

De Grote Verbinding in de steigers

Voortgangsrapportage 30/03/2023

**Oosterweel
verbinding**



Voortgangsrapport

1. Oosterweel in een volgende fase
2. Oosterweel als hefboom voor regio en Vlaanderen
3. Robuuste business case Oosterweelverbinding



1. Oosterweel in een volgende fase

Voortgang van grootste mobiliteits- & leefbaarheidsproject





Linkeroever

Kennedytunnel

E17 naar E34

Linkeroever

Parkbrug

Kennedytunnel

E17



Ringpark West



PFAS – stand van zaken

Routeplan PFAS voor linkeroever

Ambitie om BodemSaneringsProject uit te voeren op werven LO, ST en OWK – gesprekken met 3M gestart

PFAS-berm op terreinen van 3M wordt afgegraven

Snelweginfrastructuur in Zwijndrecht en Linkeroever kan sowieso worden afgewerkt

Realisatie leefbaarheidsbaten (fietspaden en geluidsbermen) LO & ZW afhankelijk van uitkomst BSP

→ Principes Routeplan PFAS ook toepassen op rechteroever



Bouwdok Zeebrugge

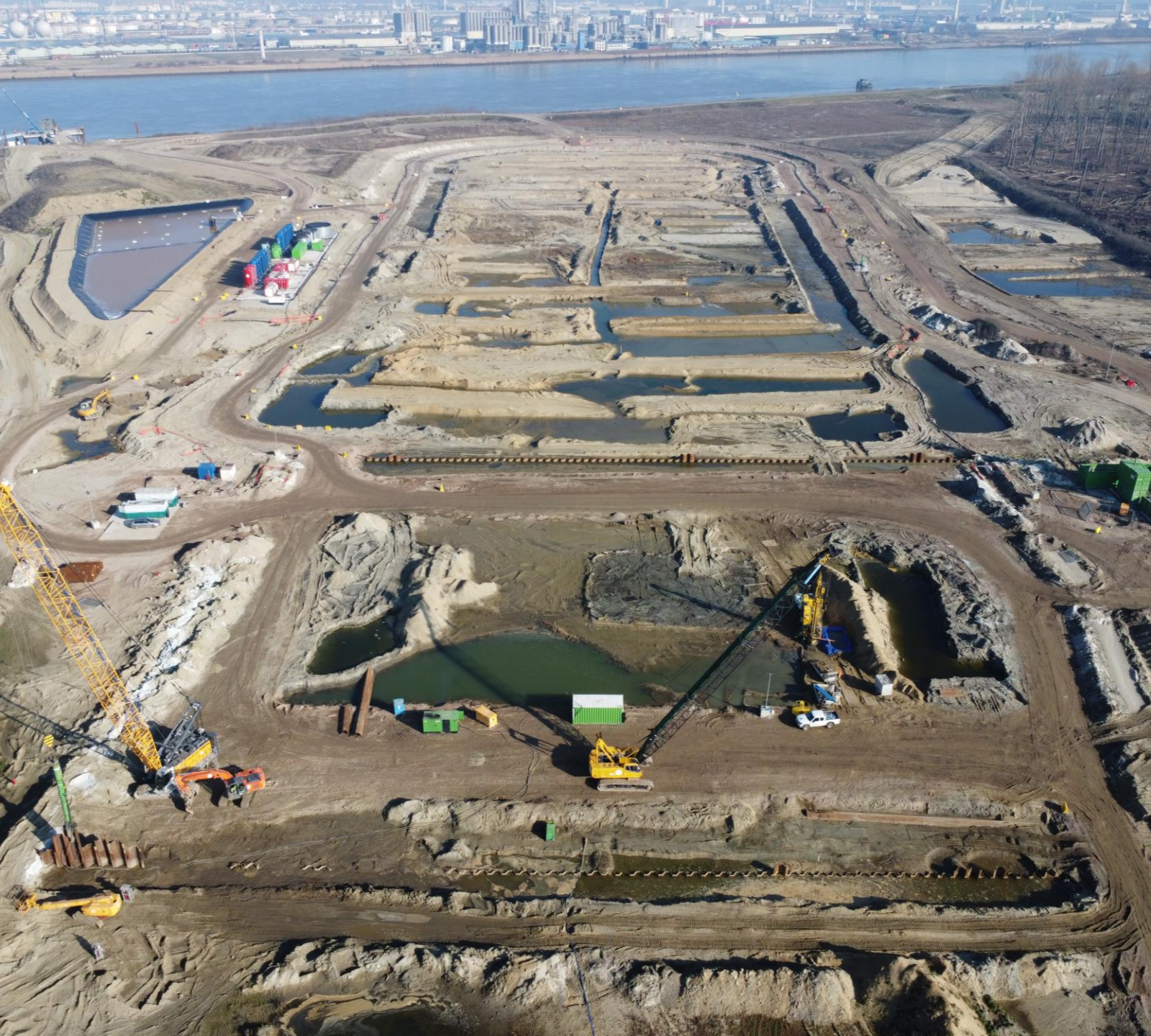
- Bouw 1ste tunnelementen gestart in januari
- 8 elementen in totaal
- In 2025 verschepen naar Antwerpen

Bouwdok Zeebrugge



Bouwdok Zeebrugge





Werf Scheldetunnel

- Start bemaling bouwkuip en zuivering opgepompt water
- Samenwerking Natuurpunt - grondwater naar Europees beschermd natuurgebied
- Start uitgraven bouwkuip

WZI Scheldetunnel





Oosterweelknoop

- Voorbereiding werken
- Start bouw knooppunt

Kanaaltunnels

- Verleggen kabels en leidingen sinds zomer 2022
- Start bouw najaar 2023
- 4 gestapelde tunnels onder Albertkanaal



Hallo
Bypass
your first class

Draagvlak stijgt verder – werf met leefbaarheid van buurt verzoenen



2. Oosterweel als hefboom voor regio en Vlaanderen

Maatschappelijke baten in beeld



Versnelde modal shift is structureel ingezet



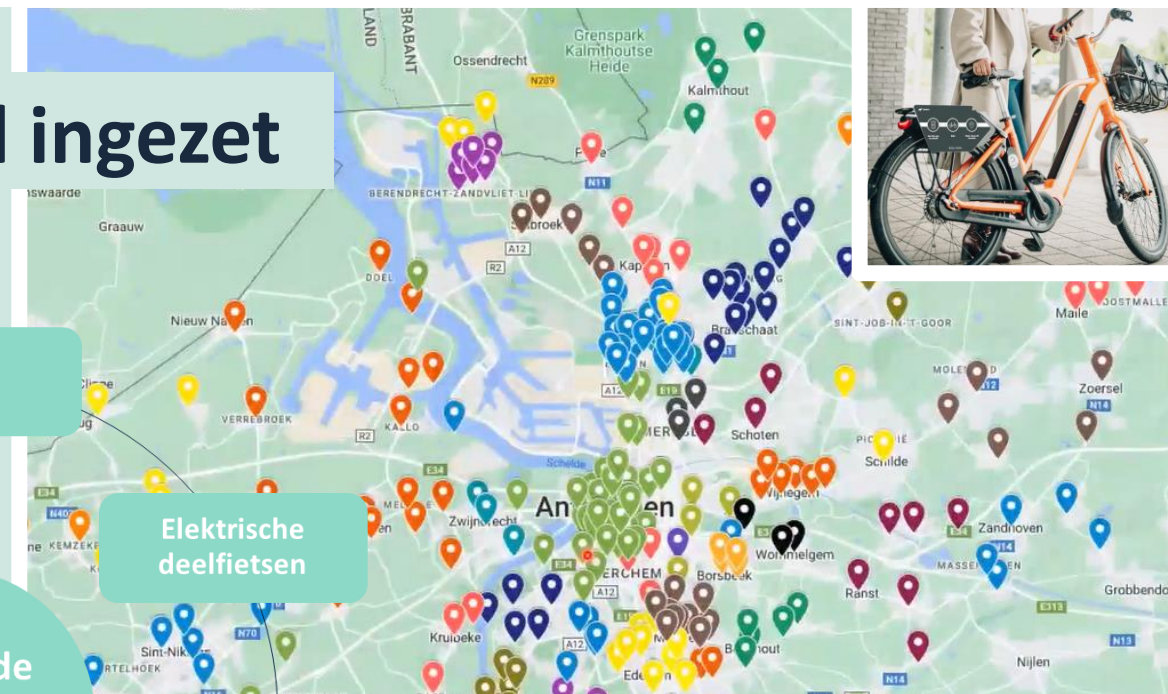
Goederenvervoer



Mental shift



Knooppunten



Elektrische deelfietsen



Fietspaden

P+R

Versnelde
Modal
Shift

Kansen voor jobs in de bouwsector

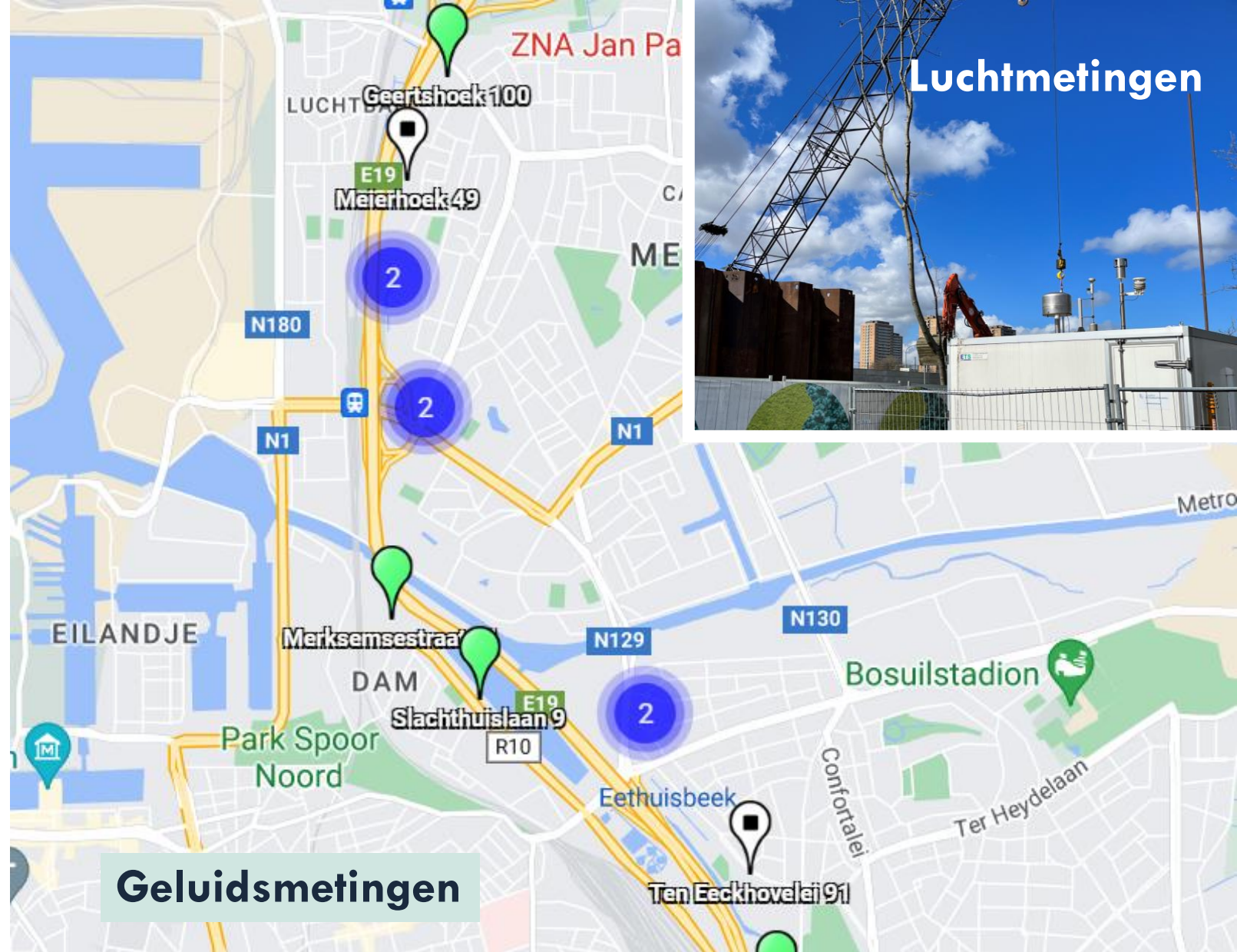
- ✓ 400 werkzoekenden in opleiding/
werkpleklerin op DGV
- ✓ 180 werkzoekenden naar werk DGV
- ✓ 3.000 werkzoekenden onrechtstreeks
tewerkgesteld in bouwsector in 2022



Kansen voor jobs in de bouwsector



Positieve milieu- en klimaateffecten – bouw en omgeving elkaar laten versterken



3. Robuuste business case voor de Oosterweelverbinding

Herijking van de financiële kaders



Evolutie van de financiële kaders

Het financieel model voor De Grote Verbinding levert zelfs in *perfect storm* robuuste business case

Taakstellend Budget 2010
wordt gerespecteerd

Financieel Model is robuust
& wetenschappelijk
onderbouwd

Business case garandeert
terugbetaling ondanks
ongunstige
marktomstandigheden

Financieel model is
betrouwbaar
managementinstrument

Herijking door bijkomende
overkappingen &
financiering PFAS

Onderbouwing
verkeersmodel, update
bouw- & financieringskosten

Externe review

Inflatie en bijkomende
investeringen nopen tot
beheersmaatregelen

Beheersen van risico's
cruciaal

Opwaarts potentieel –
nog niet moeten inzetten

1. Het taakstellend budget wordt gerespecteerd

Evolutie van het taakstellend budget

2018

2022

Taakstellend budget 5.369 miljoen euro

Taakstellend Budget 4.391 miljoen euro

978 miljoen euro

3.691 miljoen euro

700 miljoen euro

Taakstellend Budget OWV
Prijspeil 2019

Onderbouw overkappingen RO
Prijspeil 2019

Exceptionele indexatie +24%
Prijspeil 2022

Evolutie van het taakstellend budget – Effect van inflatie

Jaarlijkse herziening van het taakstellend budget

Bij de vaststelling van het taakstellend budget in 2010 werd geopteerd om te kiezen voor de algemene (éénvoudige herzieningsformule van salarissen + materialen

$$\text{INDEX} = P_n / P_0 = (0,20 + 0,40 s_n / S_0 + 0,40 i_n / I_0)$$

Deze formule dekt niet de werkelijke evolutie van de bouwkosten. Door het in uitvoering brengen van de verschillende projecten dit jaar komen we tot de conclusie dat de jaarlijkse indexatie van de bouwkosten, cf. de vigerende indexeringsformules voor bouwwerken, significant hoger ligt dan de generieke indexeringsformule die wij toepassen op de ontwikkeling van het taakstellend budget.

Daarom wordt voorgesteld om het taakstellend budget de werkelijke evolutie van de bouwkosten te laten volgen. Met andere woorden, de indexatieformule van de bouwkosten toe te passen op het taakstellend budget.

Noot:

Indexering cf 40-40-20 over referentieperiode: 16,8%

Raming directe
kosten cf SSK 3b
'prijzenboek
2019'

Raming directe
kosten cf SSK 3b
'prijzenboek
2022'

TB	Opgenomen aandeel <2022	Herziening <2020**	Te voorzien uit TB	Herziening	TB22
3.691	398	20	3.293	+24%	4.501
700			700	+24%	868
4.391			3.993		5.369

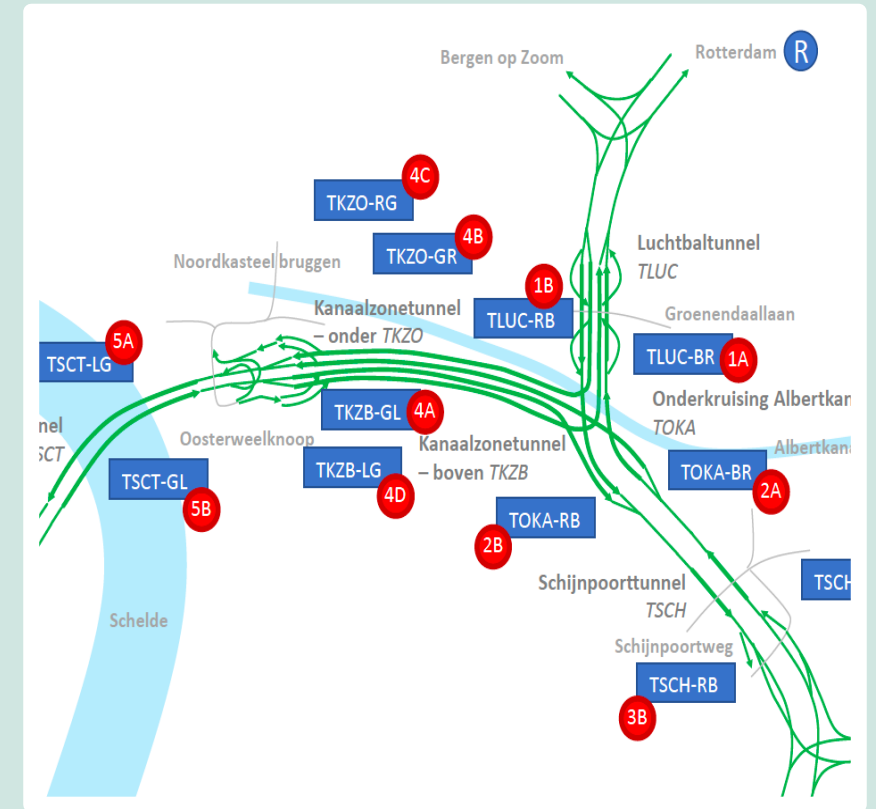
* Het politiek stuurcomité ging akkoord om het taakstellend budget de werkelijke evolutie van de bouwkosten te laten volgen en de indexatie formule desgevallend aan te passen, voor zover deze indexatie nooit meer bedraagt dan 2% per jaar en ook het stijgingspercentage in het opbrengstenmodel (tolinkomsten) niet overschrijdt.

** gemiddelde over de referentieperiode conservatief bepaald op 5%

2. Financieel model is robuust en onderbouwd

Wat moet er gefinancierd worden via financieel model?

- Projectbudget OWV
- Bijkomende investeringen overkappingen & PFAS RO
- Werkingskosten tijdens bouwfase
- Vooruitgeschoven life cycle cost i.k.v. optimalisatie tijdens bouw
- Life cycle cost en onderhoud tijdens exploitatie 50 jaar
- Interesten, rendement kapitaal, belastingen



2. Financieel model is robuust en onderbouwd

Bestaande Toestand

Liefkenshoektunnel



Kennedytunnel



Nieuwe Toestand

Liefkenshoektunnel



Oosterweel



Kennedytunnel



VERKEERSINPUT: base case financieel model gaat uit van meest conservatieve verkeerssturing



2. Financieel model is robuust en onderbouwd

VERKEERSINPUT: Strategisch verkeersmodel Vlaanderen

Werking op hoofdlijnen

Keuze Route / Modi	
Werkelijkheid	Verkeersmodel
Tijd	Tijd
Afstand	Tijd
Geld	Tijd

Meso-analyse op Scheldekruisingen*

In de “black box” gekeken

- Weerstand op lange afstandsroutes onderschat
- AMS op vracht en PW in eerste jaren mogelijks te hoog ingeschat
- Ophoogfactor van spits naar dag te hoog ingeschat
- Sensitiviteit van tol onvoldoende onderbouwd

→ Vrachtwagens: +7,5% op Scheldekruisingen regionaal model
→ Personenwagens: +1,6% (niet in FM verwerkt)
→ Tolbedragen Verkeersmodel losgekoppeld van FM

*Opgemaakt door onafhankelijke verkeersdeskundigen Transport&Mobility Leuven + bevestigd door departement MOW (Team Verkeersmodellen)

2. Financieel model robuust en onderbouwd

Toetsing van de toltarieven – conform Tolrichtlijn

- Principes en methodiek toegepast zoals in 2014/2015 gevalideerd door DG Move
- 3 Scheldekruisingen vormen 1 verbonden infrastructuurnetwerk & tolsysteem
- Equivalentiefactoren en toewijzing kosten (*vrachtwagens betalen voor hun aandeel – veroorzaken groot deel van kost i.k.v ADR, hellingen...*)
- Max. 75% differentiatie over tunnels
- Herijking van kosten & verkeerscijfers toegepast
- Vork tarieven houdt rekening met prijselasticiteit & blijft gemiddeld onder tarieven Tolrichtlijn en onder tarieven LHT

Base Case Prijspeil 2031	<Maximaal gemiddelde Tolrichtlijn	<Tarieven Liefkenshoeftl
Personenwagens	/	€ 6,7 €5,60 pp 23
Lichte Vrachtwagens	€16,5	
Zware vrachtwagens	€18,4	€23,8 €19,9 pp 23

2. Financieel model robuust en onderbouwd

Tolinkomsten in perspectief:

Wat zou opbrengst zijn met de huidige verkeersvolumes?

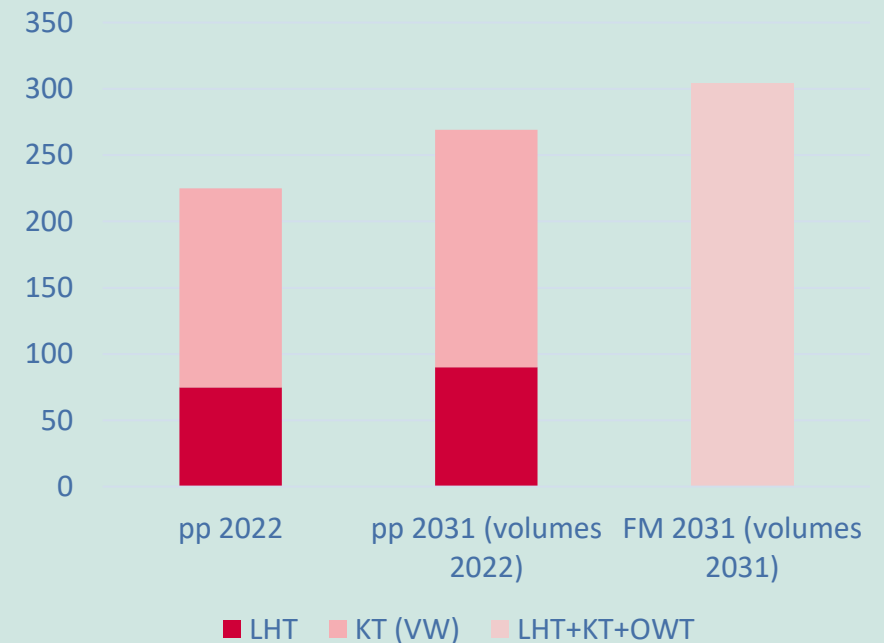
- Reële tolinkomsten LHT 2022:
75 mln € (VW+PW)*
- Fictieve tolinkomsten KT o.b.v. volumes 2022: 150 mln € (VW)*

TOT 2022: 225 mln € (**269 mln € pp 2031**)

⇔ Vgl. Tolinkomsten uit financieel model in 2031 niet overschat:

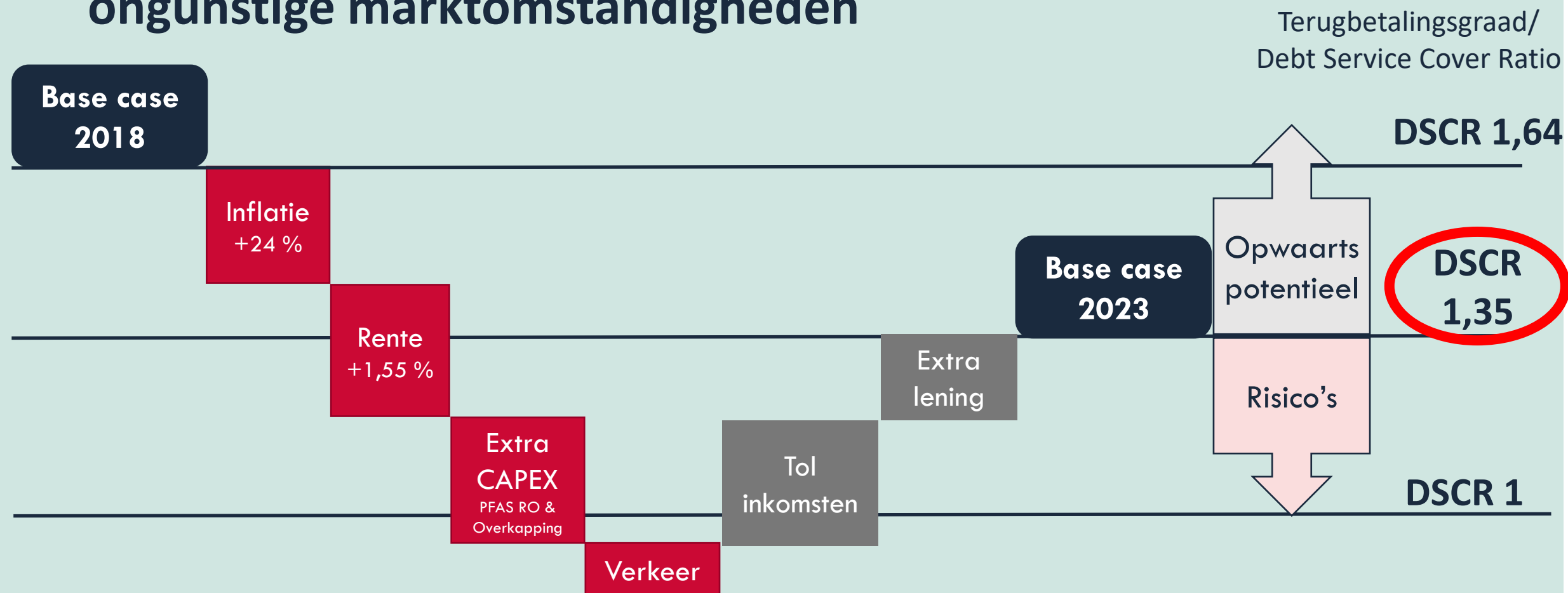
304 mln € met 3 Scheldekruisingen en toename vrachtverkeer

Tolinkomsten in perspectief



*LHT: aan 11€/VW: zware/lichte vracht / nachttarief / betaalmethode / schaduwtol
KT: aan 16€/VW: abonneetarief LHT

3. Business case garandeert terugbetaling ondanks ongunstige marktomstandigheden

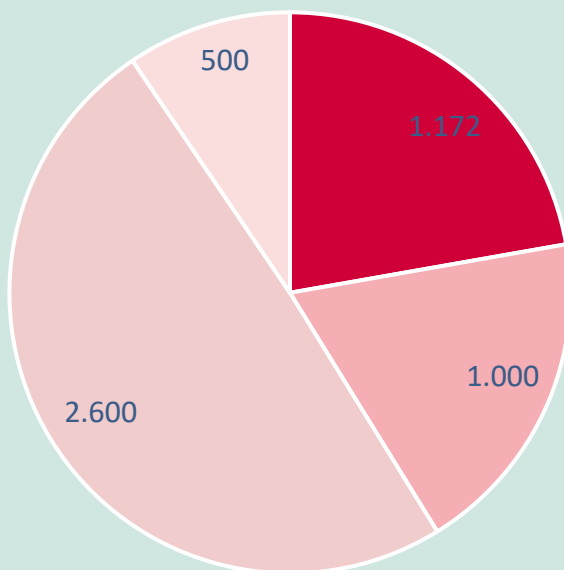


3. Business case garandeert terugbetaling

Financieringsbronnen binnen financieel model

2018

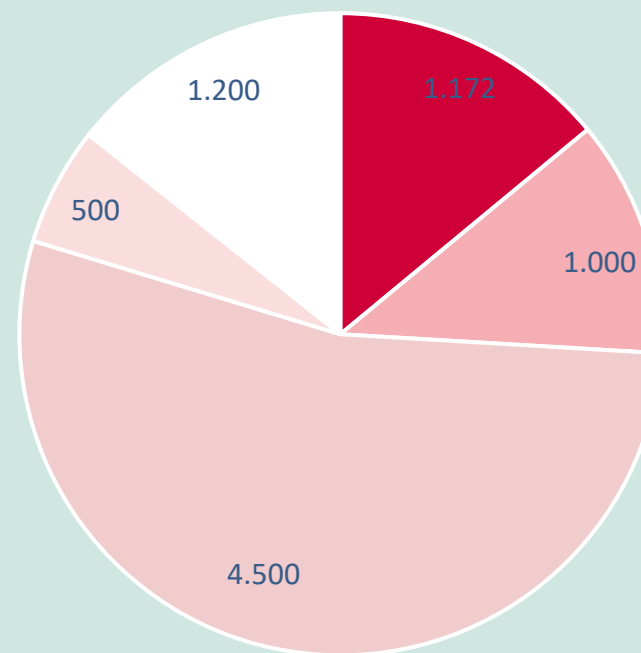
- Kapitaal
- Lening EIB
- Lening Vlaams Gewest
- Inkomsten Liefkenshoektunnel



Bedragen in miljoen euro

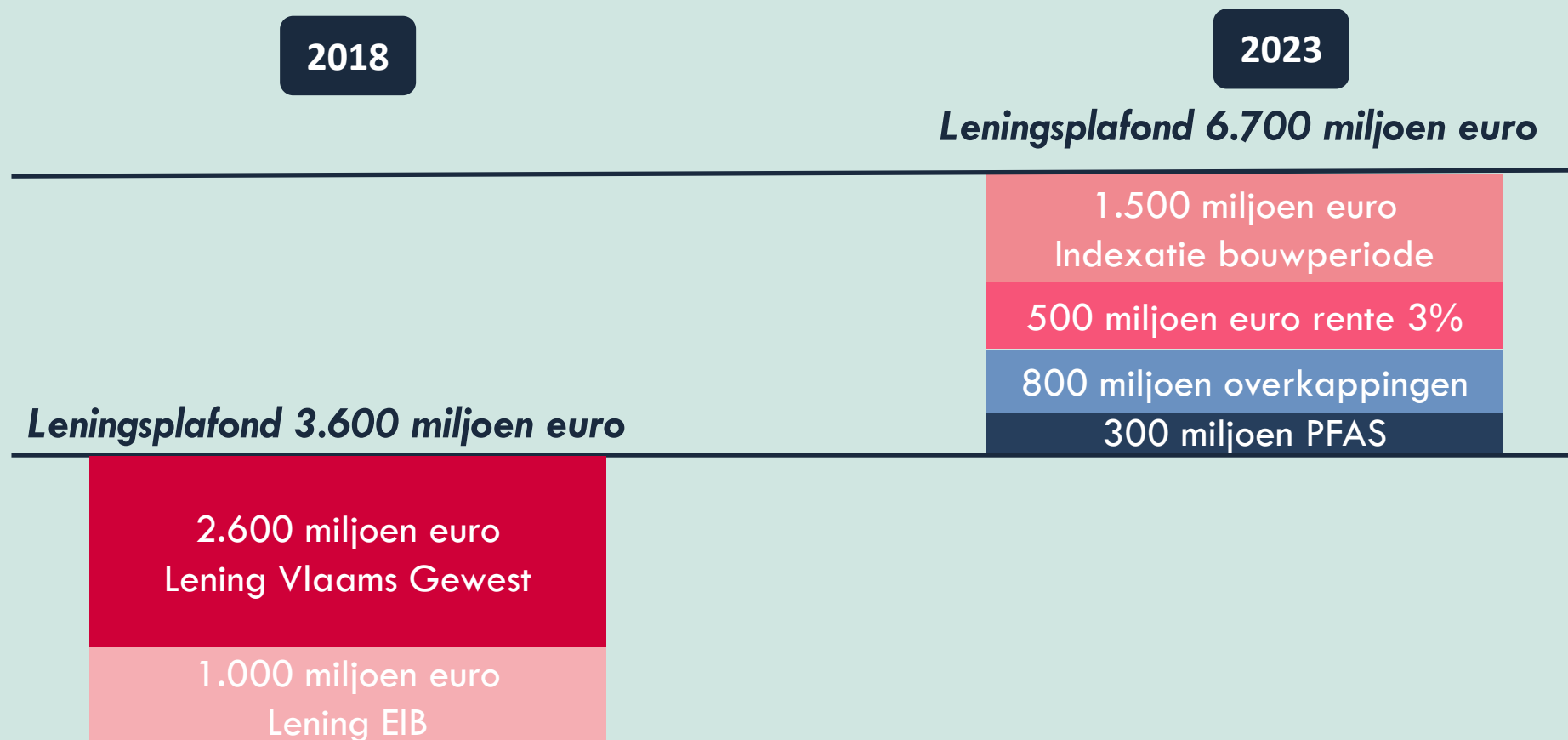
2023

- Kapitaal
- Lening EIB
- Lening Vlaams Gewest
- Inkomsten Liefkenshoektunnel
- Achtergestelde lening



3. Business case garandeert terugbetaling

Evolutie van het leningsplafond



4. Financieel model is betrouwbaar managementinstrument

Beheersing van risico's – projectgerelateerde risico's

De belangrijkste zijn onder controle

- ✓ Vessel Traffic Service systeem & Bypass garanderen veiligheid en bereikbaarheid op het water en op de weg
- ✓ Specifieke projectverzekering voor onvoorzienbare schadegevallen
- ✓ Doorgedreven digitalisatie bouwproces & omgevingsmonitoring t.b.v. projectbeheersing
- ✓ Uitrol programma werfburen om lokaal draagvlak intact te houden
- ✓ NEC 4 processen t.b.v. de financiële beheersing & continuous improvement



4. Financieel model is betrouwbaar managementinstrument

Beheersing van risico's

Risico's die we in 2023 verder onder controle moeten brengen

1. De impact van de rechtsonzekerheid op de nog af te sluiten target cost voor de projecten op rechteroever
2. De precieze impact van de inkanteling van bijkomende overkappingen (nieuwe vergunningen) op de timing
3. Uitrol Routeplan PFAS in het gedrang door hangende rechtszaken
4. De continuïteit van de werf omwille van verstoringen (rechtszekerheid vergunningen, oververhitting van de markt, inflatie, oorlog Oekraïne, ...)

**Oosterweel
verbinding**

