande uit de opdracht voor de aanleg van de infrastructuur in België en Nederland enerzijds en de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen anderzijds).

Risicobeheer

Belangrijkste geïdentificeerde risico's:

- niet (tijdig) bekomen van benodigde middelen
- scopewijzigingen
- omwille van instabiele historiek onzekerheden bij consortia kan leiden tot minder inschrijvingen en hogere tarieven/kostprijs

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	145.412
Studie -en ontwerpkosten:	15.268
Intercallaire interesten:	10.145
Investeringsbedrag excl. BTW:	170.825

Duiding bij financiële kerngegevens

De Nota VR 24/05/2019 maakt melding van een totale investeringskost van 178,013 miljoen euro (incl. buiten configuratie t.b.v. 6,25 miljoen euro).

Dit zou zich moeten vertalen in een beschikbaarheidsvergoeding van ongeveer 22,85 miljoen euro = 17,90 miljoen euro (investeringsvergoeding) + 4,9 miljoen euro (onderhoudsvergoeding)

Hoger vermeldde bedragen betreffen ruwe ramingen die nog niet werden geactualiseerd gezien men nog in een lopende procedure zit.

De financiële gevolgen die voortvloeien uit de alternatieve financiering van de voorgelegde projecten worden gedragen vanuit de voorziene middelen in de meerjarenbegroting. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

Waarborgen door de overheid:

- vrijwaring ten behoeve van tracéwijzigingen op Hasselts grondgebied (zie besluit VR 17/07/2020)
- doorbetalingsverbintenis van de Vlaamse overheid

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2005	Goedkeuring Vlaamse Regering van Limburgplan, inclusief Spartacusplan
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering Spartacus lijn 1 te realiseren via alternatieve financiering (DBFM-opdracht)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering houdende volledige elektrificatie Spartacus lijn 1 en verzoek nieuw bestek en nieuwe gunningsprocedure voor te bereiden
11/2011	Beslissing Raad van Bestuur (RvB) van De Lijn houdende stopzetting lopende gunningsprocedures inzake Spartacus lijn 1 omwille van substantiële wijziging van de opdracht gezien de beslissing van de Vlaamse Regering tot volledige elektrificatie
12/2011	Publicatie nieuwe selectiedossiers
02/2012	Goedkeuring RvB De Lijn van ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met respectievelijk de stad Hasselt/ het Vlaamse Gewest, de gemeente Diepenbeek/het Vlaamse Gewest, de stad Bilzen/het Vlaamse Gewest en de gemeente Lanaken/het Vlaamse Gewest
07/2013	Goedkeuring RvB De Lijn van ontwerp van bestek en opstart aanbestedingsfase, onder voorbehoud van goedkeuring door Vlaamse Regering
03/2014	Ondertekening kaderovereenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
12/2016	Ondertekening addendum 1 aan kaderovereenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg

02/2018	Ondertekening addendum 2 aan kader-overeenkomst 'Tram Vlaanderen-Maastricht' door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
02/2018	Beslissing RvB De Lijn houdende stopzetting van lopende gunningsprocedures wegens oa gewijzigde afspraken tussen projectpartners in addendum 2, gewijzigde regelgeving en scopewijzigingen en houdende opdracht met bekwame spoed nieuwe procedures op te starten teneinde elke vertraging te vermijden
12/2018	Goedkeuring RvB De Lijn van selectiedossiers Spartacus lijn 1 en opstart minnelijke verwervingen, onder voorbehoud van (1) het bekomen van definitief en onherroepelijk bestemmingsplan te Nederland en (2) goedkeuring door de Vlaamse Regering
05/2019	Bevestiging door Raad van State te Nederland van onherroepelijk en definitief bestemmingsplan (wegwerking voorbehoud 1)
05/2019	Goedkeuring RvB De Lijn van project en gunningswijze inzake project afschaffing overwegen Diepenbeek (in navolging van samenwerkingsovereenkomst met Diepenbeek en Infrabel)
12/2019	RvB De Lijn neemt beslissing omtrent weerhouden consortia na de gevoerde selectieprocedure
07/2020	Vlaamse regering verleent De Lijn de nodige vrijwaring tgv de gevraagde wijzigingen op Hasselts grondgebied. De plaatsingsprocedure kan worden verder gezet. De geselecteerde consortia werden uitgenodigd om een offerte op te maken.
03/2021	Ontvangst eerste offerte
*** Periode 2019-2021**	Afsluiten Realisatie- en Exploitatie-overeenkomst met de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
*** Periode 2020-2021**	Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (planologisch context). Wellicht een afzonderlijke vergunningsaanvraag in 2021 omwille van het alternatieve tracé op Hasselts grondgebied.
*** Periode 2019-2022**	Grondverwerving (minnelijke verwervingen en onteigeningen). Verzoek tot machtiging aan de Vlaamse regering zodra er meer duidelijkheid is omtrent het traject op Hasselts grondgebied. Momenteel lopen enkel de minnelijke verwervingen op grondgebied Diepenbeek / Lanaken en Bilzen.
*** 2022**	Simultane gunning en contractsluiting van de opdracht Spartacus fase 1, de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen en de opdracht betreffende de aanleg van de Nederlandse infrastructuur. Goedkeuring / toewijzing opdracht aan opdrachtnemers voor bouw infra en aankoop voertuigen door de Vlaamse Regering Een geïntegreerde timing (Vlaanderen - Nederland) is opgemaakt en vastgesteld in 2017 en zal na belangrijke beslismomenten - indien nodig - worden bijgestuurd.
*** 2019-2024**	Overwegendossiers Diepenbeek en Bilzen (initiatiefnemer Infrabel)
*** 2025**	Nederlandse buitenstedelijke infrastructuur beschikbaar voor testfase; eerste sneltram beschikbaar voor testfase; infrastructuur project Spartacus fase 1 beschikbaar voor testen en opleiding en Nederlandse binnenstedelijke infrastructuur beschikbaar voor testfase; start exploitatie op het traject Maastricht - Hasselt;

14 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
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 hebben een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. De stelplaatsprojecten die in het kader van deze beslissing werden opgenomen zijn: **Stelplaatsen Cluster BOVZO**, **Stelplaats Tongeren**, **Stelplaatsen Cluster 2** en **Stelplaats Wissenhage**.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

Risicobeheer

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

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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Intercallaire interesten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
Stelplaatsen Cluster BOVZO	28.783	2.053	782	31.618	
Stelplaats Tongeren	6.168	432	198	6.798	
Stelplaatsen Cluster 2	52.009	3.915	9.408	65.332	
Stelplaats Wissenhage	92.832	6.498	3.973	103.303	2020
Totaal	**179.792**	**12.898**	**14.361**	**207.051**	

Investeringen per jaar	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	**30.836**
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	**6.600**
Stelplaatsen Cluster 2	27.198	3.243	0	0	0	**55.924**
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	**0**
Totaal	**27.198**	**3.243**	**0**	**0**	**0**	**93.360**

Duiding bij financiële kerncijfers

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding (leasecomponent) 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.

De raming van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de Stelplaats Wissenhage werd omwille van de lopende aanbestedingsprocedure nog niet in bovenstaande grafiek opgenomen. Er wordt verwacht dat zeker in 2023 alsook 2024 nog geen vergoedingen betaald dienen te worden.

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.

Stelplaatsen (exclusief Wissenhage)

Tongeren Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

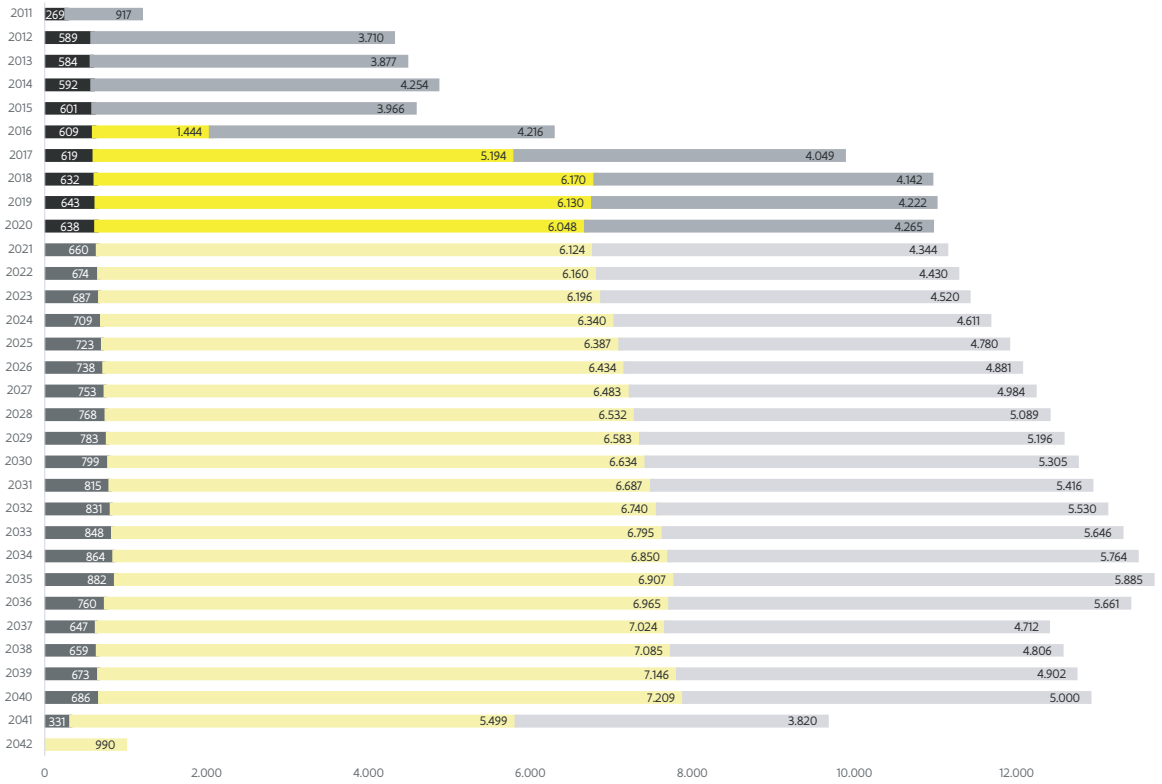
Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster BOVZO Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Tongeren Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Cluster BOVZO Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



14.1 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 7/05/2010, 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
Naam private partner	siCURAnt (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
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

14.2 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
Naam private partner	Cordeel zetel Hoeselt
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2007	De selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren is 19/06/2007 door de RvB van De Lijn goedgekeurd.
09/2008	Beslissing RvB De Lijn op 3/09/2008 om de lopende gunningsprocedure 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 bouwvergunnigen
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

14.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Stad Leuven voor het gedeelte Buiten Configuratie van het deelproject Stelplaats Leuven
Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid 22/08/2016 bracht het INR een ongunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Naam private partner	NV Hermes (Denys NV, Democo NV, MacquarieCapital Group Ltd.)
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het project omvat het ontwerpen, bouwen, (voor)financieren en onderhouden van de van de stelplaatsen Leuven, Sint-Niklaas en Hasselt.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2010	Selectiedatum gunningsprocedure
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

14.4 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, echter de Overeenkomst is nog in opmaak.
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van het ontwerp van de DBFM-overeenkomst heeft het INR 28/09/2017 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 stelplaats Wissenhage wordt 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 onderhoudswerkplaatsen, kantoren, magazijnen en parkeerplaatsen voor voertuigen van (personeel van) De Lijn. De stelplaatsen voor trams en bussen en onderhoudscentra zijn geconcipieerd voor 78 gelede trams (54 type Hermelijn en 24 type Albatros), 83 gelede bussen en 59 standaard bussen.

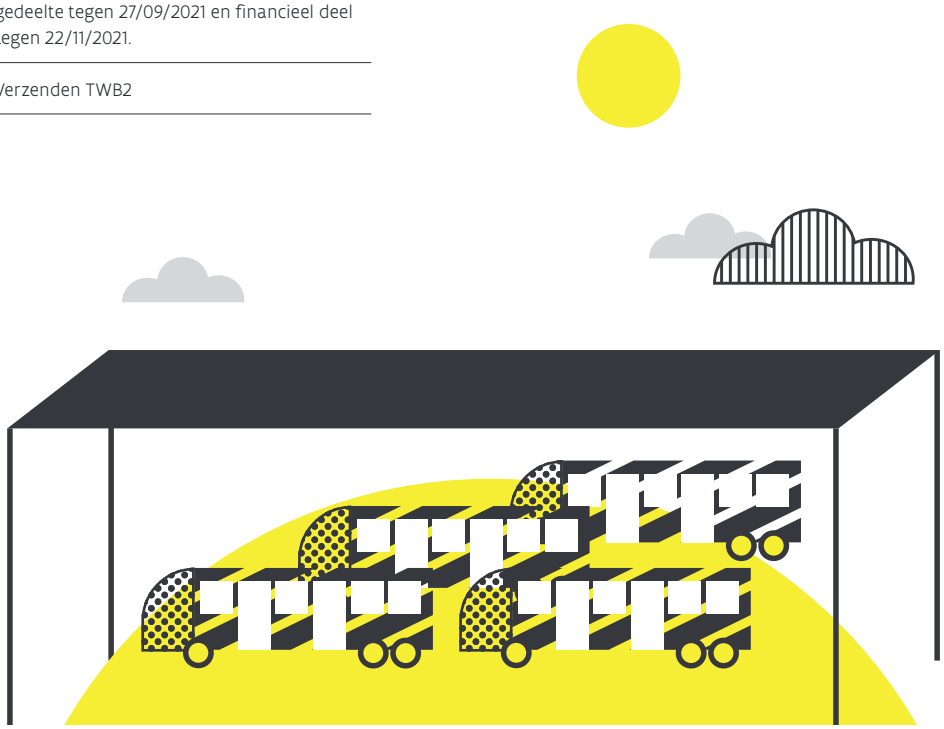
Stand van zaken/status

Verloop (timing)	O

De aanbestedingsprocedure is lopende. De Bieders dienen in het najaar van 2021 hun BAFO in te dienen. De werken zouden volgens de huidige planning in het najaar van 2025 opgeleverd worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning milieuvergunning
08/2017	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
12/2017	Bekendmaking gunningsprocedure
09/2018	Selectiedatum gunningsprocedure
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 27/09/2021 en financieel deel tegen 22/11/2021.
03/2021	Verzenden TWB2



15 Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Gerelateerde programma's	Sterke Mate: • E34-west: Dit vormt een belangrijk deel van de ontsluiting van de waaslandhaven Mindere Mate: • Toekomstverbond: omwille van de mobiliteit in Antwerpen • Europaterminal: een ander inbreidingstraject in de haven van Antwerpen
Website	https://www.cpeca.be/

Omschrijving van het programma

Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering **extra mogelijkheden voor containerbehandeling** voorzien. Het traject ervan vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de **uitwerkingsfase** gestart. Het programma is in deze fase uiteengevallen in meerdere deelprojecten. De deelprojecten Containercluster Linkerscheldeoever (CCL) en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) worden middels een projectbesluit vergund. Het deelproject Noordzeeterminal volgt de procedure richting een gewone omgevingsvergunning.

Het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (ECA) bestaat uit een reeks projecten die individueel of in clusters van ruimtelijk samenhangende deelprojecten een procedure doorlopen:

- Projectbesluit: **Containercluster Linkerscheldeoever** (CCL)
- Projectbesluit: **Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven** (WOW)
- Omgevingsvergunning: **Bieshoekbos** (projectleiding: Maatschappij Linkerscheldeoever)
- Omgevingsvergunning: **Noordzeeterminal** (projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen)

Er werd tevens een omvangrijk actieprogramma met maatregelen uitgewerkt om het effect van de projecten te milderen en/of te compenseren.

Het geplande projectbesluit CCL bevat ook een omgevingsvergunning voor het deelproject Bieshoekbos. Op die manier streeft het programma naar twee projectbesluiten en één omgevingsvergunning.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

1. Extra containerbehandelingscapaciteit creëren
2. Bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform
3. De aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet

Naast de doelstellingen van het programma om de containercapaciteit van de haven van Antwerpen te verhogen, zoekt men binnen het programma ook naar **andere kansen** die te realiseren zijn in en voor het projectgebied. Zo wordt er gekeken naar een **verbeterde buffering**, niet enkel van de nieuwe maar ook van de bestaande havenactiviteiten. De **verbetering van de modal split** is een belangrijke randvoorwaarde voor de realisatie van het programma.

Stand van zaken van het programma

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.

In het voorjaar 2020 zijn **3 procedures bij de Raad van State** ingediend om de vernietiging van het voorkeursbesluit ECA te vragen. De vzw Erfgoedgemeenschap Doel en Polder en de Polder van het Land van Waas dienden elk een vernietigingsverzoek in en de vzw Landbouwgemeenschap Wase Polder en de Kerkfabriek van Doel deden dit gezamenlijk.

De auditeur van de Raad van State verleende op 21 mei 2021 een advies over het vernietigingsverzoek van de Polder van het Land van Waas. In dit advies adviseert men om het voorkeursbesluit te vernietigen, omdat er te weinig garanties zijn dat ECA geen negatieve invloed zal hebben op een aantal natuurgebieden, door stikstofdepositie. Het advies van de auditeur is een eerste stap in deze procedure. De Vlaamse Regering kreeg toen 30 dagen de tijd om een laatste memorie in te dienen, om dan de definitieve uitspraak te verwachten binnen 6 tot 12 maanden. Deze memorie werd ingediend.

Tot nader order zetten de initiatiefnemers van ECA de werkzaamheden verder. Er worden tevens beheersmaatregelen onderzocht in het scenario dat het voorkeursbesluit wordt vernietigd.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's van het programma worden beheert conform de Risman-methodologie. Het risicoregister wordt periodiek geactualiseerd. De meest recente actualisatie van het risicoregister dateert van mei 2021. Er werden 33 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 5** risico's op dit moment (augustus 2021) zijn:

1. Het project dreigt duurder te worden in gevolge een niet-sluitende grondbalans
2. Juridische hindermacht: Projectbesluiten worden aangevochten bij de Raad van State, onvergunbaarheid van de deelprojecten dreigt
3. De onteigeningen slepen aan
4. De planning komt in het gedrang
5. Het draagvlak voor de aanpak van ECA versus de toekomstvisie van Doel gaat verloren

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
14.931	1.649.778	7.104	1.735.749	2021

Investeringen per jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
	772	71	465	548	626	720	3.202

Duiding bij financiële kerncijfers

Het betreft hier de raming van het volledige project. Naargelang de verschillende decreten en verordeningen zullen het Havenbedrijf van Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever een deel van de projectkost moeten dragen. De precieze verdeling voor dit project is nog niet vastgelegd.

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, en de grondafzet.

Een ruwe raming van de bouwkost voor het deelproject Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) bedraagt 69.228 K euro.

De studiekosten en onteigeningskosten hebben betrekking op het gehele programma ECA, daar deze niet op deelprojectniveau beschikbaar zijn. Het merendeel van de studies wordt gedaan transversaal over de projecten heen, bij één en dezelfde aannemer.

Het overzicht bij de Investeringen per jaar betreft tot op dit ogenblik enkel studiewerk, voor zowel het deelproject CCL als WOW. Het betreft slechts een schatting, aangezien het moeilijk is alle contracten te omvatten die met dit programma te maken hebben.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	De verkenningsfase voor het ECA-project werd op 15/07/2016 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: 09/12/2016 - 18/01/2017
03/2017	Beslissing richtlijnen strategisch MER bij complex project ECA, publicatie geactualiseerde Alternievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
07/2018	Raadpleging tussennota: 10/07/2018 - 19/08/2018
09/2018	Publicatie geactualiseerde Alternievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2018	Publicatie Synthesenota geïntegreerd onderzoek
12/2018	Voorontwerp van voorkeursbesluit
06/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 08/06/2019 - 17/08/2019
12/2019	Kwaliteitsbeoordeling MER R i.k.v. voorkeursbesluit voor het complex project ECA - Beslissing goedkeuring MER
01/2020	Op 31/01/2020 stelde de Vlaamse Regering het Voorkeursbesluit van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA) definitief vast, en rondde hiermee de onderzoeksfase af. Het voorkeursbesluit legt op strategisch niveau de contouren vast van het programma dat in de loop van de uitwerkingsfase verder vorm zal krijgen, en zal vastgelegd worden in een aantal projectbesluiten met telkens een geheel van vergunningen en machtigingen, een bestemmingsplan en actieprogramma.

15.1 Containercluster Linkerscheldeoever (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Medefinanciers/projectpartners: Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever Andere betrokken overheden/ overheidsinstellingen: Departement Omgeving, Infrabel, Agentschap Natuur en Bos, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, FANC, Elia, Natuurpunt, Gemeente Beveren, Stad Antwerpen, Gemeente Zwijndrecht
Gerelateerde projecten	Haventracé, Toekomstverbond
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

- De bouw van een tweede getijdendok, haaks op het bestaande Deurganckdok
- De demping van het Noordelijk Insteekdok en de bouw van een diepwaterkaai aan het Waaslandkanaal
- Een binnenvaartterminal aan het Doeldok
- De industrieel-logistieke terreinen om de extra containercapaciteit te faciliteren worden gecreëerd door:
- De zone Drie Dokken, een terrein in de directe nabijheid van het tweede getijdedok
- De zone vlakte van Zwijndrecht, een terrein in de Zwijndrechtse polder, hieronder valt ook de zone Bieshoekbos

Daarnaast zal zoals gezegd gezorgd worden voor **adequate natuurcompensaties en buffering** om de leefbaarheid te verbeteren en de natuurdoelstellingen te halen in het kader van het actieprogramma.

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)	GO

Sinds de start van de uitwerkingsfase in het voorjaar van 2020 zijn al enkele stappen van deze fase binnen het decreet complexe projecten doorlopen. De eerste stap was het opstellen van de **projectonderzoeksnota** (PON), waarin wordt beschreven hoe het geïntegreerd onderzoek uitgevoerd zal worden. De PON werd afgewerkt in de zomer van 2020, en onderworpen aan een openbaar onderzoek en een adviesronde door de bevoegde adviesinstanties. Met de publicatie van de **geactualiseerde PON** (aangepast aan de adviezen en inspraakreacties) en de ontvangst van de daarop van toepassing zijnde richtlijnen van het team MER in de loop van het voorjaar van 2021, ging het geïntegreerde onderzoek van start.

Eind april 2021 werd een **tussennota** gepubliceerd, waarin enkele nieuwe elementen voor het project werden geïntroduceerd. Nu de adviesronde en openbaar onderzoek afgerond zijn, worden deze nieuwe elementen opgenomen in het proces, dit is lopende in de zomer van 2021.

Bijzondere gebeurtenissen van het afgelopen jaar

Via een inspraakreactie kwam de vraag van een stakeholder om verder te zoeken naar een variant waarbij de afbraak van de bestaande capaciteit aan het Deurgangdok zoveel mogelijk vermeden kan worden, daarom werd een **derde inrichtingsvariant geïntroduceerd**. Het zogenaamde duplexdok heeft een verschoven ingang richting de Schelde. De aanslibbing wordt beperkt doordat het een korter dok is, dat omwille van de beoogde capaciteitsdoelstellingen wel langs beide zijden ontwikkeld zal worden.

Bij de start van de uitwerkingsfase werd de programmastructuur ingericht zodat het oostelijke deel van de vlakte van Zwijndrecht, het zogenaamde Bieshoekbos, een apart traject met een omgevingsvergunning, buiten het projectbesluit om, zou ontwikkeld worden. Uit juridisch onderzoek bleek dat dit aparte traject onlosmakelijk verbonden was met het projectbesluit CCL. Dit bleek in die mate te zijn dat er geen reden meer was tot een aparte omgevingsvergunning en het beter was om ook de **zone Bieshoekbos te integreren in het projectbesluit CCL**.

Planning

Voor het project CCL is de afronding van het geïntegreerd onderzoek gepland in december 2022. Ondertussen wordt al gestart met de opmaak van het voorontwerp projectbesluit, dat op dat ogenblik in een stroomversnelling kan komen. Voorontwerp-, ontwerp- en definitief projectbesluit volgen elkaar op, telkens met hun eigen procedurele vereisten, om tot een uitvoerbaar definitief projectbesluit te komen in de loop van de zomer van 2024. Daarna kan de uitvoeringsfase van start gaan.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27/07/2020 – 11/09/2020
03/2021	Beslissing richtlijnen MER , publicatie geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON) en overwegingsdocument
05/2021	Raadpleging tussennota CCL: 05/05/2021 – 04/06/2021

15.2 Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeoever
Gerelateerde projecten	Haventracé, cluster E34-West, Toekomstverbond
Huidige fase deelproject	Voorbereidingsfase
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend

Omschrijving van het project

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

De ontsluiting loopt van aan het 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 vrachtwagens** binnen 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 vrachtwagenverkeer 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)	GO

Na de goedkeuring van het voorkeursbesluit kwam ook dit deelproject binnen het programma in de uitwerkingsfase, al volgt ze een ander traject naar een projectbesluit:

- In het najaar van 2020 werd de **projectonderzoeksnota** (PON) gepubliceerd, de eerst stap van de onderzoeksfase.
- Na de publicatie van de **geactualiseerde PON** werd door de opdrachtnemer voor milieustudies gestart met de MER-onderzoeken in het kader van het geïntegreerd onderzoek, in het najaar van 2020, kort erna ontving het projectteam de richtlijnen van dienst MER.
- In de loop van het voorjaar 2021 werd een eerste **ontwerp-MER** opgeleverd. Deze bezat nog hiaten, maar laat ook zien dat er al een aanzienlijk werk verricht is.
- Ook aan het ontwerp van de WOW werden stappen gezet. Het ontwerpbureau heeft de eerste schetsontwerpen afgewerkt.

Bijzondere gebeurtenissen van het afgelopen jaar

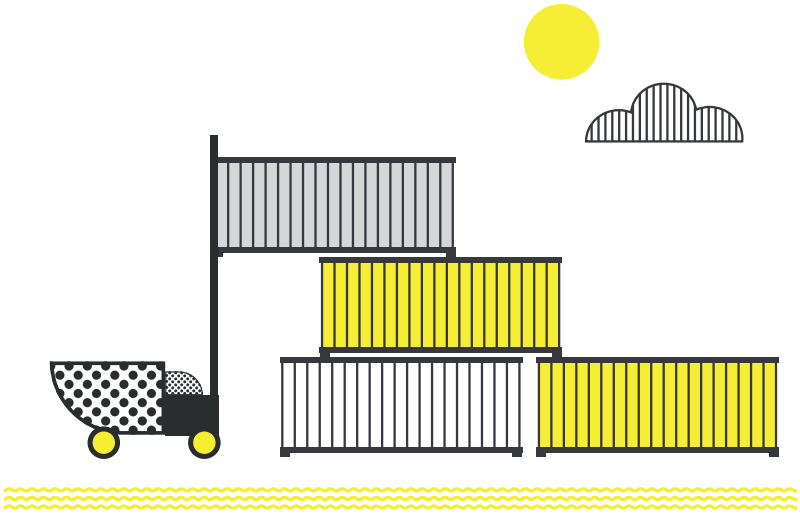
Omwille van de coronamaatregelen was het organiseren van fysiek actorenoverleg moeilijk, daarom organiseerde het programmateam ECA de bufferroute, een wandeling door het projectgebied waarlangs op verschillende punten op infoborden uitleg werd gegeven hoe de buffer tussen de haven en polder er op die plek zou uitzien, hierop kwamen boven verwachting veel inspraakreacties op. Twee belangrijke wensen vielen uit de inspraakreacties te identificeren, namelijk dat de buffer zo hoog mogelijk moet zijn, en dat er ruimte is voor recreatie op de buffer. Sinds het voorjaar wordt bekeken hoe de technische eisen en natuurdoelstellingen hiermee verzoend kunnen worden in een nieuw bufferontwerp.

Planning

Het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting is voorzien voor 2022-2023. De volledige uitvoering ervan is voorzien tegen 2025. De timing van de realisatie en ingebruikname van de projecten is onderhevig aan heel wat verschillende factoren (o.a. afstemming met andere ECA-projecten).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27/04/2020 – 26/05/2020
10/2020	Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON)



16 Nieuwe Sluis Zeebrugge

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Andere betrokken entiteiten	De projectpartners: • Maatschappij voor de Brugse Zeehaven (MBZ) • Stad Brugge Overheidsinstanties die minder dicht betrokken zijn: Defensie, infrabel, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust
Gerelateerde projecten	Renovatie Pierre Vandammesluis (gestart in 2010 en zal duren tot 2023, project AMT), Project Kustvisie, Kustverdedigingsproject MDK
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase
Website	www.nieuwesluiszeebrugge.vlaanderen.be

Omschrijving van het project

Met het Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst.

Het project bestaat uit **drie pijlers**:

De bouw van een **nieuwe sluis**, die zorgt voor een tweede toegang tot de achterhaven. Hierdoor worden de bedrijvigheid en werkgelegenheid langdurig verankerd in de regio.

De aanleg van de **nieuwe weg Nx**, die het doorgaand en havenverkeer scheidt van het plaatselijk verkeer. Door deze verbeterde mobiliteit neemt de huidige verkeersdrukte in en rond de kern van Zeebrugge af.

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Haven klaarmaken voor de toekomst

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

dat de haven nood heeft aan een tweede toegang.

Alternatief voor Pierre Vandammesluis

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

Moderne tweede sluis ter hoogte van Visartsite

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

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.

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)	OR

Binnen de procedure complexe projecten bevindt het project zich in de **uitwerkingsfase**, waarin binnen de contouren van het voorkeursbesluit wordt gezocht naar een vergunbaar project. De eerst stap van de uitwerkingsfase, het opstellen van de **projectonderzoeksnota**, is reeds genomen. Hiermee ging het geïntegreerde onderzoek formeel van start.

Aan het begin van de zomer werd een facultatieve tussenstap genomen binnen de procedure Complexe Projecten, namelijk een **tussennota**. In deze tussennota werd een **extra alternatief geïntroduceerd**. Van deze tussennota is de publieke raadpleging reeds afgewerkt.

Na de bekendmaking van het voorkeursbesluit in het voorjaar van 2020 werden drie verzoekschriften tot vernietiging ingediend bij de **Raad van State**. In juni 2021 zijn al deze **procedures ingetrokken** nadat door de minister succesvol met de partijen een akkoord bereikt werd**.**

De initiële planning voorzag een definitief projectbesluit eind 2023. Omwille van de nood aan een verder grondig onderzoek op het vlak van leefbaarheid, milieu en klimaat voor alle mogelijke inrichtingsalternatieven van zowel de sluis als de Nx, loopt het studietraject echter vertraging op.

Planning:

- Q1 2020 – Uitvoeringsfase: Onderzoek financieringsmogelijkheden en voorbereiding
- Q2 2020 - Q4 2022: Geïntegreerd Effectenonderzoek
- Q3 2021 – Q4 2021: Trechtering inrichtingsalternatieven

Geïntegreerd onderzoek tot eind 2022

Waar de oorspronkelijke planning uitging van eind 2021 om het geïntegreerd onderzoek af te ronden, blijkt nu dat er meer tijd nodig is om dit traject nauwgezet te kunnen doorlopen. Kort samengevat is het geïntegreerd onderzoek later gestart, en is er meer tijd voor nodig. Daardoor verschuift ook het projectbesluit naar achteren. Dit betekent wel dat er meer ruimte is om toe te werken naar een zo goed mogelijk projectbesluit, en dus naar het best mogelijke project.

Duidelijkheid over onteigeningszone in 2021

Het is de bedoeling dat er tegen het einde van dit jaar duidelijkheid is over de mogelijke uitbreiding van de onteigeningszone. De betrokkenen worden daar zo snel mogelijk over geïnformeerd.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

- Het niet halen van de planning
- Juridische procedures tegen het voorkeursbesluit of het projectbesluit
- Betrokkenheid bedrijven in participatietraject onvoldoende
- Resultaten geïntegreerd onderzoek worden in vraag gesteld

Het betreft hier de top 5 van 26 risico's. Deze risico's zijn bepaald via de departementale RISMAN-methodologie. Ze hebben een geïdentificeerde oorzaak en gevolg, zijn gescoord en er zijn beheersmaatregelen voor opgesteld.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten:	87.000
Bouwkost:	1.100.000
Jaar raming	2021

Duiding bij financiële kerngegevens

Deze bouwkost betreft een ruwe raming. Er zijn namelijk nog wat varianten af te wegen in de uitwerkingsfase. Deze kosten zullen niet enkel door het Vlaams Gewest gedragen worden, maar ook een deel responsabiliseringsbijdrage van de maatschappij Brugse Zeehaven (MBZ). Hoeveel precies moet nog nader bepaald worden. Binnen het Vlaams Gewest kan het zijn dat een deel, namelijk de tunnel onder de sluis (Nx), door het Agentschap Wegen en Verkeer betaald zal worden. Concrete afspraken hierover zijn nog niet gemaakt.

De onteigeningskosten houden rekening met ca. 18 miljoen euro voor verwervingen van woningen, en 69 miljoen euro voor de verwerving van bedrijventerreinen. Tot op heden betreft dit ook een ruwe raming. In de voorziening voor de verwerving van bedrijventerreinen is 27 miljoen euro uit het relanceplan Vlaamse Veerkracht voorzien.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MBU-3MIH2VA-WT

CB0-1CBG2AE-PR

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Als resultaat van de verkenningsfase werd op 15/07/2016 een startbeslissing genomen door de Vlaamse regering, voor de opstart van een complex project om de nautische toegankelijkheid van de (achter) haven van Zeebrugge te verbeteren en naar de toekomst toe te blijven garanderen. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden verkeer (Nx) werd hierin als projectonderdeel opgenomen.
09/2016	Publicatie 1e versie van de alternatievenonderzoeksnota (AON)
10/2016	Raadpleging alternatievenonderzoeksnota (AON): 05/10/2016 – 05/11/2016.
05/2017	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Alternievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2017	Publicatie synthesenota
03/2018	Publicatie voorontwerp van voorkeursbesluit. Gevolgd door een adviesronde (05/03/2018 – 17/04/2018) met infomoment voor direct betrokken actoren en inloopavond voor geïnteresseerden.
12/2018	Vaststelling van het ontwerp van voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering
01/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 21/01/2019 - 22/03/2019.
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 28/06/2019 (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.
06/2020	Publicatie projectonderzoeksnota (PON) Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 08/06/2020 – 10/07/2020
11/2020	Beslissing richtlijnen MER: Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON).
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 ter inzage voor alle geïnteresseerden. Advies en opmerkingen inzake deze tussennota zullen worden verzameld in een overwegingsdocument. De input die men verder meeneemt zal worden toegevoegd aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota. 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.

17 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyt
Betrokken entiteit	AGION
Andere betrokken entiteiten	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
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 2052)
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)	G

Momenteel zijn 170 projecten in beschikbaarheidsfase en 12 projecten in bouwfase.

De performantie van de projecten in beschikbaarheidsfase is in globo zeer goed te noemen.

De projecten in bouwfase verlopen in globo volgens plan. Hier en daar is er nog enige vertraging geweest in de aanbesteding van aannemers (< 3 maanden), maar intussen is de **voorbereidingsfase voor alle deelprojecten afgerond** en bevindt elk project zich in bouw- of beschikbaarheidsfase. Op 30 augustus 2021 werd de eerste steen gelegd van de 182e en laatste te bouwen school binnen Scholen van Morgen.

Naar verwachting zullen begin 2023 alle scholen opgeleverd zijn.

Risicobeheer

Vandaag zijn 12 projecten nog in de bouwfase, zodat voor deze projecten nog een constructierisico geldt. De overige 170 projecten bevinden zich in beschikbaarheidsfase, hetgeen een risico van instandhouding en onderhoud impliceert. Deze risico's zijn toegewezen aan de projectvennootschap die deze in grote mate heeft overgedragen aan haar onderaannemers.

De opvolging van de bouw en het onderhoud van de schoolgebouwen is door de projectvennootschap uitbesteed aan een **Afgevaardigd Bouwheer,** die een extensief risicobeheerssysteem heeft uitgewerkt. De beheersing van het bouwrisico kan als zeer goed beschouwd worden, gezien de behoorlijke performantie die kan worden vastgesteld inzake de tijdigheid van oplevering van de meeste gebouwen en de functionele en bouwtechnische kwaliteit van deze gebouwen. Wat betreft de beheersing van het onderhoudsrisico zijn de eerste tekenen zeer positief.

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.

Naast de intensieve en zeer frequente contacten tussen AGION, de toezichthouder en de Afgevaardigd Bouwheer, is er ook een structureel tweewekelijks overlegmoment voorzien tussen de Vlaams Bouwmeester, AGION en de Afgevaardigd Bouwheer.

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.

Het programma heeft gezorgd voor de opportuniteit om 182 hedendaagse, kwaliteitsvolle schoolgebouwen te realiseren, waarbij het onderhoud van deze gebouwen bovendien voor 30 jaar is vastgelegd. Gezien de betrokkenheid van de Afgevaardigd Bouwheer, leidt het programma tot een belangrijke ontzorging van de betrokken schoolbesturen.

Op een breder plan verschaft dit programma ook gelegenheid om lessen te leren met het oog op navolgende scholenbouwprogramma's.

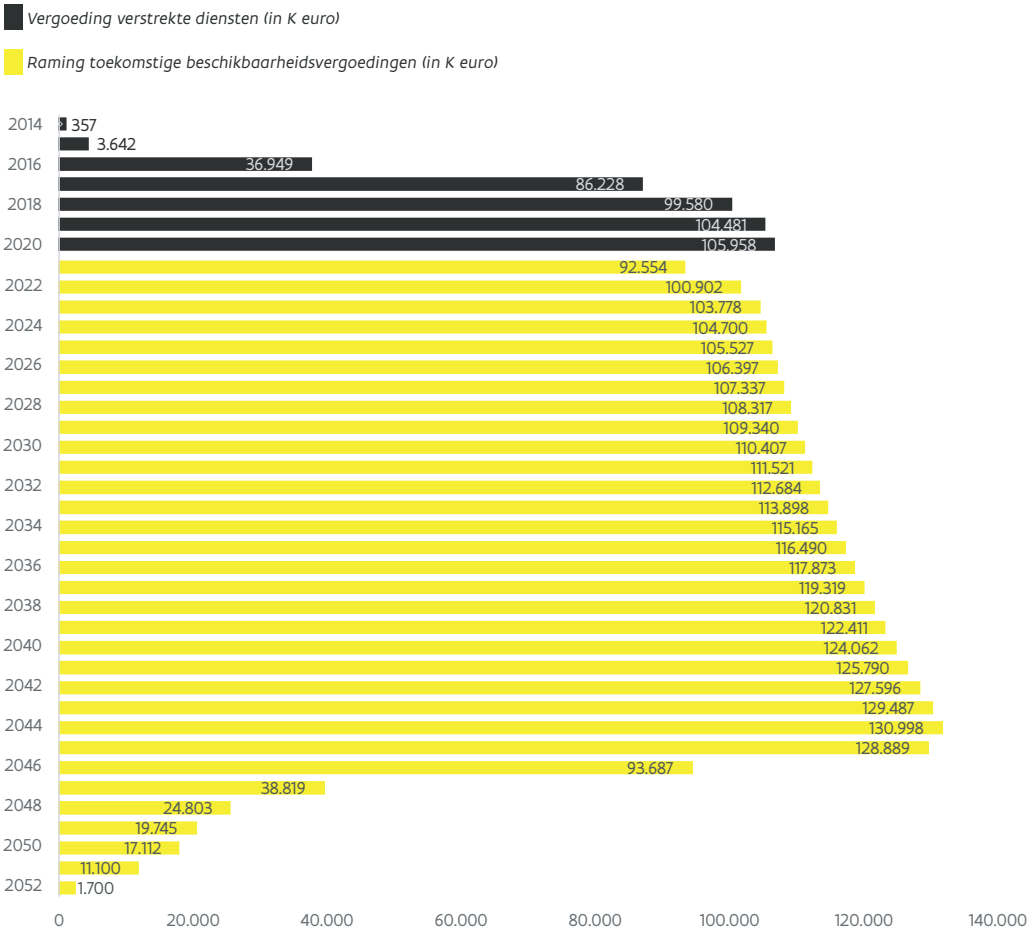
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	1.177.844
Studie -en ontwerpkosten:	215.335
Intercallaire interesten:	23.069
Investeringsbedrag excl. BTW:	1.416.248

	2016	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**Totaal**
Investeringen per jaar	519.920	155.352	52.712	35.082	52.602	1.300.868

	2020
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.247.673
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar:	1.399.560

Scholen van morgen



Duiding bij financiële kerngegevens

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

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

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

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

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

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

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

Voor werken die gefactureerd werden tot en met 31/12/2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen, geldt voor werken die vanaf 1/1/2016 gefactureerd worden, een BTW-tarief van 6%.

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

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

Vergoeding verstrekte diensten:
Deze bedragen omvatten de volledige beschikbaarheidsvergoedingen, dus zowel het betoelaagde gedeelte als de eigen bijdrage door de inrichtende machten. In de vorige rapportering was de eigen bijdrage door de inrichtende machten hier niet in begrepen.

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 **nog openstaande schuld bij SPV bij het afsluiten van het boekjaar 2020 betreft:**

- Constructielening: 37.302 K euro
- Lange termijnlening bij School Invest: 1.209.479 K euro
- Achtergestelde aandeelhouderslening (quasi-equity): 152.779 K euro (waarvan 1/4 bij School Invest)

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

FF0-AFGD2BA-WT

Decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur d.d. 07/07/2006

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 7 juli 2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.
01/2007	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2007	Selectiedatum
05/2009	Gunningsdatum
08/2009	Contract close
06/2010	Financial close Oprichting DBFM-vennootschap Scholen van Morgen
07/2011	Begin 2011 stelden zich een massa vrije inrichtende machten kandidaat om alsnog deel te kunnen nemen aan de DBFM-inhaalbeweging. De Vlaamse Regering bekrachtigde op 15 juli 2011 de selectie en rangschikking van de selectiecommissie.
03/2013	Start bouwfase (initiële timing: 01/2012)
02/2016	Effectieve herfinanciering langetermijnlening van NV Scholen van Morgen via NV School Invest, waarbij de langetermijnlening werd overgedragen door BNP Paribas Fortis aan NV School Invest zodat School Invest de nieuwe kredietverstrekker werd onder de langetermijnlening.
11/2016	Vervanging PMV als aandeelhouder in NV School Invest door de Vlaamse Gemeenschap. Dankzij de BTW-verlaging op scholenbouw kwam ruimte vrij voor 17 extra schoolgebouwprojecten
12/2022	Geplande einddatum bouw laatste school

18 Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van een individuele DBFM-overeenkomst heeft Eurostat op 11/07/2016 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept.
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 werd 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 dienden 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.

De selectie gebeurde op basis van volgende parameters: de DBFM-meerwaarde, de chronologie op de wachtlijst, de mate van duurzaamheid inclusief energie-efficiënte, de planmatige aanpak, een minimale schaalgrootte en homogeniteit/omvang van de projectcluster, de vergunbaarheid en realiseerbaarheid, de financiële haalbaarheid en de dwingende investeringsnood.

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.

Stand van zaken programma

Het projectspecifiek DBFM-programma omvat een **40-tal projecten verspreid over 13 clusters**. De schoolbouwprojecten die geselecteerd werden, hebben hun bouwprogramma's verder uitgewerkt. Per cluster wordt een **afzonderlijke aanbestedingsprocedure** - met een afgescheiden selectie- en gunningsfase - gehouden om de private partner (de DBFM-projectvennootschap) voor de cluster aan te duiden. **De schoolbesturen zijn de aanbestedende overheid tijdens de gunningsfase.**

Globaal gezien zijn alle deelprojecten op het vlak van verloop (timing) **op schema**, tenzij anders aangegeven in de onderstaande deelprojectfiches.

Voor 12 van de 13 clusters is de publicatie van de aanbestedingsprocedure (selectiefase) opgestart. Alleen het project van de Broeders van Liefde te Tessenderlo moet nog worden gepubliceerd. In 11 clusters werd een selectiebeslissing genomen en werd dus een lijst met kandidaten geselecteerd.

In 4 clusters werden sinds de zomer van 2020 de bestekken door de schoolbesturen uitgestuurd (opstart gunningsfase) naar de geselecteerde kandidaten, en werden offertes ontvangen, namelijk voor de Egied van Broeckhovenschool, de projectcluster Gent-Ninove, de projectcluster Maldegem-Poperinge-Wingene en de projectbundel GO! 01. In het najaar van 2021 worden een 4-tal bestekken uitgestuurd.

Voor de Egied van Broeckhovenschool werd begin mei 2021 de voorkeurskandidaat aangeduid. De contract close is voorzien voor april/mei 2022, na het verkrijgen van de vergunning.

Voor de cluster Gent-Ninove wordt de voorkeurskandidaat in de tweede helft van augustus aangeduid.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouw-kost	Jaar raming
Cluster GO!1	44.200	2020
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	59.600	2021
Scholengemeenschap Lanaken	25.600	2020
Cluster Antwerpen-Brecht	50.700	2020
Cluster Gent-Ninove	24.500	2020
Egied Van Broeckhovenschool	23.700	2020
Cluster KOBA	52.800	2021
Cluster Broeders van Liefde - KISP	44.000	2021
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	21.000	2021
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	37.700	2020
Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	48.500	2020
Sint-Maartensscholen Ieper	46.500	2020
Tessenderlo Broeders van Liefde	41.500	2021
Totaal	520.300	

Duiding

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.

Begrotingsartikel/decretale basis:

Het decreet van 25 november 2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten (publicatie: BS, 10 januari 2017)

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 25/03/2016.
09/2016	Op 16/09/2016 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 25/11/2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10/01/2017).
12/2016	Op 16/12/2016 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 29/09/2017 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 29/09/2017 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 29/09/2017 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 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 7/09/2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.

18.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Op 23/10/2020 werd het bestek verstuurd.

De ingediende offertes worden nagekeken en beoordeeld. Er waren 12 kandidaatstellingen, waarvan er 5 geselecteerd werden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30/11/2018 werd de selectiefase van de Cluster GO!1 gepubliceerd.
01/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 6/01/2020 de selectiebeslissing genomen door GO.
10/2020	Versturen van bestek naar de geselecteerde kandidaten

18.2 Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit een cluster van 7 scholenbouwprojecten voor het GO! aangevuld met de Gemeentelijke lagere school in Wijnegem.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Op 25 september 2020 werd de cluster gepubliceerd en vervolgens werd op 21 april 2021 de selectiebeslissing genomen waarbij 5 van de 8 kandidaten geselecteerd werden.

De opdrachtdocumenten van de gunningsfase zijn in opmaak, en worden in het najaar van 2021 uitgestuurd.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2020	Op 25/09/2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing

18.3 Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengemeenschap Lanaken
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Op 21 april 2021 werd de selectiebeslissing genomen. 5 van de 6 kandidaten werden geselecteerd. Momenteel zijn de opdrachtdocumenten voor de gunningsfase in opmaak. Het is de bedoeling het bestek in de eerste helft van 2022 uit te sturen.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 1/07/2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.
04/2021	Selectiebeslissing

18.4 Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Antwerpen, Gemeente Brecht
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2020	De selectiefase voor de Cluster Antwerpen-Brecht werd op 10/03/2020 gepubliceerd.
12/2020	Selectiebeslissing

Wat houdt het bouwprogramma in?

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)	O

De plaatsingsprocedure van deze cluster werd in maart 2020 opgestart. In het najaar van 2020 wordt de selectiebeslissing genomen waarbij 5 van de 9 kandidaten weerhouden werden.

In het najaar van 2021 wordt het bestek uitgestuurd.

18.5 Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Stad Gent en stad Ninove
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

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)	G

In het voorjaar van 2021 werden de (eerste) offertes ontvangen. Het nazicht hiervan werd afgerond en in de tweede helft van augustus zal de voorkeursbieder aangeduid worden.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	De selectiefase van de Cluster Gent-Ninove werd op 27/05/2019 gepubliceerd.
05/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 12/05/2020 de selectiebeslissing genomen.
07/2020	Op 7/07/2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende machten naar de geselecteerde kandidaten.

18.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Ignatius Scholen in Beweging
Huidige fase deel-project	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van de Egied Van Broeckhovenschool.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Begin 2021 werden de ingediende offertes nagekeken en beoordeeld.

In mei 2021 werd vervolgens de voorkeurskandidaat aangeduid, die momenteel bezig is met de opmaak van de projectvergunningsaanvraag. Ondertussen wordt verder gewerkt aan het finaliseren van de DBFM-overeenkomst.

Er wordt gemikt op een contract close tegen april/mei 2022.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 17/06/2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4/02/2020 de selectiebeslissing genomen.
06/2020	Op 25/06/2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder

18.7 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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2020	Op 30/06/2020 werd de selectiefase van de Cluster KOBA gepubliceerd.
02/2021	Selectiebeslissing

Wat houdt het bouwprogramma in?

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)	G

De betrokken inrichtende macht heeft beslist om het project voor de basisschool Sint-Catharina te Stabroek niet langer via DBFM te realiseren waardoor deze cluster 6 i.p.v. 7 projecten bevat.

Op 3 februari 2021 werd de selectiebeslissing genomen waarbij 4 van de 8 kandidaten geselecteerd werden. De opdrachtdocumenten voor de gunningsfase zijn in opmaak en het bestek zal in het najaar van 2021 worden uitgestuurd.

18.8 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

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten namelijk: 1) Sint-Jozef Gent (Zwijnaarde), (2) Sint-Victor Turnhout en (3) Sint-Laurens Zelzate.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

Op 20 oktober 2020 werd de cluster van 3 projecten gepubliceerd. Het project Tessenderlo, dat voordien deel uitmaakte van deze cluster werd uit de cluster gehaald en wordt later afzonderlijk gepubliceerd. Op 21 april 2021 werd de selectiebeslissing genomen waarbij 6 van de 7 kandidaten geselecteerd werden.

De opdrachtdocumenten voor de gunningsfase zijn in opmaak en het bestek zal in het najaar van 2021 worden uitgestuurd.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2020	Op 20/10/2020 werd de selectiefase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21/04/2021 de selectiebeslissing genomen.

18.9 Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Sint Michiel
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2021	Publicatie van de opdracht

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van een scholenbouw-project te Roeselare, zijnde Sint-Michiel campus Barnum-VISO. 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)	G

Op 31 maart 2021 werd het project gepubliceerd. Momenteel worden de ingediende deelnemingsaanvragen nagekeken en beoordeeld. In oktober 2021 zal de selectiebeslissing worden genomen.

18.10 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
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

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)	G

Op 19 oktober 2020 werd het bestek uitgestuurd. Momenteel worden de ingediende offertes nagekeken en beoordeeld. In het najaar van 2021 zal de voorkeursbieder worden aangeduid.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Na voorlegging op het projectbureau werd op 27/11/2018 de selectiebeslissing genomen.
06/2018	In juni 2018 werd de selectiefase van de cluster Wingene-Poperinge-Maldegem gepubliceerd.
10/2020	Uitsturen van het bestek naar de geselecteerde kandidaten.

18.11 Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG).
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G

In juli 2020 werd de selectiebeslissing genomen. De projectdefinitie wordt opgemaakt door het schoolbestuur tegen midden 2022. De opstart van de gunningsfase is voorzien voor begin 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 19/06/2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
07/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14/07/2020 de selectiebeslissing genomen.

18.12 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)	O

De definitieve vaststelling van het RUP duurt langer dan voorzien.

Projectdefinitie wordt opgemaakt door het schoolbestuur.
In de eerste helft van 2022 voorziet men dat het bestek wordt uitgestuurd.

TIJDLIJN

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

18.13 Tessenderlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP
Huidige fase deel-project	Voorbereidingsfase

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

Dit project werd uit de cluster Broeders van Liefde - KISP gehaald en wordt afzonderlijk aanbesteed. Er is immers nog geen duidelijkheid over de bouwlocatie en de timing.

Verloop (timing)	





Definities

KLEURENCODES

Oordeel		Verloop (Timing)
G	**Op schema**	De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	**Op schema, behoudens aandachtspunten**	De vooropgestelde timing wordt gehaald. Er zijn wel elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	**Beperkte vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt.
OR	**Significante vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	**Kritieke vertraging**	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

Oordeel	Zakelijke rechtvaardiging
G	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De zakelijke rechtvaardiging is actueel en onderbouwd. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De zakelijke rechtvaardiging moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De zakelijke rechtvaardiging is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	De zakelijke rechtvaardiging van het project is onvoldoende en kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Oordeel	Projectorganisatie
G	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De zakelijke rechtvaardiging moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De projectorganisatie moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
R	De projectorganisatie is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.

Oordeel	Samenwerking en draagvlak
G	De samenwerking en het draagvlak rond het project verloopt naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	De samenwerking en het draagvlak rond het project is voldoende. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	De samenwerking en het draagvlak rond het project is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
R	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Oordeel	Projectorganisatie
G	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
GO	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
O	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
OR	Het beheerssysteem voor risico's en kansen moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
R	Het beheerssysteem voor risico's en kansen is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geremedieerd worden.

Classificatie	
Niet-geherkwalificeerd PPS-project	Een PPS-project waarbij de initiële investeringen ESR-matig niet in de rekening van de overheid wordt opgenomen. (Off Balance / ESR-neutrale PPS)
Concessie	Een schriftelijke overeenkomst onder bezwarende titel waarbij één of meer aanbesteders werken laten uitvoeren door één of meer ondernemers of diensten laten verrichten, waarvoor de tegenprestatie bestaat in het recht het werk dat of de diensten die het voorwerp van de overeenkomst vormen, te exploiteren (en de opdrachtnemer hierop dus inkomsten genereert).
EPC	Een energieprestatiecontract: Een contract om maatregelen te nemen om de energie-efficiëntie van bestaande infrastructuur te verbeteren tegen betaling op voorwaarde dat de genomen maatregelen de overeengekomen besparing in energiegebruik of in kostenbesparingen realiseren.
Geherkwalificeerd PPS-project actief/ vennootschap	Een PPS-project dat initieel ESR-matig niet in de rekening van de overheid werd opgenomen, maar waar het INR achteraf een correctie heeft toegepast en het project toch in de rekening van de overheid heeft geplaatst. Hierbij werd ofwel enkel het actief dat werd gebouwd, ofwel de projectvennootschap (SPV), geherkwalificeerd.
Klassieke investering	Een project dat wordt gerealiseerd via een klassieke overheidsopdracht voor werken/diensten/leveringen waarbij de overheid de opdrachtnemer betaald op basis van meetstaten of na oplevering van het actief.
Andere	Alle overige projecten die niet onder bovenstaande classificaties vallen
Nog niet gekend	Alle projecten bij wie het project nog niet voldoende ver gevorderd is om de classificatie te weten. Of waarbij de keuze van uitvoeringsvorm nog niet beslist is.

Huidige fase deelproject	
Voorbereidingsfase	Vanaf het nemen van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering bij complexe projecten. Indien de procedure voor complexe projecten niet gevolgd wordt kan deze fase aanvangen vanaf de principiële goedkeuring van het project of decretale machtiging.
Gunningsfase	Vanaf de bekendmaking van de opdracht tot contractsluiting
Bouwfase	Vanaf de start der werken tot de oplevering.
Operationele fase	Vanaf de infrastructuur beschikbaar wordt gesteld (= bv. bij overhandiging van het beschikbaarheidscertificaat).

Afkortingen	
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 Mobiliteit en Openbare Werken
GRUP	Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplan
INR	Instituut voor Nationale Rekeningen
MER	Milieueffectrapportage is een onderzoek naar de mogelijke milieugevolgen van bepaalde activiteiten of ingrepen (projecten, plannen, beleidsvoornemens of programma's). Een milieueffectrapport (MER) wordt opgemaakt vóór de projecten of plannen worden uitgevoerd. Zo kunnen schadelijke effecten voor het milieu in een vroeg stadium worden ingeschat en opgevangen.
MTC/MPC	Maintenance Project Company (onderhoudspartij)
RvB	Raad van Bestuur
RvS	Raad van State

Annex

Overzichtstabel beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro) -
Basisrapportering grote projecten en programma's 2021

Beleids-domein	Project/programma	Deelproject	Status	Uitvoeringsvorm
FB	Kilometer-heffing voor vrachtwagens	-	Closed	DBFMO
OV	Scholen van Morgen	-	Closed	DBFM
OV	Project-specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	-	Niet Closed	DBFM
MOW	A11	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 Container-capaciteit Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Niet gekend en/of bepaald
MOW	Kempense Noord-Zuid-verbinding	-	Closed	DBM + F
MOW	Limburgse Noord-Zuid-verbinding	-	Niet Closed	Niet gekend en/of bepaald
MOW	Livan 1	-	Closed	DBFM met 25% + 1 participatie van De Lijn in de project-vennootschap
MOW	Nieuwe Sluis Zeebrugge	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Noordelijke wegont-sluiting van de luchthaven van Zaventem	-	Closed	DBM+F
MOW	R4 West en Oost	DBFM	Niet Closed	DBFM
MOW		Quick wins	Closed	Klassieke investering
MOW	R4-Zuid Gent	-	Closed	DBM + F
MOW	Spartacus 1	-	Niet Closed	DBFM sui generis
MOW	Stelplaatsen	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	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Cluster 1	Closed	DBFM
MOW		Cluster 2	Closed	DBFM
MOW	Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Niet Closed	DBFM

			Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
Looptijd	**ESR-classificatie**	**Investeringskost (excl. BTW)**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
12 + 3	ESR-neutraal	213.471	87.718	97.704	109.070	103.314	94.874	93.607
30	Niet ESR-neutraal	1.416.248	92.554	100.902	103.778	104.700	105.527	106.397
30	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	520.300	-	-	-	-	-	-
30	ESR-neutraal	483.702	52.824	53.036	53.252	53.472	53.697	54.515
35	Niet ESR-neutraal	40.993	6.518	6.653	6.792	6.911	7.079	7.227
25	Niet ESR-neutraal	83.568	13.802	14.010	14.312	14.597	15.377	15.330
25	ESR-neutraal	11.609	1.069	1.069	1.069	1.069	1.131	1.136
25	ESR-neutraal	87.395	8.612	8.675	8.739	8.805	8.872	8.940
-	Nog niet gekend	1.735.749	-	-	-	-	-	-
30	Niet ESR-neutraal	171.110	18.856	19.035	19.215	19.387	19.579	19.831
-	Nog niet gekend	-	-	-	-	-	-	-
25	Niet ESR-neutraal	87.372	8.082	8.259	8.440	8.624	8.812	9.004
-	Nog niet gekend	1.100.000	-	-	-	-	-	-
30	Niet ESR-neutraal	48.264	5.569	5.621	5.673	5.723	5.777	5.872
30	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	787.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
30	Niet ESR-neutraal	76.676	8.335	8.378	8.424	8.472	8.521	8.667
25	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	170.825	-	-	-	-	-	-
30	Niet ESR-neutraal	6.798	660	674	687	709	723	738
25	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	103.303	-	-	-	-	-	-
25	Niet ESR-neutraal	65.332	6.124	6.160	6.196	6.340	6.387	6.434
30	Niet ESR-neutraal	31.618	4.344	4.430	4.520	4.611	4.780	4.881
30	ESR-neutraal	82.192	4.861	4.874	4.888	4.902	4.915	4.929
30	ESR-neutraal	116.680	0	2.735	6.591	6.609	6.626	6.644
30	Nog geen definitieve uitspraak, zie fiche	255.000	-	-	-	-	-	-

Totaal	**Closed**	3.058.225	319.928	342.215	361.646	358.245	352.677	354.152
	Niet Closed *	4.672.177	-	-	-	-	-	-
	Totaal	7.730.402	319.928	342.215	361.646	358.245	352.677	354.152

Duiding

Investeringskost (excl. BTW):

Voor volgende projecten/programma's betreft dit de geraamde bouwkost in plaats van de investeringskost excl. BTW:
Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastrastructuur, Nieuwe Sluis Zeebrugge

Voor volgend project betreft dit de geraamde investeringskost incl. BTW:
R4 West en Oost - DBFM

*De totale investeringskost voor 'Niet Closed' projecten/programma's is in hoodzaak gebaseerd op ruwe ramingen. Er kon nog geen raming gegeven worden voor de Limburgse Noord-Zuidverbinding aangezien het alternatievenonderzoek nog volop gaande is.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

Er is momenteel nog geen zicht op de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op individueel niveau. AGION zal ertoe gemachtigd worden om in kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de 30-jarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 36,5 miljoen euro per jaar.

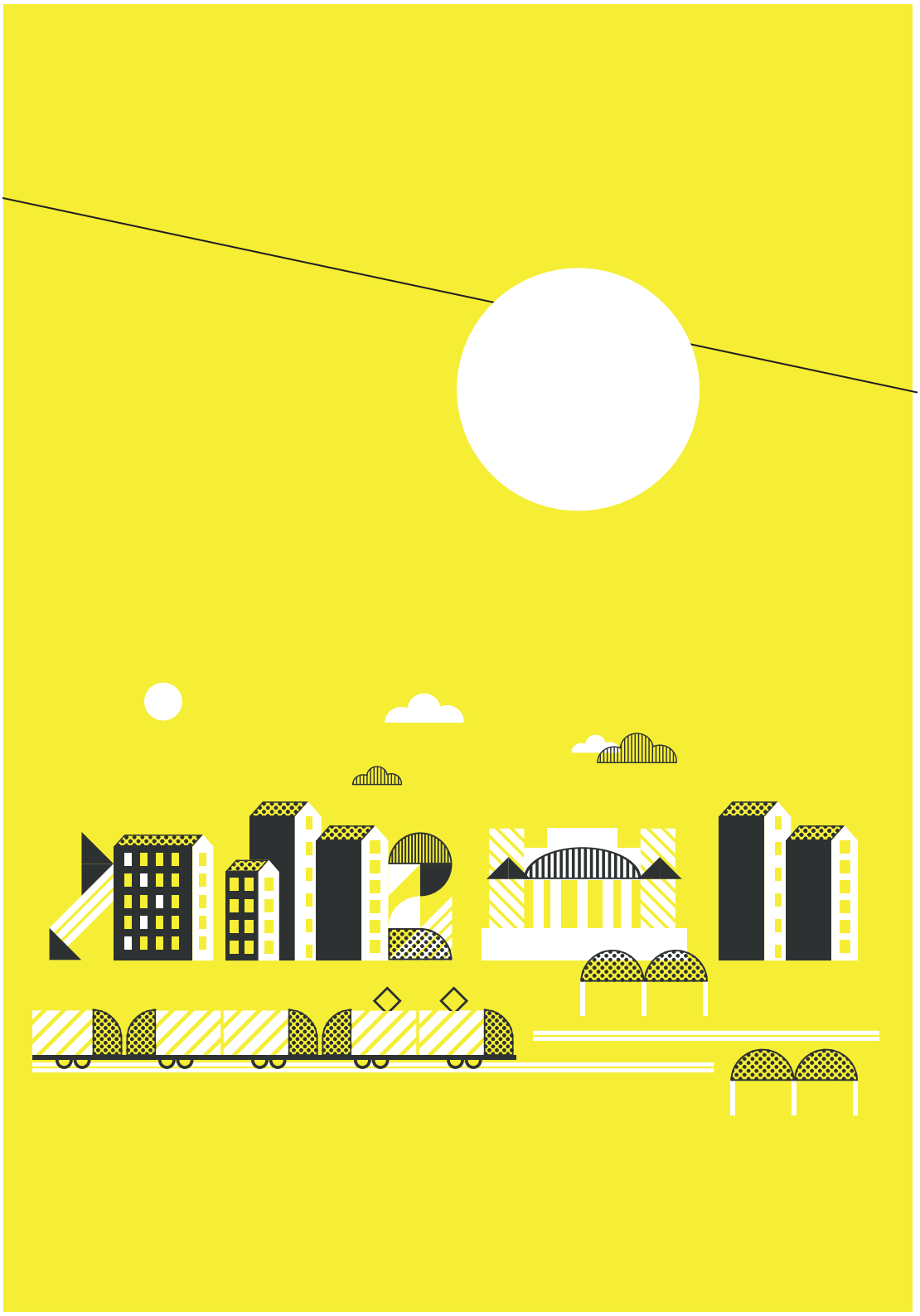
Complex R0 x A201

Op basis van de geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten worden de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw), aangezien een aantal elementen binnen het ontwerp buiten configuratie worden gehouden.

R4 West -en Oost - DBFM / Spartacus 1 / Stelplaats Wissenhage

Deze gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.





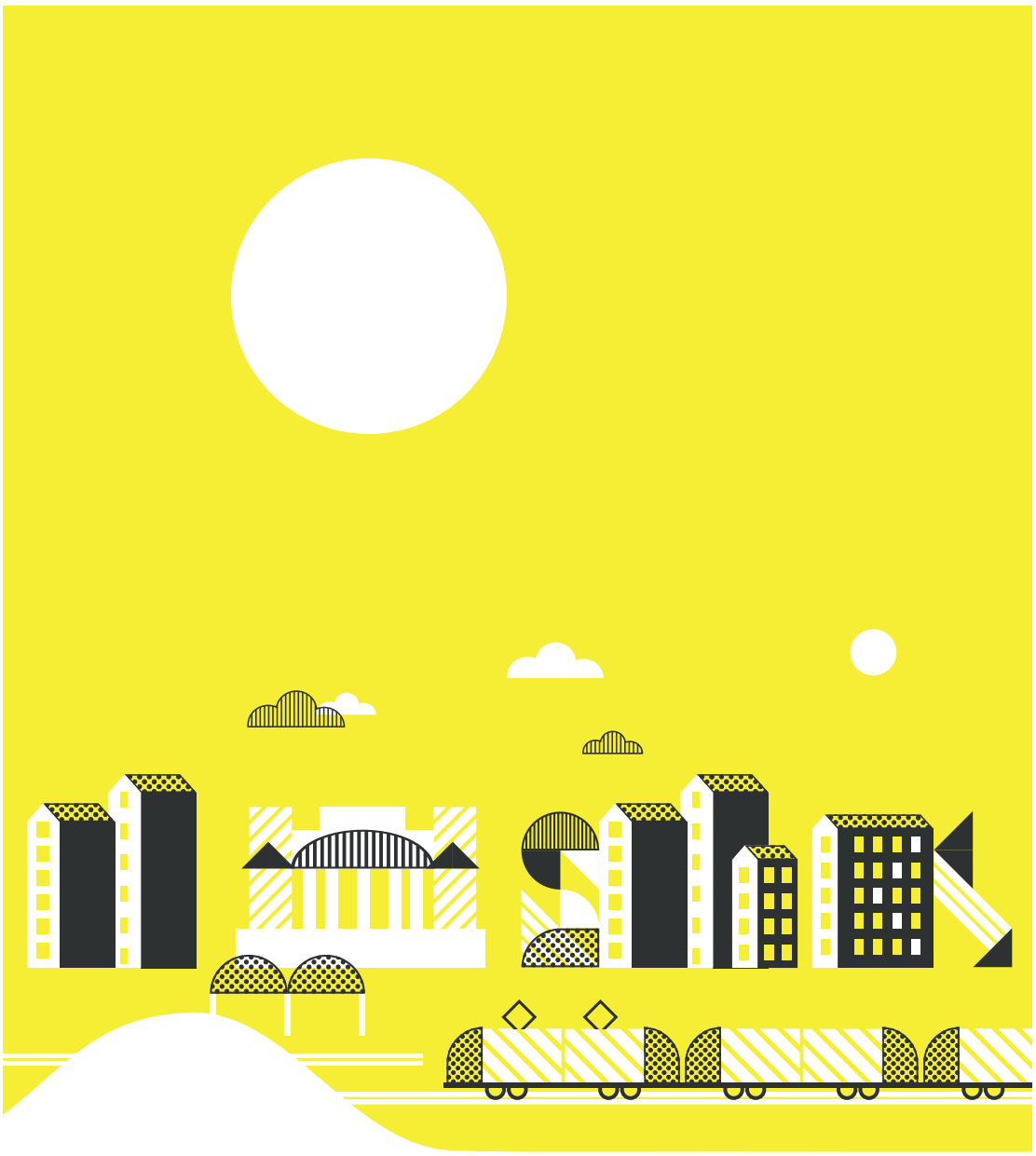
Vlaamse overheid
Koning Albert II – laan 35 bus 61 1030 Brussel

Verantwoordelijke uitgever
Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum
oktober 2021

fin.vlaanderen.be





Departement Financiën en Begroting
Koning Albert II – laan 35 bus 61
1030 Brussel