

ingediend op **52** (2023-2024) – Nr. 1
27 oktober 2023 (2023-2024)

Basisrapport

van de Vlaamse Regering

over grote projecten en programma's

2023

INHOUD

Mededeling aan de Vlaamse Regering.....	3
Bijlage: Rapport grote projecten en programma – Editie 2023.....	7



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

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

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

DE VLAAMSE MINISTER VAN ECONOMIE, INNOVATIE, WERK, SOCIALE ECONOMIE EN LANDBOUW

DE VLAAMSE MINISTER VAN BRUSSEL, JEUGD, MEDIA EN ARMOEDEBESTRIJDING

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 2023' 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 het 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 26 mei 2023 de lijst gepubliceerd van vijftientig projecten en programma's die voorwerp uitmaken van het basisrapport Grote Projecten en Programma's. 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 werden 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. R4-Zuid Gent
6. R4 West-Oost
7. Werken aan de Ring – R0 Noord (Complex R0 x A201)
8. Brabo I
9. Brabo II
10. Livan 1
11. HOV Hasselt-Maasmechelen
12. Limburgse Noord-Zuidverbinding
13. Pps Stelplaatsen De Lijn
14. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
15. Extra Containercapaciteit (ECA)
16. Nieuwe Sluis Zeebrugge
17. Renovatie Royerssluis
18. A12 Londerzeel Zuid
19. PPS Kunstwerken (OverBruggen)
20. Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat
21. Scholen van Morgen
22. Projectspectifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
23. DBFM-programma Scholen van Vlaanderen
24. Nieuw omroepgebouw VRT
25. Kapitaalverhoging door het Vlaamse Gewest in Finocas nv

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 nulpunt wordt gezien.

In dit basisrapport werd ook een indicatieve lijst van toekomstige projecten opgenomen. Deze lijst geeft een indicatieve vooruitblik op belangrijke toekomstige investeringsprojecten van – of geïnitieerd door – de Vlaamse overheid. Er kunnen echter geen concrete verbintenissen uit deze lijst afgeleid worden omwille van onzekerheidsfactoren met betrekking tot timing en kostprijs die eigen zijn aan grote projecten in een dergelijk vroeg stadium.

4. Bijlage

– Basisrapport Grote Projecten en Programma's – Editie 2023

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

De Vlaamse minister van Economie, Innovatie, Werk, Sociale Economie
en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Brussel, Jeugd, Media en Armoedebestrijding,

Benjamin DALLE

BIJLAGE:
GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S
VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2023

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2023



Inhoudstafel



Inleiding (p.13)



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p. 14-21)



Projectfiches Basisrapport (p.22-175)

1. Kilometerheffing voor vrachtwagens
2. A11
3. Kempense Noord-Zuidverbinding
4. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
5. R4-Zuid Gent
6. R4 West en Oost
7. Werken aan de Ring – Complex R0 x A201
8. Brabo I
9. Brabo II
10. Livan 1
11. HOV Hasselt-Maasmechelen
12. Limburgse Noord-Zuidverbinding
13. Stelplaatsen De Lijn
 - 13.1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
 - 13.2. Stelplaats Tongeren
 - 13.3. Stelplaatsen Cluster 2
 - 13.4. Stelplaats Wissenhage
14. **Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal**
 - 14.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
 - 14.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2





Inleiding

Dit basisrapport vindt haar oorsprong in het decreet houdende een kader voor Grote Projecten en Programma's van 23 maart 2019. Met het basisrapport Grote Projecten en Programma's en het bijhorende indicatieve overzicht van toekomstige projecten geeft de Vlaamse overheid een inkijk in haar belangrijkste lopende en toekomstige grote investeringsprojecten en programma's.

Door een accurate en tijdige monitoring van de implementatie van deze grote investeringsprojecten en programma's kan inzicht verkregen worden in de dynamiek die met dergelijke projecten gepaard gaat. Deze kennis kan gebruikt worden om het Vlaamse investeringsbeleid verder te versterken. Degelijke monitoring bevordert bovendien een efficiënte allocatie van overheidsmiddelen en kan helpen om potentiële uitvoeringsproblemen in een vroeg stadium aan het licht te brengen waardoor gepaste remediëringssacties kunnen worden genomen.

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.

Het opstellen en publiceren van deze indicatieve lijst probeert enerzijds bij te dragen aan het beter anticiperen op en afstemmen van de capaciteit aan opdrachtgever- en opdrachtnemerszijde en anderzijds een continue stroom van opdrachten te stimuleren waarbij over- of onderaanbod van projecten wordt vermeden.

Tot slot worden de investeringsprojecten die deel uitmaken van **Vlaamse Veerkracht**¹, net als in voorgaande edities, niet hernomen 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. 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^{2,3}.

1 <https://www.vlaanderen.be/publicaties/relanceplan-vlaamse-veerkracht-monitoringsrapport>

2 Werken aan de Ring: <https://www.werkenaanadering.be/nl>

3 Toekomstverbond: <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/dossiers/dossiers/oosterweelverbinding-toekomstverbond> en <https://routeplan2030.be/>



Indicatief overzicht toekomstige projecten

In het indicatief overzicht van toekomstige projecten willen we een blik werpen op de toekomstige projectpijplijn van grote projecten en programma's van de Vlaamse overheid.

Een dergelijke lijst laat toe om zicht te krijgen op belangrijke investeringsprojecten die zich nu nog in een onderzoeksfase bevinden en in de toekomst tot realisatie kunnen komen.

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

Aangezien deze projecten zich nog in de onderzoeksfase bevinden en de scope nog niet volledig vastligt, is het niet altijd mogelijk om een nauwkeurige schatting te maken van de uiteindelijke investeringskost van het project. Waar mogelijk wordt er gewerkt met een zo nauwkeurig mogelijke raming. Indien er nog teveel onzekerheden zijn wordt gebruik gemaakt van een prijsvork.

Hierbij wordt er gewerkt met drie categorieën van investeringsvolume (klein/middelgroot/groot).

	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 plaatsingsprocedure⁴	2022-2023

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 en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.

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

⁴ De 'start plaatsingsprocedure' slaat op de gunning van de architectuuropdracht. De start van de procedure en vastlegging van de werken is voorzien in 2026.

Doortocht Brugge	
De doelstelling van het project 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 van de 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 plaatsingsprocedure	NB

KR8 (Kortrijk)	
KR8 omvat de aanleg van infrastructuur en/of alternatieve oplossingen tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en rond de autosnelweg E17/A14 teneinde de ring R8 te sluiten en/of andere oplossingen te vinden in functie van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het geraamde investeringsbedrag is afhankelijk van het gekozen alternatief.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

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 (incl. ondertunneling).	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2023-2024

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 anderszins de Nx-Oost.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2027-2028

Viaduct E17 Gentbrugge	
Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door AWW. 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 en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

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 Kanaal Brussel-Charleroi. Ze omvat alle ingrepen en projecten om de huidige A8 en N203a om te vormen tot een volwaardige hoofdweg, zoals geselecteerd in het RSV (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen). De Vlaamse Regering verleende op 15 oktober 2021 haar akkoord om dit project verder uit te werken als potentieel PPS-project en dit versneld aan te pakken. De Werkvennootschap werd hiervoor aangeduid en heeft ondertussen een studieconsortium aangesteld. De studie werd in juni 2022 opgestart en is momenteel nog lopende.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 250 miljoen euro (gaat eerder richting 500 miljoen euro)
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	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 plaatsingsprocedure	2029-2030

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 plaatsingsprocedure	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, actiegroepen, 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 creëert 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. Momenteel wordt de inspraak uit het openbaar onderzoek als onderdeel van de GPP-procedure verwerkt ten behoeve van de definitieve vaststelling van het GRUP.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 620 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	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	> 600 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

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 plaatsingsprocedure	NB

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.

Het segment tussen het kruispunt met de Kruisboomstraat in Vleteren tot het kruispunt van de N38/N8 in Ieper volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.

Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

Tweede Tijsmanstunnel	
De nood aan een betere doorstroming op de R2, de ontsluiting van de Antwerpse haven door een betere verkeersafwikkeling en een grotere verkeersveiligheid nopen tot de aanleg van een Tweede Tijsmanstunnel en een renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel. Ook de bedrijfszekerheid voor ADR-verkeer dient gewaarborgd te worden. Lantis voerde een haalbaarheidsstudie uit om de verschillende oplossingsvarianten in kaart te brengen.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> 1,2 miljard euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	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 plaatsingsprocedure	2026-2027

Complex Project 'De Nieuwe Rand'	
De Nieuwe Rand (vroeger 'het complex project Oostelijke Verbinding') moet het oostelijk deel van het Antwerpse Haventracé realiseren. De bereikbaarheid van de haven van Antwerpen zal hierdoor verbeteren en het doorgaand verkeer zal zoveel mogelijk om de stad geleid worden. Het project onderzoekt daarvoor onder andere hoe de A12 en de E313 beter kunnen functioneren, maar ook of en hoe de aanleg van een nieuwe weg tussen de E313 in Wommelgem en de E19/A12 in Ekeren (A102) en een nieuwe weg in Stabroek (Nx) kan bijdragen tot een betere mobiliteit. Naast een oplossing voor de verkeersknoop, zoekt De Nieuwe Rand ook naar manieren om de openbaar vervoer-, fiets- en wandelnetwerken te versterken, de regio klimaatvriendelijker te maken en de leefkwaliteit te verbeteren. Dit project volgt de procesaanpak voor complexe projecten en bevindt zich momenteel in de onderzoeksfase.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

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 plaatsingsprocedure	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 bedrijvenszone in Mechelen-Noord belangrijk. Daarbij gaat de voorkeur uit naar scheiding van het bestemmingsverkeer en het overige verkeer van en naar deze zones.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 300 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

Renovatie Beverentunnel	
De Beverentunnel op de R2, het noordelijke deel van de Antwerpse Ring, is aan een totaalrenovatie toe. De urgentie om deze tunnel in zijn totaliteit te renoveren werd ingegeven vanuit veiligheidsoogpunt (zeer veel gebreken die niet te compenseren zijn) en de timing met betrekking tot de Oosterweelverbinding. Vanaf het moment dat Lantis begint te werken aan het oostelijk deel van de ring van Antwerpen (viaduct Merksem) zal het doorgaand verkeer van op grotere afstand worden omgeleid via het traject R2 en A12 noord. In deze periode zal de R2 dus heel wat meer verkeer moeten verwerken en is het niet mogelijk om op dat moment een tunnelkoker uit dienst te nemen voor renovatie. Het is zeer belangrijk dat de totaalrenovatie van deze tunnel in 1 keer kan aanbesteed worden in 2023.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	< 125 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2023-2024

DBFM stelplaatsen De Lijn	
De Lijn beschikt over een historisch patrimonium aan bus- en tramstelplaatsen die doorheen de tijd ingebed zijn in het stedelijk weefsel. Die situatie leidt er vaak toe dat de huidige locaties niet langer vergund kunnen worden waardoor uitgeweken moet worden naar nieuwe locaties. Het DBFM-programma betreft vergroening investeringen in nieuwe stelplaatsen of een grondige renovatie van bestaande stelplaatsen. Het betreft o.a. de stelplaatsen: Aalst, Asse, Diegem, Rumst, Het Rad, tram Zuid-Kiel, Op basis van de voortgang van de dossiers wordt een finale cluster of clusters samengesteld en voorgelegd als project.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	125 - 250 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2024-2025

Brabantnet – Sneltram A12	
De Sneltram A12 verbindt Willebroek met Londerzeel, Meise en Brussel langs de A12. Voor de Sneltram A12 werd op 28 oktober 2021 de projectnota goedgekeurd. Voor deze halteomgevingen wordt verder afgestemd met de gemeenten: voor de tramhalte-omgevingen in Londerzeel en Wolvenstem worden gemeentelijke RUP's opgesteld. Het finaliseren van de project-MER en aanvraag van de omgevingsvergunning is gepland. Meer info op: https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 450 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2025-2026

Brabantnet – Luchthaventram	
De Luchthaventram verbindt Brussels Airport met Brussel Noord. Deze tramlijn over 12 km loopt via de Leopold III-laan en sluit binnen de Ring aan op het bestaande tramsporennet. Voor de Luchthaventram werd de projectnota, die zowel de herinrichting van de Leopold III laan A201 als de Luchthaventram zelf omvat, goedgekeurd op 12 mei 2021. De project-MER werd afgerond. De omgevingsvergunning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd reeds verkregen, de omgevingsvergunning in het Vlaams Gewest werd in september 2023 verleend. Het openbaar onderzoek in het Vlaams Gewest eindigde op 15 april 2023. Er is gestart met de opmaak van het bestek t.b.v. de start van de DBFM-aanbestedingsprocedure door De Werkvennootschap. Met De Lijn moeten tevens afspraken worden gemaakt omtrent het beheer van de traminfrastructuur van de Luchthaventram. Meer info op: https://www.werkenaan-dering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	+/- 220 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2024-2025

Spartacus Lijn 1 (Hasselt-Maastricht)	
De kwaliteit van het huidige openbaar vervoer in Limburg is te laag om een goed en kwaliteitsvol alternatief te zijn voor de personenwagen. Het uitrollen van nieuwe traminfrastructuur is een tijdrovend proces, terwijl de mobiliteitsnoden hoog en urgent zijn in de provincie/vervoerregio Limburg. Voor een snelle realisatie van Spartacus Lijn 1 werd De Werkvennootschap op 10 juni 2022 door de Vlaamse Regering gelast een tracé voor trambus als hoogwaardig openbaar vervoer uit te werken met oog op een versnelde ingebruikname.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	NB

Scheldebrug	
In het kader van het Toekomstverbond werd op 25 juni 2018 het project Scheldeoververbinding, als een van de 18 leefbaarheidsprojecten, geselecteerd om zowel de (verkeers)-leefbaarheid als de modal shift in de Antwerpse regio te verbeteren. Door het verbeteren van de Scheldekruisende verbindingen en het sluiten van de Antwerpse ringstructuur voor fietsers- en voetgangers, draagt het project bij aan het realiseren van de vooropgestelde modal split in de Antwerpse Regio.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	254 miljoen euro (taakstellend budget)
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2024-2025

Project 'Sluizen Boven-Schelde' (als deel van het DBFM programma 'Asset Management')	
Dit project heeft betrekking op de vernieuwbouw van drie sluizen op de Boven-Schelde (gelegen te Asper, Oudenaarde en Kerkhove). Het gaat aldus om vernieuwbouwinvesteringen met het oog op een robuuste, betrouwbare en toekomstbestendige infrastructuur, het future proof maken van deze sluizen en het opwaarderen van de waterweg voor de scheepvaart tot klasse CEMT Vb. In kader van het oplossen van de knelpunten van de bestaande sluizen, omvat het project in hoofdzaak de bouw van een nieuwe klasse Vb-sluiz t.h.v. elk stuwsluizencomplex. De inplanting van de nieuwe sluizen situeren zich tussen de bestaande sluizen en de nieuwe stuwen, waarbij de oude stuwen worden opgebroken.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	138 miljoen euro
Verwacht moment van start plaatsingsprocedure	2024

Het programma 'Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg (ML 6)' werd niet meer opgenomen in de indicatieve lijst van toekomstige projecten. Het gaat hierbij om het resterende deel van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle dat nog moet 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 programma uit 12 onderscheidbare deelprojecten in uiteenlopende stadia van realisatie, gaande van uitvoering tot voorontwerp. De timing varieert dan ook per deelproject.

Bij het deelproject Stoepestraat zijn de werken gestart in april 2022. Het einde van de werken en de opening is voorzien eind oktober 2023. Het totale investeringsbedrag bedraagt ruim 12 miljoen euro. De totale raming van de elf resterende deelprojecten wordt op heden geschat op 185,6 miljoen euro incl. BTW.

Er is hierbij geen sprake van een (overkoepelende) programma-stuurgroep en een programma-beheer, maar gaat het eerder om een verzameling van kleinere projecten met een eigen projectlogica waardoor het programma niet opgenomen werd in het basisrapport zelf.





Projectfiches Basisrapport

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.

Definitie 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 met name projecten die niet meer in de verkennings- of onderzoeksfase (cfr. decreet complexe projecten) zitten.

Voor de grote projecten en programma's 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 ambigüiteit 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 26 mei 2023 publiceerde de Vlaamse regering de lijst van vijftientig projecten en programma's die voorwerp uitmaken van het basisrapport Grote Projecten en Programma's. Mede op basis van de input van het Vlaams Parlement werden er dit jaar drie extra projecten toegevoegd:

- A12 Londerzeel Zuid
- Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat
- PPS Kunstwerken (OverBruggen)

Het project Spartacus 1 werd niet meer hernomen in dit basisrapport. Op 10 juni 2022 werd door de Vlaamse Regering immers beslist dat de verbinding Hasselt-Maastricht met een trambus zal gereden worden, wat het einde van het tramdossier als gevolg heeft. De beslissing tot niet-gunning werd genomen door de RVB van VVM De Lijn op 6 juli 2022. Het project zal dus een doorstart kennen als Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) via een trambus. Begin 2023 heeft De Werkvennootschap een studieopdracht in de markt geplaatst om de contouren van dit project te onderzoeken, die aanvang in het 2^e kwartaal van 2023. Omwille van het vroege stadium waarin dit project zich bevindt, werd het in het indicatief overzicht van toekomstige projecten opgenomen.

Op 14 juli 2023 werd het project **Sluizen Boven-Schelde** erkend als Vlaams PPS-project. De Vlaamse Waterweg, in samenwerking met De Werkvennootschap, werd gelast met de opstart van de plaatsingsprocedure voor dit deelproject binnen het DBFM programma Asset Management. Dit project kan volgend jaar opgenomen worden in dit basisrapport.

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop ⁵
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	
A11		Operationele fase	
Kempense Noord-Zuidverbinding		Operationele fase	
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem		Operationele fase	
R4-Zuid Gent		Operationele fase	
R4 West en Oost	R4 West en Oost – Quick wins	Bouwfase	
	R4 West en Oost – DBFM	Gunningsfase	
Werken aan de Ring	Complex R0 x A201	Gunningsfase	
Brabo I		Operationele fase	
Brabo II		Operationele fase	
Livan 1		Operationele fase	
HOV Hasselt-Maasmechelen		Vorbereidingsfase	
Limburgse Noord-Zuidverbinding		Vorbereidingsfase	
Stelplaatsen De Lijn	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	
	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1	Operationele fase	
	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2	Operationele fase	

⁵ Zie definities voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes.

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop
Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	Containercluster Linkerscheldeover (CCL)	Vorbereidingsfase	
	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)	Vorbereidingsfase	
Nieuwe Sluis Zeebrugge		Vorbereidingsfase	
Renovatie Royerssluis		Bouwfase	
A12 Londerzeel Zuid		Gunningsfase	
PPS Kunstwerken (OverBruggen)		Gunningsfase	
Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat		Gunningsfase	
Scholen van Morgen		Operationele fase	
Projectspecifieke DBFM voor school-infrastructuur	Cluster GO!1	Gunningsfase	
	Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	Gunningsfase	
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	
	Cluster Gent-Ninove	Gunningsfase	
	Egied Van Broeckhovenschool	Bouwfase	
	Cluster KOBA	Gunningsfase	
	Cluster Broeders van Liefde - KISP	Gunningsfase	
	Scholengroep Sint-Michiël Roeselare	Gunningsfase	
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	
	Jan Van Eyck campus (SKOG)	Gunningsfase	
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	
	Tessenderlo Broeders van Liefde	Vorbereidingsfase	
Scholen van Vlaanderen		Gunningsfase	
Nieuw omroepgebouw VRT		Bouwfase	
Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV		Vorbereidingsfase	

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te bewaken werd er voor gekozen om bij de informatie-toelevering inzake de projecten zo veel mogelijk uit te gaan van de **stand van zaken van augustus 2023**.

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 vijftientig grote projecten en programma's verder uitsplitsen in concrete deelprojecten komen we aan een totaal van **drieënveertig deelprojecten**. Van deze deelprojecten bevinden zich:

- **zeven** projecten in de **voorbereidingsfase**
- **zeventien** deelprojecten in de **gunningsfase**.
Het merendeel van deze deelprojecten bevindt zich binnen het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur;
- **vijf** deelprojecten in de **bouwfase**;
- **veertien** deelprojecten bevinden zich in de **operationele fase** (het gaat hier om de langlopende PPS-projecten).

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

- Zo evolueerde de status bij het project **Nieuwe Sluis Zeebrugge** van een 'beperkte vertraging' naar 'Op schema, behoudens aandachtspunten'.
- Voor het project **R4 West en Oost** veranderde de status van het DBFM-luik van een 'beperkte vertraging' naar een 'significante vertraging'.
- Met betrekking tot de quick wins van de R4 West en Oost wijzigde de status van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar een 'beperkte vertraging'.
- Bij het project **Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)** veranderde de status van het deelproject Containercluster Linkerscheldeover (CCL) van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar een 'beperkte vertraging'.

- De status van het deelproject 'Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)' evolueerde dan weer van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar 'Op schema'.
- Voor de **Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV** wijzigde de status van 'op schema' naar een 'significante vertraging'.
- Bij de **Renovatie van de Royerssluis** verbeterde de status van een 'kritieke vertraging' naar 'Op schema, behoudens aandachtspunten'.
- De status van het **Nieuw omroepgebouw van de VRT** wijzigde eveneens in de positieve zin van 'Op schema, behoudens aandachtspunten' naar 'op schema'.
- Bij de **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur** is er een wijziging van de status waar te nemen bij het deelproject Sint-Maartensscholen Ieper van een 'beperkte vertraging' naar een 'significante vertraging'.

Alle nieuw toegevoegde projecten (**PPS Kunstwerken (OverBruggen), A12 Londerzeel Zuid** en de **Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat**) kregen de status 'Op schema' toegewezen.

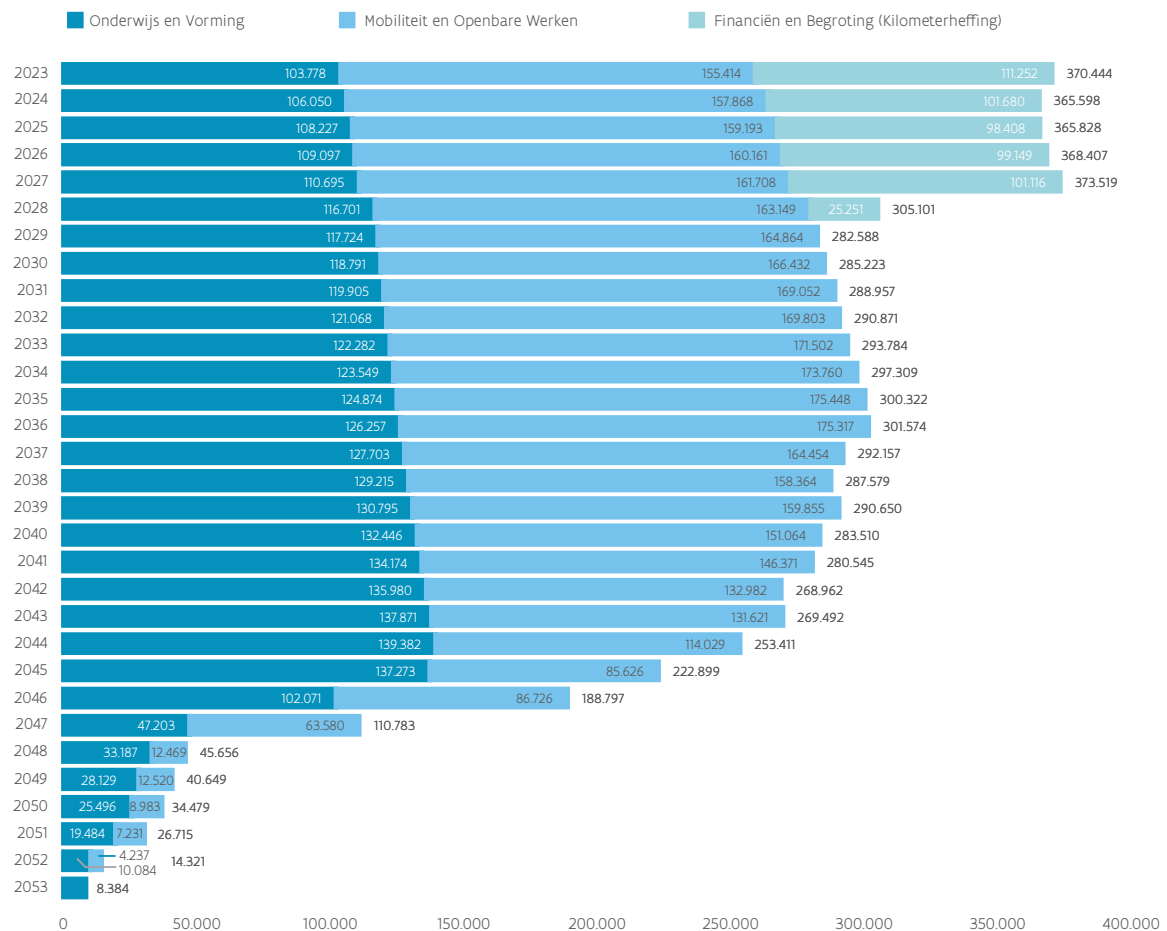
Voor een beperkt aantal projecten en/of programma's is er sprake van een faseverandering. Zo ging het programma **Scholen van Vlaanderen** met de publicatie van de selectieleidraad eind 2022 over van de voorbereidingsfase naar de gunningsfase. Met de contract close van de Cluster GO!1 van het programma **Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur** ging dit deelproject over naar de bouwfase.

Lopende 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 18 (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten.

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

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



Prognose van de evolutie van de beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein⁶ (in K euro)⁷

Merk op dat bovenstaande grafiek een prognose is van de uitgaven op kasbasis. Bij DBFM-projecten bestaat de beschikbaarheidsvergoeding enerzijds uit een kapitaals- en rentecomponent (gerelateerd aan de lening die de private partner heeft gesloten om de initiële investering te maken) en anderzijds uit een operationele vergoeding voor het onderhoud en eventueel het beheer van de projecten. Een groot deel van de opgenomen projecten werd in het verleden ESR-matig geherkwalificeerd als overheidsinvestering met directe impact op het vorderingsaldo en schuld (ten belope van de investeringswaarde van het project). Dit betekent dat de kapitaalscomponent binnen de beschikbaarheidsvergoeding voor deze geherkwalificeerde PPS-projecten ESR-matig niet meer aangerekend dient te worden. Het betreft immers een aflossing van een lening die transiteert via de financiële rekeningen in het ESR, en die geen impact heeft op het vorderingsaldo.

Het doel van het basisrapport is om vanuit een projectlogica informatie te verstrekken over de voortgang van de projecten. De beschikbaarheidsvergoedingen worden daarom, anders dan in andere rapporteringen, op kasbasis weergegeven. Dit maakt het bovendien ook mogelijk om deze informatie te interpreteren in het licht van artikel 4 van het decreet grote projecten.

Dit wijkt af van de meerjarenraming (MJR) die een meerjarig perspectief vanuit budgettair perspectief geeft. De geconsolideerde PPS'en worden hierin verwerkt op basis van de ESR-begroting van de projectvennootschappen. De beschikbaarheidsvergoedingen van de niet-geconsolideerde PPS'en worden impliciet mee genomen omdat er vanuit gegaan wordt dat deze worden gecompenseerd op de kredieten van constant beleid.

De 'geclosede' projecten die daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geoordeeld zijn: A11, Brabo II, Cluster 1 en 2 van het programma Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, de Egied Van Broeckhovenschool en Cluster GO! van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. 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.

Investeringen private partners afgelopen jaren

De investeringen die in dit verslag gerapporteerd worden voor PPS-projecten betreffen steeds de investeringen die werden gerealiseerd door de private PPS-vennootschappen.

Wanneer de investeringen in PPS-projecten bekeken worden moet echter steeds een onderscheid gemaakt worden tussen de investeringen in geherkwalificeerde PPS-projecten en niet-geherkwalificeerde PPS-projecten.

Bij geherkwalificeerde PPS-projecten werden de investeringen die zijn gerealiseerd door de private PPS-vennootschappen (ex-ante of ex-post) meegenomen als bruto-investeringen in vast actief in functie van de voortgang der werken. Deze investeringen zijn dus opgenomen in de bestaande rapportering inzake de investeringsinspanningen van de Vlaamse Overheid.⁹

De investeringen van de private partners bij de niet-geherkwalificeerde PPS-projecten worden niet geboekt als bruto-investeringen in vast actief en vallen m.a.w. niet onder de bestaande rapportering inzake de investeringsinspanningen van de Vlaamse Overheid.

In onderstaand overzicht van de investeringen bij de niet-geherkwalificeerde PPS-projecten die gerealiseerd werden in de vijf voorafgaande jaren valt op dat de meerderheid van deze investeringen geboekt zijn in het verdere verleden (in hoofdzaak tijdens de periode 2014-2017). De meest recente investeringen zijn vnl. geboekt in kader van Brabo II, het programma Bruggen over het Albertkanaal en het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. Naarmate er meer niet-geherkwalificeerde PPS-projecten de bouwfase bereiken kan verwacht worden dat de investeringen die gerealiseerd zullen worden door de private PPS-vennootschappen verder zullen toenemen.

Uitgedrukt in K euro	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal ¹⁰
Investeringen Niet-geherkwalificeerde PPS-projecten	48.447	56.020	45.229	42.351	22.077	878.096

6 Dit betreft enkel de prognose van de beschikbaarheidsvergoedingen van beleidsdomeinen wiens projecten aan bod komen in dit rapport. Momenteel ontbreken hier de beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsdomeinen met kleine PPS-projecten die niet aan bod komen in dit rapport (Cultuur, Jeugd, Sport en Media; Kanselarij, Bestuur, Buitenlandse Zaken en Justitie en Omgeving).

7 De cijfers voor Onderwijs en Vorming betreffen een raming van de bruto beschikbaarheidsvergoeding voor de Egied Van Broeckhovenschool en Cluster GO! van het programma Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en het betoelagde gedeelte van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het programma Scholen van Morgen, exclusief de eigen bijdrage door de inrichtende machten.

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

9 Zie: <https://fin.vlaanderen.be/uitvoering/investeringsinspanningen/>

10 Het totaal neemt ook de investeringen mee die gerealiseerd zijn voor 2018.

Veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen

Artikel 4 van het decreet grote projecten en programma's introduceerde een zogenaamd veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen. Dit artikel wil tegemoet komen aan de wens om de vrije beleidsruimte te beschermen tegen een overmatig gebruik van langlopende PPS-projecten en de daaraan verbonden beschikbaarheidsvergoedingen.

Er werd een dubbele drempel vooropgesteld voor het aangaan van engagementen inzake beschikbaarheidsvergoedingen die beoogt te vermijden dat de lopende beschikbaarheidsvergoedingen substantieel zouden interen op de toekomstige vrije beleidsruimte van de Vlaamse overheid als geheel en van de betrokken beleidsdomeinen.

Het dubbele veiligheidsplafond inzake beschikbaarheidsvergoedingen stelt dat de Vlaamse Regering grote projecten of programma's alleen kan initiëren en realiseren via DBFM-projecten als de uitvoering niet tot gevolg heeft dat de toekomstige vrije beleidsruimte van de geconsolideerde Vlaamse begroting langdurig op substantiële wijze wordt ingeperkt.

Indien men louter rekening zou houden met de DBFM-projecten die momenteel opgenomen zijn in dit rapport kan men vaststellen dat de geraamde kasmatige uitgaven voor de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel nooit meer dan 1 % van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2023 bedragen.

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

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

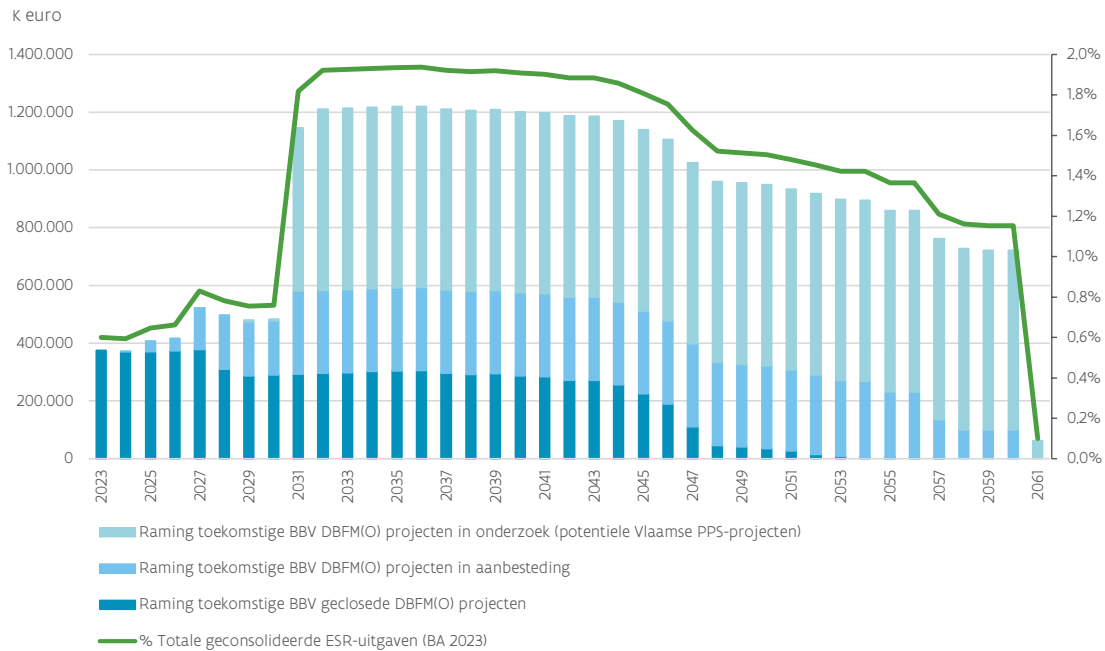
Veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid

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

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid af te zetten tegenover 10 % van de geconsolideerde ESR-uitgaven van de Vlaamse begroting zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing). **Uiteraard zijn de toekomstige geconsolideerde uitgaven aan wijzigingen onderhevig. De toetsing van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen aan de geconsolideerde ESR-uitgaven van de Vlaamse begroting zoals ingeschreven bij de meeste recente begrotingsronde kan dus enkel een indicatie geven van het risico dat het veiligheidsplafond in de toekomst overschreden dreigt te worden.**

In de begrotingsaanpassing van 2023 werd 62.555.985 K euro aan geconsolideerde ESR-uitgaven gerapporteerd. Het veiligheidsplafond voor beschikbaarheidsvergoedingen op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse overheid ligt bijgevolg op 6.255.599 K euro.

Situering veiligheidsplafond op het niveau van de geconsolideerde Vlaamse Overheid



In deze grafiek geven de **donkerblauwe balken** de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvan het contract reeds gesloten is. Dit houdt in dat er ook rekening wordt gehouden met de geraamde beschikbaarheidsvergoedingen van de kleinere Vlaamse PPS-projecten die niet worden opgenomen in dit basisrapport (o.m. PPS projecten Sportinfrastructuurplan, PPS Wonen en PPS Jeugdverblijf Brasschaat).¹¹

De **blauwe balken** vertegenwoordigen de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van alle DBFM(O) projecten van de Vlaamse Overheid waarvoor het opstarten van de plaatsingsprocedure goedgekeurd is door Vlaamse regering: het programma Projectspectifieke DBFM Scholeninfrastructuur (met uitzondering van de reeds geclosede deelprojecten), het programma Scholen van Vlaanderen, de stelplaats Wissenhage, de R4 West en Oost, het Complex R0 x A201 van de Werken aan de Ring, de Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat, de A12 Londerzeel Zuid, het programma PPS Kunstwerken (Overbruggen) en het project Sluizen Boven-Schelde van het DBFM-programma Asset Management.

De **lichtblauwe balken** geven de som van de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen weer voor alle projecten van

de Vlaamse Overheid in voorbereiding die momenteel in onderzoek zijn of verder uitgewerkt worden als potentieel Vlaams PPS-project: de A8 Halle, Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7 (Gentspoort), Herinrichting van de knoop Mechelen Noord, Beweegbare kunstwerken van het DBFM-programma Asset Management van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken, Brabantnet (Sneltram en Luchthaventram), de herinrichting van de R0-Noord, de Limburgse Noord-Zuidverbinding en Rond Ronse.

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

De **groene lijn** vertegenwoordigt de verhouding van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen van de Vlaamse Overheid (van de geclosede DBFM(O) projecten & de DBFM(O) projecten in aanbesteding en voorbereiding) ten aanzien van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2023. Hieruit kan waargenomen worden dat de beschikbaarheidsvergoedingen van deze projecten momenteel op het hoogtepunt minder dan 2 % bedraagt van de totale geconsolideerde ESR-uitgaven van BA 2023.

¹¹ Voor meer informatie inzake deze projecten kan verwezen worden naar [het verslag van de Vlaamse Regering over alternatieve financiering van Vlaamse overheidsinvesteringen van 30 november 2018](#).

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

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

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

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

Dit wordt periodiek afgetoetst door ramingen van de totale toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen binnen ieder relevant beleidsprogramma¹² af te zetten tegenover 60 % van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's in kwestie bij de meeste recente begrotingsronde (begrotingsopmaak of -aanpassing).¹³

Er is momenteel ook **geen indicatie dat de veiligheidsplafonds op het niveau van de voornaamste beleidsprogramma's binnen de beleidsdomeinen** waarbij gebruik wordt gemaakt van beschikbaarheidsvergoedingen **zullen worden overschreden.**

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

- **Beleidsdomein Financiën en Begroting:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Fiscaliteit' (CD) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 6,4 % bedragen van de

ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2023 (1.754.043 K euro).

- **Beleidsdomein Onderwijs en Vorming:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het beleidsprogramma 'Ondersteuning van het onderwijsveld' (FG) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 18,2 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor dit beleidsprogramma in BA 2023 (1.289.553 K euro).

- **Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken:**

De geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de beleidsprogramma's 'Waterinfrastructuur en beleid' (MI), 'Gemeenschappelijk vervoer' (ME), 'Weginfrastructuur en beleid' (MH) zullen op hun hoogtepunt niet meer dan 3,8 %, 11,8 % en 36,5 % bedragen van de ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten voor hun beleidsprogramma in BA 2023 (1.327.547, 1.663.988 en 2.053.891 K euro).

Zelfevaluatie en resultaten

Het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's voorziet, naast een kader voor de informatieverstrekking in dit rapport, ook de verplichting tot zelfevaluatie voor de entiteiten die belast zijn met het dagelijks beheer van grote projecten of programma's.

Het uitvoeren van een zelfevaluatie zet de aanbestedende overheid aan tot het nemen van een reflectiemoment, om het doen en laten van een voorbije periode te beschouwen, en bij te sturen waar nodig. Daarnaast is het belangrijk om tijdens de zelfevaluatie lessen te capteren, die intern meegenomen kunnen worden naar toekomstige projecten, maar ook beschikbaar gesteld kunnen worden voor heel de Vlaamse overheid in het kader van een verdere professionalisering bij het realiseren van grote projecten.

Zelfevaluatie wordt opgestart op initiatief van de entiteiten die belast zijn met het dagelijks beheer van grote projecten of programma's opgestart, rekening houdend met hun eigen agenda. Hiervoor kunnen zij ondersteuning vragen van het departement Financiën en Begroting dat een methodiek heeft uitgewerkt om dit proces te faciliteren¹⁴. Met deze methodiek wordt er expliciet gekozen om geen zware procedure of strak kader op te leggen, maar integendeel om de bijkomende administratieve lasten zo beperkt mogelijk te houden.

De zelfevaluatie zijn opgezet als een interne oefening en een reflectiemoment over lessen die meegenomen kunnen worden naar toekomstige projecten.

¹² Alle beleidsprogramma's waarbinnen investerings- en onderhoudsuitgaven worden geboekt.

¹³ De ESR-aanrekenbare vereffeningskredieten van de beleidsprogramma's beslaan de ESR-uitgaven van de Vlaamse Ministeries, DAB en te consolideren Vlaamse Rechtspersonen.

¹⁴ <https://www.vlaanderen.be/financien-en-begroting/beleid/grote-projecten-en-programmas/zelfevaluatie-grote-projecten-en-programmas>

Het resultaat van de zelfevaluaties wordt in de projectfiches in het basisrapport weergegeven via eenvoudige **kleurencodes**¹⁵ die een indicatie geven van het resultaat van de zelfevaluatie op volgende thema's:

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

Het thema 'Timing' (Verloop) wordt net zoals in de vorige edities van het basisrapport los van de zelfevaluaties behandeld in kader van de informatieverstrekking voor het basisrapport.

Sinds de publicatie van de vorige editie van het basisrapport zijn er nieuwe zelfevaluaties uitgevoerd voor:

- De renovatie van de Royerssluis
- Het nieuw omroepgebouw van de VRT
- De kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

De zelfevaluatie werd geactualiseerd voor:

- De Kilometerheffing voor vrachtwagens door Viapass.
- Cluster 1 en 2 van het programma Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal door De Vlaamse Waterweg nv.
- De programma's Scholen van Morgen en ProjectsPECifieke DBFM voor schoolinfrastructuur. De zelfevaluatie van deze programma's werd in een gezamenlijke oefening uitgevoerd door AGION.

Het Departement Financiën en Begroting bundelt en aggregereert jaarlijks de geleerde lessen die uit deze evaluaties voortvloeien in een verslag 'Geleerde lessen uit de zelfevaluaties' dat geraadpleegd kan worden op fin.vlaanderen.be¹⁶

Wanneer er abstractie wordt gemaakt van de specificiteit van de projecten kunnen de lessen, observaties en aanbevelingen die tot nu toe uit de zelfevaluaties naar boven zijn gekomen samengevat worden in tien algemene lessen en aanbevelingen:

- Voldoende expertise aan overheidszijde is noodzakelijk.
- Bij de opstart van nieuwe legislatuur overschrijdende projecten moeten voldoende politiek draagvlak en continuïteit van beleid geborgd worden.
- Wederzijds begrip voor de positie en belangen van de tegenpartij faciliteert de samenwerking.

- Maak gebruik van een gestandaardiseerde en uniforme aanpak waar kan en projectspecifieke afwijkingen waar nodig.
- Bij een aanbesteding enkel informatie uitvragen die meerwaarde/onderscheidend karakter/concreet engagement biedt vanuit de projectdoelstellingen van de opdrachtgever.
- Om de vooropgestelde meerwaarde te garanderen is risicomanagement en contractmanagement tijdens de gebruiksfase cruciaal.
- Een correcte ex ante risico-inschatting en kwantificering zijn belangrijk in de keuze van de uitvoeringsvorm.
- Het gebruik van een aangepast managementmodel voor grote en complexe projecten is noodzakelijk.
- Besteedt bij de uitwerking van projecten vooraf voldoende aandacht aan de archivering en het documentbeheer.
- Voor projecten met een lange looptijd is een (meer) formele overdrachtsprocedure noodzakelijk.

Bovenstaande lessen corresponderen sterk met de bevindingen uit het rapport 'Samenwerkingsstrategieën voor succesvolle Publiek-Private Samenwerking: Leidraad voor het optimaliseren van transactiekosten bij PPS' (2023)¹⁷. Dit rapport werd in opdracht van het Departement Financiën en Begroting uitgevoerd om bestaande kennis en optimale werkwijzen voor publiek-private samenwerking om te zetten in praktische richtlijnen in functie van kostenbesparing en verbeterde samenwerking. Hierbij werd samengewerkt met vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en de bouwsector. Dit proces heeft geleid tot een procesleidraad die handreikingen biedt voor elke fase van de aanbesteding. Het gaat hierbij onder andere over projectidentificatie, stakeholdermanagement, het verlagen van biedkosten en de toepassing van biedvergoedingen. Ook specifieke problematieken met betrekking tot vergunningen, ondergrondse risico's en schommelingen in materiaalprijzen worden behandeld.

¹⁵ Zie **definities** voor inhoudelijke duiding bij de kleurencodes.

¹⁶ <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/lessen-uit-zelfevaluatie/>

¹⁷ Het rapport zelf kan geraadpleegd worden op: <https://fin.vlaanderen.be/facts-figures/groteprojecten-en-programmas/studies-en-modellen/>

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, Vlabe, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Classificatie	Andere
ESR Impact	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handavingsinfrastructuur (circa 10% van de totale capex) als activa van de overheid worden beschouwd. Voor het overgrote deel van de uitgaven geschiedt de ESR-aanrekening op het moment dat beschikbaarheids- en mijlpaalvergoedingen betaald worden. (Advies van 13 augustus 2015)
Uitvoeringsvorm	DBFMO
Looptijd contract	12 jaar + 3 maal verlengbaar met 1 jaar.
Private partner	Satellix 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 3 juli 2015 tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13 september 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 opvolgings-systeem 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 milieukeurmerken 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

De Vlaamse opbrengst van de kilometerheffing bedroeg 543,9 miljoen euro in 2022. Indien de evolutie van deze opbrengsten wordt bekeken, opgesplitst op basis van de euronorm van het voertuig, kunnen we een **duidelijke vergroening van het vrachtwagenpark** vaststellen. In 2022 was 96% van de ontvangsten afkomstig van de twee properste emissiecategorieën, Euro 6 en Euro 5. In 2020 was dit aandeel 93% en in 2021 95%.

EETS-dienstverleners kunnen toetreden tot het Belgisch tol-domein (door toepassing van de EETS-richtlijn) op voorwaarde dat ze voldoen aan de technische eisen die gesteld worden. Dit wordt nauwgezet gecontroleerd en opgevolgd door Viapass. EETS-dienstverleners volgen de regels vervat in het tolgebiedsverklaring en vallen bijgevolg niet onder het DBFMO-contract met Satellic. Het **aandeel van de EETS-dienstverleners neemt jaar na jaar toe**. Hun aandeel in de ontvangsten steeg van 32% in 2020 naar 45% in 2021 en 57% in 2022.

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

Risicobeheer

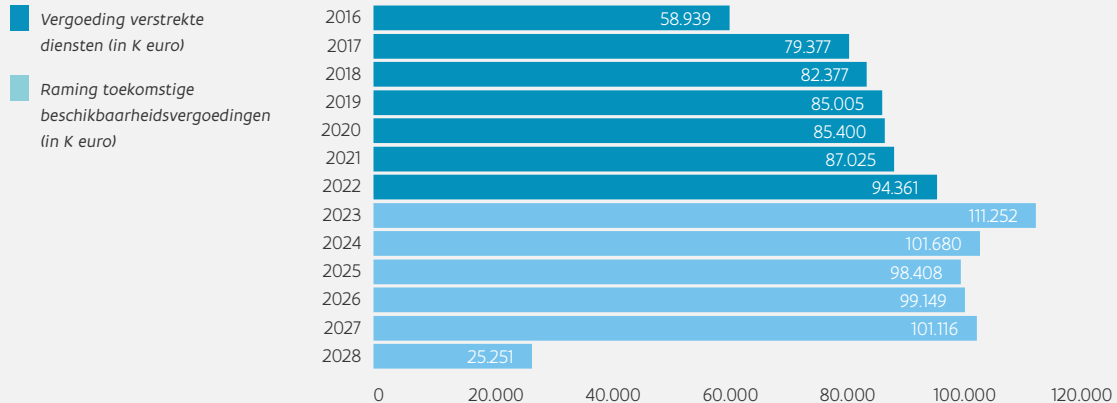
De afspraken zijn eenduidig vastgesteld in de DBFMO-overeenkomst; de afdekking van de risico's (ook deze van de overheid) via verzekeringen vormt één van de bijlagen. Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de inter-regionale vereniging Viapass.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	286.242

Kilometerheffing voor vrachtwagens



Duiding bij financiële kerngegevens

De kilometerheffing is operationeel sinds 1 april 2016. Aan Vlaanderen werd in 2022 een bedrag van 94,36 mio (incl. BTW) gefactureerd als vergoeding voor Satellic (84,56 mio) en de EETS-providers (9,80 mio).

De bedragen in bovenstaande grafiek geven steeds de beschikbaarheidsvergoeding voor Satellic inclusief de vergoedingen aan de EETS-providers weer. In bovenstaande grafiek zijn de betalingen opgenomen tot het einde van de contractperiode van 12 jaar.

Tot 2023 stijgt de beschikbaarheidsvergoeding door een stijgende vergoeding voor vervangingsinvesteringen van de OBU's (On Board Units) tot een piek. Daarna zal de beschikbaarheidsvergoeding weer dalen. Door het accrediteren van EETS-dienstverleners en het grote succes van het EETS-model is het aantal gebruikers waarvoor Satellic een OBU moet kunnen voorzien sterk gedaald. Dit heeft Viapass toegelaten deze parameter waarop de berekening van de VVI is gebaseerd drastisch te verlagen. Het aantal gebruikers werd zodoende door Viapass gereduceerd van 800.000 (2016) tot 400.000 (2023). Dit was goed voor een kostenvermindering voor de 3 gewesten van 117 miljoen euro excl. BTW naar 53 miljoen euro excl. BTW, zijnde een besparing van 64 miljoen euro excl. BTW. Het aandeel van Vlaanderen in deze besparing bedraagt 62,2% of 39,8 miljoen Excl. BTW (48,1 miljoen Incl. BTW).

Indien het succes van de door Viapass geïmplementeerde EETS-omgeving aanhoudt kan ook de volgende jaren het aantal gebruikers neerwaarts worden bijgesteld zonder uit het oog te verliezen dat de nationale dienstverlener eveneens de opdracht van universele dienstverlening moet blijven vervullen.

De beschikbaarheidsvergoeding aan Satellic bestaat uit diverse onderdelen:

- De **Investeringsvergoeding**, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste 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 prijssherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag toelinkosten, aantal operationele OBU's).

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

Begrotingsartikel

CE0-1CDX2DD-WT

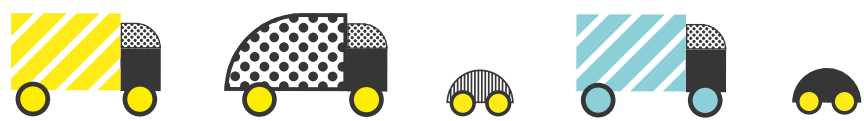


TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
10/2007	BVR om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren
08/2011	Opstart van het begeleidingstraject
07/2012	Goedkeuring van de voorlopige architectuur door de Vlaamse Regering en opstart van marktconsultatie en juridische toetsting. De marktconsultatie werd in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

ZELFEVALUATIE (2023)	
Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	GO
Risico's en kansen	GO

2 A11

ALGEMENE INFORMATIE		Omschrijving van het project
Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken	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 – , 9 ecopassages en 15 kilometer nieuwe fietspaden.
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	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.
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	



Stand van zaken/status**Verloop (timing)****G**

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

De infrastructuur die Buiten Configuratie werd gebouwd, werd definitief aanvaard op 9 september 2020.

Na de definitieve aanvaarding werd de infrastructuur Buiten Configuratie overgedragen in beheer aan AWV. AWV is op haar beurt bezig met de overdracht van stukken van deze infrastructuur aan de betrokken gemeenten Brugge, Zuienkerke, Damme en Knokke-Heist.

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 district-schef Bert Brugghe).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2022
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	1.590
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	228.516

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investerings per jaar	228.200	0	0	0	0	586.900

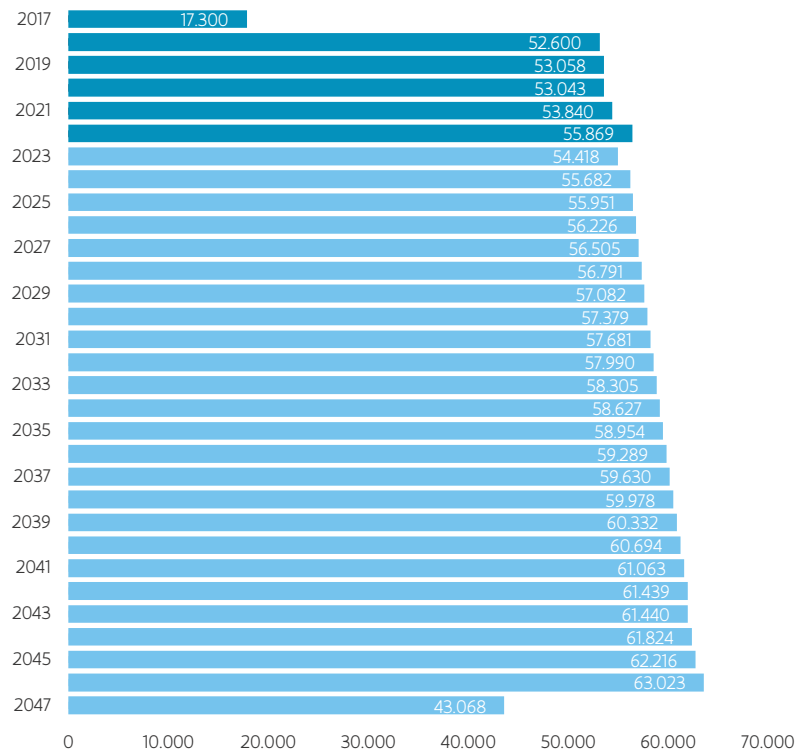


Het project A11 bevindt zich momenteel voor het zesde jaar in de operationele fase.

A11

 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

**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 in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023). Voor 2047 is het cijfer op basis van 3 kwartalen.

De kwartaalaflossing van het project A11 bestaat telkens uit een vaste Financiële Component (10.758.622 euro) en een variabele

Operationele Component (telkens tussen 2.000 en 3.000 K euro). In deze variabele component worden Boetepunten, Lane Rentals en een Energie Efficiëntie Bonus verwerkt.

De cijfers van de 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator' zijn geactualiseerd op basis van de gegevens van de boekhouding van PMV per 31 december 2022.

TIJDLIJN		ZELFEVALUATIE (2023)	
Timing	Toelichting	Zakelijke rechtvaardiging	
03/2007	BVR	Projectorganisatie	
04/2010	Bekendmaking plaatsingsprocedure	Samenwerking en draagvlak	
12/2012	Gunning opdracht	Risico's en kansen	
10/2013	Bekomen bouwvergunningen	De zelfevaluatie voor dit project vond plaats binnen een algemene zelfevaluatie die werd georganiseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de projecten A11, Kempense Noord-Zuidverbinding, Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem, R4-Zuid Gent en de niet-tram gedeelten van Brabo I en Brabo II. Deze zelfevaluatie behandelde de operationele fase.	
03/2014	Sluiting contract		
03/2014	Start van de werken		
06/2015	Contractwijziging: TINC verwerft 23,7% van de aandelen door deze over te nemen van DG Infra+		
09/2017	Einde werken / beschikbaarstelling		
11/2017	Contractwijziging: TINC verwerft bijkomend 16% van de aandelen en verhoogt haar participatie zo tot 39%		
09/2020	Na de definitieve aanvaarding werd de infrastructuur Buiten Configuratie overgedragen in beheer aan AWV		
2047	Einde contract/overdracht actief		

Begrotingsartikel/ Decretale basis:
MDU-3MHH2RB-WT



3 Kempense Noord-Zuidverbinding

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
Gerelateerde projecten	Andere Via-invest projecten
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid. Al de geclosede Via-Invest projecten waren ESR neutraal op het moment dat de financial close bereikt werd. De herclassificatie vond plaats op basis van de introductie van ESR 2010 en Eurostat haar strengere interpretatie in de Guide to the statistical Treatment of PPPs (PPP-Guide).
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar (tot 2044)
Private partner	Via Noord Zuid Kempen
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



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

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

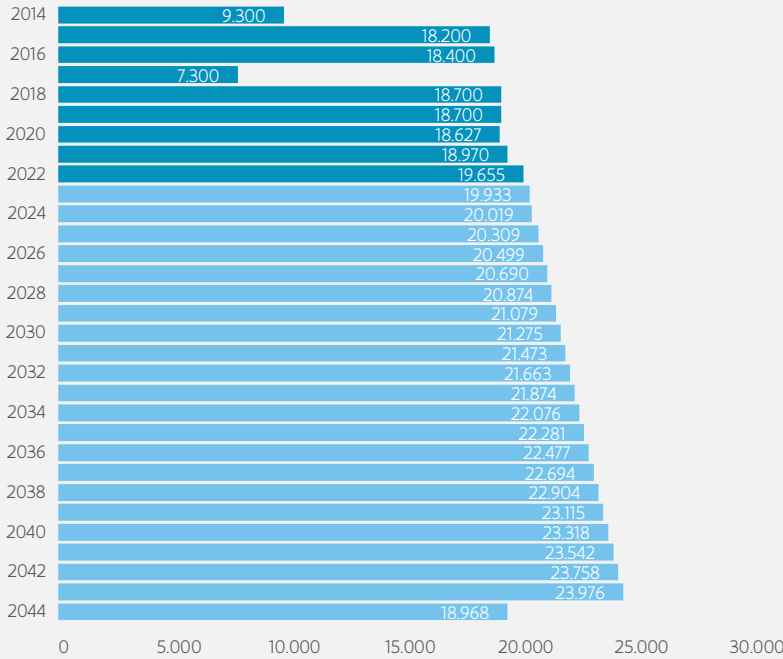
Bouwkost:	159.371
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	11.739
Investeringsbedrag excl. BTW:	171.110

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investerings per jaar	0	0	0	0	0	196.800

Kempense Noord-Zuidverbinding

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



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 uit bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023). Jaarlijks wordt de prognose bijgesteld op basis van de werkelijke indexen van het voorbije jaar. Voor de prognose van de resterende jaren van de beschikbaarheidsperiode wordt gebruikgemaakt van de gemiddelde indexcijfers over een langere periode heen.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat per kwartaal uit 3 componenten:

1. kapitaalsaflossing (deze zijn progressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
2. interesten (deze zijn degressief gedurende de beschikbaarheidsperiode)
3. onderhoudsbijdrage, welke onderhevig is aan indexatie en btw.

De som van kapitaalaflissing en interesten vormt elk kwartaal hetzelfde bedrag. De onderhoudsbijdragen volgen per kwartaal de evolutie van de verschillende indexen die contractueel van toepassing zijn.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN

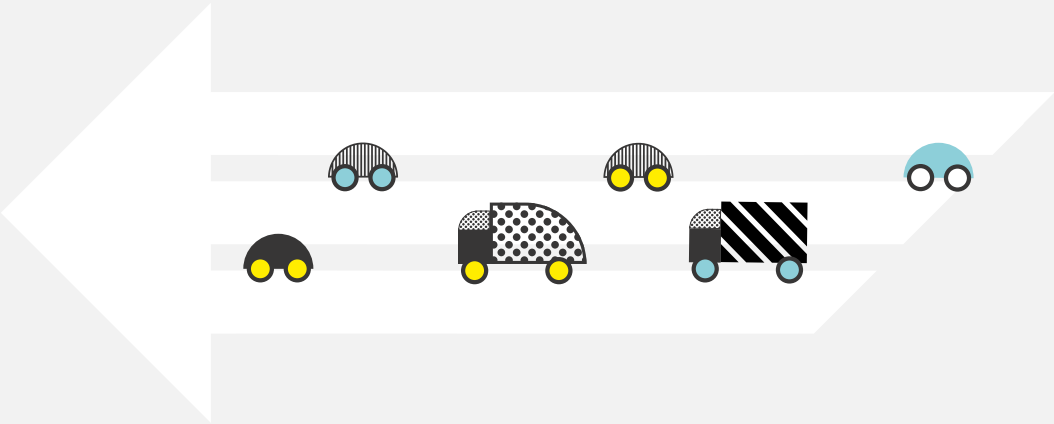
Timing	Toelichting
03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking plaatsingsprocedure
04/2008	Selectiedatum plaatsingsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract en financial close
11/2011	Bekomen bouwvergunningen
12/2011	Start van de werken
06/2014	Einddatum werken / beschikbaarstelling (initiele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



ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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



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)



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

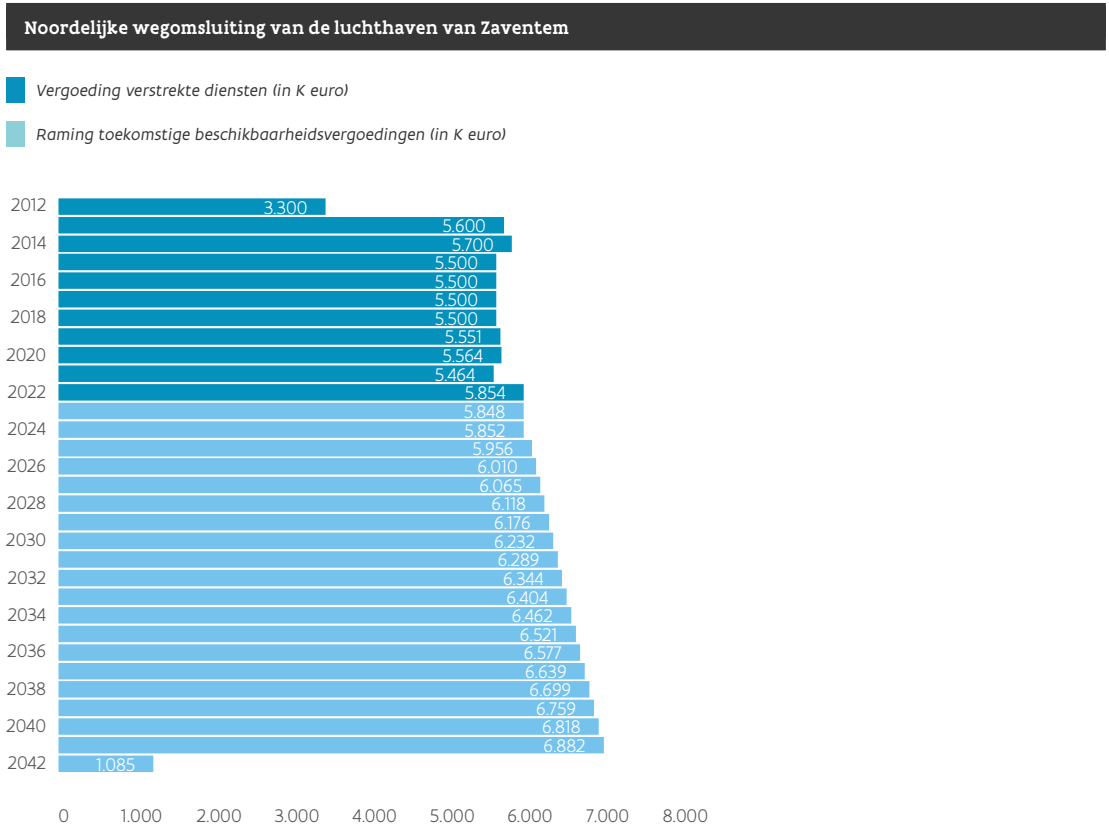
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost:	44.467
Studie -en ontwerpkosten:	*
Intercalaire interesten:	3.797
Investerings- bedrag excl. BTW:	48.264

Risicobeheer

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

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	58.400



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 in bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023).

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

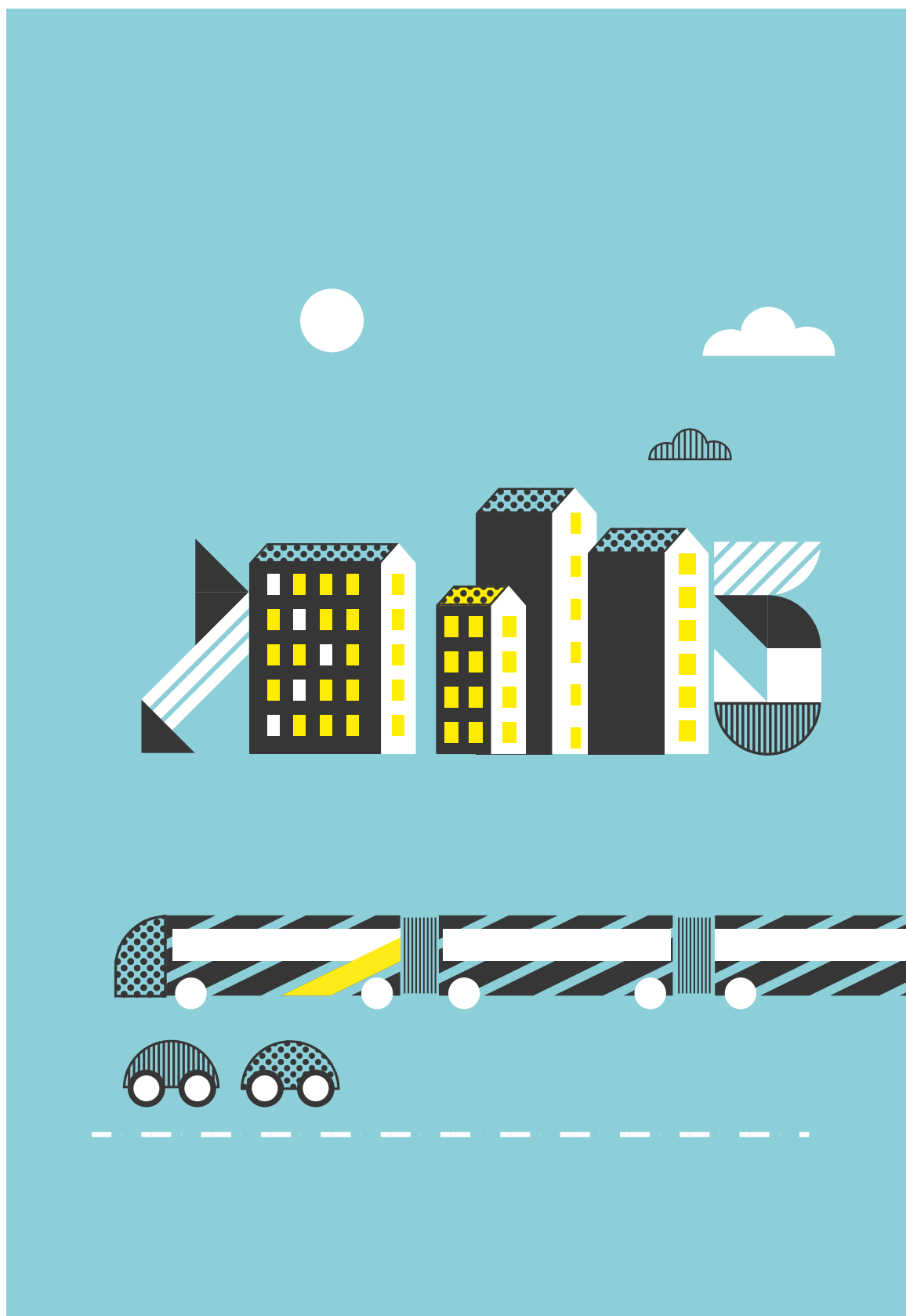
MDU-3MHH2RB-LE

MDU-3MHH2RB-WT

ZELFEVALUATIE (2023)	
Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

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



5 R4-Zuid Gent

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	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.

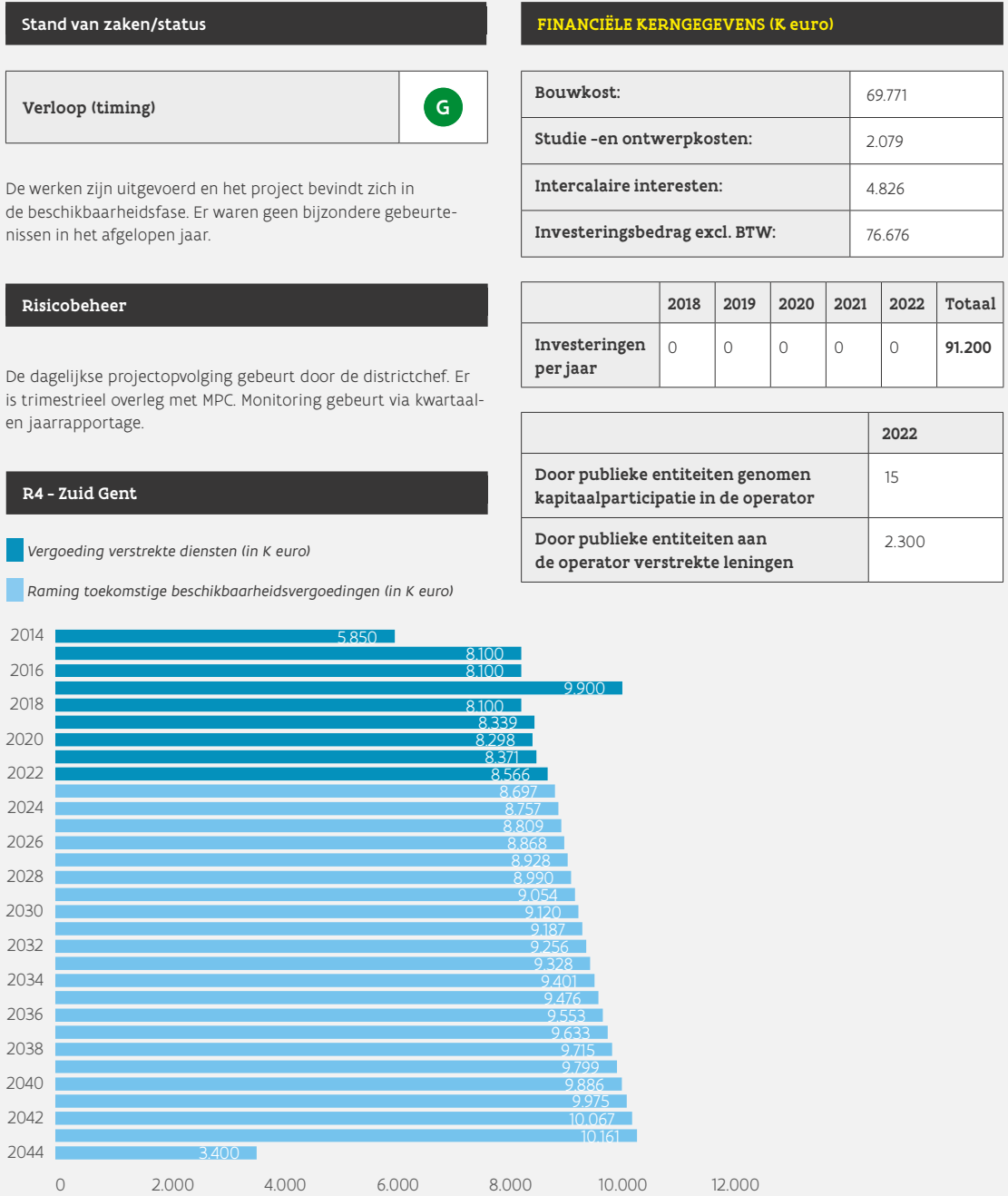
Het project R4-Zuid omvat het **doortrekken van de R4-buitenring tussen de Heerweg Noord in Gent – Zwijnaarde en de Guldensporenlaan in Merelbeke** en een aantal ingrepen op de wegen en aansluitingspunten in de onmiddellijke omgeving van de R4-Zuid. Die werken dienden om de globale doorstroming te verbeteren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





Duiding bij financiële kerngegevens

De cijfers uit bovenstaande grafiek zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023).

De beschikbaarheidsvergoedingen betreffen het jaarlijks ver-effend bedrag aan kapitaalsvergoedingen, intresten en onder-houdsvergoeding (inclusief BTW).

De cijfers van 'Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen' & 'Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipa-tie in de operator' werden geactualiseerd op basis van de gege-vens van de boekhouding van PMV per 31 december 2022.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-LE
MDU-3MHH2RB-WT

ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

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

TIJDLIJN

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



6 R4 West 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, Evergem en Wachtebeke. De weg én de fietsinfrastructuur worden aangepakt tussen de Brugsevaart (N9) in Wondelgem en de E34, en tussen het kruispunt aan Euro-Silo en de E34. Deze ombouw is een investering van de Vlaamse overheid in een **vlottere en veiligere R4**.

Het project R4WO bestaat uit de ombouw van **16 knooppunten**. Het project is opgesplitst in twee grote delen:

- De aanpak van **4 quick win knooppunten**: deze werken zijn makkelijker en sneller uitvoerbaar dan de andere knooppunten (2021 - 2023).
- De aanpak van **de 12 resterende knooppunten en tussenliggende gedeelten**: deze werken zijn groter, starten later en zullen langer duren (2024 - 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).
- (Oorspronkelijk) het aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

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

Na de ombouw zullen er:

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

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn het tijdig bekomen van de definitieve omgevingsvergunningen, de grondinnames, PFAS-vervuiling en de tijdige verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen.

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, prijssherziening, vastgoedkosten (innames/onteigeningen), engineeringskosten (engineeringaannemer, studie bureau en tendervergoeding), overige bijkomende kosten (verzekeringen, explosieven/archeologisch onderzoek, communicatie, kabels en leidingen,...) en object overstijgende risicoreservering.

Tijdens de plaatsingsprocedure werd enkel de plafondprijs gecommuniceerd naar de deelnemers toe. Onderliggende parameters die ten grondslag liggen van de berekening van de plafondprijs werden tijdens de plaatsingsprocedure 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.

Vanaf de beschikbaarheid van de infrastructuur zal De Werkvennootschap het project overdragen aan AWW. Vervolgens zal AWW een beschikbaarheidsvergoeding betalen aan de projectvennootschap (SPV). Eventuele onbeschikbaarheden van de infrastructuur (lane rentals) of boetes (prestatiekortingen) worden in mindering genomen van de periodieke vergoeding die AWW aan de SPV zal betalen. Deze gegevens kunnen na contractsluiting en financial close worden meegedeeld.

In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen ruw ingeschat op 75 mln. euro (inclusief btw) vanaf 2027. Beschikbaarheidsvergoedingen zullen pas betaald worden bij beschikbaarheid.

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

6.1 R4 West en Oost - Quick Wins

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Omschrijving van het deelproject

Quick wins zijn deelprojecten in het kader van het project R4WO die naar voor worden geschoven in het proces en eerder gerealiseerd worden dan de rest omdat ze makkelijker en sneller uitvoerbaar zijn. Van de 16 knooppunten die het project R4WO aanpakt, worden er vier naar voor geschoven.

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

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

Voor **knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke** werd de omgevingsvergunning bekomen op 30 maart 2021. Het aanbestedingsdossier der werken werd in februari 2021 gepubliceerd en de innames werden afgerond. De sluiting van de opdracht met de opdrachtnemer vond in augustus 2021 plaats.

De nodige verplaatsingen door de nutsmaatschappijen werden opgestart. Op 15 november 2021 zijn de werken gestart aan de Vijfhoekstraat in Mariakerke. De bouw van de fietsbrug aan de Vijfhoekstraat heeft ongeveer een halfjaar vertraging opgelopen door een tekort aan lassers bij de staalbouwer en door beperkte vooruitgang bij de conserveringswerken. Daarom werd in december 2022 naast de definitieve fietsbrug een tijdelijke fietsbrug over de R4 geplaatst, die voor een veilige oplossing zorgde. De definitieve fietsbrug werd in gebruik genomen op donderdag 10 augustus 2023, maar dient nog verder afgewerkt te 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 november 2020. Parallel hieraan werd het aanbestedingsdossier der werken opgestart en werd de opdracht met de opdrachtnemer gesloten. Parallel met de nodige verplaatsing van de nutsleidingen werden de werken op 19 augustus 2021 aangevat. De **Hultjenbrug** (aan het Ovaal van Wippelgem) is fietsklaar sinds september 2022. Begin juni 2023 werd de Hultjenbrug enkele weken afgesloten voor de afwerking van het brugdek.

De **Zandekenbrug** (aan de Hoogstraat) werd in december 2022 met een tijdelijk wegdek opengesteld voor fietsers. Sinds 5 juni 2023 kunnen fietsers via de Zandekenbrug veilig de R4 oversteken. De volledige afronding van de werkzaamheden gebeurt in de komende tijd, maar de Zandekenbrug hoeft hiervoor niet meer gesloten te worden.

De beperkte vertraging van 2 fietsbruggen heeft onder meer te maken met de latere levering van het staal.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2019 – 09/2019	Voorontwerp
01/2019 – 11/2021	Vorbereidende nutswerken
04/2019 – 06/2020	Opmaak bestek
04/2019 – 06/2021	Aanbesteding en gunning
10/2019	Bekendmaking aanbesteding Euro-Silo knooppunt
02/2020 – 05/2021	Omgevingsvergunningaanvragen
09/2020	Bekendmaking aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
10/2020	Bekomen omgevingsvergunning Euro-Silo knooppunt.
11/2020	Bekomen omgevingsvergunning knooppunten Hoogstraat, Beekstraat - Walgracht/Vasco Da Gamalaan.
12/2020	Gunning Euro-Silo knooppunt
02/2021	Bekendmaking aanbesteding knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
02/2021 – eind 2023	Uitvoering quick wins
02/2021	Aanvang werken Euro-Silo knooppunt
03/2021	Bekomen omgevingsvergunning knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
04/2021	Gunning knooppunt aanbesteding knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
08/2021	Gunning knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
08/2021	Aanvang werken knooppunten Hoogstraat en Beekstraat-Walgracht/Vasco da Gamalaan
11/2021	Aanvang werken knooppunt Vijfhoekstraat Mariakerke
Zomer 2022	Einde werken Euro-Silo knooppunt
Eind 2023	Geplande einde werken overige Quick wins
2024	Geplande definitieve oplevering

6.2 R4 West en Oost - DBFM

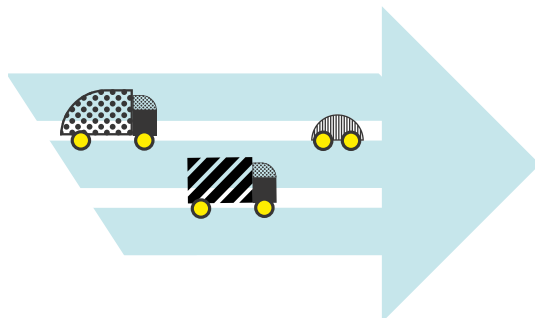
ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Een ontwerp van DBFM-overeenkomst werd op 20 november 2020 voor advies voorgelegd aan het INR. Het INR was van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, 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

Omschrijving van het deelproject

Voor de uitvoering van 12 van de 16 knooppunten van de R4WO sluit De Werkvennootschap een DBFM-overeenkomst af met een private aannemer.

De aannemer zal gedurende 30 jaar instaan voor de beschikbaarheid en onderhoud van de infrastructuur en de overheid zal een periodieke beschikbaarheidsvergoeding betalen. De precieze timing en fasering van de werken zullen ook door de aannemer uitgewerkt worden.



Stand van zaken/status

Verloop (timing)



In het afgelopen periode werd een **beroep** bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen **tegen één omgevingsvergunning voor het Referentieontwerp verworpen**. Door het negatief advies van de gemeente Zelzate op de zaak der wegen kon geen omgevingsvergunning worden afgeleverd voor de ombouw van de kruispunten aan de Kanaalstraat, de Leegstraat, de Rijkswachtlaan en Akker en de doortocht in Zelzate. Er is daarom op 18 maart 2022 beslist om de **ombouw van de R4 in Zelzate niet meer op te nemen in het project R4WO**. Daarnaast werd de **PFOS/PFAS studie** opgemaakt. De **verplaatsingsbevelen voor kabels en leidingen** werden bovendien door enkele nutsmaatschappijen aangevochten bij de Raad van State. De desbetreffende verplaatsingsbevelen werden ingetrokken en vervangen door nieuwe verplaatsingsbevelen.

Alle omgevingsvergunningen voor het Referentieontwerp werden aangevraagd door De Werkvennootschap. Deze omgevingsvergunningen (met uitzondering van Zelzate) werden inmiddels door de bevoegde minister afgeleverd. Tegen één omgevingsvergunning werd een beroep tot schorsing en vernietiging ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen (OMV/OMV_2020118929). Zowel het beroep tot schorsing als het beroep tot vernietiging werden door de Raad verworpen, zodat de **omgevingsvergunningen voor het Referentieontwerp definitief en uitvoerbaar** zijn.

Intussen heeft de voorkeursbieder BRAVO4 (bestaande uit N.V. BESIX GROUP S.A., EPICO N.V., Rebel Infra Developers B.V., N.V. STADSBADER en N.V. I4B) zes **omgevingsvergunningsaanvragen** aangevraagd voor zijn **geoptimaliseerd ontwerp** en de bijhorende openbare onderzoeken georganiseerd. Tijdens de openbare onderzoeken wordt samen met de aannemer een infomarkt ingericht per zone. Op deze fysieke infomomenten werden de verfijnde plannen toegelicht en vragen beantwoord. Deze omgevingsvergunningen werden **bekomen tussen maart 2023 en juni 2023**. Hoewel de beroepstermijn inmiddels verlopen is, is er **minstens één beroep ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen**. Indien de omgevingsvergunningen voor het ontwerp van de voorkeursbieder definitief en uitvoerbaar zijn, kan de procedure tot gunning van de opdracht en contractsluiting in gang gezet worden.

De belangrijkste redenen voor de vertraging zijn:

- PFOS/PFAS-problematiek
- Bijkomende complexiteit voor de indiening van de omgevingsvergunningsaanvragen door de Voorkeursbieder
- Significante vertraging op de planning omwille van de complexiteit van de gecoördineerde verplaatsing van de kabels en leidingen door de nutsmaatschappijen



De start van de werken is volgens de huidige planning voorzien in 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2019	Selectiedatum plaatsingsprocedure
10/2020	Afronden van de dialoofase
11/2020	Opstart offertefase
04/2021	Indiening offerte
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
06/2021	Verzoekschrift tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid (UDN) ingediend bij de Raad van State door het consortium ArteRink4 (Jan De Nul, Be.sharppp en Aclagro) tegen de beslissing van de raad van bestuur van 28 mei 2021 tot aanduiding van de Voorkeursbieder BRAVO-4.
07/2021	In haar arrest van 8 juli 2021 (nr. 251.228) heeft de Raad van State de vordering van het consortium ArteRink4 verworpen.
11/2021	Op 3 november 2021 besliste de Vlaamse Regering om geen vergunning toe te kennen aan De Werkvennootschap voor de ombouw van de R4 in Zelzate. Bijgevolg kan het gedeelte tussen de grens met Nederland en de E34 inclusief de uitwisseling met de E34 en de doortocht Zelzate niet meer worden aangepakt binnen het project R4WO.
01/2024	Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen door de opdrachtnemer)
2024	Start van voorbereidende werken, onder meer in functie van de verplaatsingswerken door de nutsmaatschappijen
2025	Start van de hoofdwerken
2030	Te verwachten beschikbaarheid



7 Werken aan de Ring

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Andere betrokken entiteiten	Lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren worden 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 **leefbaarheids-sprong** 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 programmeergebied 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 Vierarmen-kruispunt 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'
- GRUP Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt 'Jezus-Eik'

Ook wordt werk gemaakt van een heel aantal quick wins.

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

Binnen het programma wordt ook werk gemaakt van de 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 heden al rijdt van de Heizel via Vilvoorde naar Brussels Airport, in een eigen aparte busbaan.
- De **luchthaventram** van Brussel Noord naar de luchthaven van Zaventem. Deze tramlijn over 12 km zal lopen via de Leopold III-laan en sluit binnen de ring aan op het bestaande tramsporennet.

Daarnaast wordt binnen het programma 'Werken aan de Ring' in een heel aantal **fietssnelwegen** geïnvesteerd. Ook wordt binnen het programma gewerkt aan **hoppinpunten**.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

Het programma Werken aan de Ring' wil de mobiliteit en leefbaarheid verbeteren in de regio rond de R0: de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Er wordt een **multimodale mobiliteitsvisie** gevolgd: er wordt ingezet 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 wordt bijgedragen 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** wil men verhogen in zowel de woon- als tewerkstellingsgebieden, o.a. door de bovenstaande mobiliteitsdoelstellingen na te streven. Omgevingskwaliteit heeft vele aspecten: geluidsimpact, luchtkwaliteit, sluisverkeer, architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit, biodiversiteit, etc. De leef- en woonkwaliteit zal ook verbeteren wanneer we volop inzetten op de versterking van het groenblauwe netwerk.



Stand van zaken programma

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

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

- De 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 werk(t)en 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.

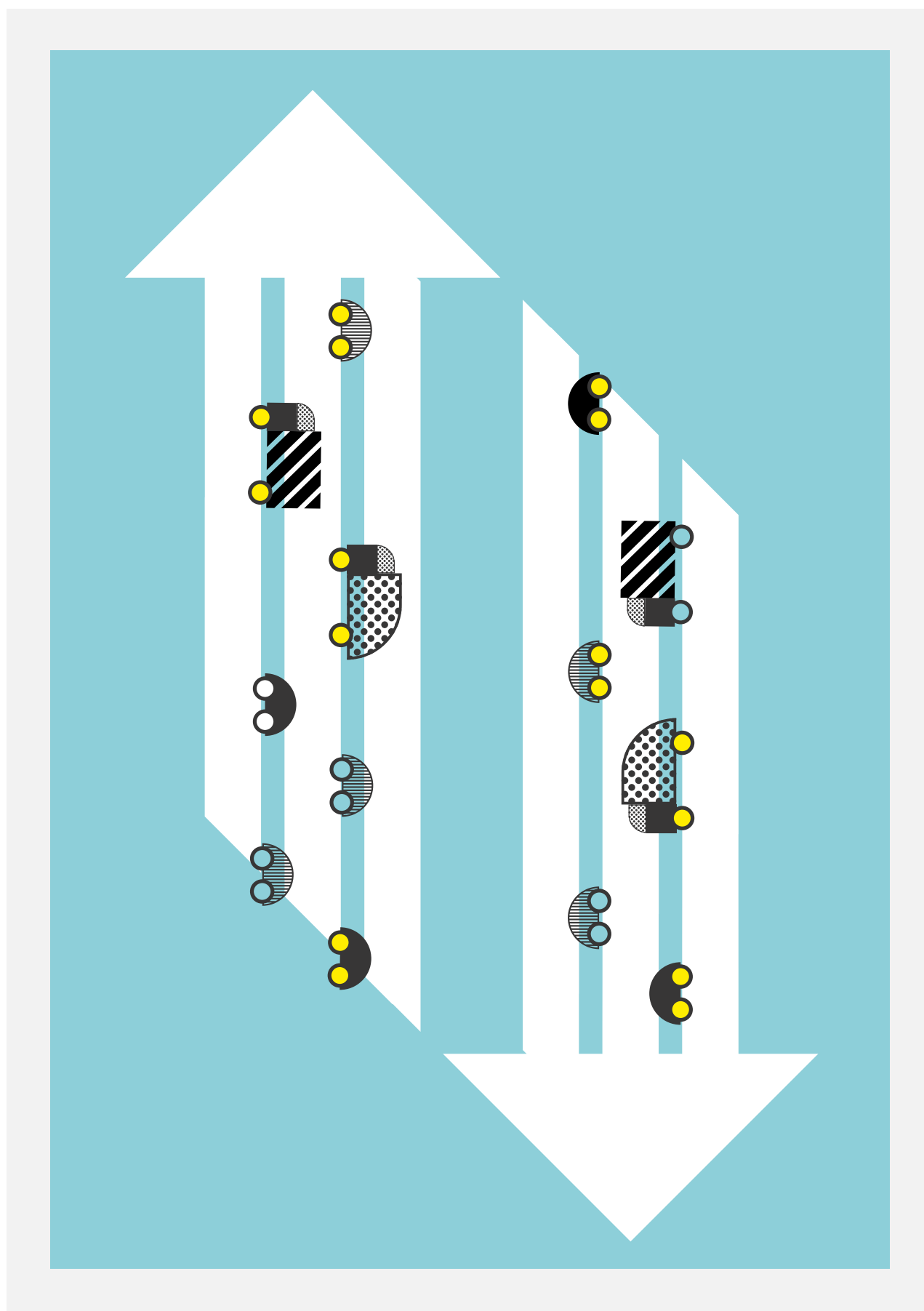
Wat het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de **R0 Noord** betreft, keurde de Vlaamse Regering op 18 mei 2018 de **startnota** goed. Na publieke raadpleging over de startnota, werden zeven redelijke alternatieven en een aantal varianten omschreven. Deze alternatieven en varianten 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 en 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 II werd van 25 mei tot en met 23 juli 2022 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 werden verwerkt in een **scopingnota III** die gepubliceerd werd op de websites van het Departement Omgeving en Werken aan de Ring.

De alternatieven en varianten van Loop 2 werden opnieuw beoordeeld, om te bepalen welk alternatief, in combinatie met welke varianten, het beste aan de plandoelstellingen voldoet, d.i. de gekozen combinatie van alternatief en varianten of GECAV. Dit GECAV werd vastgelegd in het voorontwerp GRUP dat aan de adviesverlenende instanties werd voorgelegd op de plenaire vergadering van 17 oktober 2022. De adviezen die naar aanleiding van deze plenaire vergadering werden overgemaakt, werden verwerkt in het ontwerp GRUP dat door de Vlaamse Regering op 31 maart 2023 voorlopig werd vastgesteld. Het openbaar onderzoek over dit ontwerp GRUP liep van 2 mei tot en met 30 juni 2023. De resultaten van dit openbaar onderzoek worden nu verder verwerkt, om te resulteren in een definitief GRUP begin 2024.



7.1 Complex R0 x A201

ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase
Website	https://www.werkenaantering.be/nl/werken-aan/qw-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.

Bij dit project zal een nieuwe weginfrastructuur aangelegd worden voor de aansluitingen over de Leopold III-laan (A201) en de R0. De bestaande fly-overs worden afgebroken en we voorzien een nieuwe brug voor de Leopold III-laan over de R0. De ingrepen streven naar een logische weginfrastructuur en verbeteren zo de doorstroming op de R0. De nieuwe

infrastructuur wordt zodanig ontworpen dat deze later compatibel is met de mogelijke alternatieven voor de herinrichting van de R0, zoals opgenomen in het geïntegreerd planproces.

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 Ringtrambus

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



SPI.R0, een consortium van Jan De Nul en Be.Sharppp (dochter-bedrijf van Willems Groep), werd aangeduid als **voorkeursbieder**. Momenteel wordt het omgevingsvergunningsdossier door de voorkeursbieder samengesteld, m.o.o. indiening in september 2023.

Volgende stappen staan op de **planning**:

- Omgevingsvergunningsaanvraag: Q3 2023
- Verplaatsing deel nutsleidingen: vanaf 2023
- Contractsluiting: Q1 2024
- Aanvangsbevel: Q2 2024
- Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase: ingeschat vanaf 2027-2028 = start van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoeding, ingeschat op 24,2 miljoen euro

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 plaatsingsprocedure
10/2020	Selectie van 4 deelnemers voor het verdere verloop van de concurrentiegerichtte dialoog
Q4 2022	Aanduiding voorkeursbieder
Q3 2023	Omgevingsvergunningsaanvraag
Q1 2024	Contractsluiting
Q2 2024	Aanvangsbevel (Start van de werken)
2028	Einde werken (Oplevering en start beschikbaarheids- en onderhoudsfase)



8 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 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:

- Tramlíjnverlenging over de N10 v/h Gemeenteplein Mortsel tot de eindhalte Capenberg in Boechout.
- Tramlíjnverlengingen over de N12 v/d Schotensteenweg tot de keerlus Fortveld in Wijnegem, en v/d eindhalte Wim Saerensplein over de Ruggeveldlaan naar de N12, incl. de Stelplaats Deurne (bouwen v/e tramstelplaats voor 53 tramstellen, met onderhoudscentrum & administratieve gebouwen).

Zij zijn gerealiseerd als zogenaamde **gevel-tot-gevel projecten**.

Nagestreefde doelstellingen

Het project Brabo 1 maakt deel uit van de eerste fase van het Masterplan Antwerpen en moet een oplossing bieden aan de mobiliteitsproblemen in en rond Antwerpen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



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

De nieuwe CAF voertuigen zijn toegekomen in Antwerpen en worden gestald in de stelplaats en rijden deels op het tracé van Brabo 1. Onderzoek naar de eventuele impact van deze nieuwe voertuigen op slijtage spoorinfra (lange termijn) wordt in overleg met partner besproken en zal vervolgens uitgevoerd worden.

Net als het voorgaande jaar hebben we op vlak van de onderhoudsvergoeding te maken gehad met een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten. De (materiaal)indices lijken de laatste maanden minstens te stabiliseren en eerder licht dalend.

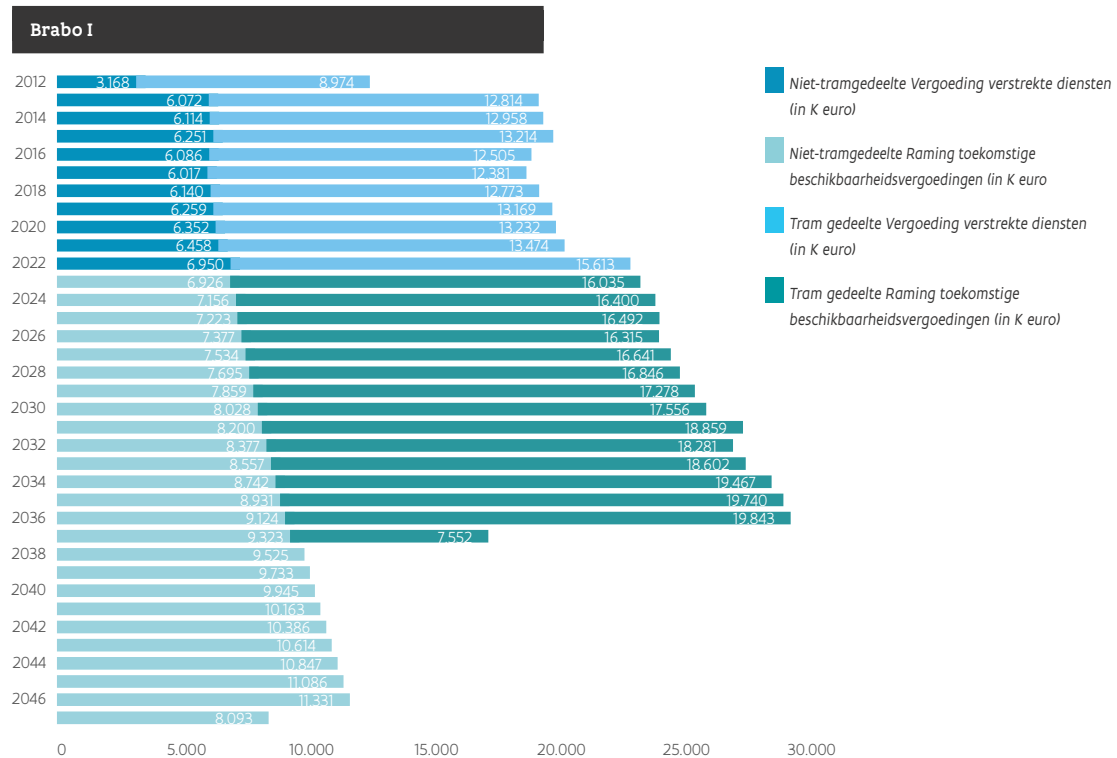
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investerings per jaar	2018	2019	2020	2021	2022	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	2022
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	106.980





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 **kapitaalparticipatie** 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 termijnfinanciering van de operator. Vermelde bedragen betreffen enkel het gegarandeerde deel, exclusief eventuele vervallen intresten en swap-herschikkingskosten.

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we de laatste jaren te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijssherziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2023 (met prijsindices van juni 2023 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren). De prognoses inzake de beschikbaarheidsvergoedingen in deze rapportering zijn gebaseerd op de meest recente aflossingstabellen van de financieringsmaatschappijen (januari 2023).

De lichte stijgingen in de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor het tramgedeelte in 2025 en 2031 zijn te wijten zijn aan een voorziene verhoging van de vervangingsinvesteringen.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-WT

TIJDLIJN			
Timing	Toelichting		
02/2007	Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16 februari 2007 (VR/PV/2007/0642/punt F), werd beslist om de openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve financiering in een structuur van publiek-privatesamenwerking (PPS).	10/2009	Start bouw
01/2008	Begin 2008 werd de aanbestedingsprocedure opgestart. Eind 2008 werd de bidder THV Silvius als voorkeursbieder weerhouden en besliste de aanbestedende overheid de opdracht te gunnen. Door de externe marktomstandigheden slaagde de THV SILVIUS er niet in om de nodige externe financiering te vinden. Ook de andere kandidaten slaagden hier niet in. Daarop werd met elk van de bidders afspraken gemaakt om een nieuwe BAFO-ronde te organiseren.	04/2011	De Raad van State heeft bij Arrest van 28 april 2011 de stedenbouwkundige vergunning van 2 maart 2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 3 augustus 2005 vernietigd. Deze vernietiging had tot gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem niet wettig konden worden verder gezet. De bouwinspectie legt de BAM bewarende maatregelen op om de veiligheid voor de omwonenden en de verkeersveiligheid voor het doorgaande verkeer te waarborgen.
04/2009	Op 3 april 2009 dienden de drie betrokken consortia een Offerte in met aangepaste bestek-eisen, vooral op het financiële onderdeel. Op 30 april 2009 wordt de definitieve beslissing genomen om de opdracht te gunnen aan de THV SILVIUS.	06/2011	Op 1 juni 2011 sloot de BAM met de gewestelijk stedenbouwkundig inspecteur en de procureur des konings een minnelijke schikking af die concrete afspraken bevat over het verdere verloop van bepaalde werken aan de tramlijnverlenging 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 regularisatiedossier opgestart. Voor de regularisatie van alle werken moest immers een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend.
05/2009	Op 11 mei 2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing. In het Arrest van de Raad van State van 9 juni 2009 werd de vordering tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) verworpen.	06/2011	Op 6 juni 2011 heeft de BAM de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28 september 2011 werd deze bekomen. Dit betekend dat -na de wettelijk bepaalde wachttermijn - de werken volledig kunnen worden verdergezet.
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.	08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschikbaarheid: 21 december 2012)
07/2009	De Vlaamse Regering keurt op 24 juli 2009 het uitvoeringsbesluit goed over de herfinancieringsgarantie en de doorbetalingsverbintenissen rond beschikbaarheidsvergoedingen en beëindigingsvergoedingen. Ze machtigt tegelijk AWV om uitvoering te geven aan de beslissing in het kader van contractsluiting en Financial Close van het project Brabo 1.	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.
08/2009	Contractsluiting en Financial Close	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)

9 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)



- De nieuwe CAF voertuigen die zijn toegekomen in Antwerpen rijden deels op het tracé van Brabo 2 waarvoor toestemming werd bekomen.
- Net als het voorgaande jaar hebben we op vlak van de onderhoudsvergoeding te maken gehad met een sterke prijsstijging omwille van de prijssherziening die opgenomen is in de contracten. De (materiaal)indices lijken de laatste maanden minstens te stabiliseren en eerder licht dalend.
- Er is sinds begin 2023 een nieuwe SPV manager is aan de zijde van Opdrachtnemer. De samenwerking loopt goed.
- Er was een aanpassing van de Financieringsovereenkomst en een wijziging van de verzekeringsagent van CACIB naar Belfius Bank NV/SA. Deze was reeds financier onder de voorafgaande Financieringsovereenkomst.

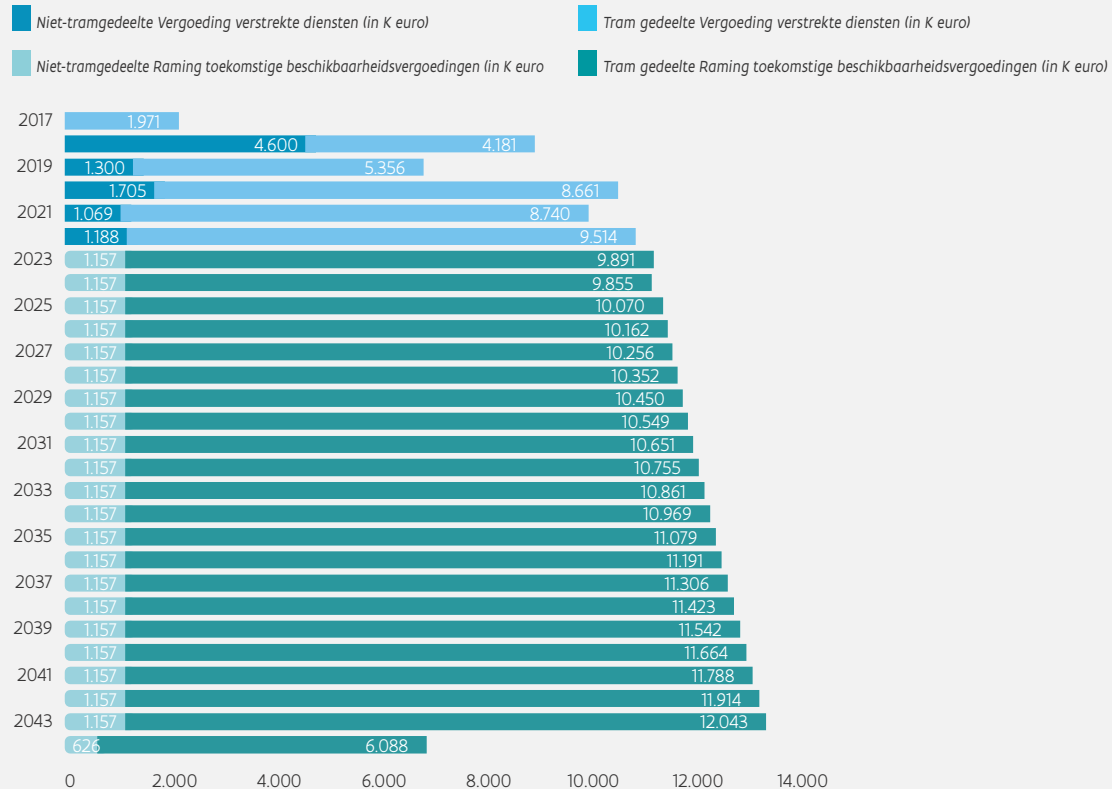
Risicobeheer

De samenwerking tussen de verschillende partijen biedt kansen op synergie-effecten zowel op technisch vlak, als op communicatie en afstemming. In deze samenwerking liggen anderzijds ook risico's omdat vertraging op 1 deelproject de kosten en risico's van andere deelprojecten aanzienlijk kan verhogen. Het draagvlak zowel binnen het beleid maar ook bij het publiek was een belangrijk aandachtspunt. Het is een complex en groot project binnen een stedelijke omgeving hetgeen zeer veel afstemming vraagt.

In de 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 maandelijks onderhoudsmeetings alsook kwartaaloverleg (eerste escalatie). Aan 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.

Brabo II



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investerings per jaar	2017	2018	2019	2020	2022	Totaal
Tram-gedeelte	18.380	13.840	0	0	0	87.396
Niet-tram-gedeelte	1.600	0	0	0	0	11.600
Totaal	19.980	13.840	0	0	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'. In tegenstelling tot de bedragen die terug te vinden zijn in het GIP hebben de financiële gegevens voor het niet-tram gedeelte van Brabo II hier enkel betrekking op de component 'Vlaams Gewest/AWV' (gebaseerd op de DBFM-overeenkomst tussen AWV en de SPV Tram Contractors) en niet op de component 'Stad Antwerpen' (gebaseerd op basis van de DBF-overeenkomst tussen de Stad Antwerpen en de SPV).

In 2020 is er via beschikbaarheidsvergoedingen een **achterstallige kwartaalvergoeding** betaald **ter uitvoering van de dadingovereenkomst** 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 Tram Contractors (investering + onderhoud).

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we de laatste jaren te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-hervorming die opgenomen is in de contracten. De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2023 (met prijsindices van juni 2023 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren).

Voor het niet-tram gedeelte van Brabo II krijgt men geen geactualiseerde tabellen van de financieringsmaatschappijen maar wordt het bedrag van de onderhoudscomponent van de beschikbaarheidsvergoedingen ook ieder jaar geïndexeerd. Voor 2022 en 2023 werd een prognose van de index ontvangen. Daar de toekomstige indexatie moeilijk te voorspellen is werd de laatste gekende prognose lineair doorgetrokken.

Het betreft hier de nog te betalen bedragen van de beschikbaarheidsvergoeding te betalen aan Tram Contractors (investering + onderhoud). De bedragen die aan de Stad betaald worden cfr. addendum 2 aan de samenwerkingsovereenkomst, zijn niet opgenomen in deze rapportering¹⁸.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MDU-3MHH2RB-WT

¹⁸ In het ruime kader van het project Brabo II heeft AWV 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.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering om onder meer een deel van de investeringen van De Lijn op te lossen door een alternatieve financiering (VR/2007/16.02/DOC.0150)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering om het openbaar vervoerproject van De Lijn 'Brabo 2' te bevestigen als onderdeel van het Masterplan 2020. (VR/2011/23.09/DOC.0967)
12/2011	Goedkeuring Vlaamse Regering van de Samenwerkingsovereenkomst tussen het Vlaamse Gewest, de VMM De Lijn, de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en de stad Antwerpen.
04/2012	Bekendmaking procedure
01/2013	Selectiedatum procedure: Vijf kandidaten melden zich aan.
09/2013	Erkenning Brabo 2 als Vlaams PPS-project (VR/2013/20.09/DOC.1001/6)
10/2013	Goedkeuring bestek door de Vlaamse Regering
01/2014	Vier kandidaten leveren een offerte in op het technische luik.
09/2014	Indiening van financiële BAFO
12/2014	Selectie van BAM-consortium als preferred bidder Bekomen bouwvergunningen
03/2015	Uitstel financial close omwille van onduidelijkheid rond ESR-kwalificatie van het project
07/2015	Gedeeltelijke heraanbesteding project na aanpassingen aan het contract om ESR2010-compliant te zijn. Gunning
11/2015	Gunning opdracht, contractsluiting en financial close



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



10 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 basis-mobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Het project zit in de operationele fase. Dit verloopt goed.

De nieuwe CAF voertuigen zijn toegekomen in Antwerpen. Het inzetten van nieuwe types voertuigen wordt contractueel aanzien als een Wijziging Opdrachtgever. De procedure Wijziging Opdrachtgever is nog niet afgerond gezien de eventuele impact (bv. extra slijtage door ander rijgedrag) nog niet volledig in beeld is. Hiervoor wordt een objectief onderzoeksvoorstel in overleg met partner opgesteld. In afwachting hiervan is er een akkoord dat de nieuwe CAF-voertuigen ingezet kunnen worden op de sporen van Livan.

Raakvlak Kerkstraat – Pothoekstraat:

De aanpassing aan de configuratie van LIVAN die als een Wijziging Opdrachtgever in het project Livan zal doorgevoerd moeten worden, in kader van het project Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat (zie projectfiche), wordt geraamd op 675 K euro.

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 projectmanagementsoverleg 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 Infrastructuur NV.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

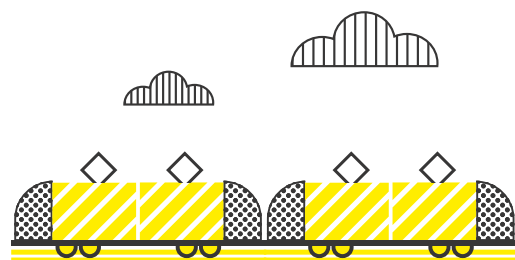
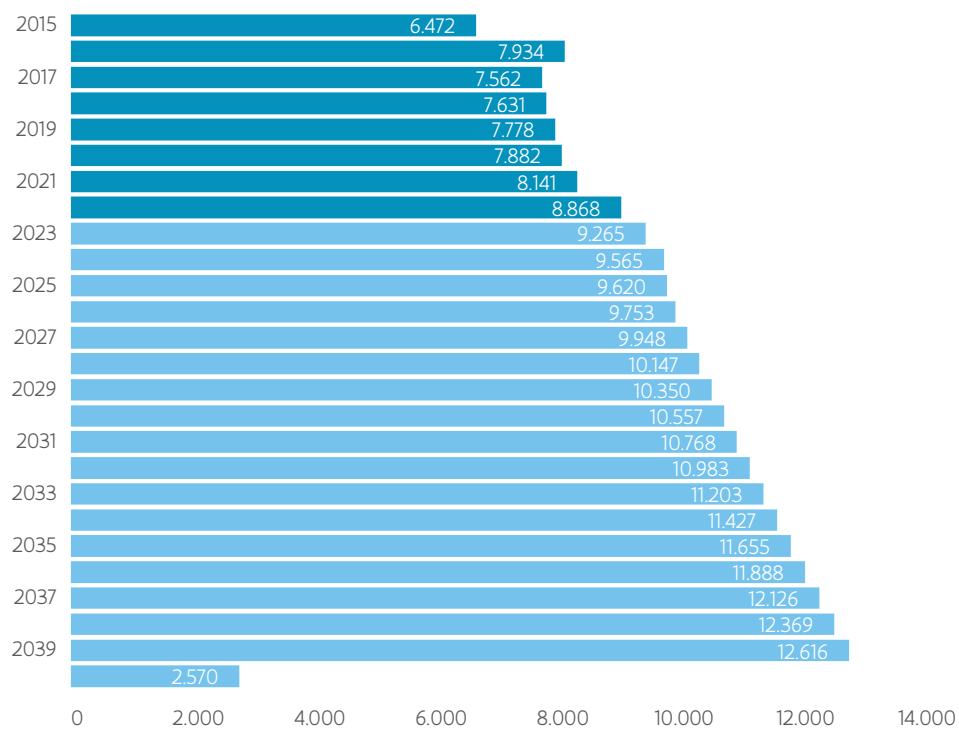
	2021
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator (*)	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investerings per jaar	0	0	0	0	0	68.062

Livan

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



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 gecommitteerde bedragen werden pas effectief ingebracht in 2015. Idem m.b.t. de Achtergestelde Aandeelhouderslening.

De prognoses in deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2023 (met prijsindices van juni 2023 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren). Op vlak van de onderhoudsvergoeding was er de laatste jaren sprake van een sterke prijsstijging omwille van de prijsherziening die opgenomen is in de contracten.

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 plaatsingsprocedure
06/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
04/2012	Op 25 april 2012 heeft De Lijn een negatief advies van het INR ontvangen met betrekking tot de ESR-neutraliteit van het project LIVAN 1. Uiteindelijk werd voorgesteld om de structuur van het DBFM-contract voor het project LIVAN 1, initieel gesteund op een onroerende leasing conform het BTW KB nr. 30, aan te passen en om in het aangepaste DBFM-contract de voorbehouden van het negatieve advies van het INR weg te werken. Ten gevolge hiervan werd een terechtwijzend bericht opgemaakt dat aan de bidders ter beschikking werd gesteld en op basis waarvan zij een nieuw administratief en financieel luik dienden in te dienen.
09/2012	Bekomen bouwvergunningen
12/2012	Contractclose
04/2013	Start bouwfase
04/2015	Beschikbaarheid van de infrastructuur
04/2017	Herfinanciering
09/2020	Dadingsovereenkomst tussen de partijen met betrekking tot een geschil rond spoorstroomkringen (SSK).
2040	Einde contract/overdracht actief

11

HOV Hasselt-Maasmechelen

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), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langs het tracé.
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 1, Spartacus Lijn 3 (in kader van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg), aankoop HOV
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
Website	https://hovhasselt-maasmechelen.be/

Omschrijving van het project

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

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

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

1. Via verschillende **quickwins** kunnen we de bestaande buslijn 45 vlotter later doorstromen, zonder al te veel bijkomend studiewerk, tijdsintensieve procedures of grote investeringen.
2. We maken intussen werk van het realiseren van een **maximaal vrije bedding** voor de trambus. Die zal stapsgewijs gerealiseerd worden. Verwacht wordt dat de eerste trambus zal kunnen rijden in 2024.
3. De vrije bedding laat voor de lange termijn **alle opties open om eventueel nieuwe voertuigtechnologieën in te zetten**.

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

De HOV-verbinding met trambus van Hasselt naar Maasmechelen (Spartacus Lijn 2) zal uitgebaat worden door VVM De Lijn. De Lijn heeft een bestek in de markt gezet voor de bestelling van de nodige trambussen en laadinfrastructuur, in nauw overleg met De Werkvennootschap. De onderhandelingen hieromtrent zullen binnenkort aanvatten zodat begin 2023 gegund kan worden. De levertermijn bedraagt +/- 1 jaar. Omdat geopteerd wordt voor de meest duurzame voertuigen die volledig elektrisch rijden, zal er zowel in de stelplaats van VVM De Lijn, als op de eindpunten van de HOV-lijn, laadinfrastructuur voorzien worden. De stelplaats in Winterslag zal hiervoor eveneens aangepast worden.

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G
------------------	--------------

Volgend op de BVR van 16 juli 2021 maakte De Werkvennootschap concreet werk van een plan van aanpak voor de eerste fase van uitvoering, met name de opmaak van

een aanbestedingsstrategie en het in de markt plaatsen van de deelprojecten. Tegelijkertijd wordt ingezet op een doorgedreven stakeholder management met de bedoeling een maximaal draagvlak te creëren voor de verdere uitwerking van het finale tracé.

Volgende Quick Win projecten en bijbehorende middelen werden hiervoor voorzien op het GIP 2022 en zijn ondertussen aanbe-
steed met de bedoeling om de geplande werken te starten in 2023:

- Boudewijnlaan Hasselt: vanaf Elfde Liniestraat tot tunnel onder R71 Grote Ring, Hasselt
- N702 Diepenbeek: busbanen vanaf Campuslaan tot N76 Westerring, Genk
- N75 Europalaan: busbanen vanaf rotonde N750 Oosterring tot op- en afrittencomplex 32 Genk-Oost

In het GIP 2023 worden volgende projecten en bijbehorende middelen voorzien met de bedoeling om in 2023 aan te kunnen besteden en in 2023/2024 de werken te kunnen starten:

- Eindh halte station Hasselt
- Halte Elfde Liniestraat en Elfde Liniestraat Hasselt
- Halte campus Diepenbeek samen met Agoralaan en kruispunt N702 Diepenbeek
- Op- en afrittencomplex 33 Maasmechelen
- Eindh halte Maasmechelen Village/Terhills

Planning

De trambussen krijgen maximaal een vrije bedding in de weg, zodat ze vlot en betrouwbaar naast het (vracht)wagenverkeer bewegen. De infrastructurele werken om vrije busbanen aan te leggen en doorstromingsmaatregelen te nemen gebeuren gefaseerd om versneld aan de hoge nood aan hoogwaardig openbaar vervoer tegemoet te komen. Het is de ambitie in een eerste fase delen te realiseren voorafgaand aan het in gebruik nemen van de trambus. Deze delen maken circa 50% van het aan te leggen tracé uit.

Voor bovenstaande reeks 1ste fase Quick Win projecten zijn de middelen voorzien in het GIP 2022 en GIP 2023.

In een 2de fase zullen de meer complexe segmenten en doortochten (Grote Ring R71 Hasselt, N76 Genk, N75 Genk, N78 Maasmechelen, connectie Bloemenlaan tot Maasmechelen Village) gerealiseerd moeten worden. Voor die segmenten is

verder ruimtelijk, vergunningstechnisch, en draagvlak onderzoek vereist om de uitvoering van de werken te plannen.

Aan de concrete (technische) uitwerking van de 2de fase wordt momenteel verder gewerkt, in nauw overleg met de betrokken administraties en stakeholders. De budgettaire middelen die nodig zijn voor de realisatie van de 2de fase zullen voorzien worden in de legislatuur 2024 – 2029.

Risicobeheer

De **belangrijkste kansen** staan geformuleerd in de project-definitie die samen met de verschillende stakeholders is uitgewerkt. De projectdefinitie is toegevoegd aan de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 16 juli 2021. Met de trambus krijgt de HOV-verbinding een doorstart en het nieuwe voertuig biedt ook een aantal nieuwe opportuniteiten en kansen. De doelstellingen van het Spartacus Lijn 2 project, die initieel beperkt waren tot het mobiliteitsvraagstuk, worden in deze doorstart ruimer beschouwd. We maken werk van een geïntegreerd project dat stoelt op een participatief proces. We houden hierbij rekening met de eigenheid van de regio en haar ruimtelijke realiteit.

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 voorbereidingsfase bevindt met als finaliteit de versnelde realisatie van de eerste fase van de uitvoeringswerken, is de voornaamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg te komen tot gedragen oplossingen voor de verschillende segmenten.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar Raming	2022
Investeringsbedrag excl. BTW	160.000

Duiding bij financiële kerngegevens

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

Infrastructuur:

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

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

Rollend materieel en laadinfrastructuur:

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

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

Exploitatie -en onderhoudskosten:

De exploitatiekosten van deze trambusverbinding zullen grotendeels opgevangen worden binnen het huidig personeelsbestand en het exploitatiebudget van de VVM De Lijn. De bijkomende exploitatiekost voor de VVM De Lijn wordt geraamd op 2.100.000 euro per jaar uitgaande van een kwartiersfrequentie. In de meerjarenbegroting is een jaarlijkse stijging van de enveloppe van VVM De Lijn voorzien van 2 miljoen euro dewelke zal worden aangewend om de exploitatie- en onderhoudskosten te financieren.

TIJDLIJN

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



12 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), VVM De Lijn en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerking met Departement Omgeving als mede-opdrachtgever van complex project Noord-Zuidverbinding Limburg. Samenwerkingen met de betrokken lokale besturen langsheen het tracé..
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 3 ofwel studie naar Openbaar Vervoer (OV)-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg.
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase
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 verkeersknoep: 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 zijn regulier uitgevoerd en binnen het GIP opgenomen en opgevolgd.

Nagestreefde doelstellingen		Risicobeheer			
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.		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 uitwer-kingsfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een projectbesluit, is de voornaamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg het strategische voorkeursalternatief uit te werken tot een concreet project.			
Stand van zaken/status					
Verloop (timing)	G	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 uitwerkingsfase bevindt met als finaliteit de vaststelling van een projectbesluit, is de voor-naamste focus om op basis van verder onderzoek en overleg het strategische voorkeursalternatief uit te werken tot een concreet project.			
Het voorkeursalternatief wordt verder uitgewerkt worden tot een concreet en uitvoerbaar project. Ook in die volgende stappen blijven samenwerking en dialoog met alle betrokkenen belang-rijk. Er wordt ook reeds ingezet op een aankoopbeleid met minnelijke verwervingen.					
Planning		FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)			
Uitwerkingsfase: 2022-2024 In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief (de voorkeursoplossing) uitgewerkt tot een concreet project. Het doel van de uitwerkingsfase is om het voorkeursbesluit verder te concretiseren tot een realiseerbaar project en om de uitvoeringswijze te bepalen. Het resultaat bestaat uit meerdere geïntegreerde projectbesluiten, een plan van aanpak over het geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en het actieprogramma. Dat leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project.		<table><tr><td>Investeringsbedrag excl. BTW</td><td>835.000</td></tr></table>		Investeringsbedrag excl. BTW	835.000
Investeringsbedrag excl. BTW	835.000				
Uitvoeringsfase: 2024-2030 Wanneer het projectbesluit goedgekeurd is, kan de uitvoe-ringsfase starten. De voorbereidende werken kunnen in 2024 in gang gezet worden. De effectieve start van de werken is (ten vroegste) voorzien in 2026. Het eerste projectbesluit is in volle voorbereiding.					

Duiding bij financiële kerngegevens

De totale kostprijs van het voorkeursalternatief werd geraamd via SSK-methodiek op 835 miljoen euro (exclusief BTW).

De huidige kostenraming voor de regionale wegverbinding (N74) bedraagt 760 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- de investeringskost in het segment vanaf verkeerswisselaar E314 in Houthalen-Helchteren tot en met uitwisselings-complex Bungalowpark in Hechtel-Eksel
- de tunneltechnieken
- het ecoduct ter hoogte van Helchteren-Noord
- de vernieuwde Grote Baan (N715) in Houthalen-Helchteren
- de noodzakelijke verwervingen van percelen en gebouwen (incl. onteigeningen)

Voor de onderdelen van de oost-westassen in Houthalen-Helchteren (Europarklaan, Kazernelaan, Herebaan-Oost/-West, Helzoldstraat), voor zover die inherent deel uitmaken van het voorkeursalternatief, zullen – naar gelang de noodzaak – inrichtingswerken bestudeerd en uitgevoerd worden. Hiermee zal in de uitwerkingsfase bij de verdere detaillering van de kostenraming rekening gehouden worden.

De huidige kostenraming voor het HOV bedraagt 75 miljoen euro (exclusief BTW). Deze kostenraming omvat:

- aanleg van vrije of eigen HOV-bedding
- halte infrastructuur binnen contouren van openbaar domein tussen Hasselt en Noord-Limburg

De kostenraming omvat niet:

- aankoop rollend materieel
- exploitatiekosten

In de uitwerkingsfase worden de investeringskost, de subsidie-mogelijkheden en de financieringsmogelijkheden verder onderzocht, bepaald en uitgewerkt naarmate het ontwerp verder uitgewerkt wordt.

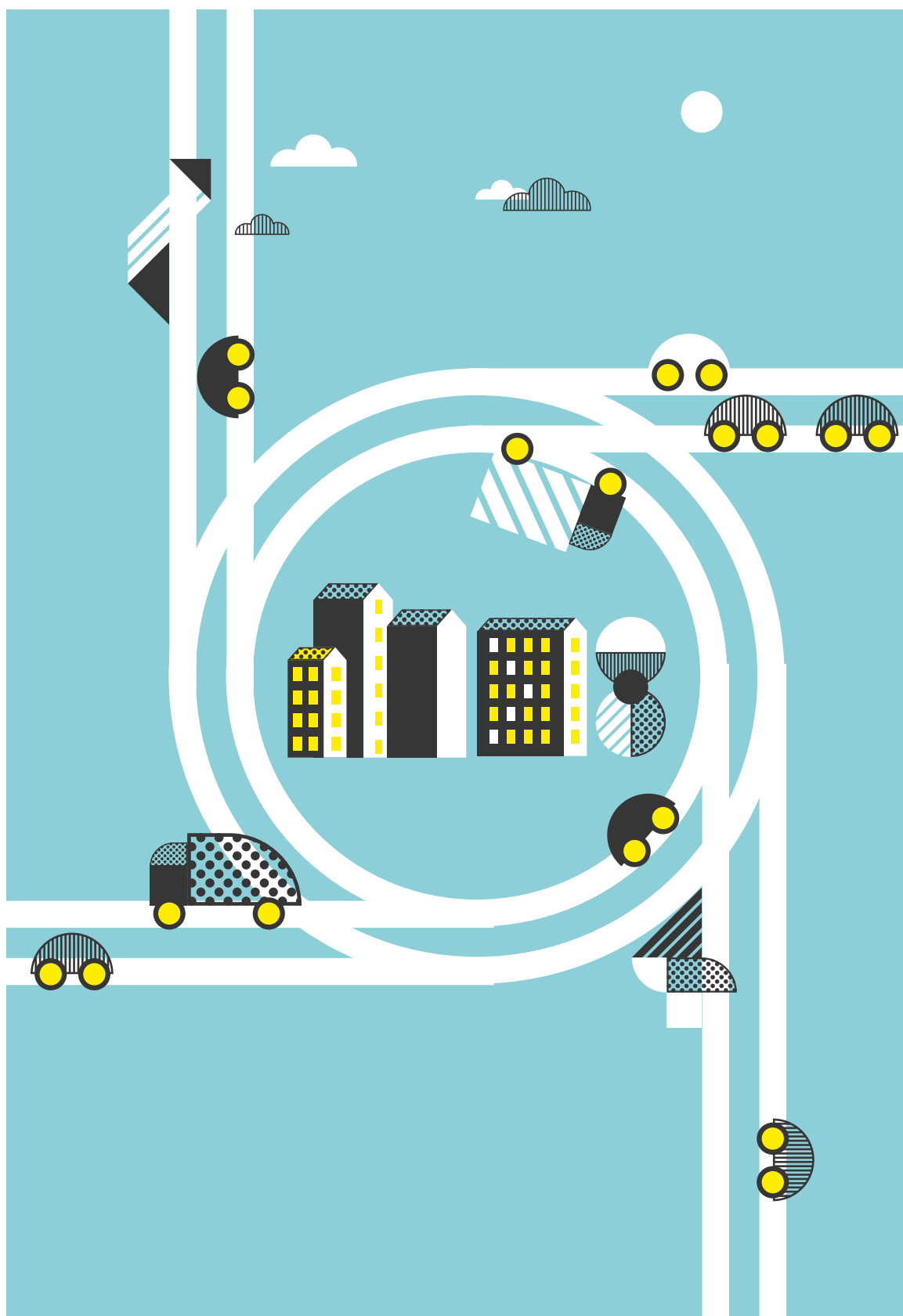
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2008	In 2006 wordt een MER studie opgestart en op 3/10/2008 kiest de VR voor het omleidingstracé langs de westzijde van de dorpskernen van Houthalen en Helchteren.
02/2010	In februari 2010 keurt de VR het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 voorlopig goed, de Project-MER is ook opgestart. Eind 2010 vat de VR de eerste onderhandelingen aan met de geselecteerde aannemersconsortia.
03/2011	Op 4 maart 2011 wordt het GRUP Limburgse Noord-Zuidverbinding N74 bij besluit van de VR principieel goedgekeurd. Bij het arrest dd. 29 maart 2013 werden echter voormeld GRUP en de aan dit dossier gekoppelde goedkeuringsbeslissing van de dienst-MER dd. 22 september vernietigd door de Raad van State. Een herwerkt plan-MER werd door AWW opgemaakt waarvan de ontwerptekst op 19 december 2013 werd ingediend. De herwerkte Plan-MER werd op 25 februari 2014 goedgekeurd door de dienst-MER. Hierin werden beide tracés, m.n. een doortochttracé en een omleidingstracé, opnieuw bestudeerd.
03/2015	Op 27 maart 2015 werd, na advies van de Raad van State, het aangepast gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Noord-Zuidverbinding N74' bij besluit van de Vlaamse Regering definitief vastgesteld. Op 12 mei 2017 werd het herwerkte 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 maart 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.	03/2020	Publieke raadpleging inzake de alternatieven-onderzoeksnota (AON): 16 maart 2020 – 13 mei 2020. Iedereen kon tijdens deze periode reageren op de AON. De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in juli 2020 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd gepubliceerd op de website.
06/2019	Eind juni 2019 is een gezamenlijke ambitienota Noord-Zuid Limburg opgeleverd in samenspraak met de betrokken stakeholders. De ambitienota zal als kompas en toetskader gebruikt worden in de verdere stappen van het complex project Noord-Zuid Limburg.	11/2020	In november 2020 werd een tussennota gepubliceerd. De tussennota bundelt de resultaten van Fase 1: Verfijning van alternatieven van het geïntegreerde onderzoek, de basis waarop de beslissing tot vertrechtering gemaakt werd en geeft een samenvatting van de drie weerhouden redelijkerwijs te onderzoeken alternatieven. Het geïntegreerd onderzoek werd vervolgens verdergezet met deze (redelijke) alternatieven. Publieke raadpleging inzake de tussennota: 09 november 2020 – 08 december 2020. Er wordt in gesprek gegaan over de vertrechtering, het gevoerde onderzoek in de eerste fase van het geïntegreerd onderzoek, het te voeren onderzoek in fase 2 en 3, en de drie overblijvende alternatieven.
09/2019	In september 2019 is aan de hand van concrete bouwstenen (openbaar vervoer, wegverbinding, kernversterking, bedrijvigheid, natuurverbinding, ...) een aantal toekomstbeelden opgebouwd. Ze verbeelden een mogelijke toekomst en testen het draagvlak voor verschillende concepten. De toekomstbeelden zijn concreet, maar tegelijk ook radicaal.	03/2021	De reacties uit de publieke raadpleging en de adviesronde werden in maart 2021 samengevat en gebundeld in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de AON die daaruit voortvloeien. De geactualiseerde AON (gAON) werd eveneens opgemaakt. Op 19 maart 2021 werden de verschillende documenten gepubliceerd op de website.
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 alternatieven-onderzoeksnota (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.		

	Op de tijdens de adviesronde gestelde vraag tot (her)combinatie van alternatieven werd in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota van maart 2021 ingegaan door A2 in Helchteren te combineren met A3 in Helchteren. Dit brengt het aantal te onderzoeken alternatieven in de gAON op vijf: drie alternatieven uit de tussennota en twee combinatie-alternatieven. De in totaal vijf redelijke alternatieven maakten het voorwerp uit van het geïntegreerd effectenonderzoek, dat moest leiden tot de aanwijzing van het voorkeursalternatief.	rapporten waarop de synthesesnota gebaseerd is, waaronder het ontwerp van S-MER en de richtlijnen van de dienst Mer, werden conform artikel 15 van het van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten onderworpen aan een openbaar onderzoek. Publieke raadpleging inzake ontwerp voorkeursbesluit: 22 december 2021 – 19 februari 2022
10/2021	Binnen de onderzoeksfase werden verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de samenvatting en de geïntegreerde afweging werden opgenomen in de ontwerp synthesesnota. De ontwerp rapporten van het geïntegreerd onderzoek en de ontwerp synthesesnota waren op 8 oktober 2021 publiek raadpleegbaar via de projectwebsite. Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen werd er door het projectteam een voorkeursalternatief (tracé Ay met tunnels onder de Grote Baan in Houthalen-Helchteren en Hoogwaardig Openbaar Vervoer met een trambus) naar voren geschoven en werd door het projectteam een geïntegreerde projectdefinitie uitgewerkt die de krachtlijnen voor de uitwerkingsfase zal bepalen. Dit voorontwerp voorkeursbesluit werd door de Vlaamse regering op 8 oktober 2021 via een mededeling kenbaar gemaakt. Het voorontwerp voorkeursbesluit, het ontwerp van geïntegreerd onderzoek (incl. S-MER) en de ontwerp synthesesnota werden van 8 oktober 2021 t.e.m. 9 november 2021 voorgelegd aan de adviesinstanties voor advies conform artikel 11, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.	04/2022 Het team Mer heeft de kwaliteit van het ontwerp van S-MER beoordeeld en getoetst aan de richtlijnen die zij hebben opgesteld. De kwaliteitsbeoordeling S-MER werd ontvangen op 1 april 2022. Definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit complex project Noord-Zuidverbinding Limburg (NZL) en de goedkeuring van het begeleidingsplan door de Vlaamse Regering op 22 april 2022.
		12/2022 Eind december 2022 is de projectonderzoeksnota (PON) gepubliceerd. De PON beschrijft het verdere verloop van het proces, het project zelf en het geïntegreerd onderzoek dat hierop volgt. Het voorkeursalternatief wordt nu immers verder geconcretiseerd. Via het geïntegreerd onderzoek krijgt het projectontwerp steeds meer vorm.
		02/2023 Van 9 januari tot en met 7 februari 2023 kon de PON geraadpleegd worden en kon iedereen erop reageren tijdens de publieke raadpleging. Om iedereen goed te informeren, zijn er vijf infomarkten georganiseerd in het projectgebied tijdens de eerste twee weken van die publieke raadpleging.
		06/2023 Er zijn een vijftigtal inspraakreacties vanuit burgers en verenigingen en 12 adviezen van adviesinstanties ontvangen op de PON. Deze reacties zijn verzameld en beantwoord in een overwegingsdocument. Het document geeft kort een overzicht van de raadpleging, de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en van de aanpassingen aan de projectonderzoeksnota die daaruit voortvloeien. De aangepaste of geactualiseerde PON vormt de basis van het geïntegreerd effectenonderzoek. Deze documenten werden gepubliceerd op de website, samen met de richtlijnen MER van Team Omgevingseffecten.
12/2021	Op 17 december 2021 werd het ontwerp voorkeursbesluit van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het ontwerp van voorkeursbesluit, de ontwerp synthesesnota en, de ontwerp onderzoeks-	



13 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 Wijnzand**.

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 LIVAAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

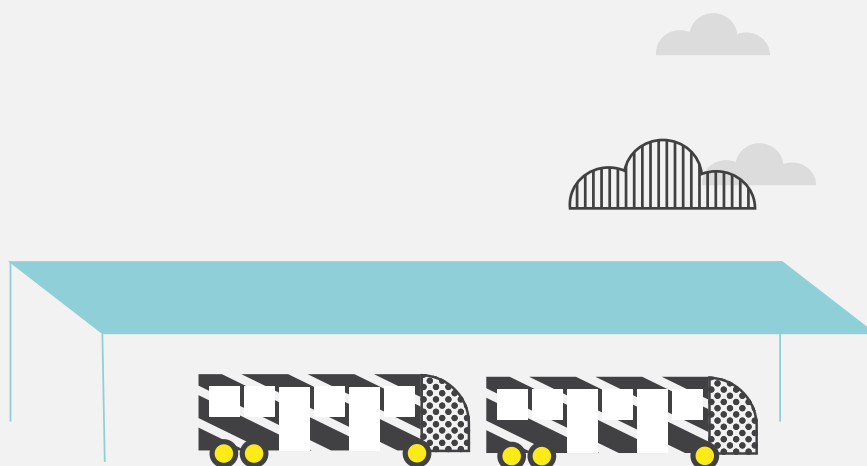
Voor de opvolging van de PPS-projecten (o.m. opmaak van het bestek, onderhandelingen met de kandidaten, beoordeling van de offertes) worden binnen De Lijn verschillende werkgroepen samengesteld: juridisch – financieel en technisch. De financieel-juridische werkgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers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

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investerings per jaar	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	30.836
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	6.600
Stelplaatsen Cluster 2	0	0	0	0	0	55.924
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	0
Totaal	0	0	0	0	0	93.360



Duiding bij financiële kerncijfers

De raming van de bouwkost, studie- en ontwerpkosten en intercalaire interesten voor de stelplaats **Wissenhage** dateert van 2023. De aanbesteding is nog lopende. De bedragen hierboven zijn afgeronde bedragen die bij de contract close in 2024 exact gezet zullen worden nadat ook het ontwerp vergund is.

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16 februari 2007 is de totale beschikbaarheidsvergoeding (lease-component) voorzien voor tramprojecten (exclusief Masterplan Antwerpen), stelplaatsen en rollend materieel – zoals beschreven in de nota VR en vastgelegd op maximaal 42.759 miljoen euro op kruissnelheid – determinerend voor het totale investeringsvolume dat kan gerealiseerd worden. De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen zullen op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

Voor de stelplaatsprojecten is er een tekort vanaf het moment dat het project Wissenhage in gebruik zal genomen worden. Het project zal niet gegund worden zolang de financiële engagementen niet afgedekt zijn.

De raming van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de stelplaats Wissenhage werd omwille van de lopende aanbestedingsprocedure nog niet in bovenstaande grafiek opgenomen.

Op vlak van de onderhoudsvergoeding hadden we de laatste jaren te maken met een sterke prijsstijging omwille van de prijs-herziening die opgenomen is in de contracten. De prognoses in

deze rapportage zijn gebaseerd op een berekening van de onderhoudsvergoeding d.d. juli 2023 (met prijsindices van juni 2023 én de standaard stijging met 2% voor de verdere jaren).

Elektrificatie (nog niet opgenomen in grafiek): Indien er alsnog via financiering door PPS het grootste deel van de elektrificatie zouden kunnen worden gerealiseerd, zouden er geschat volgende aan beschikbaarheidsvergoedingen dienen te worden betaald op basis van huidige scope tem 2030 (excl. prijs-herziening en zonder extra aanpassingen i.f.v. eisen inzake brandveiligheid):

Cluster BOVZO

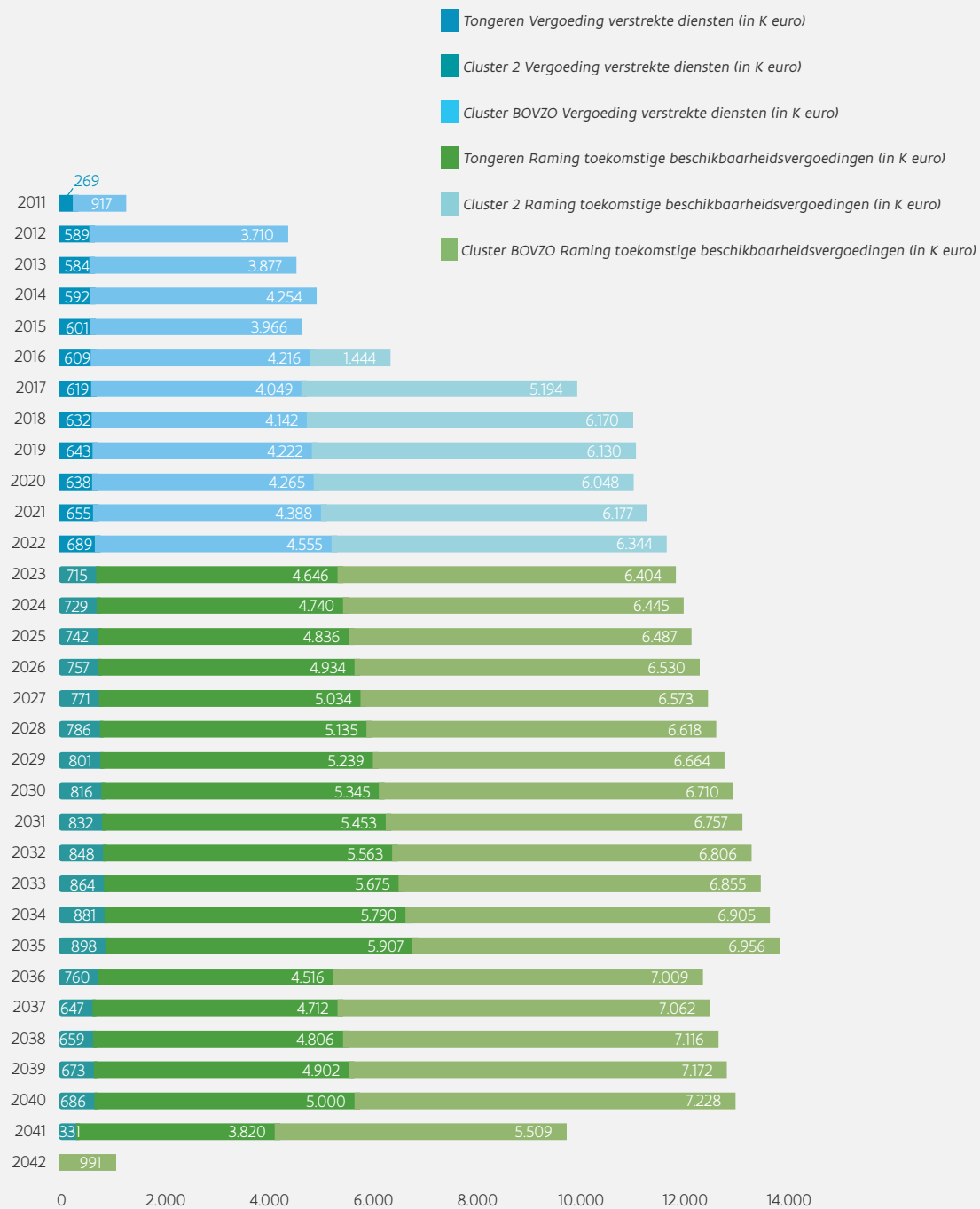
- Brugge 1: 208k vanaf Q2-2024
- Brugge 2: 95k vanaf Q1 2027
- Zomergem 1: 51k vanaf Q2 2024
- Zomergem 2: 8k vanaf Q1 2030
- Overijse: 92k vanaf Q1 2026
- Overijse: 19k vanaf Q1 2030

Cluster 2

- Hasselt 1: 192k vanaf Q1 2024
- Hasselt 2: 121k vanaf Q1 2028
- Leuven Noord 2: 281k vanaf Q1 2025
- Leuven Noord 3: 102k vanaf Q1 2027
- Sint-Niklaas 2: 87k vanaf Q1 2025
- Sint-Niklaas 3: 45k vanaf Q1 2030

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)


13.1 Stelplaatsen cluster BOVZO

ALGEMENE INFORMATIE

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



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

Op de stelplaats Brugge en Zomergem werd gestart met de elektrificatie i.f.v. de vergroening van de busvloot:

- Brugge: elektrificatie gekoppeld aan nieuwe midibussen werd gerealiseerd. De verdere elektrificatie is aangevat qua studie, aansluitingen, bestelling transfo's en HS-materiaal (lange levertijd) en effectieve werken.
- Zomergem: ook hier werd aangevat met de studie, bestelling transfo's en HS-materiaal.

Inzake de investeringen m.b.t. de vergroening van de stelplaatsen van de Cluster BOVZO en Cluster 2, meer bepaald de kosten voor de implementatie van de laadinstallaties, de aanpassingswerken van de MS cabines en kablring, zullen grotendeels de meerkosten worden uitgesmeerd over de resterende looptijd van de contracten. Hiervoor zijn gesprekken aangevat. Een deel van de werken beschreven bij stand van zaken is gezien de urgentie gefinancierd met mijlpaalvergoedingen via kapitaalsubsidies.

TIJDLIJN

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



13.2 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)	
-------------------------	---

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren. Studies en gesprekken rond elektrificatie van de stelplaats dienen nog opgestart te worden.

TIJDLIJN

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



13.3 Stelplaatsen Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

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

Het project zit in de operationele fase en verloopt naar behoren. Er is gestart met de elektrificatie van de stelplaatsen ifv de vergroening van de busvloot:

- Leuven-Noord: 1ste fase van elektrificatie uitgevoerd
- Sint-Niklaas: 1ste deel van de elektrificatie
- Hasselt: studie en ontwerp lopende, bestellingen voor 1ste fase mbt transfo's, HS-materiaal en aansluiting Fluvius.

Inzake de investeringen m.b.t. de vergroening van de stelplaatsen van de Cluster BOVZO en Cluster 2, meer bepaald de kosten voor de implementatie van de laadinstallaties, de aanpassingswerken van de MS cabines en kablering, zullen grotendeels de meerkosten worden uitgesmeerd over de resterende looptijd van de contracten. Hiervoor zijn gesprekken aangevat. Een deel van de werken beschreven bij stand van zaken is gezien de urgentie gefinancierd met mijlpaalvergoedingen via kapitaalsubsidies.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking plaatsingsprocedure
02/2010	Selectiedatum plaatsingsprocedure
11/2010	RvB De Lijn keurt 1de terechtwijzend bericht (TWB 1) goed met als belangrijkste beslissing het schrappen van het sneltram-gedeelte uit het project ten gevolge vertering 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



13.4 Stelplaats Wissenhage

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De capaciteit van de huidige stelplaatsen en onderhoudscentra te Destelbergen en Gentbrugge was te beperkt om de beoogde toename in exploitatie van trams en bussen te kunnen opvangen. Beiden zijn maar 5 hectare groot. De vraag naar een permanente oplossing diende zich dus aan.

De vergroening van de vloot en dus de verdere uitbouw van duurzaam openbaar vervoer in en rond Gent vragen een herinvulling van de stelplaats Wissenhage

Alsook door de plannen voor lijn 4 en lijn 7 in Gent zal er extra plaats nodig zijn om trams te installeren.

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

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

Wissenhage is **één van de eerste nieuwe stelplaatsen waar vanuit de ontwerpfase rekening wordt gehouden met de toekomst van e-mobility**. In eerste aanleg worden voorzieningen getroffen om de standaardbussen uitsluitend elektrisch te laden. Er worden ook voorzieningen getroffen om de gelede bussen te elektrificeren. Deze stelplaats is de opportuniteit om in de Gentse regio een aanzienlijke vloot met elektrische bussen te realiseren. Ook de bijhorende wegeninfrastructuur is inbegrepen en tevens worden de voorzieningen getroffen voor de inzet van elektrische bussen. Om de elektrische vloot in de stelplaats Wissenhage te ontvangen wordt er van in de conceptfase rekening gehouden met specifieke vereisten van e-bussen, voornamelijk dan de nodige laadinfrastructuur voorzien op de stelplaats (depotcharging).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Aanbesteding

De aanbestedingsprocedure is lopende waarbij we nu in de fase Voorkeursbieder zitten. De beslissing inzake de Voorkeursbieder werd op 18 januari 2023 door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd en de Voorkeursbieder werd aangeduid.

Omgevingsvergunning

Het openbaar onderzoek in kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning door De Lijn liep van 13 juni 2022 tot en met 12 juli 2022. Op 7 september 2022 werd door de bevoegde minister de beslissing genomen om de aangevraagde

omgevingsvergunning voor de ontbossing en de bouw van een stelplaats en oefenterrein voor De Lijn Wissenhage te weigeren, omwille van een juridisch niet sluitende boscompensatie. De voorkeur gaat uit om verder te gaan met het dossier maar hierbij opnieuw boscompensatie uit te voeren voor net geen 10 ha (zie ook beslissing die hieronder vermeld wordt). Na interne beraadslaging heeft de Lijn beslist om niet in beroep te gaan. De Lijn zal samen met de voorkeursbieder een nieuwe aanvraag indienen voor de e-stelplaats op de site met de nodige boscompensatie (ca 10 ha). Verwacht wordt dat deze in oktober 2023 opnieuw zal ingediend worden.

Op 17 mei 2023 keurde de Raad van Bestuur de financiering en de overeenkomst met Colimo (Bosgroep) goed tbv boscompensatie ter waarde van 569.759,40 euro. De Bosgroep zal de nieuwe boscompensatie voorzien. Hierbij wordt er gestreefd om de compensatie zoveel mogelijk in de Gentse regio te voorzien. Indien dit niet mogelijk is, zal er eerst naar Oost-Vlaanderen gekeken worden en als laatste stap pas naar de rest van Vlaanderen.

Communicatie/Participatie

Tevens heeft De Lijn een extern communicatiebureau onder de arm genomen dat helpt bij ondersteuning biedt in het communicatie en participatieproces met de buurt. Het terrein ten noorden van de site dat voorheen bestemd was voor de rijschool zal meegenomen worden in de participatie voor de buurt. De gesprekken met de stad Gent en Natuurpunt verlopen zeer constructief.

Bodemsanering

Inzake de bodemsanering (m.b.t. het deel grondwater) is het bodemsaneringsproject conform verklaard. Op 22 maart 2023 besliste de Raad van Bestuur om de project & gunningswijze voor de sanering goed te keuren waarna het bestek in de markt werd geplaatst. De raming van de grondwatersanering bedraagt 2.013.812 euro. Er werden enkele offertes ingediend en de beoordeling is lopende. Ten laatste begin 2024 volgt de gunning van de saneringsopdracht.

Grondverwerving

De (minnelijke) verwerving van de laatste percelen is lopende via Vastgoedtransacties.

Planning

Begin 2023 werd de Voorkeursbieder aangeduid. Samen met hem wordt het ontwerp geoptimaliseerd en gefinaliseerd om vervolgens opnieuw een vergunningsaanvraag in te dienen in oktober 2023 met de bijkomende boscompensatie.

Onder voorbehoud van het verkrijgen van de nodige vergunningen is de start van de werken voorzien zomer 2024. De ingebruikname van de stelplaats is voorzien voor eind 2027.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Toekenning milieuvergunning
08/2017	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
12/2017	Bekendmaking plaatsingsprocedure
09/2018	Selectiedatum plaatsingsprocedure
07/2019	Ontvangst eerste offertes
02/2021	RvB De Lijn keurt 2de terechtwijzend bericht (TWB2) goed en beslist om de toegelaten inschrijvers uit te nodigen om een BAFO in te dienen. Technisch gedeelte tegen 27 september 2021 en financieel deel tegen 22 november 2021.
03/2021	Verzenden TWB2
11/2021	Goedkeuring terechtwijzend bericht voor aanpassing scope (beperken scope)
01/2022	Ontvangst technische BAFOs
03/2022	Ontvangst administratief-financiële BAFOs
09/2022	Weigering van de aangevraagde omgevingsvergunning, omwille van een juridisch niet sluitende boscompensatie.
01/2023	RvB De Lijn duidt Voorkeursbieder aan op basis beoordeling BAFO's.
Zomer 2024	Start der werken
Eind 2027	Ingebruikname stelplaats





14 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 september 2016 bracht het INR na overleg met Eurostat een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
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.

Intussen zijn 60 van de 62 bruggen verhoogd naar een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m, voor de 2 resterende brugprojecten zijn de werken volop in uitvoering. In onderstaande programma-fiche 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.

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

Voor de opvolging van in de studie-, de opstart-, de uitvoeringsfase is een specifiek **projectbureau** opgericht, waarvoor De Vlaamse Waterweg nv een contract heeft afgesloten met een gespecialiseerd consortium van studiebureaus met specifieke ervaring m.b.t. DBFM-contracten voor infrastructuurprojecten. Dit consortium treedt binnen dit projectbureau op als technisch adviseur van De Vlaamse Waterweg nv. Het contractmanagement wordt opgenomen door De Vlaamse Waterweg nv, hierbij waar nodig ondersteund door de technisch adviseur en door De Werkvennootschap nv.

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

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



Intussen zijn 60 van de 62 bruggen verhoogd, voor de 2 resterende brugprojecten zijn de werken volop in uitvoering.

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

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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Investerings per jaar	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Cluster 1	28.467	30.214	2.904	0	0	73.481
Cluster 2	0	11.966	42.325	42.351	10.191	106.833
Totaal	28.467	42.180	45.229	42.351	10.191	180.314

Duiding bij financiële kerncijfers

Cluster 1:
Voor PPS-Project Bruggen Albertkanaal Cluster 1 (7 bruggen) bedragen het aandeel van de bouwkost en de onderhoudskosten respectievelijk 87,38% en 12,62% van de beschikbaarheidsvergoeding. Contractueel is vastgelegd dat op het aandeel van de bouwkosten geen herziening wordt toegepast. Op het aandeel van de onderhoudskosten in de beschikbaarheidsvergoedingen is een prijsherzieningsclausule van toepassing, die eenduidig vastgelegd is in de DBFM-overeenkomst. Het is deze herziening die voor een jaarlijkse aanpassing van het budget zorgt. In deze formule zijn een aantal prijsparameters voor prijs-evolutie van grondstoffen en bouwmaterialen opgenomen en

waardoor de prijsevolutie van bouwmaterialen en grondstoffen dus een impact hebben.

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

Cluster 2:
Het voor 2022 vermelde bedrag is de som van de gedane beta-lingen (Brute Beschikbaarheidsvergoedingen - BBV), na aflevering van het beschikbaarheidscertificaat (Q3 en Q4 2022).

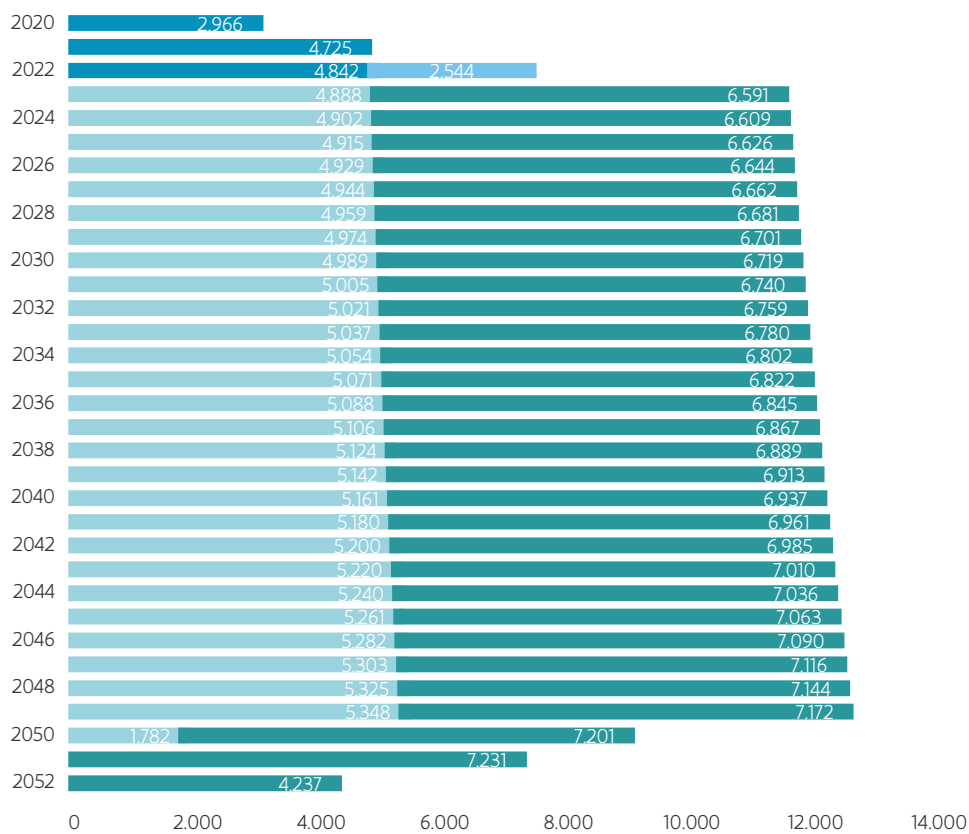
Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

Cluster 1 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 1 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)

Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

Met het besluit van 25 januari 2023 met een bijkomende eenmalige betaling tot slot van alle rekeningen (zie stand van zaken Cluster 2), zijn de risico's gerelateerd aan de financiële impact van de Covid-19 maatregelen alsook de gevolgen van de huidige economische situatie voor de bouwfase volledig afgedekt. Hierbij werd de geplande beschikbaarheids- en voltooiingsdatum gehaald.

TIJDLIJN

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



14.1 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Private Partner	VIA T Albert	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Operationele fase	08/2015	Bekendmaking in het Bulletin der Aanbestedingen op 7 augustus 2015 en in het Publicatieblad van de Europese Unie op 12 augustus 2015.
Omschrijving van het project		11/2015	Er worden 4 kandidaten geselecteerd. De Raad van Bestuur keurde het selectiever- slag en de gemotiveerde selectiebeslissing goed op 25 november 2015.
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.		06/2016	Bekomen bouwvergunning
Stand van zaken/status		07/2017	Op 14 juli 2017 heeft de Vlaamse Regering het gunningsvoorstel goedgekeurd.
Verloop (timing)		08/2017	Op 31 augustus 2017 is het contract met VIA T Albert gesloten en is de Opdracht van start gegaan.
Het project bevindt zich momenteel in de onderhoudsfase (30 jaar onderhoud door Opdrachtnemer).		08/2017	Start bouw
		04/2020	Einde bouw en aflevering beschikbaarheids- certificaat
		07/2020	Voltooiingscertificaat
		2050	Einde contract/overdracht actief



Een verhoging van 7 bruggen over het Albertkanaal, zodat transport met vier lagen containers mogelijk wordt.

14.2 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Private Partner	VIA T Albert	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Operationele fase	10/2017	Publicatie van de opdracht
Omschrijving van het project		02/2018	Selectiedatum plaatsingsprocedure
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.		10/2018	Bekomen bouwvergunning
		04/2019	Op 29 april 2019 is het contract met VIA T Albert gesloten voor 7 bruggen (excl. 8e optionele brug, omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was) en is de Opdracht voor deze 7 bruggen van start gegaan. Start bouw
Stand van zaken/status		04/2020	Sluiting van de optionele 8e brug van PPS Cluster 2
Verloop (timing)		09/2021	Wijziging door de opdrachtgever op 23 september 2021 (Opgedragen m.b.t. het integreren en implementeren van een aantal maatregelen tijdens de uitvoering van de werken (periode 18 maart 2020 – 30 september 2021) ter bescherming tegen de Covid-19 pandemie).
Het project bevindt zich momenteel in de onderhoudsfase (30 jaar onderhoud door Opdrachtnemer).		08/2022	Beschikbaarheid project en start onderhoudsfase
Er werd in november 2022 een eenmalige betaling uitgevoerd van het financieel nadeel ten gevolge van de Opdrachtwijziging vanuit de Opdrachtgever (DVW) toegekend voor een aantal bijkomende werken ((Uitvlakken Jeugdlaan Heusden-Zolder Aanpassingen Klein Schijn Afbraak gebouwencomplex Warmte-Techniek – Brugstraat 64-66). Deze bijkomende werken hebben geen wijziging van de beschikbaarheidsvergoedingen tot gevolg.		10/2022	Voltooiingscertificaat
Voor de Covid- en aan de huidige economische situatie gereleerde kosten heeft de opdrachtgever op 25 januari 2023 besloten over te gaan tot een bijkomende betaling ten gevolge van een Wijziging vanuit de opdrachtgever waarbij het verzoek aan de opdrachtnemer gericht werd om de werken hoe dan ook binnen de vooropgestelde timing (beschikbaarheidscertificaat) af te ronden. Dit voormelde bedrag geldt tot slot van alle rekeningen voor de bouwperiode.		11/2022	Opdrachtwijziging vanuit de Opdrachtgever (DVW) toegekend voor een aantal bijkomende werken.
		01/2023	Wijziging vanuit de opdrachtgever waarbij het verzoek aan de opdrachtnemer gericht werd om de werken hoe dan ook binnen de vooropgestelde timing (beschikbaarheidscertificaat) af te ronden.
		2052	Einde contract/overdracht actief





15

Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het programma

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

Initieel omvatte het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project 'Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen' (ECA) twee projectbesluiten (CCL en WOW) en twee aparte omgevingsvergunningen (NZT en BHB):

- Projectbesluit: **Containercluster Linkerscheldeover** (CCL) - projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge
- Projectbesluit: **Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven** (WOW) - projectleiding: Departement MOW
- Omgevingsvergunning: **Bieshoekbos** (BHB) - projectleiding: Maatschappij Linkerscheldeover
- Omgevingsvergunning: **Noordzeeterminal** (NZT) - projectleiding: Havenbedrijf Antwerpen-Brugge

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

Nagestreefde doelstellingen van het programma

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

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

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

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

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

Stand van zaken van het programma

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.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's van het programma worden beheert conform de RISMAN-methodologie. Het risicoregister wordt periodiek geactualiseerd. De meeste recente actualisatie dateert van februari 2023. De volgende is gepland in september 2023. Er werden 33 relevante risico's geïdentificeerd, deze werden gerangschikt volgens hun kans op voorkomen en hun verwachte impact op de planning, het budget en de omgeving.

De **top 5** aan risico's (februari 2023) is:

1. De projectbesluiten zijn niet vergunbaar of worden aangevochten bij de Raad van State.
2. Het project dreigt duurder te worden dan verwacht.
3. De prijszetting van de uitvoeringsfase (van de aannemers) is hoger dan verwacht.
4. Faling van de infraprojecten buiten ECA faalt ook het project zelf.
5. Spelers (huidige terminaloperators) trekken weg uit Antwerpen.



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

OVERZICHT FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten:	Bouwkost:	Studie -en ontwerpkosten:	Investeringsbedrag excl. BTW:	Jaar raming
26.630	2.113.717	100.653	2.140.348	2021

Investerings per jaar	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
	465	548	626	720	13	0	3.215

Duiding bij financiële kerncijfers

Omdat de aanbesteding nog ver in de toekomst ligt, gaat het hier slechts om een ruwe raming, voornamelijk opgesteld door het Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met de projectpartners. De grote hiaten in de raming zijn nog het flankerend beleid ter uitvoering van het actieprogramma, dat nog in uitwerking is en veel ruimer gaat dan de hier gerapporteerde onteigeningen. De onteigeningskost t.o.v. de totale investeringskant is hier aan de lage kant, omdat er in het projectgebied reeds veel historische onteigeningen zijn verricht ter voorbereiding van verschillende gedaantes van het project. Hoewel er geprobeerd is om het grondverzet van het project zo goed mogelijk weer te geven in de raming, blijft er een inherente onzekerheid rond dit geraamde onderdeel hangen.

De studiekosten hier meegegeven zijn gebaseerd op 5% van het totaal, een courante marge bij dit soort van infrastructuurwerken. Het departement MOW heeft tot op heden 7,5 miljoen euro gespendeerd aan studies sinds de start van het complex project in 2016.

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

De VEK per jaar betreft tot op dit ogenblik enkel studiewerk, voor zowel het deelproject CCL als WOW, het betreft net zoals de VAK een schatting. Het betreft studiewerk voor zowel WOW als CCL.

Begrotingsartikel/ Decretale basis::

MBU-3MIH2VA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR)

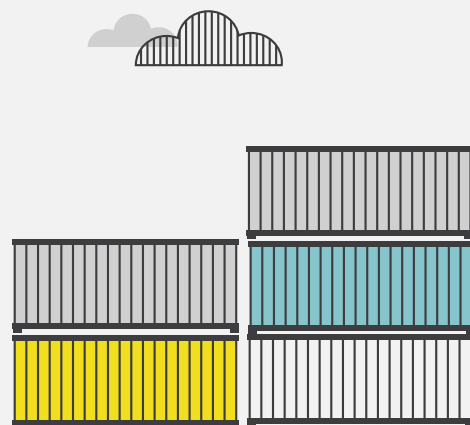
TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	De verkenningsfase voor het ECA-project werd op 15 juli 2016 afgerond met het nemen van de startbeslissing voor de onderzoeksfase door de Vlaamse Regering. Tijdens de onderzoeksfase werd gezocht naar het meest aangewezen alternatief op strategisch niveau.
12/2016	Publicatie alternatievenonderzoeksnota (AON) Raadpleging alternatievenonderzoek: 9 december 2016 – 18 januari 2017
03/2017	Beslissing richtlijnen strategisch MER bij complex project ECA, publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
07/2018	Raadpleging tussennota: 10 juli 2018 – 19 augustus 2018
09/2018	Publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2018	Publicatie Synthesenota geïntegreerd onderzoek
12/2018	Voorontwerp van voorkeursbesluit
06/2019	Openbaar onderzoek voorkeursbesluit: 8 juni 2019 – 17 augustus 2019
12/2019	Kwaliteitsbeoordeling MER R i.k.v. voorkeursbesluit voor het complex project ECA - Beslissing goedkeuring MER

01/2020

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het Voorkeursbesluit van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA) definitief vast, en runde 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 Linkerscheldeover (CCL)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Medefinanciers/projectpartners: Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover, Elia (medefinancier), Infrabel (medefinancier) Andere betrokken overheden/ overheidsinstellingen: Departement Omgeving, Agentschap Natuur en Bos, Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, FANC, OVAM, Agentschap Zorg en gezondheid, Polderbestuur land van Waas, Natuurpunt, Gemeente Beveren, Stad Antwerpen, Gemeente Zwijndrecht
Gerelateerde projecten	Haventracé, Toekomstverbond
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

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

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

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

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

Het Containercluster Linkerscheldeover draagt bij aan de driejarige 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).

z.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

Het MER-onderzoek werd versterkt inzake de aanwezigheid van PFAS/PFOS in het projectgebied.

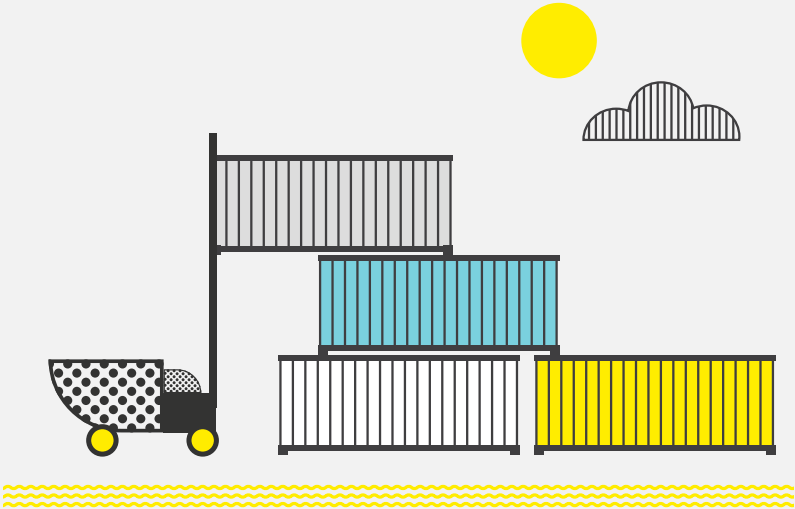
Het technisch ontwerp en geïntegreerd onderzoek zijn nagenoeg afgerond, met uitzondering van het in kaart brengen van de PFAS/PFOS-problematiek. Er worden aanvullend 800 boringen uitgevoerd, naast een herbemonstering van de bestaande peilbuizen in het projectgebied (extra geraamde kostprijs van 500 K euro).

Planning

Voorontwerp-, ontwerp- en definitief projectbesluit volgen elkaar op, telkens met hun eigen procedurele vereisten. Door de verwerking van de PFAS/PFOS-problematiek dreigt de agendering van een voorontwerp projectbesluit op de Vlaamse Regering te verschuiven van najaar 2023 naar medio 2024.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27 juli 2020 – 11 september 2020
03/2021	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON) en overwegingsdocument
05/2021	Raadpleging tussennota CCL: 5 mei 2021 – 4 juni 2021
09/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen en overwegingsdocument tussennota CCL en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON II) CCL.



15.2 Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover
Gerelateerde projecten	Haventracé, cluster E34-West, Toekomstverbond
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase
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 en uitbreiding van de aanpalende buffer tussen havengebied en polder**, inclusief de herbestemming van Putten Weiden, Putten West en Putten Hoog als natuurgebied.

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

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

- Een vlotte ontsluiting voor vracht- en personenwagenverkeer van de havenactiviteiten in de omgeving van het Deurganck- en Tweede Getijdendok naar het hoofdwegennet door de realisatie van een primaire ontsluitingsweg tussen het bestaande complex Deurganckdok-West en het nieuw te bouwen Complex Watermolen.
- De spoorontsluiting voor de containerterminals en bedrijven in dit deel van de haven die een rechtstreekse spoorontsluiting van de nieuwe terminals aan het Tweede Getijdendok en Noordelijk Insteekdok mogelijk maakt.
- Het vervolledigen van gewenste fietsverbindingen in de routenetwerken van de haven (het ondersteunen

van een modal shift naar fiets voor werknemers en het uitbouwen van een recreatief fietsnetwerk).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Het technisch ontwerp en het geïntegreerd onderzoek werd in de loop van het voorjaar van 2023 afgerond en in een projectbesluit gegoten.

De aanbestedingsopties werden door de administratie verkend.

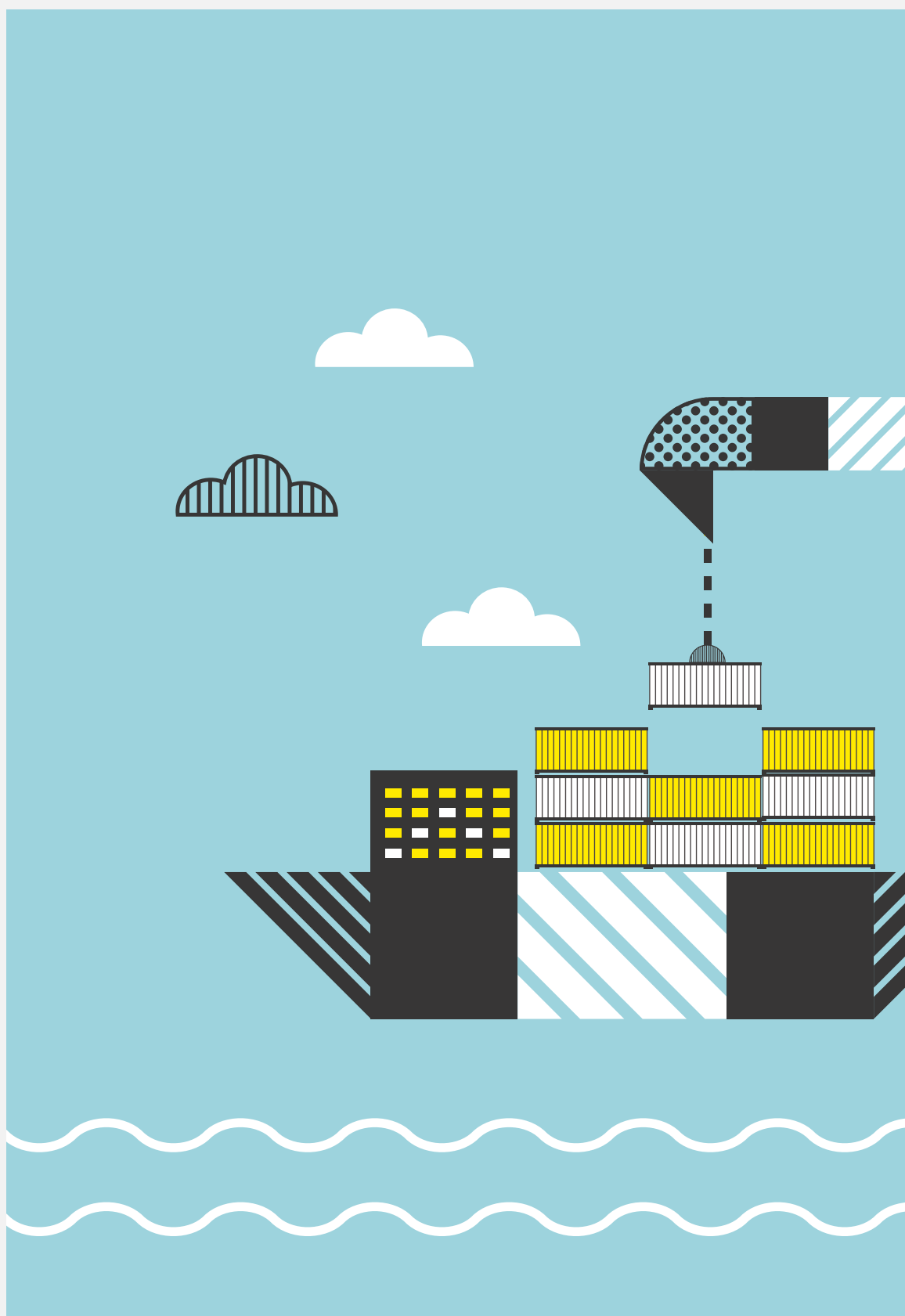
Op 14 juli 2023 werd het **voorontwerp projectbesluit WOW** meegedeeld aan de Vlaamse Regering. Deze Mededeling aan de Vlaamse Regering luidt de raadpleging van de formele adviesinstanties in. Het hele dossier waarover de adviesinstanties zich nu buigen, staat ter inzage op de projectwebsite. Na de adviesronde volgen waar nodig nog aanpassingen. Het dossier gaat dan terug naar de Vlaamse Regering in het voorjaar van 2024. Daarna start een openbaar onderzoek waarbij de ruime bevolking zich er over kan uitspreken.

Planning

De start der werken wordt verwacht in 2025 na definitieve vaststelling van het projectbesluit. De timing van de realisatie en ingebruikname van de projecten kan beïnvloed worden door diverse factoren (o.a. afstemming met andere ECA-projecten).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2020	Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 27 april 2020 – 26 mei 2020
10/2020	Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde Projectonderzoeksnota (gPON)
07/2023	Mededeling voorontwerp projectbesluit WOW aan de Vlaamse Regering.



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: - Port of Antwerp Bruges (PoAB) - Stad Brugge Overheidsinstanties die minder dicht betrokken zijn: Defensie, infrabel, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), De Lijn
Gerelateerde projecten	Renovatie Pierre Vandallesluis (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	Vorbereidingsfase
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 zeisluis 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.

1. 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.

2. 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)



Na de vaststelling van het inrichtingsalternatief door de taskforce op 10 juni 2022 werd dit inrichtingsalternatief verder uitgewerkt en geoptimaliseerd. Dit **geoptimaliseerd inrichtingsalternatief** werd als eindbeeld van het project beschreven en verankerd in het voorontwerp van kaderprojectbesluit dd. 14 juli 2023.

Tevens werden de **geïntegreerde studies** in het afgelopen jaar afgewerkt op het niveau van het eindbeeld. Dit betreft:

- nautisch onderzoek
- mobiliteitsonderzoek
- leefbaarheidsonderzoek
- technische complexiteit en uitvoerbaarheid
- MKBA
- MER

Het voorontwerp van kaderprojectbesluit is afgerond en ligt voor bij de Vlaamse Regering zodat de adviesronde kan starten.

Planning

Q3 2023: voorontwerp kaderprojectbesluit + adviesronde

Q4 2023 - Q1 2024: ontwerp kaderprojectbesluit + openbaar onderzoek

Na verwerking inspraak openbaar onderzoek: definitief kaderprojectbesluit

Risicobeheer

De belangrijkste risico's zijn:

- Het niet halen van de planning
- Juridische procedures tegen het projectbesluit
- Betrokkenheid bedrijven in participatietraject onvoldoende
- Resultaten geïntegreerd onderzoek worden in vraag gesteld
- Onduidelijkheid doorlooptijd van het proces omwille van procedures voor de RVS

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. Het betreft hier de top 5 van 26 risico's.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2022
Onteigeningskosten:	105.000
Bouwkost:	1.897.000
Studie -en ontwerpkosten	87.000

Duiding bij financiële kerngegevens

De bouwkost hier gerapporteerd betreft de meest recente raming, met inbegrip van de kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen. Deze kosten zullen niet enkel door het Vlaams Gewest gedragen worden, maar ook een deel responsabiliseringsbijdrage van het havenbedrijf, Port of Antwerp Bruges (PoAB). 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 ook nog niet gemaakt.

De onteigeningskosten betreffen de meest recente geactualiseerde raming o.b.v. kredietramingen van vastgoedtransacties, en zijn dus nog redelijk ruw.

De samenstelling van de onteigeningskosten is als volgt:

- 75 miljoen euro voor bedrijven (27 miljoen euro gefinancierd via relanceplan Vlaamse Veerkracht, 42 miljoen euro gefinancierd via provisie FB en het saldo via reguliere kredieten)
- 22,5 miljoen euro voor woningen uit het voorkeursbesluit
- 7,5 miljoen euro voor woningen i.f.v. de berm Fryattstraat

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MBU-3MIH2VA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WATERINFRASTRUCTUUR)

Decreet Complexe projecten

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2016	Als resultaat van de verkenningfase werd op 15 juli 2016 een startbeslissing genomen door de Vlaamse regering, voor de opstart van een complex project om de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge te verbeteren en naar de toekomst toe te blijven garanderen. Ook de aanleg van een nieuwe weg voor havengebonden verkeer (Nx) werd hierin als projectonderdeel opgenomen.
09/2016	Publicatie 1e versie van de alternatieven-onderzoeksnota (AON)
10/2016	Raadpleging alternatievenonderzoeksnota (AON): 5 oktober 2016 – 5 november 2016.
05/2017	Beslissing richtlijnen MER, publicatie geactualiseerde Alternatievenonderzoek (gAON) en overwegingsdocument
11/2017	Publicatie synthesesnota
03/2018	Publicatie voorontwerp van voorkeursbesluit. Gevolgd door een adviesronde (5 maart 2018 – 17 april 2018) met 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 januari 2019 – 22 maart 2019.
04/2019	Kwaliteitsbeoordeling effectenstudies: Beslissing goedkeuring MER
06/2019	Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg binnen de onderzoeksfase werd door de Vlaamse regering op 28 juni 2019 (voorkeursbesluit) gekozen voor

	het alternatief waarbij de nieuwe sluis op de Visartsite (huidige locatie) komt te liggen en waarbij de NX in een tunnel komt te liggen. Het voorkeursbesluit houdt de vaststelling in van een op strategisch niveau gekozen alternatief. De Raad van State ontving binnen de termijn van 60 dagen na publicatie van het voorkeursbesluit meerdere bezwaarschriften. Het projectteam van het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge heeft begin december 2020 twee verslagen ontvangen van de auditeur van de Raad van State. De auditeur van de Raad van State adviseerde in beide auditoraatsverslagen om het voorkeursbesluit te vernietigen. Met de twee bezwaardin-dieners werd overleg gestart om tot een oplossing te komen.
Q1 2020	Start uitwerkingsfase
06/2020	Publicatie projectonderzoeksnota (PON) Raadpleging projectonderzoeksnota (PON): 8 juni 2020 – 10 juli 2020
11/2020	Beslissing richtlijnen MER: Beslissing richtlijnen MER, publicatie overwegingsdocument en geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON).
Q4 2020 – Q1 2022	Geïntegreerd effectenonderzoek van de redelijke alternatieven t.b.v. de trechtering tot het inrichtingsalternatief
06/2021	Geactualiseerde projectonderzoeksnota/ Alternatief tussennota ter inzage gegeven op 1 juni 2021 waarin de aanpassing van het alternatief ovonde in detail wordt toegelicht. Deze lag vanaf dan tot en met 21 juni 2021 ter inzage voor alle geïnteresseerden. Advies en opmerkingen inzake deze tussennota werden verzameld in

	een overwegingsdocument. De input die men verder meenam werd toegevoegd aan de geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON). Bekendmaking overeenkomsten met alle partijen die een bezwaar indienden, waardoor alle procedures bij de Raad van State tegen het voorkeursbesluit van de Nieuwe Sluis Zeebrugge worden stopgezet.
09/2021	Publicatie aanvullende richtlijnen, overwegingsdocument tussennota en addendum geactualiseerde projectonderzoeksnota (gPON)
06/2022	Na een periode van intensief studiewerk en diverse overlegmomenten met belanghebbenden werd in de taskforce van 10 juni 2022 het inrichtingsalternatief voor de Nieuwe Sluis Zeebrugge vastgelegd. Dit inrichtingsalternatief werd op 14 juni 2022 in een persconferentie bekend gemaakt. Het inrichtingsalternatief stelt nu duidelijk waar de nieuwe sluis en de nieuwe verbindingsweg Nx precies ingepland worden. Dit inrichtingsalternatief wordt nu verder uitgewerkt tbv het projectbesluit.
Q3 2022 – Q2 2023	Geïntegreerd onderzoek op het inrichtingsalternatief
07/2023	Het voorontwerp van kaderprojectbesluit wordt, middels een mededeling aan de VR, voorgesteld aan de Vlaamse Regering op 14 juli 2023. Aansluitend wordt de adviesvraag opgestart.
Q4 2023 – Q1 2024	Ontwerp ontwerp kaderprojectbesluit + openbaar onderzoek Na verwerking inspraak openbaar onderzoek: definitief kaderprojectbesluit (indicatieve timing)



Met dit project maakt de Vlaamse overheid de haven van Zeebrugge en haar omgeving klaar voor de toekomst.



17 Renovatie Royerssluis

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Afdeling Maritieme Toegang (AMT) - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Andere betrokken entiteiten	AMT zal voor deze werken optreden als leidend ambtenaar, terwijl het onderdeel wordt uitgevoerd in opdracht van Port of Antwerp-Bruges. Lantis treedt op als aanbestedende overheid van de samengevoegde opdracht van het onderdeel Royerssluis, en onderdeel Oosterweelknoop. Stad Antwerpen, Provincie Antwerpen, AWW, De Vlaamse Waterweg nv, Vervoerregio Antwerpen, Aquafin en Agentschap Onroerend Erfgoed (voor de Sluismeesterswoning) zijn ook betrokken instanties.
Gerelateerde projecten	Toekomstverbond, Oosterweelknooppunt (het op- en afrittencomplex aan de tunnelmond op rechteroever), Droogdokkenpark – Stad Antwerpen/AG Vespa, Dijkwerken (sigmaking Droogdokkenpark) - De Vlaamse Waterweg nv
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/maritieme-toegang

Omschrijving van het project

De Royerssluis verbindt de Schelde met de dokken en met het verderop gelegen Albertkanaal. Na meer dan 100 jaar trouwe dienst is de sluis aan vernieuwing toe. De Royerssluis is na een aanvaring begin 2021 permanent buiten gebruik. Door de geplande totale renovatie waren tijdelijke herstelwerkzaamheden niet aan de orde.

De komende jaren wordt de Royerssluis grondig gerenoveerd en uitgebreid tot een **performante binnenvaartsluis die moderne binnenschepen vlot en veilig zal behandelen**. De sluis wordt aanzienlijk langer (van 180 naar 235 meter lengte) én breder (van 22 naar 36 meter) waardoor ze grotere binnenschepen efficiënt kan versassen en het transportvolume naar het Albertkanaal verhoogd kan worden.

Samengevat houdt de renovatie het volgende in:

- 2 nieuwe sluishoofden
- Vernieuwing sluiskolkmuur, deuren, vulsysteem en nautische aansturing
- Vernieuwing en verbreding van de remmings/geleidewerken
- Aanleg van een leidingentunnel onder de sluis
- Renovatie sluisgebouw en aanleg machinegebouwen, een centraal technisch gebouw en kiosken
- Twee wegbruggen geschikt voor uitzonderlijk vervoer
- Heraanleg van de wegenis rond de sluis

De uitvoering wordt afgestemd met de aangrenzende Oosterweelwerken. Tijdens de uitvoering zal ook op frequente basis worden afgestemd met alle betrokken actoren, zoals het Havenbedrijf Antwerpen, stad Antwerpen en andere administraties

Nagestreefde doelstellingen

De renovatie van de sluis is een belangrijke stap in de modal shift naar duurzamere vervoersmiddelen binnen het goederen-transport.

De renovatie van de sluis kadert ten slotte ook binnen het Sigma-plan. Het niveau van de sluisdeuren en sluishoofden wordt opgetrokken om Antwerpen in de toekomst te beschermen tegen overstromingen van de Schelde. Het onderzoek naar de noodzakelijke breedte van de sluis werd gevoerd door het Waterbouwkundig Laboratorium van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Bij de start van het project Royerssluis is duidelijk geworden dat de in bestek voorziene fasering voor de uitvoering van de kofferdam benedenhoofd niet mogelijk was omwille van de stabiliteit van de kofferdam. Op de aangepaste plannen (aangeleverd vanuit studiebureau SBE vanuit MT) werd er een hydraulische verbinding getekend doorheen de kofferdam omdat er slechts een zeer beperkt verschil in waterstand is toegestaan langs beide zijden, en ook in de kofferdam. Voor de buispalen zijn toen geen aanpassingen meer gebeurd om de start van de kofferdam niet uit te stellen. De aannemer heeft het extra gewicht door afwijkende buizen voor zijn rekening genomen, dit om de levertijd in te korten. Legankers werden wel gewijzigd, en er zijn gordingen toegevoegd. Als gevolg van de hydraulische verbinding zijn ook extra voorwaarden voor de kofferdam van toepassing geworden. **Naar uitvoeringstermijn toe werd erop toegezien en geschoven met verschillende acties op terrein om binnen de reeds gekende kritieke vertraging te blijven die reeds gekend was omwille van de bovenvermelde conceptwijziging aan het bovenhoofd opgelegd vanuit Lantis.**

Na het sluiten van de kofferdam benedenhoofd diende/dient het **slib uit de voorhaven en sluiskolk** verder **verwijderd** te worden (dit is momenteel in uitvoering op de werfsite). Uit recente (2023) testen op het slib blijkt dat ook hierin PFAS aanwezig is. Vanuit de afdeling Maritieme Toegang is de beleidsbeslissing gekomen om het slib af te voeren naar AMORAS

(Antwerpse mechanische ontwatering, recyclage en applicatie van slib), en niet langer te storen op de Benedenzeeschelde. Momenteel is deze afvoer van slib ongoing, en dit nog tot midden oktober 2023. Dit brengt een meerkost met zich mee, echter deze werken zitten (voorlopig) niet op het kritieke pad.

De overschakeling (instructie vanuit Lantis) van kistdam naar een nieuwe kofferdam aan het bovenhoofd leidde tot een bijkomende kleine vertraging op het kritieke pad van Royerssluis, onder andere omwille van moeilijke heicondities vanop het water.

Volgende werken werden voltooid:

- 2 waterzuiveringsinstallaties (WZI) opgebouwd: voorjaar 2023
- Bemaling (met WZI) in dienst genomen zodat de grond watertafel verlaagd kon worden: februari 2023.
- Bouwput afgewerkt (cement-bentoniet-wanden, diepwanden, damwanden) tot in de Boomse klei: maart 2023
- Kofferdam benedenhoofd klaar (= mijlpaal ikv omleidingswegenis die voor meerdere jaren in dienst werd genomen door het verkeer om van de éne naar de andere sluisoever te rijden): juni 2023
- Kofferdam bovenhoofd klaar (Lantis): zomer 2023
- Bouwput klaar voor start bemaling op diepte: zomer 2023

Planning (indicatief)

- Afbraak bestaande sluis: september 2023 – eind 2024
- Bouw nieuwe sluis: februari 2024 – eind 2026
- Definitieve wegenis en sluisplateau: begin 2027 – midden 2027
- Afbraak kofferdam bovenhoofd (Lantis): tegen mei 2027
- Start invaren bruggen en deuren: juni 2027
- Afbraak kofferdam benedenhoofd: tegen april 2028
- Einde werken: eind 2028
- Indienstname nieuwe Royerssluis: begin 2029
- Definitieve oplevering: 2031

Risicobeheer

De grootste risico's zijn momenteel:

- Potentiële vertragingen omwille van naburige projecten. Momenteel is dit enkel met (of door) Oosterweelknoop van Lantis het geval. Echter intensief overleg beperkt dit maximaal, er is nauwe betrokkenheid en raakvlakoverleggen vinden plaats.
- Vertraging andere naburige werven (bv. omwille van PFAS contaminatie op werf Roverssluis). In de ruime omgeving zijn meerdere projecten gepland of reeds in uitvoering: Oosterweelknoop van Lantis (zware interferentie, hoewel gecoördineerde aanneming), Kanaaltunnels van Lantis, renovatie van de Hogere Zeevaartschool, aanleg Droogdokkenpark vanuit Stad Antwerpen, Verhuis Kogge vanuit Onroerend Erfgoed, Dijkwerken vanuit De Vlaamse Waterweg. Met alle stakeholders wordt regelmatig overleg gepleegd. Voorlopig zijn er geen nadelige gevolgen van de Roverssluis op de andere projecten.

Budgettair wordt bij budgetoverschrijdingen voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen-Brugge toegepast.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag excl. BTW:		288.000				
	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Investeringsbedrag per jaar (VAK)	0	91.054	0	1.493	12.000	104.547

Duiding bij financiële kerncijfers

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

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

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

Budgettair wordt voor deze maritieme infrastructuur de verdeelsleutel van 85% Vlaams Gewest (bij afdeling Maritieme Toegang) en 15% responsabiliseringsbijdrage voor het Havenbedrijf Antwerpen toegepast. Port of Antwerp Bruges draagt, naast de 142,8 miljoen euro, ook een responsabiliseringsbijdrage van 41,3 miljoen euro voor de meerkost van de gekozen variant voor de ombouw van de Roverssluis tot een performante binnen-vaartsuis.

Het saldobedrag voor Vlaanderen werd in 2020 volledig vastgelegd. Op het GIP werd hiervoor 91 miljoen euro voorzien. Het budget dat op het GIP 2021 werd voorzien omvat de ondersteunende processen tijdens de uitvoering: nl. veiligheidscoördinatie, controle in het kader van de tienjaarlijkse verzekering en de inhuur van externe ondersteuning tijdens uitvoering van de werken. Tot slot is ook de werken voorzien voor een verplichte rietcompensatie ten gevolge van deze werken.

Herzieningen werden als volgt vastgelegd:

2022: herziening 1 voor 2021 en 2022 (deel1) (IO20079426 lijn 2-1-1), goedgekeurd voor een bedrag van 1.493.179 euro

2023: herziening 2 voor 2022 (deel2) (IO20079426 lijn 3-1-1), goedgekeurd voor een bedrag van 12.000.000 euro

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

MBU-3MIH2VA-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2016	Bekendmaking plaatsingsprocedure
05/2017	Selectiedatum plaatsingsprocedure
05/2020	Op 8 mei 2020 kreeg de renovatie van de Royersluis in Antwerpen groen licht van Vlaams minister van Omgeving Zuhair Demir met de levering van de omgevingsvergunning aan de Afdeling Maritieme Toegang.
12/2020	Op 18 december 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. Het onderdeel Royersluis werd gegund na een koepelovereenkomst met het Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang (AMT). Dit is de overeenkomst inzake de samengevoegde opdracht, contract 3A, tussen Lantis en Havenbedrijf enerzijds en de opdrachtnemer anderzijds, met tussenkomst van het Vlaams Gewest (AMT).
03/2021	Contractsluiting en financial close
04/2021	Overeenkomst van 21 april 2021 tussen het Vlaams Gewest en het Havenbedrijf Bijstelling vergunningsvoorwaarden (milieu-kundig)
10/2021	Start bouwfase
04/2022	OVA2.0 (werfgedeelte + lozingsnormen PFOA + conceptwijziging kistdam naar kofferdam).
Eind 2022	Waterzuiveringsinstallaties (WZI) opgebouwd
03/2023	CB-wanden bouwput klaar
04/2023	Kofferdam benedenhoofd klaar: Omleiding wegens eind april 2023 voor meerdere jaren
Zomer 2023	Kofferdam bovenhoofd klaar (Lantis) Bouwput klaar voor start bemaling
Zomer 2024	Ontgraving bouwput en volledig bemaald
2028	Einde der werken
2031	Definitieve oplevering



ZELFEVALUATIE (2023)

Zakelijke rechtvaardiging	
Projectorganisatie	
Samenwerking en draagvlak	
Risico's en kansen	

Er vindt regelmatig overleg plaats met de diverse stakeholders en omgevingspartners (Lantis, Stad Antwerpen, Provincie Antwerpen, AWV, De Vlaamse Waterweg nv, Vervoerregio Antwerpen, Aquafin, Agentschap Onroerend Erfgoed (voor de Sluismeesterswoning)...). Partners zijn op de hoogte van de gebeurtenissen op het project, de gewijzigde timing en fasering, de raakvlakken.... Het draagvlak is dan ook groot.

De samenwerking met Lantis (gezamenlijke aanbesteding) verloopt echter niet altijd even vlot, en is een blijvend aandachtspunt. Gesprekken omtrent de termijnsverlenging op Royersluis omwille van de opgelegde conceptwijziging aan het bovenhoofd vanuit Lantis, en de verdeling van de bijhorende kosten, verlopen moeizaam.

18 A12 Londerzeel Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Londerzeel en Meise, De Lijn
Gerelateerde projecten	A12 Boom-Brussel (ML22), Sneltram A12, fietssnelweg F28
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	ESR-neutraal Er wordt gebruik gemaakt van een standaard DBFM-overeenkomst waarvoor reeds INR-advies werd ingewonnen inzake de ESR-neutraliteit.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://wegenenverkeer.be/werken/londerzeel-zuid-oplossing-voor-kruispunt-kerkhofstraat-en-londerzeelse-steenweg-met-a12

Omschrijving van het project

Het project A12 Londerzeel Zuid kadert enerzijds in het **missing link**-project van omvorming van de A12 tot autosnelweg (ML22 - **A12 Boom-Brussel**) en past anderzijds in het **streefbeeld van de A12 Strombeek-Bever – Willebroek**.

Het programma **A12 Boom-Brussel**: omvorming tot volwaardige autosnelweg is één van de **missing links** in het bestaande wegennet zoals werd gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

In dit programma worden verscheidene deelprojecten gedefinieerd. Het programma behelst alle ingrepen tussen Brussel en de Rupeltunnel om te komen tot een verkeersveilige inrichting van de A12 conform de autosnelwegrichtlijnen, inclusief de aanleg van ondersteunende maatregelen zoals de aanleg van fietsinfrastructuur en ontsnipperingsprojecten. Het doel is om uiteindelijk te komen tot een zowel landschappelijk als multimodaal geïntegreerde inrichting van de A12 tussen Brussel en Boom.

Met de realisatie van het deelproject Londerzeel-Zuid zou een **eerste belangrijke knelpunt van deze missing link weggevoerd** worden.

De gewenste infrastructuuringrepen kunnen als volgt samengevat worden:

- Het realiseren van een **ongelijkvloerse kruising voor alle modi van de Londerzeelsesteenweg / Kerkhofstraat met de A12**. Dit kruispunt is opgenomen op de lijst van de gevaarlijke kruispunten waar ingrijpende werken nodig zijn.
- Het **waarborgen en veiliger maken** van de **lokale verbinding tussen Westrode en Londerzeel**, in het bijzonder voor actieve weggebruikers
- Een **lokale ontsluiting van de omgeving naar de A12 via een aansluitingscomplex**
- De **ontsluiting voor uitzonderlijke transporten van en naar de A12**
- De realisatie van een **tramtunnel voor de Sneltramlijn langs de A12**
- De realisatie van het deel **fietssnelweg F28 langs de A12** binnen de projectzone
- De realisatie van **waterbuffering**

Nagestreefde doelstellingen

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

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

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

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



De volgende **contracten** ter ondersteuning werden **toegekend of gewijzigd**:

- Ontwerp: het contract werd gewijzigd ten einde rekening te houden met het aspect PPS / DBFM.
- MER: het contract werd gewijzigd ten einde rekening te houden met de meest actuele MER-richtlijnen.
- Financiële ondersteuning: het contract werd aanbesteed en gegund (BDO).
- Juridische ondersteuning: het contract werd aanbesteed en gegund (Stibbe).

Gelet op de reeds lange historiek van het project zijn ook reeds een groot deel van de **onteigeningen** gerealiseerd in de periode 2019-2020, doch op basis van de eerdere versies van het ontwerp. Bijkomende innames zullen nog gerealiseerd moeten worden.

Er werd een onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid en geschiktheid van een realisatie van het project via PPS, meer bepaald een DBFM, dit conform de BVR van oktober 2021. De voorgestelde aanpak werd door de inspecteur van financiën medio april 2023 goedgekeurd.

Op 28 april 2023 gaf de Vlaamse Regering groen licht voor de **opstart van de aanbestedingsprocedure** via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Voor deze beslissing werd reeds een selectieleidraad opgesteld. De opstart van de aanbestedingsprocedure en publicatie van de selectieleidraad is in mei 2023 doorgedaan, en de selectiebeslissing werd op 20 juli 2023 aan de kandidaten overgemaakt. Het programma van eisen wordt tegen begin september 2023 opgesteld, dit zodat een initieel offerte begin oktober ingediend kan worden. Deze initiële offerte zal verder de basis vormen voor de verdere onderhandelingen met de 3 geselecteerde consortia.

In maart 2023 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer de procedure opgestart **voor aanvraag van de omgevingsvergunning** voor de infrastructuurwerken aan Londerzeel Zuid. De eerste stap is hierbij het houden van een projectvergadering, gezien gebruik zal worden gemaakt van het besluit kleine wijziging van algemeen belang. Dit betekent dat er geen GRUP – en dus plan-MER – opgemaakt zou moeten worden, maar wel een

plan-MER-ontheffing en een volledige project-MER. Het ontwerp zoals dit vandaag gekend is zal als uitgangspunt gebruikt worden.

De private partij die de werken zal uitvoeren, zal het ontwerp nog kunnen verfijnen, en de fasering en minder hinder-maatregelen op punt zetten. Dit gedeelte zal dus nog niet vervat zitten in deze omgevingsvergunningsaanvraag.

Planning

In september 2023 organiseert het Agentschap Wegen en Verkeer een **informatiemoment** voor de buurtbewoners en de ondernemers uit de omgeving, dit in aanloop van het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunningsaanvraag.

Volgens de huidige planning wenst Wegen en Verkeer een gunningsbeslissing bekomen in april 2024, met een contract close met het aannemersconsortium half 2024. De werken zouden dan effectief kunnen starten in de loop van 2025. Deze timing is uiteraard afhankelijk van de wijzigingen aan het ontwerp die de voorkeursbieder zal voorstellen en de bijhorende omgevingsvergunningsaanvraag voor de tijdelijke werftoestand.

Risicobeheer

Het voornaamste risico bij het project is momenteel de vergunbaarheid van het project / het bekomen van een omgevingsvergunning. Dit risico wordt gemitigeerd door in een doorgedreven aanpak door te voeren rond communicatie met omwonenden en derde partijen (open cultuur).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Onteigeningskosten	3.500
Bouwkost:	62.810
Studie -en ontwerpkosten:	2.500
Investeringsbedrag excl. BTW:	65.310

Guiding bij financiële kerncijfers

De raming van de bouwkost is excl. BTW, naar prijspeil februari 2023. Hiervoor werd de raming met prijspeil juli 2018 geactualiseerd op basis van een herzieningscoëfficiënt van 26 %. Deze herzieningscoëfficiënt is een realistische aanname op basis van de in de bouw gangbare herzieningsformules, welke o.a. rekening houden met loonkost en materiaalkost. Deze bouwkost dient als basis voor de berekening van de beschikbaarheidsvergoedingen.

Deze bouwkost beslaat enkel een raming van de werken indien het project via een klassieke uitvoeringsvorm werd gerealiseerd, dit op basis van een uitgewerkt referentieontwerp.

De gemaakte studiekosten en onderzoeken in het kader van de voorbereiding van het project (technische ondersteuning, MER-deskundigen, juridische adviseurs, financieel adviseurs) bedragen tussen 2012 en 2023 in totaal reeds 1.803 K euro.

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen op basis van bovenstaande overwegingen, de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 6.281 miljoen euro per jaar (exclusief btw).

Investeringscomponent beschikbaarheidsvergoedingen:

Voortgaand op de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten voor weginfrastructuur wordt een percentage van 6,5% gehanteerd ter bepaling van de investeringsvergoedingen. De totale jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project Londerzeel-Zuid bedraagt aldus 62,81 miljoen euro x 6,5 % = 4,083 miljoen euro.

Bij het finaal vastleggen van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte speelt dan wel enerzijds de dan geldende marktrente nog een belangrijke rol, en anderzijds de risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever. Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project moet tevens nog rekening gehouden worden met de evolutie van prijzen van de bouwmaterialen tussen de huidige raming op basis van prijzen 2023 en de marktprijzen (in plus of in min) op het ogenblik van de gunning (najaar 2024) en eventueel tijdens uitvoering.

Onderhoudscomponent beschikbaarheidsvergoedingen:

Het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en de vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, kan op basis van de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten geraamd worden op 3,5% van de bouwwaarde, of 62,81 miljoen euro x 3,5 % = 2,198 miljoen euro per jaar.

Deze vergoeding wordt nadien jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en dagelijks beheer van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijs-herzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in materialen (vnl. staal) en andere middelen (vnl. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

De studiekosten en onteigeningskosten voor PPS A12 Londerzeel Zuid werden geboekt op het begrotingsartikel MDU-3MHH2RA-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - INVESTERINGEN WEGINFRASTRUCTUUR).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2017	iGBC startnota
11/2017	Goedkeuring RMC startnota
Medio 2018	Goedkeuring RMC projectnota
Medio 2019	Onteigeningsplannen (deel 1) - gerealiseerd
Eind 2020	Onteigeningsprocedure (deel 1) - gerealiseerd
10/2021	De Vlaamse Regering beslist om het beleidsdomein MOW toe te laten DBFM-project Londerzeel Zuid verder uit te werken als potentieel Vlaams PPS (Publiek-Private samenwerkings)-project door het agentschap Wegen en Verkeer.
Lente tot najaar 2022	Aanbesteding financiële & juridische ondersteuning PPS
Najaar 2022 - voorjaar 2023	Onderzoek naar haalbaarheid en geschiktheid PPS (DBFM)
04/2023	De Vlaamse Regering geeft groen licht voor de opstart van de aanbestedingsprocedure via een mededingingsprocedure met onderhandeling (MPMO). Voor deze beslissing werd reeds een selectieleidraad opgesteld.

05/2023	Formele opstart van de aanbestedingsprocedure door de publicatie van de opdracht (1ste fase - selectie)
06/2023	Opening offertes / aanvraag tot deelnemen in het kader van de 1ste fase van de aanbestedingsprocedure
07/2023	De selectiebeslissing van de 1ste fase van de aanbesteding wordt aan de inschrijvers overgemaakt, inclusief uitnodiging tot deelname voor de volgende fase en een eerste set documenten in het kader van het Initieel Bestek (doorstart naar de volgende fase).
04/2024	Gunningsbeslissing (indicatief)
Midden 2024	Contract close (indicatief)
Medio 2025	Start werken (indicatief)
2028	Te verwachten beschikbaarheid (indicatief)

19 PPS Kunstwerken (OverBruggen)

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Andere betrokken entiteiten	De PPS Kunstwerken wordt gecoördineerd door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg.
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen die als model geldt voor elk van de deelprojecten. Die standaard DBFM-overeenkomst is gebaseerd op de DBFM-overeenkomst die de Werkvennootschap hanteert voor haar projecten (o.a. complex A201) en waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal ervoor zorgen dat de ESR-neutraliteit van de DBFM-overeenkomsten voor elk van de deelprojecten wordt bewaakt en zal hiertoe in de raamovereenkomst de nodige bepalingen opnemen.
Uitvoeringsvorm	DBFM middels een raamovereenkomst
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Website	https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/vlaamse-overheid-start-vervang-en-renovatieprogramma-over-bruggen

Omschrijving van het project

De bouwpiek van jaren '60 – '70 leidt vandaag tot een reeks kunstwerken die verouderd zijn en kampen met een aanzienlijke onderhoudsachterstand. Een deel van onze infrastructuur is in slechte toestand en dreigt niet langer aan de eisen te beantwoorden. De Vlaamse regering heeft daarom aan het begin van haar legislatuur een inhaaloperatie opgestart om de onderhoudsachterstand weg te werken, onder de noemer van "Assetmanagement".

Deze operatie volgt twee sporen:

- Het wegwerken en voorkomen van onderhoudsachterstand door **renovatie en vernieuwing van verkeersinfrastructuur** en het **verhogen van de inspanningen voor onderhoud**.
- Het verhogen van de maturiteit als infrastructuurbeheerder door het **invoeren van een professioneel assetmanagement**.

Het voorliggende project is een belangrijk onderdeel binnen de ruimere aanpak voor het wegwerken van de onderhoudsachterstand van kunstwerken. De **PPS Kunstwerken** moet het mogelijk maken om deze inhaalslag een versnelling hoger te schakelen en de krachten te bundelen in een gestroomlijnd proces. Het is de eerste PPS in Vlaanderen die specifiek wordt ingezet voor het vernieuwen van infrastructuur in het kader van assetmanagement.

Het programma beoogt de **vernieuwing van 49 bruggen in slechte toestand door middel van een PPS**. De bruggen zijn geografisch verspreid over Vlaanderen en worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg. De vernieuwing is dringend, gelet op de slechte toestand van de kunstwerken.

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

een uitvoeringsplanning opgemaakt met het oog op het optimaliseren van ontwerp- en bouwcapaciteit, het maximaliseren van efficiëntie, het reduceren van hinder en het beperken van doorlooptijden.

De programma-aanpak vertaalt zich contractueel in een **Raamovereenkomst**. Nadat de Raamovereenkomst gesloten is, doorloopt elke brug of cluster van bruggen een twee-fasen aanpak. In de eerste fase – de ontwerpfase – werken de aanbestedende overheid en de private partner, elk met hun eigen expertise en verantwoordelijkheden, van in een vroeg stadium samen het ontwerp uit, en wordt een omgevingsvergunning bekomen. Dit dossier vormt de basis voor de DBFM-overeenkomst waarna de tweede fase start : de realisatie, financiering en beschikbaarheid van de betrokken bruggen, conform een gebruikelijk DBFM-project.

Nagestreefde doelstellingen

Het project wil **uitvoering** geven aan een aantal **beleidsdoelstellingen en ambities uit het regeerakkoord (2019-2024)**, onder meer:

- Investeren in de capaciteit en de betrouwbaarheid van onze vervoersnetwerken.
- Door overheidsinvesteringen de economische groei stimuleren die op korte termijn een extra boost geven doch vooral op langere termijn het macro-economisch potentieel van onze Vlaamse economie benutten.
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur.

De PPS Kunstwerken heeft als doelstelling om **tegen 2030 met het beschikbare budget van 30 miljoen Euro (incl. btw) aan beschikbaarheidsvergoeding per jaar over een looptijd van 30 jaar, zoveel mogelijk bruggen van de Shortlist te vernieuwen en toekomstbestendig te maken**. De Shortlist bevat 49 bruggen in slechte en zeer slechte toestand waarvoor een renovatie niet meer mogelijk is, en die dringend vernieuwd moeten worden. De Shortlist is samengesteld op basis van de meerwaarde voor realisatie in PPS. Deze Shortlist moet worden gezien als een definitieve lijst met een inspanningsverbintenis om deze lijst volledig te realiseren.

Het project PPS OverBruggen beoogt **efficiëntie in het beheer van de beschikbare middelen** om deze doelstelling te bereiken. De opdracht zal gerealiseerd worden middels een raamovereenkomst voor het sluiten van DBFM Contracten, conform de vereisten voor ESR-neutraliteit, met een looptijd voor de beschikbaarheidsfase van maximaal 30 jaar.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Dialoofase:

Op 7 juli 2023 werden de Initieel Beschrijvend Document (IBD) verstuurd naar de drie geselecteerde consortia. De dialoofase is gepland voor de periode september-november 2023.

Offertefase:

De verdere planning van de offertefase ziet er als volgt uit:

- Uitsturen Definitief Beschrijvend Document: december 2023
- Ontvangst technische en financiële offertes: januari 2024
- Finale onderhandelingen: februari 2024
- Gunningsbeslissing en kennisgeving gunningsbeslissing: maart 2024
- Sluiting van de raamovereenkomst: april 2024

Na het sluiten van de raamovereenkomst zal er samen met de opdrachtnemer een analyse plaatsvinden van de deelprojecten en zal de volgorde van uitvoering bepaald worden. Vervolgens start de ontwerpfase voor de eerste bruggen. Medio 2025 zullen de eerste omgevingsvergunningsaanvragen worden ingediend. Na het bekomen van een omgevingsvergunning zal een gedetailleerde timing en fasering opgesteld worden. De streefdatum voor de eerste spadesteek is het voorjaar van 2026.

Risicobeheer**Meerwaarde-potentieel**

De bruggen voor uitvoering in de PPS Kunstwerken zijn geselecteerd op basis van het potentieel voor PPS-meerwaarde. Voor de weerhouden bruggen worden de risico's ten aanzien van een PPS-benadering beheersbaar geacht en is de meerwaarde om de projecten middels een DBFM uit te voeren gemaximaliseerd.

Kansrijkheid

De voorgestelde PPS aanpak kent vele voordelen inzake efficiëntie en het benutten van de expertise van de private partner op het vlak van civiele techniek, uitvoering, onderhoud en minder hinder. Het bundelen van de krachten in de ontwerpfase verkleint de risico's voor het bekomen van een omgevingsvergunning, verbetert het stakeholdermanagement en zorgt voor een beter risicomanagement en een beter voorbereid dossier voor het aanvangen van de bouwfase. De aanpak laat toe dat de private partner in een vroeg stadium ontwerpverantwoordelijkheid kan opnemen. De aanpak heeft globaal korte doorlooptijden en vermijdt onnodige (transactie)kosten. Het zet de private partner aan tot een efficiënte projectstructuur die gericht is naar realisatie (snelheid maken) en preventief onderhoud.

De programma-aanpak heeft enkele aandachtspunten, waarvoor risicobeperkende maatregelen zijn uitgewerkt. Zo stoelt de twee-fasen-aanpak op een goede samenwerking en transparantie, hetgeen niet aan het toeval mag overgelaten worden en dus zorgvuldig gemanaged moet zijn. Daarnaast dient zorg gedragen te worden voor budgethandhaving en het waarborgen van marktconforme prijzen. De aanpak bevat beheersmaatregelen en instrumenten om beide aandachtspunten te beheersen.

Uitvoerbaarheid en projectorganisatie

De uitvoerbaarheid van het project, van de uitvoeringsvorm en de bijzondere twee-fasen-aanpak zijn met positief resultaat afgetoetst met de markt tijdens een marktverkenning. De aanpak steunt op samenwerking en transparantie, en bevat beheersmaatregelen om deze aandachtspunten te beheersen. De overheid heeft een geïntegreerde projectorganisatie ingericht met voldoende expertise om het PPS project aan te sturen.

Duiding bij financiële kerncijfers

Het totale programma vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar.

Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget. Doelstelling is om met dit budget van 30 miljoen euro beschikbaarheidsvergoeding zoveel mogelijk van de 49 bruggen te vernieuwen.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

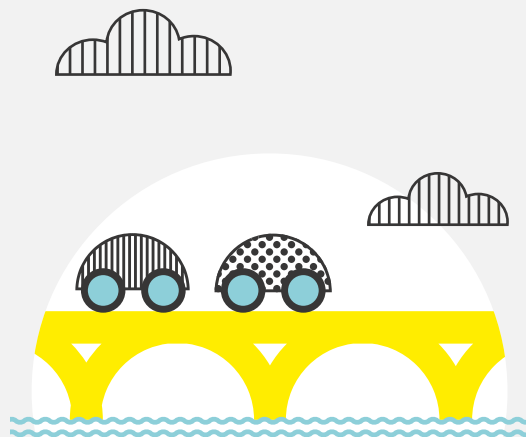
Studiekosten PPS Kunstwerken worden geboekt op begrotingsartikel MBU-3MFH2KB-WT (DAB Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) - WERKING EN TOELAGEN - ALGEMENE BELEIDSONDERSTEUNING - XPERTA).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Maximale beschikbaarheidsvergoeding per jaar:	30.000
--	--------

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2021	Vlaamse Regering beslist op 16 juli 2021 haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma 'Asset Management' - met twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken- verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma en draagt deze op aan het departement MOW (coördinatie).
03/2023	Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM-project
04/2023	Publikatie plaatsingsprocedure - selectiefase
07/2023	Goedkeuring selectiebeslissing en Initieel Beschrijvend Document (IBD)
09 – 11/2023	Dialogofase
12/2023	Uitsturen Definitief Beschrijvend Document
01/2024	Ontvangst technische en financiële offertes
02/2024	Finale onderhandelingen
03/2024	Gunningsbeslissing en kennisgeving gunningsbeslissing
04/2024	Sluiting van de raamovereenkomst
Medio 2025	Indiening eerste omgevingsvergunningaanvragen
Voorjaar 2026	Start werken
2029	Te verwachten beschikbaarheid



20 Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn
Andere betrokken entiteiten	stad Antwerpen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
Gerelateerde projecten	Livan 1
ESR Impact	ESR-neutraal De Opdracht zal middels een DBFM-overeenkomst ESR-neutraal worden gestructureerd. Er wordt toepassing gemaakt van het intussen standaard geworden model van DBFM-overeenkomst dat ook in de andere DBFM-projecten van De Lijn wordt gebruikt en dat in de markt goed is gekend. De DBFM-overeenkomst zal voor advies voorgelegd worden aan het INR/Eurostat.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Het DBFM-project Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat betreft de opening van de laatste ongebruikte premetrotunnel in Antwerpen en is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het premetronetwerk en het verlagen van de busdruk in de stad.

Het bestaat uit twee grote delen, m.n. de opening van de **premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat** en de **opening van 4 stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en Morckhoven)**. De ruwbouw van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat bestaat reeds maar zal nog worden afgewerkt met de nodige infrastructuur (spoorinfrastructuur, tractie en beveiliging) om tramexploitatie mogelijk te maken. In deze tunnel wordt de afwerking en ingebruikname voorzien van 2 premetrostation: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan (tracé LIVAN 1) wordt eveneens de afwerking en ingebruikname van 2 premetrostation ingepland: Drink en Morckhoven.

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Het Belgisch-Nederlandse ontwerpteam AGT (archipelago/ GROUP A/Tractebel) maakte een ontwerp voor deze premetro-stations. Ondertussen werd de **studieopdracht verfijnd en afgewerkt**. De ontwerpen en technische installaties per premetro-station werden op punt gesteld.

Het **referentieontwerp is klaar**. Het bestek inclusief biedingsleidraad en DBFM-Overeenkomst wordt in Q3 2023 verdeeld aan de geselecteerde kandidaten.

Indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata):

- Q3 2023: Verdeling bestek aan geselecteerde kandidaten
- Q4 2023: Ontvangst Eerste Offertes
- Q1 2024: Omgevingsverplaatsingsprocedure
- Zomer 2024 : Ontvangst BAFO
- Q4 2024: Gunning & contract close
- Q1 2025: Start werken
- Q1 2026: Opening station Drink
- Q3 2026: Opening station Morckhoven
- Q1 2027: Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuijvenberg en Willibrordus

Als alles volgens deze indicatieve planning verloopt, dan rijden er begin 2027 trams door de tunnelkokers en premetrostations. mgevingsvergunningaanvraag voor de tijdelijke werfstoestand.

Risicobeheer

- Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit zal in het concrete DBFM-contract van het project vastgelegd worden. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de infrastructuur worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het vergunningsrisico wordt gedragen door de aanbestedende overheid, die voorafgaand aan contract close de omgevingsvergunningen zal aanvragen en verkrijgen. Indien de opdrachtnemer nadien zelf nog aanpassingen zou aanbrengen aan het ontwerp die impact hebben op de vergunning, wordt dit risico eveneens bij die partij gelegd.
- Aangezien het over de afwerking van bestaande metro-tunnels en -stations gaat, is er weinig tot geen marge voor afwijking van het initiële ontwerp, dat ondertussen al stamt uit de jaren '70 van vorige eeuw. De inpassing van de toegangen in de huidige stedelijke context vormt een specifieke uitdaging.
- De stations Drink en Morckhoven zijn gelegen langs de metrolijn onder de Turnhoutse- en Herentalsebaan. Deze lijn werd gerealiseerd via het DBFM-project Livan 1. De genoemde stations, welke dus heden nog niet in gebruik zijn als reizigersstation, zitten momenteel in beheer bij Livan 1.
- Om de omvang van project voldoende groot te houden om interessant te zijn voor potentiële PPS-partners is er beslist om de stations Drink en Morckhoven in hetzelfde dossier (PPS Premetro) als de tunnels en overige stations op te nemen. Bovendien speelt hier ook het schaalvoordeel dat zich voordoet bij de bouw van vier gelijkaardige station. Ook op gebied van architectuur en vormgeving wordt er een eenheid binnen deze stations nagestreefd. Hier ontstaat aldus een interface tussen twee aparte DBFM-contracten.
- Door de specifieke aard van de werken, nl. werken in tunnels en beperkte ondergrondse ruimtes, is er een verhoogd risico op werkongevallen tijdens de bouwperiode.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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



Dit DBFM-project beoogt bij te dragen aan het verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context en het bewerkstelligen van een modal shift.

Duiding bij financiële kerncijfers

In de nota aan de Vlaamse Regering van 15 juli 2022 werd een geraamde **bouwkost** vermeld van 61,38 miljoen euro (excl. BTW). Dit bedrag is tot stand gekomen door de raming uit fase Voorontwerp (49,10 miljoen euro) te indexeren met een globale factor van 25%, op basis van in de bouw gangbare herzieningsformules, welke o.a. rekening houden met loonkost en materiaal-kost. Sindsdien werd het Voorontwerp verder uitgewerkt tot een Referentieontwerp, met bijhorende geactualiseerde raming. Deze raming van de bouwkost bedraagt heden 66,27 miljoen euro (excl. BTW). De toegenomen kosten van fase Voorontwerp naar fase Referentieontwerp zijn een gevolg van verschillende redenen:

- Actualisatie van de prijzen
- Verdere technische uitwerking van het dossier
- Ontwerpaanpassingen

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwkost kunnen **de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen** geschat worden op ca. 6,958 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar. De totale kost aan beschikbaarheidsvergoedingen bedraagt 173,925 miljoen euro (excl. BTW en prijssherziening) over de periode van 25 jaar.

De beschikbaarheidsvergoedingen zullen opgevangen worden binnen de referte kredieten van het beleidsdomein MOW. De onderhoudsvergoedingen voor het DBFM-project zullen enkel drukken op de operationele kosten van De Lijn (en dus indirect op de Vlaamse Begroting via werkingsdotatie en de jaarlijkse investeringsdotatie).

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor investering (Investeringsvergoeding):

Op basis van de ervaringen uit eerdere, gelijkaardige DBFM-opdrachten (Brabo 2, Livan 1) wordt de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding (investeringsvergoeding) geraamd op 7 % van de bouwkost. Gelet op de onvoorspelbare evolutie van de materiaalprijzen en de lange duurtijd van de overeenkomst, wordt zowel gedurende de bouwfase als gedurende de gebruiksfase voorzien in een indexatiemechanisme. De geactualiseerde jaarlijkse investeringsvergoeding voor het DBFM-contract van het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat bedraagt aldus 4,639 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar.

Bij het finaal vastleggen van de beschikbaarheidsvergoedingen voor het bouwgedeelte speelt enerzijds de dan geldende marktrente een belangrijke rol en anderzijds de risicoverdeling tussen opdrachtnemer en opdrachtgever. Bij het vastleggen van de finale beschikbaarheidsvergoeding voor het project moet tevens nog rekening gehouden worden met de evolutie van prijzen van de bouwmaterialen tussen de huidige raming op basis van prijzen 2023 en de marktprijzen (in plus of in min) op het ogenblik van de gunning (2024) en eventueel tijdens uitvoering. Finale wijzigingen door de opdrachtgever aan het programma (in plus of in min), bijvoorbeeld naar aanleiding van specifieke voorwaarden in de vergunning, hebben ook hun effect op de beschikbaarheidsvergoeding.

Jaarlijkse Beschikbaarheidsvergoeding voor onderhoud (Onderhoudsvergoeding):

Het onderhoud, omvattende het regulier en correctief onderhoud en vervangingsinvesteringen over de looptijd van het project om de infrastructuur steeds beschikbaar te houden conform de outputspecificaties, kan op basis van de ervaring met eerdere, gelijkaardige DBFM-projecten geraamd worden op 3,5% van de bouwkost, of € 2.319 miljoen euro per jaar.

Deze vergoeding wordt nadien jaarlijks aangepast op basis van de evolutie van de marktprijzen voor de materialen en diensten die verbonden zijn aan het onderhoud en exploitatie van de infrastructuur (o.b.v. een prijsherzieningsformule). Deze prijsherzieningsformule laat toe dat de opdrachtnemer geen extra marges in zijn prijs voorziet voor onvoorspelbare prijsstijgingen in materialen (vnl. staal) en andere middelen (vnl. lonen onderhoudspersoneel) bij de uitvoering van het onderhoud.

Aandachtspunt: Het project is opgedeeld in verschillende projectonderdelen, met name drie fasen die parallel zullen worden uitgevoerd. Voor de drie fasen geldt één gezamenlijke aanvangsdatum en één gezamenlijke aanvangsgarantie. Aangezien de fasen niet gelijktijdig zullen worden afgerond, wordt voor elke fase een afzonderlijke Geplande Beschikbaarheidsdatum en Beschikbaarheidscertificaat (met een afzonderlijke Beschikbaarheidsvergoeding) voorzien. Na afgifte van het Beschikbaarheidscertificaat begint voor die fase een 25-jarige onderhoudstermijn te lopen.

De **projectonderdelen buiten configuratie** zijn de delen welke weliswaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, maar die geen deel (kunnen) uitmaken van het DBFM-project. Zij zullen niet via DFBM gefinancierd worden maar via een éénmalige bijkomende investeringsdotatie vanuit MOW aan de Lijn voorzien in 2024. De delen buiten configuratie worden geraamd op 6,05 miljoen euro (excl. btw, prijspeil juni 2022) en zullen verder gedetailleerd worden in de komende periode. Deze kosten slaan op de installatie van een sein -en beveiligingssysteem geraamd op 5 miljoen euro, aanpassingen die ingrijpen op de configuratie van de DBFM Livan 1 geraamd op 625 K euro, de verplaatsing van nutsleidingen geraamd 125 K euro en de voorziening van kunstintegratie in de stations.

Net als in andere recente Vlaamse PPS-projecten (waaronder DBFM-project Wissenhage van De Lijn en DBFM-project Verhoging Bruggen Albertkanaal van De Werkvennootschap) zal een **doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaamse Gewest** opgenomen worden om de nakoming van de betalingsverplichtingen t.a.v. de opdrachtnemer te garanderen ter bescherming van de financierbaarheid van het project. Middels een contractuele borgstelling vanwege het Vlaams Gewest kunnen de vreemd vermogensverschaffers aan het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat hetzelfde gunstige kredietprofiel toekennen alsof het een DBFM-overeenkomst betreft die rechtstreeks door het Vlaams Gewest zelf als contractuele opdrachtgever zou worden gesloten. De DBFM-overeenkomst zal, voor doeleinden van deze doorbetalingsverbintenis, ook door het Vlaamse Gewest moeten worden ondertekend.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2021	Op 15 oktober 2021 besliste de Vlaamse Regering: 1) haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW een aantal projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project, waaronder het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat. 2) haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. 3) het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat op te dragen aan De Lijn.
04/2022	Op 20 april 2022 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn: 1) de plaatsingsprocedure, namelijk een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging voor het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering. 2) het ontwerp van selectiedossier inzake de opdracht Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat' goed te keuren. 3) het selectiedossier over te maken aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring.
01/2023	Op 18 januari 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om drie kandidaten te selecteren voor de ingebruikname premetro-tunnels Kerkstraat – Pothoekstraat en afwerking van vier stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink, Morckhoven).
07/2023	Op 13 juli 2023 besliste de Raad van Bestuur van De Lijn om: 1) de Biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst goed te keuren 2) de voorgestelde gunningcriteria en de verdeling van de gewichten goed te keuren 3) in te stemmen met de geactualiseerde ramingen 4) de biedingsleidraad en het ontwerp van DBFM-overeenkomst aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voor te leggen
	5) akkoord te gaan met de verdeling van het bestek aan de geselecteerde kandidaten (onder voorbehoud van goedkeuring door de Vlaamse Regering).
07/2023	Op 14 juli 2023 besliste de Vlaamse Regering: 1) Haar goedkeuring te verlenen aan het ontwerp van Biedingsleidraad en DBFM-overeenkomst, en aan de verderzetting van de aanbestedingsprocedure. 2) Er principieel mee akkoord te gaan dat De Lijn in de finale versie van de DBFM-overeenkomst voor het project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" een clausule voorziet op grond waarvan het Vlaams Gewest zich borg stelt voor de nakoming door De Lijn van alle betalingsverplichtingen die zij ten aanzien van de opdrachtnemer (of diens rechtsopvolger) op zich neemt krachtens de DBFM-overeenkomst. 3) In te stemmen met de geactualiseerde raming en de hieruit voortvloeiende Beschikbaarheidsvergoedingen die opgevangen worden binnen het beleidsdomein MOW. 4) de minister van mobiliteit en openbare werken te gelasten om na te gaan bij de definitieve beslissing over het tramnet in het kader van het kern- en aanvullende net van de vervoerregio Antwerpen of de eventuele wijzigingen in exploitatiekosten van het DBFM-project Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat kunnen opgevangen worden binnen de refertekredieten van het beleidsdomein MOW.
Q1 2024	Omgevingsverplaatsingsprocedure
Q4 2024	Gunning & contract close
Q1 2025	Start werken
Q1 2026	Opening station Drink
Q3 2026	Opening station Morckhoven
Q1 2027	Opening tunnel Kerkstraat incl. stations Stuivenberg en Willibrordus
2027	Te verwachten beschikbaarheid

21 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Andere betrokken entiteiten	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
Gerelateerde projecten	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project vennootschap
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid Ondanks meerdere positieve INR-adviezen is gebleken dat het DBFM-programma sinds 2014 niet langer als ESR-neutraal werd beschouwd. Naar de mening van Eurostat droeg de Vlaamse overheid het merendeel van de financiële risico's van het project. Dit heeft ertoe geleid dat de uitgaven van de DBFM Scholen van Morgen dienden geconsolideerd te worden.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar (tot 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)



In maart 2023 werd het Hasp-O Centrum te Sint-Truiden, het laatste project van het Scholen van Morgen-programma opgeleverd. Hiermee bevinden alle 182 projecten zich momenteel in de beschikbaarheidsfase.

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

Risicobeheer

Vandaag bevinden alle 182 projecten 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 risicobeheersysteem 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:	1.186.513
Studie -en ontwerpkosten:	217.916
Intercalaire interesten:	22.372
Investeringsbedrag excl. BTW:	1.426.801

	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Investerings per jaar	52.712	35.082	52.602	97.528	47.122	1.445.518

	2022
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.344.541
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.550.000
De nog openstaande schuld bij SPV bij afsluiten van het boekjaar:	1.480.875

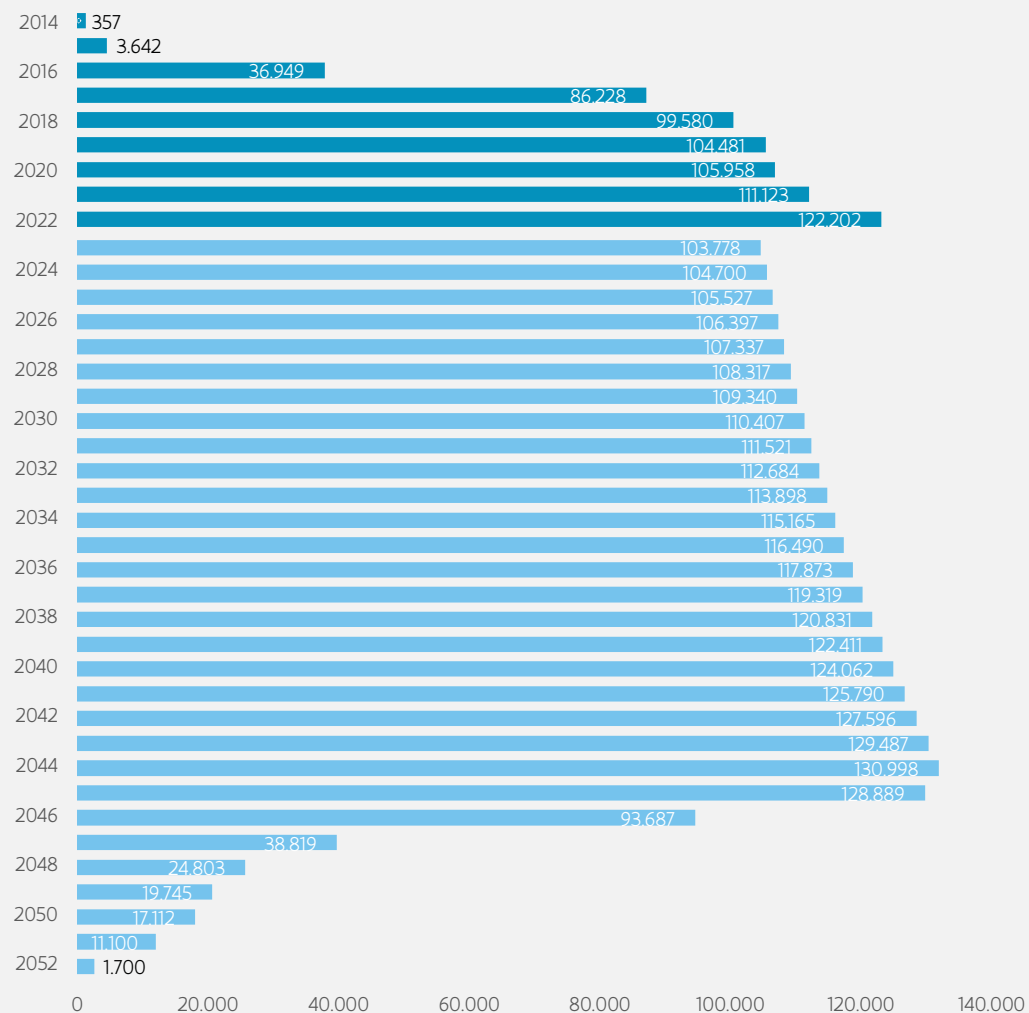


Met de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur wordt een nooit eerder geziene investeringsoperatie voor schoolgebouwen beoogd.

Scholen van morgen

Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij 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 subsidiëeringspercentages 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 december 2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen geldt voor werken die vanaf 1 januari 2016 gefactureerd worden een BTW-tarief van 6%.

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

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

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 2022 betreft:

- Constructielening: 80.402 K euro
- Lange termijnlending bij School Invest: 1.231.62 K euro
- Achtergestelde aandeelhouderslening (quasi-equity): 168.831 K euro (waarvan 1/4 bij School Invest)

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

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

**ZELFEVALUATIE (2023)**

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

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



22 Projects specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Scholen van Vlaanderen
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van een individuele DBFM-overeenkomst heeft Eurostat op 11 juli 2016 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept. In haar advies van 17 februari 2022 was het INR was van oordeel dat de private partner bij het project Egied Van Broeckhoevenschool de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Website	https://www.agion.be/projectspecifiek-dbfm-programma

Omschrijving van het programma

De wachtlijsten en de historische onderhoudsachterstand in de scholenbouw zijn algemeen gekend. Over alle onderwijsnetten heen, heeft het onderwijs behoefte aan enkele miljarden euro aan bijkomende subsidies voor schoolinfrastructuur.

Het belang van schoolinfrastructuur 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-efficiëntie, 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.

In de DBFM-overeenkomst worden de nodige sancties en maatregelen voorzien voor de gepaste risicoverdeling vanuit het ESR-oogpunt.

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**.

Voor 12 van de 13 clusters is met de publicatie de aanbestedingsprocedure (selectiefase) opgestart. In deze 12 clusters werd al een selectiebeslissing genomen en werd dus een lijst met kandidaten geselecteerd.

In 9 clusters stuurden de schoolbesturen sinds de zomer van 2020 de bestekken uit (opstart gunningsfase) naar de geselecteerde kandidaten:

- de Egied Van Broeckhovenschool
- de projectcluster Gent-Ninove
- de projectcluster Maldegem-Poperinge-Wingene
- de projectbundel GO! 01
- de projectcluster GO! 02
- de projectcluster Antwerpen-Brecht
- de projectcluster Broeders van Liefde – KISP
- Jan Van Eyck Campus Gent
- project Scholengemeenschap Lanaken

Voor de eerste 5 clusters/projecten hierboven is reeds een voorkeursbieder aangeduid.

De gunning/closing van de eerste cluster - het project Egied Van Broeckhoven - vond plaats op 1 juni 2022. In juni 2023 werd de projectbundel GO! 01 gegund en vond voor het eerste project binnen deze bundel - basisschool de Smiskens Turnhout - de financial close plaats.

De volgende gunning/contract close is voorzien voor in het najaar van 2023.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouw- kost	Jaar raming
Cluster GO1! *	54.100	2022
Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem	72.900	2022
Scholengemeenschap Lanaken	33.900	2023
Cluster Antwerpen-Brecht	55.100	2022
Cluster Gent-Ninove	30.700	2022
Egied Van Broeckhovenschool **	24.600	2022
Cluster KOB A	66.500	2022
Cluster Broeders van Liefde - KISP	57.000	2022
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	26.200	2022
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	46.400	2022
Jan Van Eyck campus (SKOG)	64.300	2023
Sint-Maartensscholen Ieper	56.100	2022
Tessenderlo Broeders van Liefde	50.300	2022
Totaal	638.100	

Duiding bij financiële kerngegevens

AGION zal ertoe gemachtigd worden om in het kader van het projectspecifiek DBFM-programma gedurende de dertigjarige beschikbaarheidsperiode verbintenissen aan te gaan ten belope van maximaal 36,5 miljoen euro per jaar.

De toelagen op de prestatie gebonden **beschikbaarheidsvergoeding** gedurende 30 jaar worden in hoofdzaak bepaald door de kostprijzen na aanbesteding en de rentevoeten op moment van vastleggen van de beschikbaarheidsvergoeding bij financial close van de individuele projecten. Deze parameters zijn op dit moment nog niet gekend voor de projecten die zich nog in de voorbereidings- of gunningsfase bevinden.

* De jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding voor het pilootproject BS De Smiskens Turnhout van **Cluster GO1!** vastgelegd bij de Financial Close bedroeg 718 K euro (niet-geïndexeerd). Gezien de Financial Close van de overige 6 projecten binnen Cluster GO1! pas voorzien is tegen de zomer van 2024 zijn er momenteel nog geen definitieve bedragen beschikbaar.

Op de financial close voor de **Egied Van Broeckhovenschool bedroeg het investeringsbedrag excl. BTW 33.200 K euro (24.600 K euro bouwkost; 5.700 K euro studie -en ontwerpkosten; 2.900 K euro intercalaire interesten) en werd de totale bruto beschikbaarheidsvergoeding geraamd op 2,7 miljoen euro per jaar. De beschikbaarheidsvergoeding voor de Egied Van Broeckhovenschool is pas verschuldigd vanaf de beschikbaarheid van het project. De oplevering van dit project is gepland voor september 2024.

Er is enkel de **waarborg van de Vlaamse Gemeenschap voor wat betreft de financiële verplichtingen van de inrichtende macht onder de DBFM-overeenkomst** overeenkomstig het BVR van 7 september 2018 houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma.

Het waarborgbesluit voor het pilootproject Turnhout binnen Cluster GO1! werd op 6 juli 2023 afgegeven door het Departement Financiën en Begroting.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

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

Investerings per jaar	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal
Egied van Broeckhovenschool	0	0	0	0	11.886	11.886

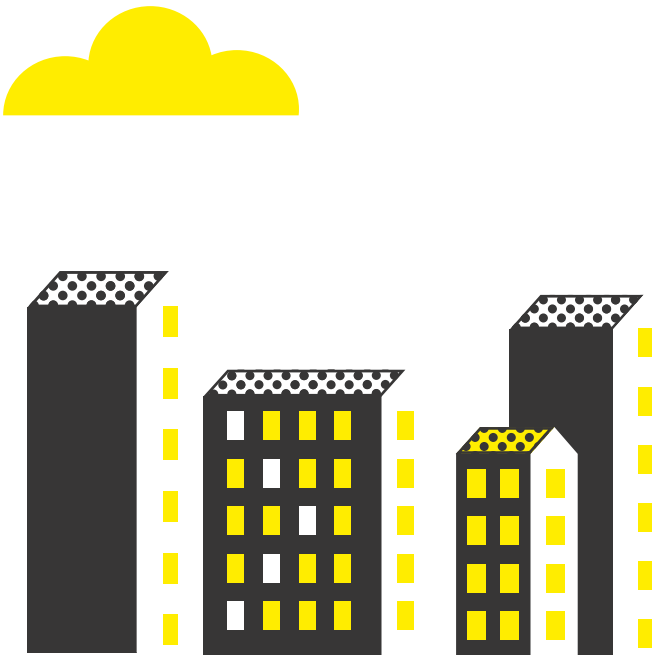
TIJDLIJN

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 decreetale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door de Vlaamse Regering principiële goedgekeurd op 25 maart 2016.	
09/2016	Op 16 september 2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.	
11/2016	Het Vlaams Parlement keurde op 25 november 2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10 januari 2017).	
12/2016	Op 16 december 2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS).	
09/2017	Op 29 september 2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.	
09/2017	De Vlaamse Regering besliste op 29 september 2017 een verhoging van de decreetale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.	
09/2017	Op 29 september 2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via het projectspecifieke DBFM-programma een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.	
03/2017	De oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m ² aan gebouwoppervlakte en een totale geraamde investeringskost meer dan 600 miljoen euro (incl. BTW). Er zijn 9 projecten die individueel werden ingediend en 12 kandidaat-clusters met 2 of meer projectdossiers. Vanuit alle Vlaamse provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden er kandidaat-dossiers ingediend.	
09/2018	De Vlaamse Regering heeft op 7 september 2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.	
02/2022	Op 17 februari 2022 heeft Schoolinvest NV een officieel advies ontvangen van het INR over de statistische behandeling van de DBFM overeenkomst voor het PPS project Egied Van Broeckhovenschool. Het DBFM contract is de praktische uitwerking van het contract waarover Eurostat in 2016 reeds een advies over heeft gepubliceerd.	

ZELFEVALUATIE (2023)

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

In 2023 werd de zelfevaluatie voor dit programma geactualiseerd. Gezien de lopende aanbestedingsprocedures heeft de zelfevaluatie zich voorlopig opnieuw gefocust op de voorbereidingsfase van het programma.



22.1 Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Huidige fase deelproject	Bouwfase

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)	
-------------------------	---

Op 22 juni 2023 was er de contract close met de private partner AURIRA GO!01 BV.

De geplande beschikbaarheidsdatum van het pilootproject (Turnhout) is februari 2025.

Financial close voor de niet-pilootprojecten is voorzien tegen de zomer van 2024. Aansluitend wordt ook voor deze projecten de bouwfase opgestart

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30 november 2018 werd de selectiefase van de Cluster GO!1 gepubliceerd.
01/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 6 januari 2020 de selectiebeslissing genomen door GO.
10/2020	Versturen van bestek naar de geselecteerde kandidaten
01/2022	Aanduiding voorkeurskandidaat
06/2023	Contractdatum
06/2023	Financial Close pilootproject (Turnhout)



22.2 Cluster GO!2 en Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	09/2020	Op 25 september 2020 werd de selectiefase gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		04/2021	Selectiebeslissing
		11/2021	Versturen van bestek
		01/2023	Aanduiding voorkeursbieder
		↓	
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)		G	

Op 17 januari 2023 werd de voorkeursbieder aangeduid.
De gunning is voor zien voor 2024.

Momenteel loopt de uitwerking van de projectvergunningsaanvraag voor het pilootproject.

22.3 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 Pyxiscollege Lanaken van de vzw Scholengemeenschap Lanaken.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	G
------------------	-------------------------

Het bestek werd verstuurd en de offertes werden ontvangen.
De aanduiding voorkeursbieder wordt verwacht in 2024.

TIJDLIJN

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

22.4 Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

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

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)	
-------------------------	---

Het bestek werd verstuurd in februari 2022. De offertes werden in het najaar van 2022 ingediend en worden momenteel beoordeeld. Er wordt verwacht een voorkeursaanbieder aan te duiden tegen begin 2024.

TIJDLIJN

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



22.5 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 Lettertuint te Ninove.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

De projectvergunning voor het pilootproject werd verkregen. De onderhandelingen met de voorkeursbieder met het oog op de BAFO-fase zijn lopende. De gunning voor deze cluster wordt verwacht eind 2023.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2019	De selectiefase van de Cluster Gent-Ninove werd op 27 mei 2019 gepubliceerd.
05/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 12 mei 2020 de selectiebeslissing genomen.
07/2020	Op 7 juli 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende machten naar de geselecteerde kandidaten.
09/2021	Aanduiding voorkeursbieder



22.6 Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

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

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
-------------------------	---

De bouwfase is lopende sinds de zomer van 2022. De bouwtermijn bedraagt 25 maanden.

Het volledige bouwproject zal vermoedelijk klaar zijn tegen 1 september 2024. Het eerste jaar met circa 140 leerlingen trok al op 1 september 2023 in de nieuwbouw in.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2019	Op 17 juni 2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.
06/2020	Op 25 juni 2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.
05/2021	Aanduiding voorkeursbieder
04/2022	Nemen van gunningsbeslissing. Bekomen van stedenbouwkundige vergunning en milieuvergunning
06/2022	Contractsluiting en financial close
07/2022	Start bouwfase



22.7 Cluster KOBAB

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw KOBAB Voorkempen, vzw KOR Lier, vzw KOBAB NoordkAnt en vzw KOBAB Metropool
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

TIJDLIJN

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

↓

Wat houdt het bouwprogramma in?

Dit project omvat de realisatie van een cluster van 6 scholenbouwprojecten, namelijk:

- St.-Norbertus en St.-Lodewijk te Antwerpen,
- Technicum Noord-Antwerpen te Antwerpen,
- Moretus 1 - campus bovenbouw te Antwerpen (Ekeren),
- GVBS JOMA te Antwerpen (Merksem),
- Sint-Jan Berchmanscollege te Malle en
- Sint-Ursula te Lier.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

○

De opdrachtdocumenten gunningsfase zijn in opmaak en het bestek zal eind 2023/begin 2024 worden uitgestuurd.

22.8 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. Styrka - campus De Deyne Gent (Zwijnaarde).
2. Sint-Victor Turnhout en
3. Sint-Laurens - KISP Zelzate.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
------------------	---

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2020	Op 20 oktober 2020 werd de selectie-fase van de Cluster Broeders van Liefde - KISP gepubliceerd.
04/2021	Na voorlegging op het projectbureau werd op 21 april 2021 de selectiebeslissing genomen.
07/2022	Het bestek werd verstuurd.
	↓

De offertes werden begin 2023 ontvangen. De aanduiding van een voorkeursbieder is voorzien begin 2024.

22.9 Scholengroep Sint-Michiël Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Sint-Michiël	Timing	Toelichting
Huidige fase deel-project	Gunningsfase	03/2021	Publicatie van de opdracht
		10/2021	Selectiebeslissing.
Wat houdt het bouwprogramma in?			
De opdracht bestaat uit de realisatie van een scholenbouwproject te Roeselare, zijnde Sint-Michiël 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)			

Momenteel wordt de projectdefinitie verder opgemaakt door het schoolbestuur. Het versturen van het bestek is gepland tegen eind 2023.

22.10 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 deel-project	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
------------------	--------------

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2018	In juni 2018 werd de selectiefase van de cluster Wingene-Poperinge-Maldegem gepubliceerd.
11/2018	Na voorlegging op het project-bureau werd op 27 november 2018 de selectiebeslissing genomen.
10/2020	Uitsturen van het bestek naar de geselecteerde kandidaten.
01/2022	Aanduiding voorkeursbieder.

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.

De projectvergunning voor het pilootproject (Poperinge) werd verkregen. De BAFO-fase loopt en gunning is voorzien tegen oktober 2023.

22.11 Jan Van Eyck campus (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG).	Timing	Toelichting
Huidige fase deel-project	Gunningsfase	06/2019	Op 19 juni 2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		07/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14 juli 2020 de selectiebeslissing genomen.
		10/2022	Het bestek werd verstuurd.
		↓	
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)			

Het bestek werd verstuurd en offertes werden ingediend. In het najaar 2023 wordt de aanduiding van de voorkeursbieder verwacht.

22.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE		TIJDLIJN	
Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Sint-Maartensscholen Ieper	Timing	Toelichting
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	03/2019	Op 25 maart 2019 werd de selectiefase van het project Sint-Maartensscholen Ieper gepubliceerd.
Wat houdt het bouwprogramma in?		02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 4 februari 2020 de selectiebeslissing genomen.
		↓	
Stand van zaken/status			
Verloop (timing)		OR	

Het schoolbestuur heeft beslist om de uitspraak van de Raad van State over het verzoek tot nietigverklaring van het RUP af te wachten vooraleer het bestek uit te sturen. De inschatting is dat het versturen van het bestek pas in 2024/2025 zal gebeuren.

22.13 Tessengerlo Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

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

Wat houdt het bouwprogramma in?

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)	
------------------	---

Er is nog steeds geen duidelijkheid over de bouwlocatie en de timing.

23 Scholen van Vlaanderen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Gerelateerde programma's	Scholen van Morgen en Projectspectieve DBFM voor schoolinfrastructuur
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-Project
ESR Impact	Het model van individueel DBFM-contract dat bij de opmaak van de opdrachtdocumenten zal worden uitgewerkt beoogt ESR-neutraliteit en zal voor advies worden voorgelegd aan het INR.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het programma	Gunningsfase
Website	https://www.agion.be/scholen-van-vlaanderen

Omschrijving van het programma

In uitvoering van het **Masterplan Scholenbouw 2.0** en het **Relanceplan Vlaamse Veerkracht** (project nr. 167) van de Vlaamse Regering heeft de Vlaamse Regering op 10 december 2021 het decreet voor een nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd. Met het decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen zorgde de Vlaamse Regering voor een nieuw kader voor publiek-private samenwerking in scholenbouw.

De Vlaamse Regering plant met het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen deze legislatuur een bijkomende totale

investeringsgolf van zo'n 1 miljard euro goed voor 450.000 m² extra schooloppervlak, waar 85.000 leerlingen terecht kunnen.

Om nieuwe scholen te bouwen is de **DBFM-formule** (Design, Build, Finance, Maintain – Ontwerpen, Bouwen, Financieren, Onderhouden) erg succesvol gebleken. Bij dit soort publiek-private-samenwerkingen is het de school die een eigen invulling geeft aan de plannen, maar een private partner die vervolgens de financiering aanreikt, de verlangens van de school uitwerkt tot aanbestedingsklare projecten en alles vervolgens in de markt zet. Na de beschikbaarheidsstelling volgt een 30-jarig eigenaarsonderhoud door een private projectvennootschap. Na 30 jaar wordt de eigendom overgedragen naar de inrichtende macht.

Deze nieuwe investeringsimpuls bouwt verder op de concrete DBFM-ervaringen in een specifiek onderwijslandschap en wenst de schoolbesturen maximaal te ontzorgen. Er wordt voorzien in een programma-aanpak door een private partner die de financiering aanreikt en de projecten op basis van de eisen van de inrichtende machten uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten. Deze aanpak maakt gebruik van het private projectmanagement waardoor reeds vele grotere scholenbouwprojecten succesvol zijn gerealiseerd.

Deze investeringsimpuls zal gespreid worden over **drie programma's van een gelijkaardige omvang** die door de Vlaamse Regering in de markt zullen worden gezet. Voor de selectie van de projecten voor deze programma's wordt met drie opeenvolgende selectierondes gewerkt, telkens na een oproep door de Vlaamse minister bevoegd voor het onderwijs.

Na het doorlopen van een plaatsingsprocedure zal de Vlaamse Regering voor elk programma een DBFM-vennootschap aanduiden dat instaat voor het ontwerp (design), de bouw (build), de financiering (finance) en het onderhoud (maintain) van de nieuwe schoolinfrastructuur.

Voor het eerst zullen de **middelen van particuliere spaarders als schoolaandeelhouders betrokken** kunnen worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen. Dit zal deel uitmaken van de kaderovereenkomst die met de DBFM-vennootschappen na het doorlopen van de plaatsingsprocedure zal worden afgesloten. Het is de bedoeling om de gekozen DBFM-consortia te vragen een deel van hun kapitaal open te stellen voor de particuliere belegger. Om de spaarders te beschermen, zullen ze pas kunnen instappen zodra het bouwrisico van de nieuwbouw ingeperkt is. Zo wordt dit een veilige investering, die op meer dan één manier loont: voor de spaarder én voor de toekomst van Vlaanderen.

Dit DBFM-programma kadert in de uitvoering van het Relanceplan Vlaamse Veerkracht van de Vlaamse Regering, nl. projectnummer 167 Uitvoering Masterplan Scholenbouw 2.

Nagestreefde doelstellingen van het programma

De Vlaamse Regering wenst met de nieuwe DBFM-programma's een investering voor het onderwijs te realiseren ten belope van 1 miljard euro. Er zal hierbij in eerste instantie gefocust worden op nieuwbouw (of substantiële vernieuwbouw) uit de reeds bestaande investeringsbehoeften. Hierbij is uiteraard rekening te houden met het Vlaamse onderwijslandschap waarvan de structuur gekenmerkt wordt door autonome inrichtende machten ingevolge grondwettelijke bepalingen.

Het betreft eenmalige DBFM-programma's die omwille van de aard van de investering complementair zijn aan de reguliere uitvoeringsvorm inzake de financiering en de subsidiëring van schoolinfrastructuur. De centrale doelstelling is een **substantiële investeringsoperatie waarbij de schoolinfrastructuur gedurende 30 jaar ter beschikking wordt gesteld, inclusief onderhoud en met prestatie-eisen**. Hierbij is er maximaal aandacht voor het **ontzorgen van de inrichtende machten** via de aanduiding van een private projectmanager die de projecten van de schoolbesturen uitwerkt tot aanbestedingsklare DBM-projecten en deze tenslotte in de markt zet.

De plaatsingsprocedure voor de aanduiding van de projectmanager en financier zal door de Vlaamse Regering worden gevoerd en zal de inrichtende machten derhalve veel meer ontzorgen dan het geval is in het lopende projectspecifieke DBFM-programma. De opdrachtdocumenten voor de nieuwe DBFM-programma's zullen veel belang hechten aan de mate waarin de private partij bij de uitwerking van de projecten rekening houdt met de wensen en eisen van de inrichtende machten ten aanzien van hun individuele scholenbouwprojecten. Het plan van aanpak van de te selecteren marktpartijen zal derhalve maximaal inspraak moeten verlenen aan de schoolbesturen bij de totstandkoming en opvolging van hun projecten.

De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij. Het is de bedoeling om kwaliteitsvolle gebouwen te realiseren die verplicht worden onderhouden gedurende de 30-jarige contractperiode.

In uitvoering van de operationele doelstelling 3.4 van het Masterplan Scholenbouw 2.0 zullen de middelen van particuliere spaarders betrokken worden in de financiering van de DBFM-vennootschappen die met de DBFM-programma's worden belast.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op 1 juli 2022 besliste de Vlaamse Regering op voorstel van de minister van Onderwijs om voor het **eerste deelprogramma 27 projecten** te selecteren. Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde **investering van ongeveer 403 miljoen euro** aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een **volume van 165.000 vierkante meter**.

In uitvoering van het decreet van 10 december 2021 over DBFM-Scholen van Vlaanderen werd er een **selectieleidraad** opgesteld die betrekking heeft op de eerste fase van de plaatsingsprocedure, namelijk de selectiefase. Via de plaatsingsprocedure zullen de DBFM-vennootschappen worden aangeduid die uitvoering zullen geven aan het investeringsprogramma Scholen van Vlaanderen.

Eind 2022 werd de selectieleidraad gepubliceerd. Het doel van de selectieleidraad is om kandidaten uit te nodigen om een aanvraag tot deelneming in te dienen. In de selectieleidraad werd de selectieprocedure toegelicht en algemene informatie over de opdracht en het verdere verloop van de procedure gegeven.

De scholenbouwprojecten worden gegroepeerd in 3 percelen (één per scholenbouwprogramma). Tijdens de selectiefase, worden de kandidaten voor de drie programma's tezamen geselecteerd op basis van de selectieleidraad. De plaatsingsprocedure loopt verder.

Om de schoolbesturen stabiliteit te bieden en te behoeden voor een rentevoet-stijging op de leningen, heeft het Vlaams Parlement een grens van 2% ingesteld voor het DBFM-programma projectspecifieke DBFM-overeenkomsten en het DBFM-project Scholen van Vlaanderen.

Risicobeheer

Via de voorgestelde DBFM-uitvoering worden de risico's gealloceerd bij de partijen die deze het best kunnen beheersen. Dit gaat veel verder dan een algemeen principe en is in DBFM-scholenbouw gestoeld op de concrete gedetailleerde DBFM-contracten van de lopende DBFM-programma's. De risico's m.b.t. het ontwerp, de bouw, de financiering en het prestatiegerichte onderhoud van de gebouwen worden overgedragen aan de geselecteerde private partij.

In de voorgestelde DBFM-uitvoering wordt er voor geopteerd om de inrichtende machten volledig te ontzorgen. Via een programma- aanpak wordt het aanbestedingsrisico van het individuele DBM-project van de school eveneens overgedragen naar een professionele private partij die ten behoeve van de inrichtende machten optreedt als een projectmanager.

Deze aanpak volgens de structuur van Scholen van Morgen heeft bewezen dat een private marktpartij in staat is om de beoogde DBFM-risico's m.b.t. het budget, de bouwperiode, de kwaliteit en de tevredenheid van de inrichtende machten te beheersen.

Om het concrete aanbestedingsrisico te minimaliseren wordt er verder voor gekozen om geïntegreerde DBM-aanbestedingen te laten organiseren zodanig dat de DBM-partner vanaf de beginfase van het project de kans krijgt om zijn expertise in te brengen zodat kostenbesparingen kunnen gerealiseerd worden en de planning van ontwerp en bouw beter op mekaar kunnen worden afgestemd.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag incl. BTW:	403.000
--------------------------------------	---------

Duiding bij financiële kerngegevens

Voor de eerste oproep wordt een totale budgettaire investeringsruimte van ongeveer 403 miljoen euro (incl. btw) geraamd (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022).

Op basis van de aannames die vastgesteld kunnen worden o.b.v. het DBFM-programma Scholen van Morgen stemt een investeringsvolume van 1 miljard euro overeen met een jaarlijkse machtiging van maximaal 66 miljoen euro (prijsspeil 2021) voor de DBFM-toelage (de betoelaging van de beschikbaarheidsvergoedingen). De DBFM-toelagen komen geleidelijk op gang in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering.

Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Conform de meerjarenraming van de Vlaamse Regering zullen de kredieten voor de beschikbaarheidsvergoedingen worden toegevoegd aan de huidige kredieten zodat de DBFM-programma's niet ten koste gaan van de reguliere scholenbouwkredieten wanneer er beschikbaarheidsvergoedingen moeten worden betaald.

Tijdens de dertigjarige beschikbaarheidsperiode zullen de schoolbesturen aan de DBFM-vennootschap een beschikbaarheidsvergoeding betalen waarvoor ze een DBFM-toelage krijgen van de Vlaamse Overheid. De DBFM-toelage wordt berekend als een percentage van de beschikbaarheidsvergoeding. De hoogte van de DBFM-toelage is gelijkaardig aan de twee lopende DBFM-programma's.

De DBFM-toelage bedraagt 81,5 % voor de instellingen van het gewoon en buitengewoon basisonderwijs in het gesubsidieerd onderwijs en 71,5 % voor de instellingen van andere onderwijsniveaus, het deeltijds kunstonderwijs, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding. Deze percentages worden verhoogd derwijze dat de daadwerkelijk verschuldigde onderhoudscomponent in de beschikbaarheidsvergoeding aan 90% wordt betaald. De DBFM-toelage bedraagt 100 % voor de instellingen, internaten en centra voor leerlingenbegeleiding in het Gemeenschapsonderwijs.

Afspraken bij budgetoverschrijdingen/ waarborgen door de overheid

Afspraken met betrekking tot budgetoverschrijding zijn decretaal voorzien (cfr. programmadecreet 2023).

Omdat bij private financiering van infrastructuur de kredietwaardigheid van de overheidspartij, nl. de inrichtende machten, die het langetermijncontract afsluit een belangrijke impact kan hebben op de kostprijs van de financiering, werd opnieuw geopteerd om te voorzien in de mogelijkheid om de financiële verbintenissen van de inrichtende machten onder de afgesloten DBFM-overeenkomsten binnen het programma Scholen van Vlaanderen te waarborgen. Deze zogenaamde kleine waarborg is ook voorzien in de vorige DBFM-programma's voor scholenbouw, namelijk het DBFM-programma Scholen van Morgen en het projectspecifieke DBFM-programma.

Krachtens het tweede lid van artikel 31 van het DBFM-decreet kan de Vlaamse Regering nadere regels vaststellen omtrent de voorwaarden en modaliteiten van deze waarborg. Het voorontwerp van besluit (VR 2023 0707 DOC.0853/2) geeft hieraan uitvoering.

Er werd voor geopteerd om de voorwaarden en modaliteiten zoveel als mogelijk te enten op de bestaande en gekende waarborgregelingen voor de lopende DBFM-programma's in scholenbouw. De gemeenschapswaarborg wordt, te rekenen vanaf de beschikbaarheidsdatum gedurende de dertigjarige beschikbaarheidstermijn onder een betreffende DBFM-overeenkomst verleend aan de DBFM-vennootschap voor de betaling door de inrichtende macht van haar gewaarborgde financiële verplichtingen. De vergoedingen die zijn verschuldigd door een inrichtende macht voor tekortkomingen van de inrichtende macht voorafgaand aan de beschikbaarheidsdatum worden ook gewaarborgd in de mate een inrichtende macht zich in staat van faillissement of van vereffening of in een procedure van gerechtelijke reorganisatie zou komen te bevinden. Kosten zoals de invorderings- en uitwinningkosten, worden niet gewaarborgd. Er is geen waarborgpremie verschuldigd.

Het verzoek van de DBFM-vennootschap om de verplichtingen onder de toepassing van de gemeenschapswaarborg te brengen wordt gericht aan AGION. Het Departement Financiën en Begroting vaardigt per DBFM-overeenkomst een waarborgbesluit uit.

Begrotingsartikel/ Decretale basis:

Decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen (B.S. 17 februari 2022)



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op voorstel van de Vlaamse minister van Onderwijs heeft de Vlaamse Regering op 10 juli 2020 de conceptnota van het Masterplan Scholenbouw 2.0 goedgekeurd.
05/2021	Het voorontwerp van decreet ver DBFM-Scholen van Vlaanderen werd op 7 mei 2021 een eerste keer principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
07/2021	Op basis van het advies van de VLOR van 24 juni 2021 werden enkele aanpassingen doorgevoerd, wat resulteerde in de tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen op 2 juli 2021.
10/2021	Na het advies van de Raad van State van 21 september 2021 besliste de Vlaamse Regering om op 1 oktober 2021 definitief haar goedkeuring te hechten aan het voorontwerp van decreet over DBFM-Scholen van Vlaanderen, waarna het ontwerp van decreet werd ingediend bij het Vlaams Parlement.
12/2021	Nadat het ontwerp van decreet op 8 december 2021 werd aangenomen door het Vlaams Parlement heeft de Vlaamse Regering het decreet voor het nieuw DBFM-investeringsprogramma bekrachtigd en afgekondigd op 10 december 2021.
07/2022	De Vlaamse Regering besliste op 1 juli 2022, op voorstel van de minister van Onderwijs, om in het kader van het eerste deelprogramma, 27 projecten te selecteren. Deze projecten vertegenwoordigen een voorlopig geraamde investering van ongeveer 403 miljoen euro (prijsniveau o.b.v. ingediende projecten maart 2022) aan nieuwe of grondig gerenoveerde schoolgebouwen, goed voor een volume van 165.000 vierkante meter.
10/2022	Goedkeuring publicatie selectieleidraad Op 18 oktober 2022 plaatste de Vlaamse Regering een overheidsopdracht in de markt houdende de aanduiding van (een) private partner(s) voor de realisatie van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen.



02/2023	In februari 2023 selecteerde de Vlaamse Regering drie kandidaat-DBFM-vennootschappen.
07/2023	Principiële goedkeuring aan het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het DBFM-programma Scholen van Vlaanderen. Nadat het ontwerp van decreet over het onderwijs XXXIII op 5 juli 2023 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, heeft de Vlaamse Regering het decreet bekrachtigd en afgekondigd op 7 juli 2023. Dit decreet bevat o.a. een bepaling waardoor voor DBFM-Scholen van Morgen een renteplafond werd ingesteld voor de berekening van de eigen bijdragen van de inrichtende machten in de beschikbaarheidsvergoedingen. Dit omwille van een stijging die sinds december 2021 merkbaar was van de lange termijn-rentevoeten op de financiële markten.



24 Nieuw omroepgebouw VRT

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Cultuur, Jeugd, Sport en Media
Minister	Benjamin Dalle
Betrokken entiteit	De Vlaamse Radio- en Televisieomroeporganisatie (VRT)
Andere betrokken entiteiten	Brussels Hoofdstedelijk Gewest – ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Gerelateerde projecten	ontwikkeling mediapark (MSI/SAU)
Classificatie	Klassieke investering
ESR-impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidsentiteit
Uitvoeringsvorm	Bouwteam (Design & Build)
Huidige fase van het project	Bouwfase
Website	https://www.vrt.be/nl/nieuwbouw/

Omschrijving van het project

Het nieuwe VRT-huis van 65.000 m² – waarvan 40.000 m² bovengronds – blijft op de huidige site aan de Reyerslaan en wordt een horizontaal gebouw met twee gestapelde volumes.

Het eerste achthoekige volume, 'basis', die bestaat uit een ruime lobby, vele ontmoetingsplekken voor medewerkers en bezoekers, drie grote televisiestudio's én een grote evenementenruimte.

Daarbovenop komt het tweede volume, 'veld', bestaande uit slechts drie verdiepingen. Elke verdieping bestaat uit een bijzonder ruime werkvloer, een vierkant van 87 m x 87 m waar samenwerking centraal staat.

De VRT is een creatief huis en in de toekomst zal het mogelijk zijn om heel makkelijk op elke kantoorvloer content te maken. Flexibiliteit en mediacreatie gaan hand in hand.

Op vlak van toegankelijkheid streeft het nieuwe VRT-huis naar een A++ label, wat staat voor een uitstekend toegankelijk gebouw voor bezoekers en medewerkers. Een groene omgeving floreert in en rond het nieuwe VRT-huis. Het nieuwbouwproject past in de transformatie van de Reyerswijk en de realisatie van mediapark.brussels, die van start ging in februari 2020.

Het gebouw in cijfers:

- 1 basis en 1 veld
- Een veld van 3 verdiepingen
- 65.000 m² gebouw
- Elke verdieping is 2 voetbalvelden groot
- 18.000 m² flexibele werkplekken
- 5.000 m² groene ruimte
- 5 binnentuinen
- 10.000 m² ontmoetingsruimtes
- 500 m² eventruimte
- 3 grote tv-studio's
- 1 studio op de nieuwsvloer
- 5 radiostudio's
- 100% toegankelijk voor iedereen
- 2.300 m² zonnepanelen

Nagestreefde doelstellingen

Het huidige VRT gebouw voldoet op bouwtechnisch gebied niet meer aan de huidige normen. Om het in overeenstemming te brengen met de eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit zijn op elk van deze gebieden zware ingrepen noodzakelijk. De aanbestedende overheid besloot om die reden om tot een volledige nieuwbouw over te gaan.

De opdracht betreft het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT. Het nieuwe VRT gebouw dient te voldoen aan de huidige functionele behoeften, die nodig zijn om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Daarboven wil de aanbestedende overheid de waarden die zij hanteert in haar beleid en haar programmas op TV, radio en internet, vertaald zien in haar gebouw. Concreet wil VRT een gebouw dat voldoet aan de volgende parameters: een kwalitatief en duurzaam gebouw dat kan worden gerealiseerd binnen het budgettair kader van VRT (principe van auto-financiering 2014-2043) en waarbij een correcte prijs/kwaliteitverhouding wordt nagestreefd, een inspirerende werkomgeving voor de medewerkers waarbinnen efficiënt en innovatief kan worden gewerkt, een gebouw dat als ontmoetingsplaats kan fungeren en dat een architecturale identiteit heeft.



Het doel is dat VRT kan verhuizen naar het nieuwe gebouw vanaf de zomer van 2026.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Voortraject en bouw

Op 26 april 2021 werd de opdracht voor de realisatie van het gebouw gegund aan VRT Morgen. Een van de verliezende partijen (Public Media) heeft een verzoekschrift tot nietigverklaring van de gunningsbeslissing ingediend bij de Raad van State. Deze procedure is momenteel nog lopende (geen nieuwe ontwikkelingen sinds september 2022.).

De stedenbouwkundige vergunning voor het nieuwe VRT-omroepgebouw op de site van het Mediapark aan de Reyerslaan werd afgeleverd door Urban op 16 mei 2022, met een aantal voorwaarden.

Er diende ook nog een vergunning afgeleverd te worden voor het kappen van de bomen op het terrein. Deze bomenlijst werd ingediend in augustus 2022, en vergunning werd toegekend op 14 september 2022. De gewijzigde milieuvergunning werd, na positief brandweeradvies, aangevraagd op 16 augustus 2022, en toegewezen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 16 oktober 2022.

Realisaties op het terrein september 2022 - augustus 2023:

- Op 7 november 2022 is men gestart met de voorbereidende werken (afbraak sporthal, aanleg tijdelijke parkeerplaatsen, afbraak parkeergebouw)
- Intussen gerealiseerd op de bouwwerf:
 - alle funderingswanden (diepwanden en secanspalenwanden)
 - volledig uitgegraven bouwput
 - installatie van het beo-veld (vertikale grondboringen en installatie leidingen)
 - vloerplaat -5

Planning

Voor de bouwperiode wordt een periode van 40 maanden ingeschat. Daarna volgt nog een periode van 6 à 8 maanden voor de installatie van alle mediafaciliteiten in het nieuwe gebouw. Het doel is om te verhuizen vanaf de zomer van 2026.

Risicobeheer

Kansen

Door de keuze voor een volledige nieuwbouw zal de huisvesting van de openbare omroep beantwoorden aan de hedendaagse eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit, nodig om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.

Risico's

Op dit moment zijn de hoogste risico's: wijzigende markt-omstandigheden (bouwkost, inflatie), veranderingen in scope van de werkzaamheden of in het programma van eisen (bv. door technologische evoluties, wijzigende organisatie (transformatie-project), en de aanleg van het openbaar domein.

Er is een risicomatrix met heatmaps voor het project waar de risico's bepaald werden en een score werd toegekend (impact en waarschijnlijkheid). Per risico werden ook de beheersmaatregelen vastgelegd. Deze worden maandelijks opgevolgd en besproken met het Auditcomité van VRT en bijgestuurd waar nodig.

Bovendien werd de nodige externe expertise aangetrokken (programmadirecteur voor bouw pijler, kost controle, technische controle, ...).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Jaar raming	2023
Bouwkost:	340.004
Studie -en ontwerpkosten:	13.692
Totaal betaalde biedvergoeding	130
Investeringsbedrag excl. BTW:	353.826

Investerings per jaar (incl. BTW)

Jaar	Bedrag	2026	52.583
2014	16	2027	1.495
2015	103	2028	391
2016	201	2029	397
2017	83	2030	404
2018	617	2031	411
2019	3.290	2032	418
2020	915	2033	425
2021	7.381	2034	432
2022	13.690	2035	440
2023	50.384	2036	447
2024	102.595	2037	455
2025	137.800	2038	438

Duiding bij financiële kerngegevens

Er wordt gewerkt volgens het principe van autofinanciering:

Het nieuwe gebouw zal door de VRT met eigen middelen gefinancierd worden over de periode 2014-2043: enerzijds door de verkoop van de grond en het huidige gebouw aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, anderzijds door besparingen op de investeringen/afschrijvingen en na de verhuizing ook door besparingen op de werkingskosten.

Het geactualiseerde plan van de VRT nieuwbouw (2023 v23.03 Auditcomité 17/04/2023) toont een tekort op de globale balans 2014-2043 van -18,9 miljoen euro. Tegenover het vorige plan van april 2022 (tekort van 22 miljoen euro) is er dus een gematigd positieve evolutie, dit omwille van positievere inschatting van de inflatie.

Uiteraard staan we nog maar aan het begin van het bouwproces. Er zijn dus nog veel variabelen die een gunstige impact kunnen hebben op het budget (of net niet).

De VRT Nieuwbouw, en meer specifiek de investeringen in hernieuwbare energie en in duurzame energiebesparende maatregelen, werden naar voor geschoven in het kader van het Europese RePowerEU-project. Vanuit dit fonds is +10,2 Miljoen euro gereserveerd voor ons project. Dit zou de balans alvast voor een belangrijk deel kunnen drukken. Deze extra steun werd voorlopig nog niet verwerkt in dit overzicht.

Verder gaan we ook in dit geactualiseerde plan, net als in vorige, voorlopig uit van de assumptie van volledige aanwending van de contingency (Bouwkost: 31,0 miljoen euro).

Gegeven bovenstaande, blijft voor VRT het autofinancieringsprincipe overeind.

De totale **bouwkost** (340.004 K euro) omvat volgende elementen:

VRT Morgen - Bouwkost Alg.aanneming	180.219
Bouwkost andere: voorbereidende werken en studies, programmamgmt, externe projectleiding, toezicht, sanering grond, coördinatie-vergoeding, omgevingsaanleg, verzekeringen	12.800
Mediafaciliteiten	94.500
Inrichting	9.268
Inspirerende werkomgeving	3.582
Algemene aanneming Logistiek Centrum	5.791
Kunst in opdracht	684
Stadsproject Reyers	263
Juridische ondersteuning	803
Communicatie	1.088
Onvoorziene	31.006

De **evolutie van de bouwkost** tegenover de vorige versie van dit rapport kan verklaard worden door een actualisatie van de indexatie van VRT Morgen (bouwkost VRT Morgen op basis van bouwindex), wijzigingsopdrachten in min op onvoorziene kosten (extra dakisolatie i.f.v. EPB, aanpassen werftoegang aan nieuwe eisen, logistiek centrum: duplex, ...) en de ABR-polis op basis van geactualiseerde bouwkost.

De evolutie van de studie- en ontwerp (architecten & ingenieurs) tegenover de vorige versie van dit rapport kan verklaard worden door een indexatie van de gezondheidsindex en wijzigingsopdrachten (milieuvergunning, update vlekkenplan,...).

De totaal betaalde **biedvergoeding** (130 K euro) omvat volgende elementen:

Biedvergoeding (50 K euro) x 2 verliezende partijen	100
Vergoeding kost maquette (15 K euro) x 2 verliezende partijen	30

De financieringsafspraken werden opgenomen in de Beheers-overeenkomst 2021-2025, afgesloten tussen de Vlaamse Gemeenschap en de VRT op 10 december 2020 (4.4. Financieel kader, luik Financieringsafspraken nieuwbouw).

Duiding Investerings per jaar (incl. btw):

2014-2019	Vorbereidende fase - masterplanner stadsproject Reyerssite
2016-2017	Vorbereidende fase - grondonderzoek
2018-2019	Vorbereidende fase - milieueffectenrapport + voorbereiding site/POC's + onderzoek mediafaciliteiten
2020-2021	Vorbereidende fase - opstart begeleiding projectmanagementteam
2021-2022	Vorbereidende fase - ontwerp + uitvoeringsontwerp
2022-2026	Bouw fase + kunst in opdracht
2025-2026	Mediafaciliteiten + inrichting + verhuis
2023	Algemene aanneming Logistiek Centrum (bouw captatiemagazijn)
2023-2038	Huur Logistiek Centrum (in principe na oplevering - wellicht november 2023)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2012	De Raad van Bestuur van de VRT van 23 januari 2012 besliste dat de keuze voor de nieuwbouw beste optie was en dat de voorkeur naar Brussel ging.
04/2013	De Raad van Bestuur van de VRT besliste op 22 april 2013 om een nieuw omroepgebouw op te richten, ter vervanging van het huidige gebouw aan de Reyerslaan in Schaarbeek.
10/2014	Het nieuwbouwproject van VRT werd opgenomen in de Beleidsnota Media 2014-2019 ingediend op 24 oktober 2014 door de heer Sven Gatz, Vlaams minister van Cultuur, Media, Jeugd en Brussel (OD 3.3. 8)
11/2019	Op 4 november 2019 besliste de Raad van Bestuur van de VRT om te stoppen met de samenwerking met de tijdelijke vereniging van architecten en ingenieurs voor haar nieuwe gebouw toen bleek dat het project niet binnen budget kon worden gerealiseerd. De offertes van de aannemers vielen immers allemaal zo'n 35 miljoen hoger uit dan de toen voorziene 150 miljoen euro.
01/2020	De Raad van Bestuur keurde op 20 januari 2020 een nieuw plan van aanpak over het nieuwe gebouw goed. Daarbij werd beslist om te werken in een formule waarbij architect en aannemer, vanaf de start, samen betrokken zouden zijn bij de uitwerking van het nieuwe ontwerp, rekening houdende met het geplande budget.
02/2020	Aankondiging overheidsopdracht voor werken met als voorwerp het ontwerp en de uitvoering van de nieuwbouw voor de huisvesting van VRT (Concurrentiegericht dialoog)
05/2020	Selectie van 3 kandidaten en 1 reserve kandidaat, uit de 7 ingediende kandidaturen
06/2020	Schetsontwerp
02/2021	Definitief ontwerp

03/2021	Aanduiding 'VRT Morgen' als voorkeursbieder, en opstart finale contractonderhandelingen.
04/2021	De Raad van Bestuur neemt de beslissing op 26 april 2021 om de opdracht om het gebouw te realiseren, conform het gedefinieerde programma van eisen, te gunnen aan het consortium VRT Morgen, binnen de contractueel vastgelegde bouwkost en erelonen, en met waarbij de uitvoeringstermijn 54 maanden bedraagt (14 maanden voor Deeltermijn studie en 40 maanden voor Deeltermijn uitvoering Bouw). + start standstill periode
05/2021	Einde standstill periode, echter op 14 mei 2021 diende Public Media een verzoekschrift tot schorsing indiende bij de Raad van State. Hierdoor kon er geen contractondertekening plaatsvinden met VRT Morgen, en werd deze uitgesteld tot na de uitspraak van de Raad van State.
06/2021	Raad van State verwerpt de vordering tot schorsing en acht alle opgeworpen middelen niet ernstig. Nadien heeft Public Media wel nog een verzoekschrift tot nietigverklaring ingediend bij de Raad Van State, dat momenteel nog loopt. Contractondertekening met VRT Morgen en financial close.
11/2021	Bouwaanvraagdossier
01/2022 – eind 2023	Uitvoeringsontwerp
05/2022	Bekomen stedenbouwkundige vergunning
09/2022	Wijziging stedenbouwkundige vergunning (kapvergunning)
10/2022	Gewijzigde milieuvergunning
11/2022	Vorbereidende werken met vervolgens Bouwfase (uitvoeringsfase) - overlapt nog deels met uitvoeringsontwerp
01/2028	Geplande definitieve oplevering (einde bouwfase)

ZELFEVALUATIE (2023)

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



Door de keuze voor een volledige nieuwbouw zal de huisvesting van de openbare omroep beantwoorden aan de hedendaagse eisen op het gebied van energieprestaties, technische uitrusting, integrale toegankelijkheid en functionaliteit, nodig om vandaag en in de toekomst een competitief en innovatief mediabedrijf te blijven.



25 Kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Economie, Wetenschap en Innovatie
Minister	Jo Brouns
Betrokken entiteit	Departement Economie, Wetenschap en Innovatie (EWI)
Andere betrokken entiteiten	Departement Financiën en Begroting (budgetten staan op begrotingsartikel CB0-ICEX2BA-PA actief schuldbeheer)
Gerelateerde projecten	Subsidies aan AMB door VLAIO (Agentschap Innoveren & Ondernemen)
Classificatie	Andere
ESR Impact	Onbekend
Uitvoeringsvorm	Kapitaalparticipatie
Private partner	ArcelorMittal Belgium (AMB), Finocas
Huidige fase van het project	Voorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Finocas is een 50-50 joint venture tussen ArcelorMittal en het Vlaams Gewest. Finocas is opgericht in het kader van het project Staalvriendelijk Vlaanderen, dat in juli 2003 door de Vlaamse Regering is goedgekeurd en dat een duurzame versterking beoogt van de ontwikkeling en valorisatie van hoog-technologisch staalgerelateerde toepassingen. Finocas heeft drie dochterbedrijven: Finindus, OCAS en ENDURES. OCAS en Endures zijn de onderzoekscentra van Finocas, terwijl Finindus haar investeringsmaatschappij is.

ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. Een cruciale stap met het oog op het bereiken van dit doel is de vervanging van een hoogoven door een **Direct Reduction of Iron (DRI) faciliteit**, met de ambitie om deze DRI-faciliteit tegen 2026 in gebruik te nemen. Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO₂ gedurende de verwachte duur van de RechYcle project of een jaarlijkse CO₂-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO₂-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO₂-uitstoot van het Vlaamse gewest.

De DRI-installatie zal aardgas gebruiken, en uiteindelijk waterstof, in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren, wat leidt tot een grote vermindering van de CO₂-uitstoot in vergelijking met de productie van staal via de hoogovenroute. De twee elektrische ovens zullen het direct reduced iron (DRI) en het staalschroot smelten, dat vervolgens in de staalfabriek zal worden omgevormd tot plakken en vervolgens verder zal worden verwerkt tot eindproducten.

De Vlaamse overheid zal een bedrag van 350 miljoen euro inbrengen in Finocas ter ondersteuning van het decarbonisatieproject van ArcelorMittal voor de bouw van een installatie voor direct gereduceerd ijzer (DRI) met twee nieuwe elektrische ovens in de vestiging in ArcelorMittal Gent. Op basis van de geplande investering van 350 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 20.110.265 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

ArcelorMittal zal hetzelfde bedrag inbrengen. De volstorting van de voorziene 350 miljoen euro zal niet in een keer gebeuren, maar verloopt in functie van het project. De kapitaalverhoging van 700 miljoen euro zal uitsluitend aangewend worden voor het

decarbonisatieproject in de ArcelorMittal-fabriek te Gent, wat in eerste instantie zal gebeuren middels het verstrekken van een soft loan door Finocas aan AMB.

Er is afgesproken dat Finocas de terugbetaling zal vorderen van alle bedragen die AMB krachtens de voorwaarden van de leningsovereenkomst verschuldigd is (i) indien de bouw van de DRI-faciliteit niet uiterlijk voor het einde van het kalenderjaar 2026 is aangevangen of (ii) zodra de ArcelorMittal-fabriek te Gent, door AMB geëxploiteerd, klimaatneutraal wordt (mede ten gevolge van de Kapitaalverhoging en de Leningsovereenkomst).

Nagestreefde doelstellingen

Dit project kadert in **de ruimere doelstelling van zowel het bedrijf, van Vlaanderen als van Europa om de CO₂-uitstoot te reduceren**. ArcelorMittal Belgium (AMB) heeft als doel om tegen 2050 klimaatneutraal te worden. De kapitaalverhoging door het Vlaams Gewest in Finocas NV zal ArcelorMittal Belgium in staat stellen om meer dan 1,5 miljard euro te investeren in het decarbonisatieproject van de Gentse staalfabriek, wat zal resulteren in een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. Naar verwachting zal het project emissies vermijden die overeenkomen met 51,2 miljoen ton CO₂ gedurende de verwachte duur van de RecHycle project of een jaarlijkse CO₂-emissiereductie van meer dan 4% van de totale CO₂-uitstoot van België, en meer dan 6% van de totale CO₂-uitstoot van het Vlaamse gewest.

Naast een investering in CO₂-reductie gaat het ook om een **investering in een toekomstgerichte industrie en de verandering van de bijhorende jobs in Vlaanderen**.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Omdat er een beduidende vertraging zat op de goedkeuring door Europa, besliste de Vlaamse Regering op 14 oktober 2022 om akkoord te gaan om onmiddellijk een kapitaalverhoging van

40 miljoen euro (20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv), door te voeren, die in mindering gebracht zal worden op het totaal van geplande kapitaalverhoging van 700 miljoen euro.

Er werd hiervoor een **addendum bij de eerste inschrijvingsovereenkomst** en een nieuw inschrijvingsovereenkomst ("de **tweede inschrijvingsovereenkomst**") goedgekeurd. Deze kapitaalverhoging van 40 miljoen euro moest Finocas nv in staat stellen om een marktconforme lening toe te staan aan ArcelorMittal Belgium nv, teneinde een voortraject te starten aangaande de decarbonisatie van de site ArcelorMittal Gent. Deze marktconforme lening van Finocas aan AMB is niet verstrekt geweest. Finocas heeft beslist om toch te wachten op de definitieve goedkeuring van de Europese Commissie.

Het project heeft een significante vertraging opgelopen door de goedkeuring van de Europese Commissie. De **goedkeuring van de Europese Commissie** van 22 juni 2023 betreft een toestemming van Europa aan Vlaanderen om tot 280 miljoen euro staatssteun toe te kennen aan ArcelorMittal Belgium voor de uitvoering voor het specifiek project RecHycle met inbegrip van de bouw van de DRI installatie, op basis van een aanvraag ingediend op 31 augustus 2021. Deze toelating tot verstrekking van staatssteun tot 280 miljoen euro omvat directe subsidies (120 miljoen euro), maar ook de mogelijkheid om een soft loan (met een brutosubsidie-equivalent van 160 miljoen euro) toe te kennen via de participatie in FINOCAS. Europa biedt met de beslissing van 22 juni de mogelijkheid om die lening toe te kennen als een soft loan aan voorwaarden die gunstiger zijn dan de marktvoorwaarden.

Gezien de huidige economische context en de inzichten verkregen uit de preFEEDstudie, blijken de geraamde kosten van het decarbonisatieproject van de site van ArcelorMittal Gent gewijzigd te zijn. De **raming van de investeringskost van 1,1 miljard euro wordt aangepast naar 1,6 miljard euro**. Teneinde tegemoet te komen aan deze **gewijzigde financieringsnoden van ArcelorMittal**, ondertekende de Vlaamse Regering op 5 juni 2023 een **nieuwe Letter of Intent (LOI)**. Met deze intentieverklaring actualiseert de Vlaamse Regering het aangegeven engagement, met een **nieuwe kapitaalverhoging van Finocas nv, voor een bedrag van 250 miljoen euro vanuit het Vlaamse Gewest, voor de investering in de decarbonisatie van de ArcelorMittal site in Gent, onder dezelfde voorwaarden als de eerste kapitaalverhoging**.

Deze intentieverklaring verhoogt de bestaande engagementen van de Vlaamse overheid en AMHSB om het kapitaal van Finocas te versterken tot 1,2 miljard EUR in totaal (voor alle duidelijkheid: inclusief de schijf van 40 miljoen euro die reeds werd ingebracht in het kapitaal van Finocas).

Planning

Een **leningovereenkomst** tussen Finocas en AMB moet opgesteld worden, waarin alle bindende voorwaarden opgenomen zijn die de Europese Commissie oplegt i.v.m. hun goedkeuring voor dit decarbonisatieproject. Een eerste kapitaalverhoging voor een totaal bedrag van 125 miljoen euro zal doorgaan in 2023. De verdere afspraken in verband met de stortingen zijn 200 miljoen in 2024, 280 miljoen in 2025 en ten slotte 55 miljoen euro in 2026. De raad van bestuur van Finocas nv zal de precieze datum voor de kapitaalverhogingen bepalen en zal de aandeelhouders hiervan in kennis stellen..

Risicobeheer

- De voornaamse risico's zijn momenteel:
- Stijgende gasprijzen: Een DRI-installatie gebruikt aardgas in plaats van steenkool, om ijzererts te reduceren Aardgas is de eerste optie in afwachting van voldoende waterstof aan acceptabele prijs.
 - Stijgende kosten: stijgende inflatie/grondstoffenprijzen. Eerste raming voor de DRI+ EAF (electric arc furnace) was 1,1 miljard euro. Maar door de stijgende prijzen zal de raming van de investeringskost aangepast worden naar 1,6 miljard euro.
 - Dalende conjunctuur met dalende vraag naar staal, wat kan resulteren in lagere productie
 - Voldoende aanbod van waterstof aan acceptabele prijs
 - CO2 emissiereducties worden niet bereikt

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	
Jaar	Bedrag
2022	20.000
2023	62.500
2024	100.000
2025	140.000
2026	27.500

Percentage in SPV	50
Naam publiek investerings- vehikel (indien van toepassing)	Finocas NV

Duiding bij financiële kerngegevens

Er wordt naar aanleiding van de decarbonisatie van de staal-industrie in Vlaanderen een financiële investering gevraagd vanwege het Vlaamse Gewest van 350 miljoen euro voor Finocas nv. Dit bedrag werd in 2022 vastgelegd op het begrotingsartikel CB0-ICEX2BA-PA. Op basis van de geplande investering van 350 miljoen euro door het Vlaamse Gewest, zal de Vlaamse overheid 20.110.265 nieuwe aandelen van Finocas nv ontvangen.

Het Vlaams Gewest hield per 31 december 2022 50% van de aandelen van de Vennootschap Finocas NV aan, ter waarde van 102.188.350 euro. Het initieel hoofddoel van deze investering was de verankering van metaalgerelateerde R&D en diensten in Vlaanderen en het incorporeren van Finindus als investerings-maatschappij.

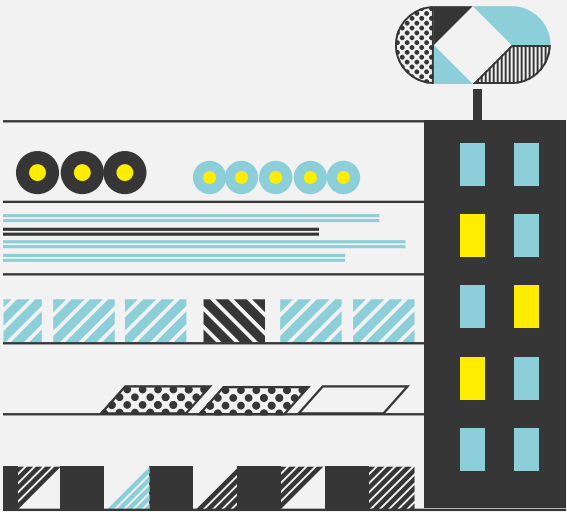
In 2022 gebeurde er een kapitaalsverhoging van 40 miljoen euro (20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv). In 2023 vindt door de Vlaamse overheid een volstorting plaats van de kapitaal-verhoging in Finocas ter waarde van 62,5 miljoen euro.

Begrotingsartikel/ Decretale basis::

CB0-ICEX2BA-PA

TIJDLIJN	
Timing	Toelichting
07/2021	Ondertekening Letter of intent op 21 juli 2021
09/2021	Ondertekening Term Sheet Finocas op 22 september 2021
06/2022	Op 24 juni 2022 besliste de Vlaamse Regering om de aanpassing van de aandeelhouders-overeenkomst tussen ArcelorMittal Belgium nv, ArcelorMittal Holding and Services Belgium nv en het Vlaamse Gewest met betrekking tot hun participatie in Finocas nv goed te keuren. Daarbij aansluitend keurde de Vlaamse Regering een kapitaalverhoging van Finocas goed voor een bedrag van 350 miljoen euro, bestemd voor decarbonisatiegerelateerde projecten op de site van ArcelorMittal Gent. Er werd een inschrijvings-overeenkomst gesloten met betrekking tot een kapitaalverhoging van 700 miljoen euro, onder opschortende voorwaarde van goedkeuring door de Europese Commissie. Deze middelen zouden ter beschikking gesteld worden aan ArcelorMittal onder de vorm van een lening.
10/2022	Voor de kapitaalsparticipatie besliste de Vlaamse Regering op 14 oktober 2022 om akkoord te gaan om al onmiddellijk een kapitaalverhoging van 40 miljoen euro – 20 miljoen vanuit het Vlaamse Gewest en 20 miljoen euro vanuit ArcelorMittal Holding – door te voeren. Die zal in mindering gebracht worden op de geplande kapitaalverhoging van in totaal 700 miljoen euro.
06/2023	Ondertekening Letter of Intent

ZELFEVALUATIE (2023)	
Zakelijke rechtvaardiging	G
Projectorganisatie	G
Samenwerking en draagvlak	G
Risico's en kansen	O





Definities

KLEURENCODES

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

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

Oordeel	Projectorganisatie
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De projectorganisatie is aangepast en functioneert naar behoren. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De projectorganisatie moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De projectorganisatie is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.
	De projectorganisatie is onvoldoende en de betrokken entiteit heeft niet de middelen en/of de bevoegdheid om dit te remediëren.

Oordeel	Samenwerking en draagvlak	Oordeel	Risico's
	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.		Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn momenteel geen elementen die erop wijzen dat dit in de toekomst zal wijzigen.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is voldoende. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.		Het beheerssysteem voor risico's en kansen is toereikend. Er zijn elementen die maken dat dit punt in de komende periode extra aandacht dient te krijgen.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.		De samenwerking en/of het draagvlak rond het project moeten extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De samenwerking en het draagvlak rond het project is onvoldoende. Er dienen bijkomende acties ondernomen te worden om dit recht te zetten.		Het beheerssysteem voor risico's en kansen moet extra aandacht krijgen zodat wordt voorkomen dat er een probleem rond ontstaat.
	De samenwerking en/of het draagvlak rond het project is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredimeerd worden.		Het beheerssysteem voor risico's en kansen is onvoldoende en dit kan binnen de huidige opzet van het project niet meer geredimeerd worden.



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

Huidige fase deelproject	
Vorbereidingsfase	Vanaf het nemen van het voorkeursbesluit door de Vlaamse Regering bij complexe projecten. Indien de procedure voor complexe projecten niet gevolgd wordt kan deze fase aanvangen vanaf principiële goedkeuring van het project of decretale machtiging.
Gunningsfase	Vanaf de 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-Maintenance (contractvorm)
DBM + F	Design-Build-Maintenance (contractvorm) met aparte financieringsovereenkomst
DBFMO	Design-Build-Finance-Maintenance-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 (weden, werkmiddelen, subsidies, investeringen, enz.) gerangschikt.
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW
GRUP	Gewestelijke Ruimtelijke uitvoeringsplan
IBD	Het Initieel Beschrijvend Document fungeert als leidraad voor de Deelnemers tijdens de dialoofase in het raam van de gekozen plaatsingsprocedure, namelijk een concurrentiedialoog.
INR	Instituut voor Nationale Rekeningen
IPCEI	Een IPCEI is een Europees mechanisme ter bevordering van innovatie op strategische en toekomstgerichte industriële gebieden met transnationale Europese projecten. Dankzij dit mechanisme kunnen de overheden van de lidstaten initiatieven financieren buiten de grenzen die gewoonlijk door de EU-staatssteunregels worden gesteld.
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 2023

Beleids- domein	Project/Programma	Deelproject/ Programma	Status	Uitvoeringsvorm
FB	Kilometerheffing voor vrachtwagens	-	Closed	DBFMO
OV	Scholen van Morgen	-	Closed	DBFM
OV	Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	-	Deels Closed	DBFM
OV	Scholen vawn Vlaanderen	1e oproep	Niet Closed	DBFM
MOW	A11	-	Closed	DBFM
MOW	Brabo I	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW	Brabo II	Niet-tram gedeelte	Closed	DBFM
MOW		Tram gedeelte	Closed	DBFM sui generis
MOW	Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Kempense Noord-Zuidverbinding	-	Closed	DBM + F
MOW	Limburgse Noord-Zuidverbinding	-	Niet Closed	Niet gekend en/of bepaald
MOW	Livan 1	-	Closed	DBFM met 25% + 1 participatie van De Lijn in de projectvennootschap
MOW	Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ)	-	Niet Closed	Nog niet gekend/bepaald
MOW	Noordelijke wegontsluiting 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	HOV Hasselt-Maasmechelen	-	Niet Closed	Klassieke investering
MOW	Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW		Stelplaats Wissenhage	Niet Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster 2	Closed	DBFM sui generis
MOW		Stelplaatsen Cluster BOVZO	Closed	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease (25 jaar) + huur (5 jaar)
MOW	Premetro Kerkstraat-Poethoekstraat	-	Niet Closed	DBFM
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
MOW	Renovatie Royerssluis	-	Closed	Klassieke investering
MOW	A12 Londerzeel Zuid	-	Niet Closed	DBFM
MOW	PPS Kunstwerken (Asset Management - OverBruggen)	-	Niet Closed	DBFM
CJSM	Nieuw omroepgebouw VRT	-	Closed	Klassieke investering
EWI	Kapitaalverhoging in Finocas NV	-	/	Kapitaalparticipatie

Looptijd	ESR-classificatie	Investeringsbedrag (excl. BTW)	Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen					
			2023	2024	2025	2026	2027	2028
12 (+ 3 x 1) jaar	ESR-neutraal	213.471	111.252	101.680	98.408	99.149	101.116	25.251
30 jaar	Niet ESR-neutraal	1.426.801	103.778	104.700	105.527	106.397	107.337	108.317
30 jaar	ESR-neutraal	638.100	-	1.350	3.358	8.384	8.384	8.384
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	403.000	-	-	-	-	66.000	66.000
30 jaar	ESR-neutraal	483.702	54.418	55.682	55.951	56.226	56.505	56.791
35 jaar	Niet ESR-neutraal	40.993	6.926	7.156	7.223	7.377	7.534	7.695
25 jaar	Niet ESR-neutraal	83.568	16.035	16.400	16.492	16.315	16.641	16.846
25 jaar	ESR-neutraal	11.609	1.157	1.157	1.157	1.157	1.157	1.157
25 jaar	ESR-neutraal	87.395	9.891	9.855	10.070	10.162	10.256	10.352
-	Nog niet gekend	2.140.348	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	171.110	19.933	20.019	20.309	20.499	20.690	20.874
-	Nog niet gekend	835.000	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	87.372	9.265	9.565	9.620	9.753	9.948	10.147
-	Nog niet gekend	1.984.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	48.264	5.848	5.852	5.956	6.010	6.065	6.118
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	787.000	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	35.197	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	76.676	8.697	8.757	8.809	8.868	8.928	8.990
-	Niet ESR-neutraal	160.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Niet ESR-neutraal	6.798	715	729	742	757	771	786
25 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	353.748	-	-	-	-	-	-
25 jaar	Niet ESR-neutraal	65.332	6.404	6.445	6.487	6.530	6.573	6.618
30 jaar	Niet ESR-neutraal	31.618	4.646	4.740	4.836	4.934	5.034	5.135
	Nog geen definitieve uitspraak	68.610	-	-	-	6.958	6.958	6.958
30 jaar	ESR-neutraal	82.192	4.888	4.902	4.915	4.929	4.944	4.959
30 jaar	ESR-neutraal	116.680	6.591	6.609	6.626	6.644	6.662	6.681
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	255.000	-	-	-	-	24.200	24.200
-	Niet ESR-neutraal	288.000	-	-	-	-	-	-
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	65.310	-	-	-	-	-	6.281
30 jaar	Nog geen definitieve uitspraak	*	-	-	-	-	-	-
-	Niet ESR-neutraal	353.826	-	-	-	-	-	-
-	Onbekend	**	-	-	-	-	-	-
Closed		3.710.604	370.444	365.598	366.486	374.091	378.545	305.101
Niet Closed		7.690.116	0	0	0	6.958	97.158	103.439
Totaal		11.335.410	370.444	365.598	366.486	381.049	475.703	408.540

Duiding

Investeringsbedrag (excl. BTW):

Voor de R4 West en Oost - DBFM & Scholen van Vlaanderen - eerste oproep betreft dit het geraamde investeringsbedrag incl. BTW.

* Het programma PPS Kunstwerken (Asset Management - OverBruggen) vertegenwoordigt een investeringsvolume van circa 300 miljoen euro. Het budget is evenwel vastgelegd op niveau van de beschikbaarheidsvergoeding: 30 miljoen euro per jaar. Afhankelijk van een aantal factoren, zoals de financieringskosten, kan een hoger investeringsvolume gedragen worden met het beschikbare budget.

** Voor Finocas nv werd er in 2022 350 miljoen euro vastgelegd op het begrotingsartikel CB0-ICEX2BA-PA voor de kapitaalverhoging van 350 miljoen euro.

Het totale investeringsbedrag voor 'Niet Closed' projecten/programma's is in hoofdzaak gebaseerd op ruwe ramingen.

De lichte daling van het investeringsbedrag (excl. btw) voor de geclosede projecten/programma's (-1.142 K euro) komt vnl. door de actualisatie van de raming van het Nieuw omroepgebouw VRT. De toename van het investeringsbedrag voor de niet-closede projecten/programma's (+308.968 K euro) komt vnl. door de toevoeging van de A12 Londerzeel Zuid, de Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat en de actualisering van de raming voor de stelplaats Wissenhage, de projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur en de Nieuwe Sluis Zeebrugge.

Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen

Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

Hier wordt momenteel enkel een indicatie van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de Egied Van Broeckhovenschool en Cluster GO!1 weergegeven. De cijfers voor Cluster GO!1 zijn nog niet definitief, gezien de Financial Close van meeste projecten binnen Cluster GO!1 pas voorzien is tegen de zomer van 2024. Buiten deze geclosede deelprojecten is er op dit moment nog geen zicht op de geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen op individueel niveau voor dit programma. Er is een decreetale regeling voor de verbin-tenissen van AGION in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma.

Scholen van Vlaanderen - eerste oproep

Het vermelde bedrag van 66 miljoen euro per jaar correspondeert met de jaarlijkse machtiging van maximaal 66 miljoen euro (prijsspeil 2021) voor de DBFM-toelage (de betoelaging

van de beschikbaarheidsvergoedingen) voor het Scholen van Vlaanderen programma in zijn geheel. De DBFM-toelagen zullen geleidelijk op gang komen in functie van de voortgang van de DBFM-programma's en ten laste van de begrotingskredieten komen die werden voorzien in de meerjarenraming van de Vlaamse Regering. Dit zijn nog steeds ramingen. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat

Onder voorbehoud van bevestiging van de huidige bouwcost kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op ca. 6.958 miljoen euro per jaar (excl. BTW) voor het eerste jaar. Dit blijft een raming. De effectieve beschikbaarheidsvergoedingen zullen vooral bepaald worden door de prijszetting van de private partners en de financiële marktomstandigheden (zoals de rentestand) bij de vastlegging van de beschikbaarheidsvergoedingen die het resultaat zullen zijn van de marktbevragingen.

Complex R0 x A201

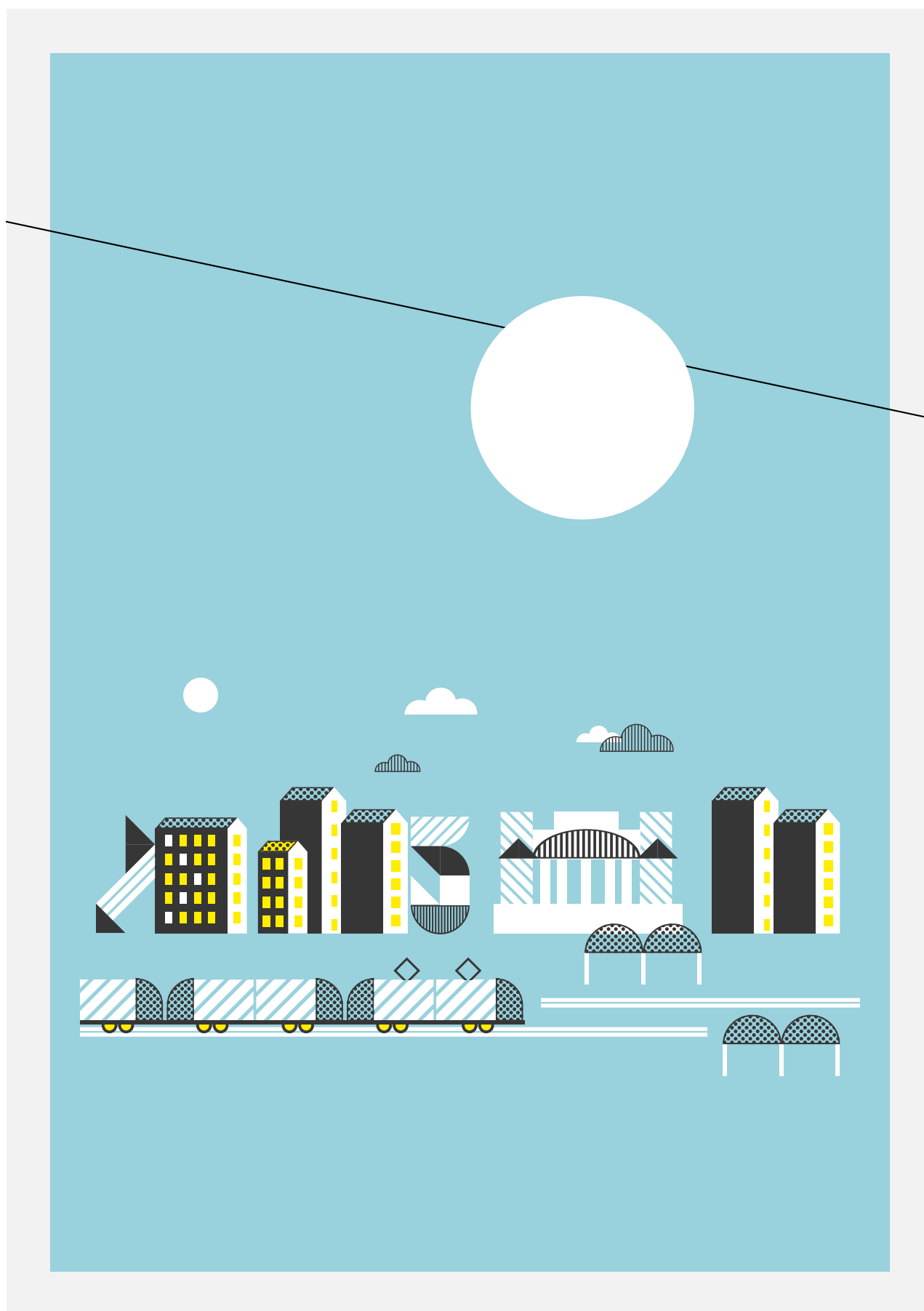
Op basis van de geraamde bouwcost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten worden de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw), te betalen vanaf 2027 - 2028 (afhankelijk van gegunde oplossing opdrachtnemer). De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.

R4 West -en Oost - DBFM

In de beslissing VR bij de opstart van de plaatsingsprocedure werd de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoeding van het DBFM-project R4 West en Oost ruw ingeschat op 75 mln. euro (inclusief btw) vanaf 2027. Momenteel wordt de terbeschikkingstelling verwacht vanaf 2030. De exacte gegevens kunnen na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld.

Stelplaatsen De Lijn

De raming van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de stelplaats Wissenhage werd omwille van de lopende aanbestedingsprocedure nog niet in bovenstaande tabel opgenomen. Deze gegevens kunnen pas na de contractsluiting en financial close worden meegedeeld. De weergegeven bedragen bevatten nog geen raming van de kosten voor de elektrificatie van deze stelplaatsen indien gerealiseerd via PPS.



Vlaamse overheid

Koning Albert II – laan 35 bus 61 1030 Brussel

Verantwoordelijke uitgever

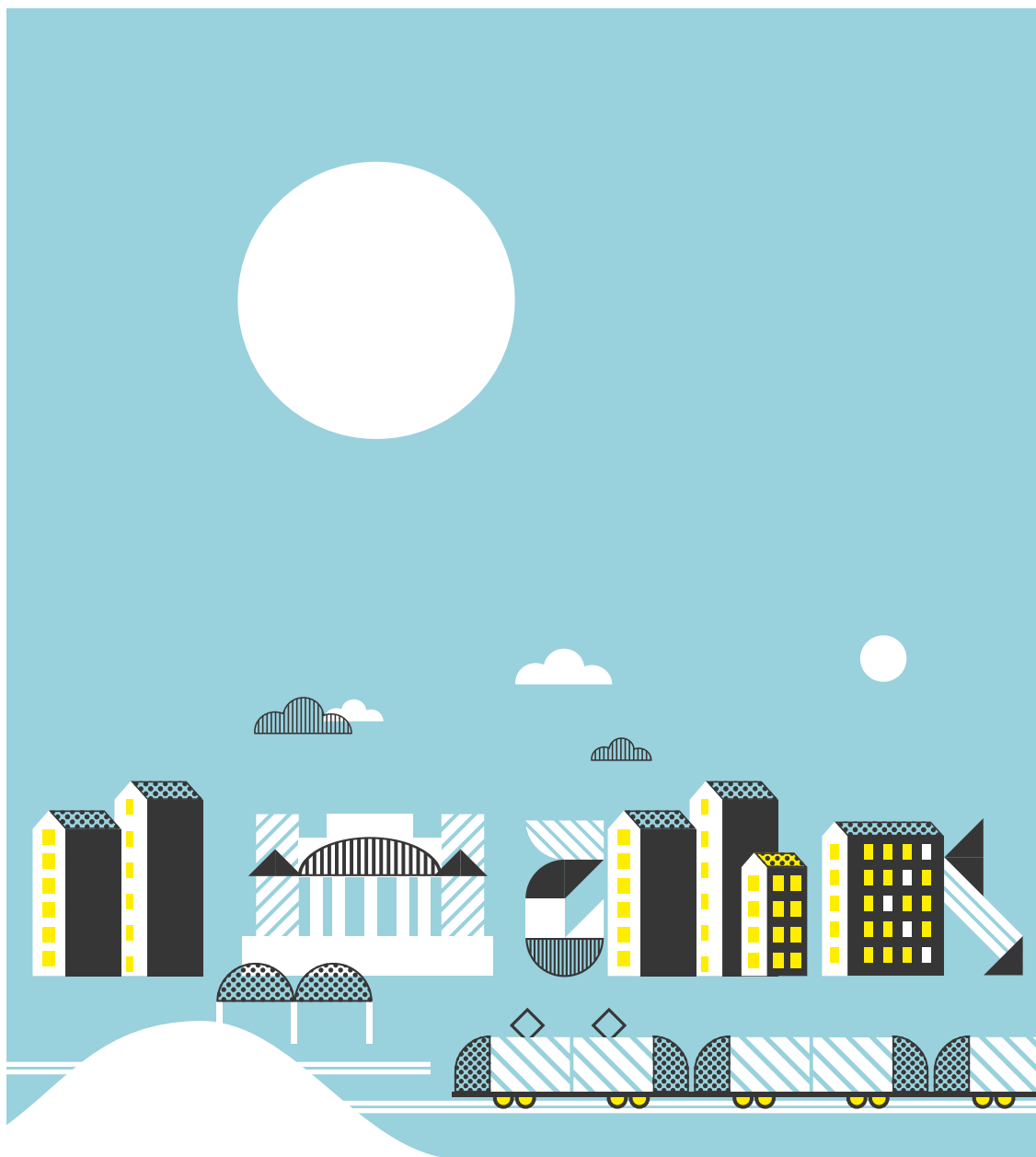
Koen Algoed, Secretaris – generaal,
Departement Financiën en Begroting

Publicatiedatum

oktober 2023

fin.vlaanderen.be



**Departement Financiën en Begroting**

Koning Albert II – laan 35 bus 61
1030 Brussel
fin.vlaanderen.be