

GROTE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

VAN DE VLAAMSE OVERHEID - EDITIE 2020





Inhoudstafel



Inleiding (p.4-5)



Projectfiches (p.10-137)

1. Kilometerheffing voor vrachtwagens
2. A11
3. A12 Boom-Antwerpen
4. A12 Boom-Brussel
5. Kempense Noord-Zuidverbinding
6. N16 Sint-Niklaas – Willebroek
7. N31 Brugge-Zeebrugge - omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3 - doortocht Lissewege wegwerken
8. N8 Veurne – Ieper
9. Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
10. Omvorming A8 Halle tot autosnelweg
11. Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg
12. Limburgse Noord-Zuidverbinding
13. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
 1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
 2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
14. R4 West en Oost
15. R4 Zuid Gent
16. Ring rond Ronse
17. Werken aan de Ring – R0 Noord
18. Brabo I

19. Brabo II

20. LIVAN 1

21. Spartacus 1

22. Stelplaatsen

1. Stelplaatsen Cluster BOVZO
2. Stelplaats Tongeren
3. Stelplaatsen Cluster 2
4. Stelplaats Wissenhage

23. Scholen van Morgen

24. Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

1. Cluster GO!1
2. Cluster GO!2 + Gemeentelijke lagere school Wijnegem
3. Scholengemeenschap Lanaken
4. Cluster Antwerpen-Brecht
5. Cluster Gent-Ninove
6. Egied Van Broeckhovenschool
7. Cluster KOBA
8. Cluster Broeders van Liefde
9. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare
10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene
11. Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)
12. Sint-Maartensscholen Ieper



Indicatief overzicht toekomstige projecten (p.6-9)



Definities (p.138-139)



Inleiding

Met het oog op het verbeteren van de informatieverstrekking over grote projecten en programma's schrijft het decreet van 22/03/2019¹ een werkwijze voor om minstens over de belangrijkste alternatief gefinancierde grote projecten en programma's periodiek informatie te verstrekken via een basisrapport.

Het decreet van 22/03/2019 definieert grote projecten en programma's 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 btw².

Programma's worden hierbij beschouwd als een verzameling van investeringsprojecten die uit eenzelfde masterplan of beleidsplan voortvloeien en als zodanig als een geheel door de Vlaamse Regering werd geïnitieerd.

Het is de bedoeling om met het basisrapport te komen tot een periodieke performantierapportering voor grote projecten en programma's die reeds voldoende geconcretiseerd zijn. Door de focus te leggen op deze projecten kan snel een beeld gevormd worden van de globale uitvoeringsrisico's van Vlaamse investeringsprojecten met substantiële financiële impact.

Conform het Decreet van 22/03/2019 heeft de Vlaamse Regering op 29/05/2020 een lijst opgesteld van grote projecten en programma's die onderwerp zijn van dit eerste basisrapport. Onderstaande lijst bevat alle grote projecten en grote programma's die gebruikmaken van, of oorspronkelijk geïnitieerd werden met, alternatieve financiering en zich niet meer in de verkennings- of onderzoeksfase bevinden. Bij het opstellen van de lijst van projecten werd uit gegaan van:

- De definities uit het decreet van 22/03/2019, en;
- Met focus op de alternatief gefinancierde projecten en geherkwalificeerde projecten (die oorspronkelijk opgezet zijn als alternatief gefinancierde projecten).

Naar aanleiding van de bespreking van het verslag van het Rekenhof over de realisatie van de missing links in de wegeninfrastructuur op 11/06/2020 (Parl. St. VI. Parl. 2019-20, nr. 37_B/1) werd deze lijst op vraag van het Vlaams Parlement verder uitgebreid zodat wordt gekomen tot een totaal van 24 projecten en programma's die in voorliggend rapport worden besproken.

Lijst van projecten

1.	A11 – Brugge
2.	R4 West-Oost
3.	Kempense Noord-Zuidverbinding
4.	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem
5.	R4-Zuid te Gent
6.	Stelplaatsen (programma)
7.	Livan 1
8.	Brabo I
9.	Spartacus I
10.	Brabo II
11.	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal
12.	Projectspecifieke DBFM voor scholenbouw (programma)
13.	Scholen van Morgen
14.	Kilometerheffing voor vrachtwagens
15.	Omvorming A8 Halle tot autosnelweg (ML4)
16.	Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg (ML 6)
17.	Werken aan de Ring – R0 (ML 7)
18.	N31 Brugge-Zeebrugge: omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3, doortocht Lissewege wegwerken (ML 15)
19.	Ring om Ronse (ML 19)
20.	N16 Sint-Niklaas – Willebroek: ongeregeld kruispunt omvormen, erven wegwerken, knelpunt Temse (ML 20)
21.	A12 Boom-Brussel: ombouwen tot autoweg, beperken gelijkvloerse kruispunten (ML 22)
22.	A12 Boom-Antwerpen: aanpassen kruispunten (ML 23)
23.	N74 noord-zuidverbinding Limburg: 2de rijstrook, doortocht Houthalen Helchteren (ML 25)
24.	N8 Veurne-Ieper (ML 27)

De coördinatie en stroomlijning van dit rapport werd verzorgd door het Departement Financiën en Begroting waarbinnen de ondersteuningsentiteit Cfr. artikel 7 van de Decreet van 22/03/2019 werd aangeduid³. De gegevens opgenomen in dit rapport werden aangeleverd door de bij de projecten betrokken entiteiten.

Het is hierbij ook de eerste keer dat het basisrapport werd samengesteld en het proces zal na afloop verder geëvalueerd worden ten einde tot een vormelijk en inhoudelijk kwalitatieve en tijdige rapportering te komen.

Naast de jaarlijkse performantierapportering van lopende grote projecten en programma's wordt in dit basisrapport ook een indicatieve lijst van toekomstige projecten opgenomen. Om de relevantie van de indicatieve lijst te verhogen werden enkel projecten opgenomen waarbij reeds een principiële beslissing met betrekking tot de opstart van dat project of programma werd genomen. Op deze manier geeft de indicatieve lijst een vooruitblik van belangrijke toekomstige investeringsprojecten van -of geïnitieerd door- de Vlaamse overheid.

¹ Houdende een kader voor grote projecten en programma's

² Definitie: artikel 2, decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's van 22 maart 2019

³ Artikel 33 van het Besluit van de Vlaamse Regering over de reorganisatie van het beleidsdomein Kanselarij en Bestuur en de samenvoeging van het beleidsdomein Kanselarij en Bestuur met het beleidsdomein Internationaal Vlaanderen (VR 2020 1007 DOC.0685/2TER)



Indicatief overzicht toekomstige projecten

In onderstaande overzicht kunnen projecten en programma's terug gevonden worden die momenteel worden voorbereid en waarbij reeds een principiële beslissing werd genomen met betrekking tot de opstart ervan.

Een groot deel van deze projecten zitten nog in een onderzoeksfase wat maakt dat het moeilijk is om een volledige en correcte raming op te geven van de uiteindelijke investeringskost. Om die reden wordt in dit overzicht gewerkt met drie categorieën van investeringsvolume (klein/middelgroot/groot), waarbij elk label correspondeert met een indicatieve prijsvork:

	Werken	Diensten
Klein	< € 125 miljoen	€ 10- 30 miljoen
Middelgroot	€ 125- 250 miljoen	€ 30 – 60 miljoen
Groot	> € 250 miljoen	> € 60 miljoen

Onderstaande overzicht geeft een indicatie van toekomstige grote publieke investeringsprojecten op Vlaams niveau. Gezien er voor de investeringen die gepland staan in het kader van de 'Werken aan de Ring' en het 'Toekomstverbond' reeds uitgebreide, aparte voortgangsrapporten aan het Vlaams Parlement bestaan^{3,4} werd er gekozen om deze projecten niet op te nemen in de deze rapportering. De enige uitzondering hierop is het project Werken aan de Ring – R0 (ML 7) dat werd opgenomen als projectfiche verder in dit rapport omdat dit project expliciet door het Vlaams Parlement werd aangeduid.

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
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2020-2022

DBFM-programma Scholen van Vlaanderen	
Opstart van een nieuw DBFM-programma voor scholenbouw gebaseerd op de lessen en ervaringen uit de twee reeds lopende programma's. Daarbij ligt de focus in eerste instantie bij voorkeur op de nieuwbouwprojecten van de reeds bestaande investeringsbehoeften en wachtlijsten.	
Beleidsdomein	OV - Onderwijs en Vorming
Geraamd investeringsbedrag	>€ 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2020-2022

Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA)	
De doelstelling van het project is drieledig: extra containerbehandelingscapaciteit creëren in het havengebied Antwerpen, bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	>€ 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

Nieuwe sluis Zeebrugge	
De haven van Zeebrugge heeft nood aan een 2de zeesluis om de toegang tot de achterhaven te verbeteren en naar de toekomst toe te blijven garanderen. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de procesaanpak voor complexe projecten. Het project 'Nieuwe Zeesluis Zeebrugge' bestaat uit drie delen:	
<ul style="list-style-type: none"> • We realiseren een nieuwe zeesluis als volwaardige tweede toegang tot de achterhaven van Zeebrugge. • Om het lokaal verkeer en het havenverkeer van elkaar te scheiden, komt er een nieuwe verbindingsweg, de 'Nx'. • Het project biedt ook kansen voor de leefbaarheid in Zeebrugge. 	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	>€ 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	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.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> € 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

³ 'Werken aan de Ring': <https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/gedachtewisselingen-hoorzittingen/1346613> en <https://www.werkenaanadering.be/nl>

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

Doortocht Brugge	
De doelstelling van het project van de Doortocht Brugge is tweeledig: het verbeteren van de binnenvaartontsluiting voor de kusthavens van Brugge (Zeebrugge) en Oostende én het verbeteren van de mobiliteit (wegverkeer) ter hoogte 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. Dit programma omvat ook de deelprojecten Steenbrugge-brug en Dampoortsluis.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	> € 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

eBus-systemen	
Voldoen aan de vergroeningsnormen van de vloot van De Lijn en het emissievrij bedienen van stadskernen tegen 2025 zoals in Vlaams regeerakkoord opgenomen.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	>€ 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2022-2023

Vertramming lijn 7 in Gent	
Tramlijn 7 is de realisatie van de verbinding tussen Sint-Denijs-Westrem Parkbos en station Dampoort. Onderweg verbinden we Gent Sint-Pieters met het knooppunt Zuid en Dampoort. De nieuwe verbinding heeft een totale lengte van ongeveer 10 km. Het traject bestaat enerzijds uit 7 km nieuw aan te leggen infrastructuur en anderzijds 3 km gebruik van bestaande infrastructuur van tramlijn 1.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	€ 125 - € 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2023-2024

KR8 (Kortrijk)	
De aanleg van infrastructuur en/of alternatieve oplossingen tussen de verkeerscomplexen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost en rond de autosnelweg E17/A14 teneinde de ring R8 te sluiten en/of andere oplossingen te vinden in functie van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het geraamde investeringsbedrag is afhankelijk van het gekozen alternatief.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2025-2026

Nx Zeebrugge - Oost	
Samen met de aanleg van de nieuwe sluis Zeebrugge dient een nieuwe verbindingsweg, de Nx, gerealiseerd te worden om het lokaal verkeer te scheiden van het havenverkeer. Het onderzoek voor de nieuwe verbindingsweg Nx gebeurt momenteel op twee gebieden, nl. de Nx-West die vervat zit binnen het complex project 'Nieuwe sluis Zeebrugge' en anderzijds de Nx-Oost.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2027-2028

Viaduct E17 Gentbrugge	
Het onderhoud en verbetering van het viaduct is momenteel in uitvoering door Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De definitieve vervanging ervan wordt gepland binnen 20 à 25 jaar. De studie met betrekking tot de vervanging werd overgedragen naar De Werkvennootschap (DWW).	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	NB
Verwacht moment van start gunningsprocedure	NB

Complex Project Kustvisie	
Een stijgende zeespiegel vormt een extra uitdaging om onze kust blijvend te beschermen en de veiligheid van de bevolking te garanderen. Het complex 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.	
Beleidsdomein	MOW – Mobiliteit en Openbare Werken
Geraamd investeringsbedrag	>€ 250 miljoen
Verwacht moment van start gunningsprocedure	2029-2030



Projectfiches

In voorliggend deel van dit rapport wordt het overzicht gegeven van de projecten en programma's binnen het toepassingsgebied van het decreet van 22/03/2019. Het is hierbij de bedoeling om te komen tot een periodieke performantierapportering van projecten die reeds in een gevorderd stadium zitten.

De initiële lijst van projecten die door de Vlaamse Regering in mei 2019 werd opgesteld, werd op vraag van het Vlaams Parlement uitgebreid met missing links in het wegennet die nog niet werden gerealiseerd. Van deze laatste projecten zit een groot aantal nog in studiefase (o.a. 'Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg', 'Omvorming A8 Halle tot autosnelweg', 'A12...') en brengt het totaal op 24 projecten/programma's.

Kleurencode 'verloop'	
	De vooropgestelde timing wordt gehaald.
	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt,
	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken.

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

Project/programma	Deelproject	Fase	Verloop
Kilometerheffing voor vrachtwagens		Operationele fase	
A11		Operationele fase	
A12 Boom-Antwerpen		Voorbereidingsfase	
A12 Boom-Brussel : omvorming tot volwaardige autosnelweg	DP01 - A12 Londerzeel-Zuid: Aanleg op- en afrittencomplex	Voorbereidingsfase	
	DP02 - A12 Wolvertem: Heraanleg complex Wolvertem	Voorbereidingsfase	/
	DP03 - A12 Meise: Ecoduct Neromhof (VAPEO)	Voorbereidingsfase	
	DP04 - Fietssnelweg F28: Fase Wolvertem / Ramsdonk	Voorbereidingsfase	/
	DP05 - A12 Londerzeel-Noord: Aanleg op- en afrittencomplex	Voorbereidingsfase	/
	DP06 - A12 Willebroek / Puurs: Heraanleg kruispunt De Duvel	Voorbereidingsfase	
	DP07 - A12 x N16 Zuid : Heraanleg complex Willebroek-Zuid	Voorbereidingsfase	
	DP08 - A12 x N16 Noord: Heraanleg complex Breendonk (incl. kruispunt N17)	Voorbereidingsfase	
	DP09 - A12 Willebroek / Puurs : Aanleg fietsbrug Ooievaarsnest	Voorbereidingsfase	
	DP10 - A12 Willebroek / Puurs: Aanleg oprit Ooievaarsnest	Voorbereidingsfase	
Kempense Noord-Zuidverbinding	Kempense Noord-Zuidverbinding	Operationele fase	
N16 Sint-Niklaas - Willebroek	Ontsluiting Puurs-Dorp	Voorbereidingsfase	
	Ontsluiting Bornem-Industrie	Voorbereidingsfase	
N31 Brugge-Zeebrugge - omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3 - doortocht Lissewege wegwerken	N31 Brugge-Zeebrugge - omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3 - doortocht Lissewege wegwerken	Voorbereidingsfase	



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

N8 Veurne – Ieper	N8 Woesten, Elverdinge, Brielen (zone 4) en N38 (zone 5, excl. kruispunt Pilkemseweg)	Vorbereidingsfase	●
	Verbinding Ieper-Veurne - complex project	Vorbereidingsfase	●
	N8 Oostvleteren-Woesten (zone 3C)	Vorbereidingsfase	●
	N38 kruispunt Pilkemseweg	Vorbereidingsfase	●
	N8 Veurne (zone 1A)	Vorbereidingsfase	●
	N8 Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren (zone 1B, 2, 3A en 3B)	Vorbereidingsfase	●
Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	Noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem	Operationele fase	●
Omvorming A8 Halle tot autosnelweg	2. Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8	Vorbereidingsfase	/
	3. Bouw nieuw op- en afrittencomplex en de realisatie van de N7a	Vorbereidingsfase	/
Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg	N49 brug Stoepestraat Assenede	Vorbereidingsfase	●
	N49 brug Oosthoek Assenede	Vorbereidingsfase	●
	N49 project Damme-Maldegem	Vorbereidingsfase	●
	N49 Tunnel Vredestraat- tunnel Nonnendijk Damme	Vorbereidingsfase	●
	N49 Ventweg en nieuwe brug over de Damse Vaart Damme	Vorbereidingsfase	●
	N49 fietsbrug Celieplas Maldegem	Vorbereidingsfase	●
	N49 Complex Kaprijke	Vorbereidingsfase	●
	N49 Keerlus N49-N44 Maldegem	Vorbereidingsfase	●
Limburgse Noord-Zuidverbinding	Limburgse Noord-Zuidverbinding	Vorbereidingsfase	●
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	Bouwfase	●
R4 West en Oost	R4 West en Oost	Gunningsfase	●
R4-Zuid Gent	R4-Zuid Gent	Operationele fase	●

Ring rond Ronse	Ring rond Ronse	Vorbereidingsfase	●
Werken aan de Ring	R0-Noord	Vorbereidingsfase	●
Brabo I	Brabo I Tram gedeelte	Operationele fase	●
Brabo II	Brabo II - Tramgedeelte	Operationele fase	●
Livan 1	Livan 1	Operationele fase	●
Spartacus 1	Spartacus 1	Vorbereidingsfase	●
Stelplaatsen De Lijn	Stelplaats Tongeren	Operationele fase	●
	Stelplaatsen Cluster 2	Operationele fase	●
	Stelplaatsen Cluster BOVZO	Operationele fase	●
	Stelplaats Wissenhage	Gunningsfase	●
Scholen van Morgen	Scholen van Morgen	Operationele fase	●
Projectspecifieke DBFM voor schoolinfrastructuur	Cluster GO!1	Gunningsfase	●
	Cluster GO!2	Vorbereidingsfase	●
	Gemeentelijke lagere school Wijnegem (Cluster 2 GO!)	Vorbereidingsfase	●
	Scholengemeenschap Lanaken	Gunningsfase	●
	Cluster Antwerpen-Brecht	Gunningsfase	●
	Cluster Gent-Ninove	Gunningsfase	●
	Egied Van Broeckhovenschool	Gunningsfase	●
	Cluster KOBA	Gunningsfase	●
	Cluster Broeders van Liefde	Gunningsfase	●
	Sint-Maartensscholen Ieper	Gunningsfase	●
	Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	Vorbereidingsfase	●
	Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	Gunningsfase	●
	Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	Gunningsfase	●

Om de uniformiteit en vergelijkbaarheid van de aangeleverde informatie te bewaken werd er voor gekozen om bij de informatie-toelevering inzake de projecten steeds uit te gaan van de stand van zaken van midden augustus 2020.

Aangezien dit om de eerste basisrapportering in haar huidige vorm gaat, is per project door de projecteigenaars een eerste indicatie met betrekking tot het verloop van het project gemaakt. In de hier op volgende rapporteringen zal de 'stand van zaken' en bijhorende planning dat in het vorige rapport werd opgegeven de basis vormen voor een nieuwe voortgangsindicatie. Voor de projecten in dit rapport waarbij er geen indicatie bij het 'verloop' werd opgegeven is geoordeeld dat het specifieke deelproject zich nog dermate vroeg in de voorbereidingsfase bevindt dat het weinig zinvol is om een concrete inschatting te maken gezien het feit dat er nog geen vooropgestelde timing beschikbaar is waartegen het huidige verloop kan beoordeeld worden.

Wanneer we de vierentwintig grote projecten en programma's verder uitsplitsen in concrete deelprojecten komen we aan een totaal van drieënzestig deelprojecten⁶. Van deze projecten bevindt zich één project in bouwfase ('Verhoging van de bruggen

over het Albertkanaal - Cluster 2'), twaalf projecten doorlopen de gunningsfase (het merendeel van deze projecten binnen het programma 'Projectspecifieke DBFM voor Schoolinfrastructuur') en dertien projecten bevinden zich reeds in operationele fase (het gaat hier om de langlopende PPS-projecten). Een groot deel van de projecten bevindt zich nog in de voorbereidingsfase.

Investerings in de projecten in operationele fase⁷ of bouwfase werden grotendeels in het verleden gerealiseerd. We kunnen hierbij een overzicht maken van de investeringen die gerealiseerd werden in de recentste vijf jaar.

De investeringen weergegeven in onderstaande tabel vloeien voort uit projecten die initieel als alternatieve financiering of PPS werden geïnitieerd. Het lagere investeringsvolume vanaf 2016 is het gevolg van de toen heersende onzekerheid rond de ESR-classificatie van PPS-projecten, maar wil niet zeggen dat er minder geïnvesteerd werd. Zo bedroegen in 2018 de investeringsinspanningen van de Vlaamse overheid 4.677 miljoen euro, tegenover 3.827 miljoen euro in 2010. Dat is een stijging in nominale termen van 22% tussen 2010 en 2018. De investeringsinspanningen omvatten de investeringen in vaste activa en de investeringsbijdragen of -subsidies. De investeringen in vaste activa stegen van 2.508 miljoen euro in 2010 tot 3.737 miljoen euro in 2018 (+49%). Hun aandeel in de totale investeringsinspanningen steeg van 65% in 2010 tot 80% in 2018⁸.

Aangezien heel wat projecten in deze basisrapportering nog in een studiefase zitten, is het vanuit de betrokken entiteiten niet altijd mogelijk om reeds een accurate raming te geven van de investeringswaarde. Om deze reden is het niet mogelijk om een accurate prognose te maken van het toekomstige jaarlijkse investeringsvolume dat correspondeert met de projecten in dit rapport. Voor investeringen die binnen het Beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in de volgende jaren zullen plaatsvinden kan wel verwezen worden naar het GIP¹¹.

Voor de langlopende PPS-projecten zal de Vlaamse overheid tijdens de looptijd van de contracten een beschikbaarheidsvergoeding of een vergoeding voor verstrekte diensten betalen. Momenteel zijn er 16 (deel)projecten of programma's in dit basisrapport waarbij een dergelijke overeenkomst reeds effectief werd afgesloten. De grafiek op pagina 17 geeft een prognose van de evolutie van de bruto-beschikbaarheidsvergoedingen per beleidsdomein voor de PPS-projecten waarvoor reeds een contract is afgesloten. Details op projectniveau kan men in de projectfiches terug vinden.

Merk op dat de 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

⁶ Hieronder zitten nog 15 individuele bruggen en bijna 200 individuele schoolgebouwen)

⁷ Het gaat hier voornamelijk over projecten die via langlopende DBFM-contracten werden gerealiseerd en momenteel worden beheerd door private partijen.

⁸ Het totaal neemt ook de investeringen mee die gerealiseerd zijn voor 2015

⁹ De overige investeringen hebben voornamelijk betrekking op investeringen bij Scholen van Morgen, de Kilometerheffing bij vrachtwagens en Stelplaatsen 'Cluster 2'. Dit verklaart meteen ook de in deze tabel zichtbare investeringspiek in 2015 en 2016.

¹⁰ <https://www.statistiekvlaanderen.be/nl/investeringsinspanningen>

¹¹ Geïntegreerd investeringsprogramma: <https://www.mobielvlaanderen.be/overheden/artikel.php?id=2621>

Uitgedrukt in K euro	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal ⁸
Investerings Niet geherkwalificeerde PPS-en	144.700	110.174	261.898	48.447	56.020	768.439
Overige ⁹	610.577	547.118	158.604,1	52.864	35.271	2.167.708



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 vorderings-saldo en schuld (ten belope van de investeringswaarde van het project). Dit betekent dat 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 hebben op het vorderingensaldo.

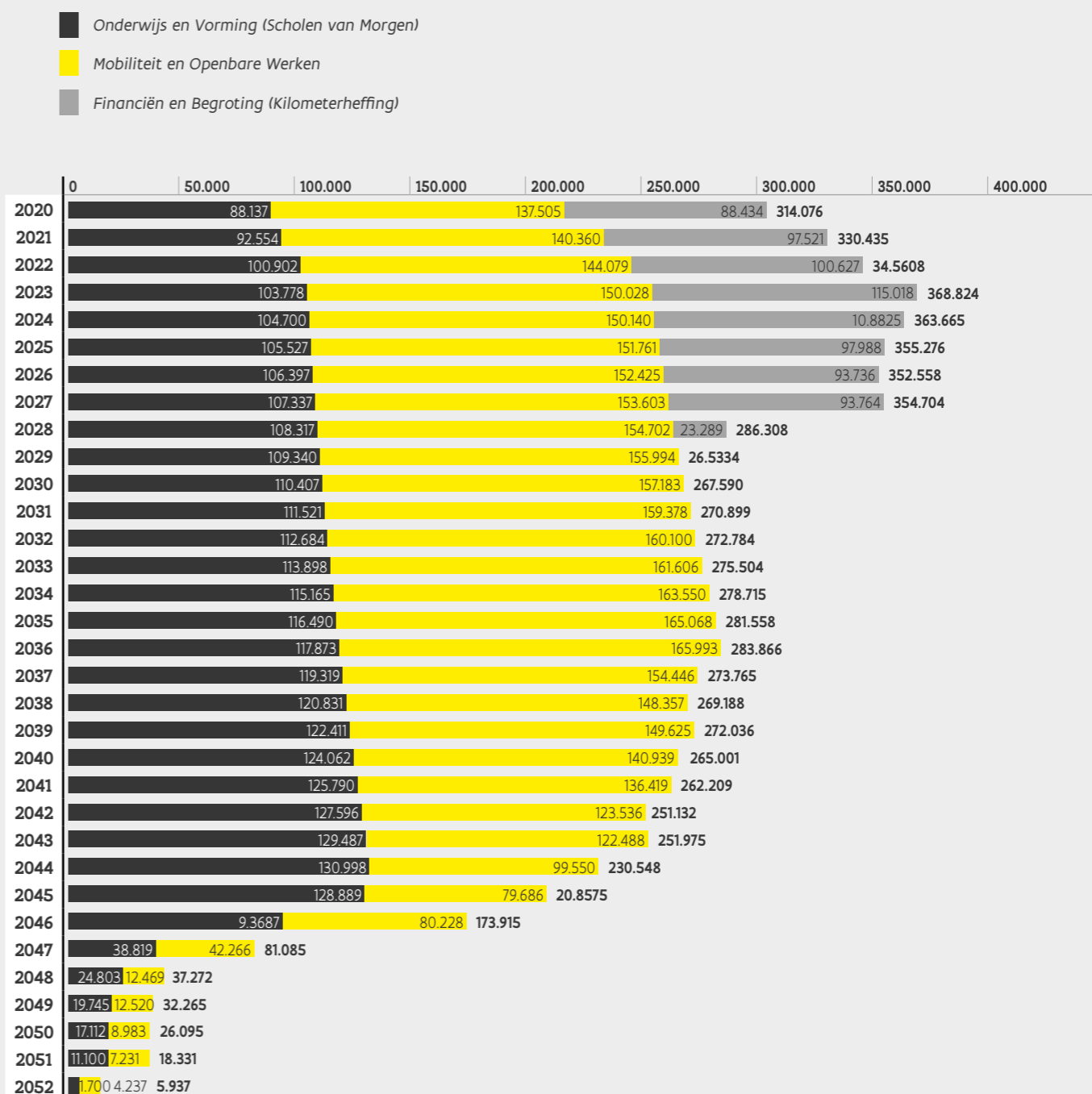
De projecten die daarentegen als 'niet-geherkwalificeerde PPS' worden geoordeeld zijn: A11, Brabo II en de Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal cluster 1 en 2. Dit wil zeggen dat voor deze projecten enkel de periodieke beschikbaarheidsvergoeding in de rekeningen van de overheid geboekt worden.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

Als we voor het jaar 2020 de te betalen beschikbaarheidsvergoedingen die binnen de beleidsdomeinen 'Mobiliteit en Openbare Werken' en 'Onderwijs en Vorming' betaald worden in verhouding zetten tot de bedragen die opgenomen werden binnen de inhoudelijke structuurelementen (ISE) met betrekking tot nieuwe investeringen in datzelfde jaar¹², komen we hierbij aan een percentage van respectievelijk 8% en 14% voor 2020.

Tot slot kan vermeld worden dat de projecten die opgenomen worden in de lijst ook vallen onder de jaarlijkse 'zelfevaluatie' zolang deze projecten niet zijn opgeleverd. Bij de uitwerking van het decreet van 22 maart 2019 heeft de decreetgever inspiratie gevonden in Nieuw-Zeeland inzake rapportering en evaluatie. Het is de bedoeling om met de zelfevaluaties lessen te trekken die gebruikt kunnen worden voor het vervoltraject van een project of die van algemeen nut kunnen zijn voor andere entiteiten en (toekomstige) projecten. Er zal hierbij gezocht worden naar een methode die -zeker in de startfase- werkbaar en haalbaar geacht wordt binnen de Vlaamse context.

De eerste cyclus van zelfevaluaties zal pas na het eerste basisrapport worden opgestart.

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



¹² Investerings weginfrastructuur (MR) en Investerings waterinfrastructuur (MV), (Exclusief onderhoud); Onderwijsinfrastructuur (FB)

1 Kilometerheffing voor vrachtwagens

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Financiën en Begroting
Minister	Mathias Diependaele
Betrokken entiteit	Vlaamse Belastingdienst
Verantwoordelijke bij entiteit	Pieter Van Kerckhove pieter.vankerckhove@vlaanderen.be
Andere betrokken entiteiten	MOW Dep. (Verkeerscentrum) -AWV, LNE, Vlabel, PPS KC binnen Vlaamse bestuurlijke omgeving; N.V. Bam en N.V. TLH binnen Vlaanderen; Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Waals Gewest en Sofico
Classificatie	Andere
ESR Impact	Het INR heeft er, in samenspraak met Eurostat, voor geopteerd om het contract statistisch niet als een PPS maar als een dienstencontract te beschouwen, waarbij enkel een deel van de handhavinginfrastructuur (circa 10% van de totale capex) als activa van de overheid worden beschouwd. Voor het overgrote deel van de uitgaven geschiedt de ESR-aanrekening op het moment dat beschikbaarheids- en mijlpaalvergoedingen betaald worden. (Advies van 13/08/2015)
Uitvoeringsvorm	DBFMO
Looptijd contract	12 + 3 jaar
Huidige fase	Operationele fase

Omschrijving van het project

De kilometerheffing werd in het Vlaamse Gewest ingevoerd bij decreet van 03/07/2015 "tot invoering van de kilometerheffing en stopzetting van het eurovignet en tot wijziging van de Vlaamse Codex fiscaliteit van 13/12/2013 in dat verband."

De tarieven van de kilometerheffing worden bepaald in artikel 2.4.4.0.1. van de Vlaamse Codex Fiscaliteit zoals gewijzigd door artikel 12 van het hiervoor vermelde decreet.

Er werd gekozen voor een ambitieus systeem, gebaseerd op moderne technologieën, inclusief een GPS-achtig opvolgingssysteem van de voertuigen. Om de financiële inspanning te optimaliseren en het technologische risico te beperken hebben de regio's beslist samen te werken. Het was daarbij de bedoeling om een 'ecologisch gemoduleerde slimme' kilometerheffing in te voeren, die gedifferentieerd kon worden naar plaats, tijd, rijgedrag en 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 hadden de drie gewesten vastgesteld dat in de drie regeerakkoorden de wil tot een globale hervorming van de verkeersfiscaliteit werd 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

Het kilometerheffingssysteem is volledig operationeel sinds 01/04/2016. De inning van de ontvangsten uit de kilometerheffing verloopt zonder noemenswaardige operationele problemen. De ontvangsten voor Vlaanderen uit de kilometerheffing bedroegen in 2019 453,4 miljoen euro exclusief de inkomsten uit boetes. De inkomsten uit boetes bedroegen 7,7 miljoen euro.

Verloop (timing)



FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost	178.043
Studie -en ontwerpkosten	27.177
Intercallaire interesten	8.251
Investeringsbedrag (excl. BTW)	21.3471

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investerings per jaar	226.728	0	0	0	0	286.241,58

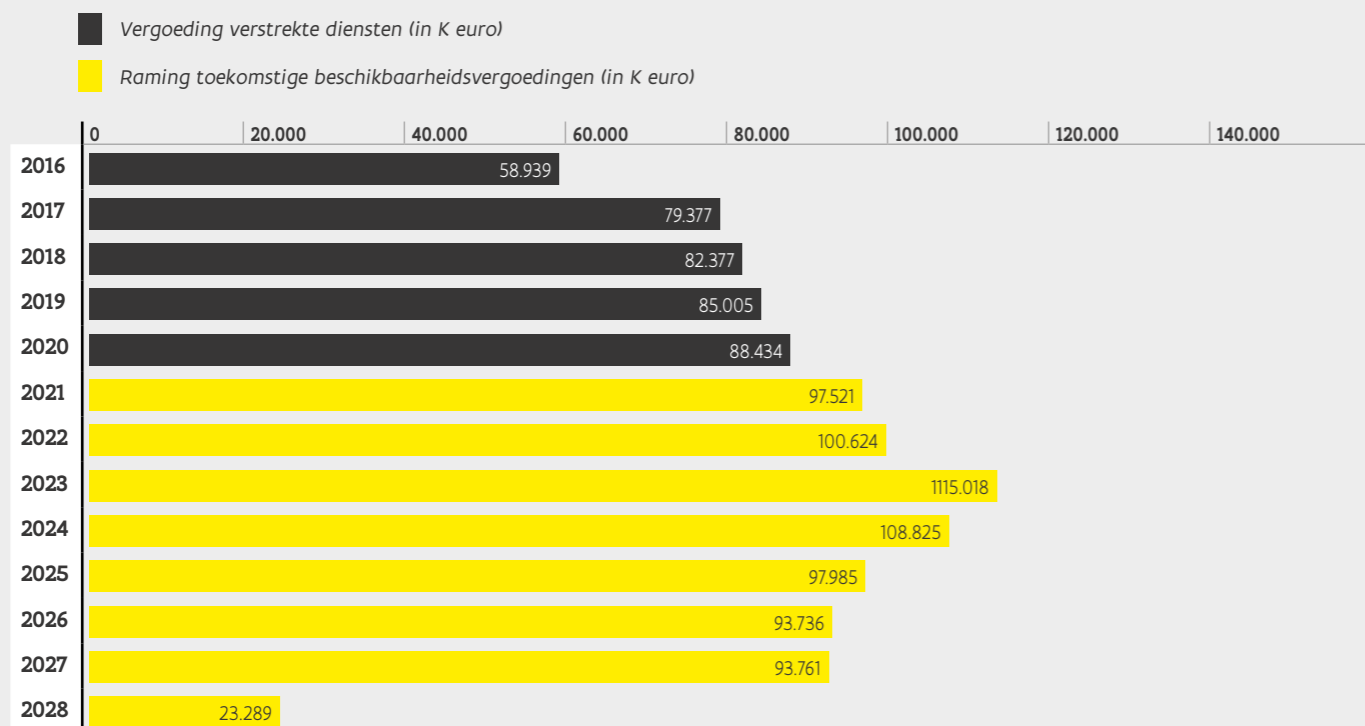
Risicobeheer

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 opvolging tijdens de ganse voorbereidende fase werd een Project Management Office (PMO) opgezet teneinde de voortgang van het project nauwgezet op te volgen. Deze fase liep af bij de definitieve goedkeuring van de toewijzing, onder de modaliteiten, zoals voorzien in de DBFMO-overeenkomst (Vlaamse Regering d.d. 18/07/2014). De PMO werd dan ook ontbonden op 18/07/2014. Voor de implementatie- en exploitatiefase is de opvolging gestructureerd via de interregionale vereniging Viapass.



Kilometerheffing voor vrachtwagens



Duiding bij financiële kerngegevens

De kilometerheffing is operationeel sinds 01/04/2016. Het aandeel van Vlaanderen in de totale beschikbaarheidsvergoeding voor Satellic en de EETS-providers bedroeg 85 mln euro (incl. BTW) in 2019.

De beschikbaarheidsvergoeding bestaat uit diverse onderdelen:

- De Investeringsvergoeding, als eerste onderdeel van de Beschikbaarheidsvergoeding, is trimestrieel een vast bedrag en wordt evenmin geïndexeerd. Belangrijk is dat deze Investeringsvergoeding de volledige investeringskost dekt, dus ook het gedeelte Vaste Handhavingsstations en daaraan verbonden uitrusting, dat reeds, tijdens de bouw, en als activa van de overheid, als ESR-uitgave was geregistreerd. De Investeringsvergoeding dient dus te worden opgesplitst in een deel dat betrekking heeft op de handhavingsportieken enerzijds, en de rest anderzijds. (De component Handhavingsportieken van de Investeringsvergoeding omvat zelf ook nog financieringskosten en mag dus niet zonder meer integraal worden afgezet tegen de eerder reeds erkende capex.)
- De overige onderdelen van de Beschikbaarheidsvergoedingen betreffen de reëel betaalde bedragen, d.w.z. inclusief prijsherziening waar van toepassing, en voor wat betreft de exploitatievergoeding rekening houdende met de juiste volumeparameters (bedrag tolinkomsten, aantal operationele OBU's).

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

Bij de verdeling van genoemde bedragen over de Gewesten werd er telkenmale gebruik gemaakt van de vaste verdeelutels 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/decretale basis

CEO-ICDX2DD-WT

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2007	BVR om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren
07/2014	Gunning opdracht
09/2014	Start werken
04/2016	Einddatum werken
02/2031	Einddatum of overdrachtsdatum

2 A11

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

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

Nagestreefde doelstellingen

De Vlaamse Regering hechtte op 25/11/2005 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 werd 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 infrastructuur die "Buiten Configuratie" werd gebouwd, werd eind oktober 2017 voorlopig aanvaard. De termijn tussen voorlopige aanvaarding en definitieve aanvaarding bedraagt contractueel 2 jaar. In september 2019 vroeg het consortium Via Brugge de definitieve aanvaarding aan maar deze werd geweigerd door AWV omdat er nog te veel openstaande punten waren. Na overleg werd overeengekomen dat deze openstaande punten tegen april 2020 zouden opgelost zijn. De huidige Coronacrisis heeft er echter voor gezorgd dat deze vooropgestelde planning niet kon gehaald

worden. Ondertussen heeft het consortium wel alle werken uitgevoerd die nog moesten gebeuren. Een rondgang vond plaats op 08/07/2020. De werken werden uitgevoerd volgens de afspraken. AWV heeft in navolging van die rondgang ook de resultaten gekregen van een aantal proeven (stroefheidsmetingen en proeven op betonkernen).

AWV zal de proefresultaten in de loop van augustus bekijken. Met het consortium Via Brugge werd afgesproken dat zij begin september een nieuwe aanvraag tot definitieve aanvaarding kunnen indienen. Na de definitieve aanvaarding wordt 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 districtschef Bert Brugghe).

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost	445.796
Studie -en ontwerpkosten	/
Intercallaire interesten	37.906
Investeringsbedrag (excl. BTW)	483.702



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.

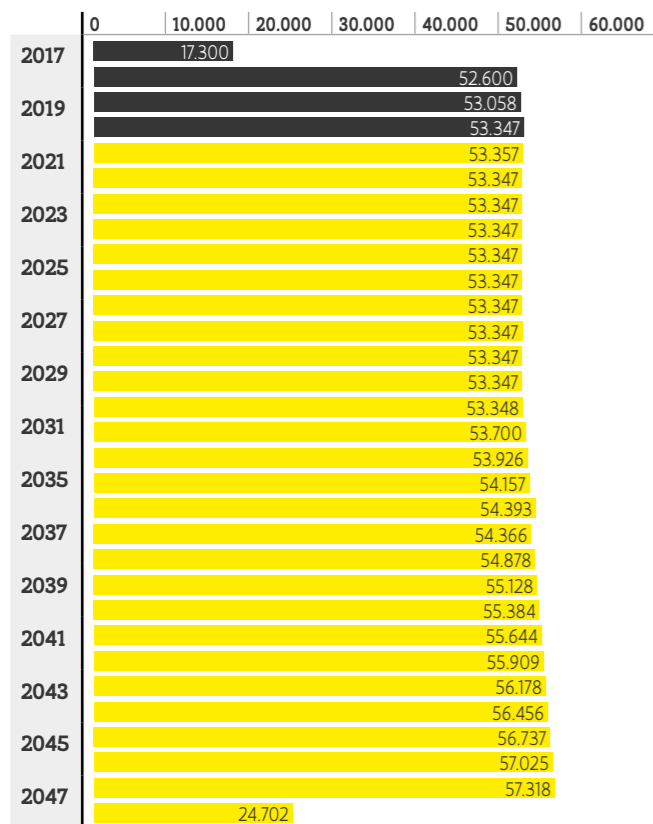
	2019
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	6.000
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	31.300

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investerings per jaar	144.700	66.800	228.200	0	0	586.900

3 A12 Boom-Antwerpen

A11

■ Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
■ Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Begrotingsartikel/decretale basis

MDU-3MHH2RB-WT

Duiding bij financiële kerngegevens

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

De kwartaalaflossing van het project A11 bestaat telkens uit een vaste Financiële Component (10.758.622 K euro) en een variabele Operationele Component (telkens tussen 2.000,00 en 3.000,00 K euro). In deze variabele component worden Boetepunten, Lane Rentals en een Energie Efficiëntie Bonus verwerkt.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
23/03/2007	BVR
04/2010	Bekendmaking gunningsprocedure
12/2012	Gunning opdracht
10/2013	Bekomen bouwvergunningen
03/2014	Sluiting contract
03/2014	Start van de werken
09/2017	Einddatum werken/beschikbaarstelling
06/2015	Contractwijziging: TINC verwerft 23,7% van de aandelen door deze over te nemen van DG Infra+
11/2017	Contractwijziging: TINC verwerft bijkomend 16% van de aandelen en verhoogt haar participatie zo tot 39%.
09/2047	Einddatum contract of overdrachtsdatum

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Brunhilde Foulon brunhilde.foulon@mow.vlaanderen.be
Andere betrokken entiteiten	Stad Antwerpen en gemeente Aartselaar gezien ligging op het grondgebied. Ruimte Vlaanderen als vergunningsverlenende overheid met de verschillende adviesverlenende instanties.
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

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.

Stand van zaken/status

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

In het voorjaar 2019 werden korte termijn aanpassingen aan kruispunten uitgevoerd. Ook werd er een bijsturing aan de lichtenregeling uitgevoerd, maar deze bleek onvoldoende om doorstroming op peil te houden. In het najaar 2019 werd op de kruispunten op het grondgebied van Aartselaar een derde opstelstrook aangelegd. Deze werd in dienst genomen eind 2019. De aanbesteding van de studie 'ombouw A12' waarbij alternatievenonderzoek via project MER wordt voorzien zit in voorbereiding. De gunning van deze studie is voorzien kort na de zomer 2020.

Nagestreefde doelstellingen

Het doel van het project is een volledige herinrichting van de A12/N177 op het tracé tussen het viaduct van Wilrijk en de insleuving in Boom die tegemoet moet komen aan het statuut van A12 als een primaire weg. Sleutelpunt betreft de vijf gelijkvloerse kruispunten die vandaag op dit tracé te vinden zijn. Deze moeten op dergelijke manier worden heringericht zodat een vlotte en veilige doorstroming van A12 maar ook van de zijstraten op N177 en A12 mogelijk is.

Risicobeheer

Er zijn zeer veel belanghebbenden met soms tegenstrijdige belangen. Zo is voor het verkeer op de A12 doorstroming belangrijk, wat leidt tot een minimaal aantal op- en afritten. Voor de ontsluiting van de kernen is daarentegen maximale aansluiting op de A12 belangrijk, wat leidt tot maximaal aantal op- en afritten. Ook wat ruimtebeslag betreft zullen er keuzes moeten gemaakt worden: het beperkte openbaar domein moet aan de verschillende modi toebedeeld worden. Een belangrijk risico is de kostprijs van het project: verschillende varianten moeten onderzocht worden, maar het kostenplaatje moet realistisch blijven.

Duiding bij financiële kerngegevens

Er is nog geen voorkeursalternatief waardoor er nog geen zicht is op de kostprijs van dit project. De verschillende te onderzoeken alternatieven hebben een zeer grote impact op de kostprijs, zowel van studie als van uitvoering. Er blijkt veel draagvlak te zijn voor een ondertunneling van de kruispunten. De lengte van de ondertunnelingen hebben echter zeer grote impact op de kostprijs.

4 A12 Boom-Brussel: omvorming tot volwaardige autosnelweg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Cédric Vaast cedric.vaast@mowvlaanderen.be

Omschrijving van het project

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.

Nagestreefde doelstellingen

Dit programma behelst alle ingrepen om te komen tot een verkeersveilige inrichting van de A12 conform de auto-snelwegrichtlijnen, 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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie -en ontwerpkosten	Intercallaire interesten	Investerings-bedrag (excl. BTW)	Jaar raming
DP01 - A12 Londerzeel-Zuid Aanleg op- en afrittencomplex	52.570	1.580	/	54.150	2020

Investerings per jaar	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
DP01 - A12 Londerzeel-Zuid Aanleg op- en afrittencomplex	0	0	0	152	140	628
DP08 - A12 x N16 Noord Heraanleg complex Breendonk (incl. kruispunt N17)	0	0	39	0	10	120

Duiding bij financiële kerngegevens

Voor DP01 is de raming gebaseerd op een ontwerpraming op basis van het uitgewerkt ontwerp, inclusief provisie voor onvoorziene kosten van 10% en rendementsverlies ten gevolge van mogelijke archeologisch onderzoek van 1%. Deze raming is inclusief de tramtunnel ten laste van De Lijn.

Voor de projecten waarbij voor het ogenblik het concept van de voorziene ingrepen nog niet gekend is en de vraag nog beantwoord moet worden wat er exact nodig en gebouwd moet worden om de gevraagde doelstellingen te bereiken, kan nog geen relevante raming gegeven worden van het project.

De investeringen per jaar behelzen de studiekosten voor de conceptstudie, deze kosten behelzen echter eveneens studiediensten voor deelprojecten DP6 tem DP10.

Begrotingsartikel/decretale basis

MDUF00-3MH21063-7310

TIJDLIJN

Verloop (timing)



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

4.1. A12 Londerzeel-Zuid: aanleg op- en afrittencomplex

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Lijn
Gerelateerde projecten	Brabantnet (A12 Sneltram)
Classificatie project	Klassieke aanbesteding
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Dit project is het gevolg van de aanwezigheid van verkeerslichten op de A12 die voor de aansluiting zorgt van de A12 met het onderliggend wegennet. Deze verkeerslichten vormen een gevaarlijk punt voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor de zachte weggebruikers gezien de A12 een barrière vormt voor een veilige en comfortabele verbinding tussen Westrode en Londerzeel.

Ten slotte vormt de rechtstreekse aansluiting van het bedrijf Sarens op de A12 voor onveilige verkeerssituaties. Een belangrijke randvoorwaarde voor het project is de integratie van het tracé van de sneltram binnen het nieuw complex.

Stand van zaken/status

De COVID-19 pandemie heeft voor een verschuiving gezorgd van de planning bij het studiebureau belast met het ontwerp, doch wordt dit voor het ogenblik zoveel als mogelijk opgevangen door het verschuiven van de interne prioriteiten binnen het studiebureau.

Na de goedkeuring van de algemene principes van het project in de startnota, werd een uitgebreid participatief traject doorgevoerd bij de verdere uitwerking van het project richting projectnota. Naast bilaterale gesprekken met allerhande actoren (zowel publieke als private), werd eveneens een uitgebreide infomarkt gehouden met specifieke aandacht naar de potentiële onteigenden en handelaars. Daarnaast werd eveneens in samenwerking met De Lijn gewerkt aan de integratie van een tramtunnel binnen het project, dit om de sneltram van het Brabantnet binnen het project te kunnen afwikkelen en om 1 geïntegreerd project te maken.

Na de goedkeuring van de projectnota werd vervolgens enerzijds aan de technische uitwerking van het project gestart (één van de kritieke elementen van het project gezien de technische complexiteit) en anderzijds aan de besprekingen rond de afspraken voor de fasering van de werken, de minder-hinder maatregelen en de afwikkeling van het verkeer tijdens de werken.

Naar aanloop van het einde van 2020 wordt gewerkt aan het finaliseren van het ontwerp en aan de opmaak van de documenten voor de aanvraag van de omgevingsvergunning. Parallel hiermee worden er eveneens verder gesprekken gevoerd rond de aankoop van de ontbrekende percelen voor de realisatie van het project.

De eerstvolgende geplande stappen voor dit project zijn:

- **Eind 2020:** ingave dossier in omgevingsloket
- **Begin 2021:** juridisch nazicht en feitelijke indiening aanvraag omgevingsvergunning
- **Lente 2021:** afwerken aanbestedingsdossier en opstart aanbestedingsprocedure
- **Eind 2021:** feitelijke aanbesteding (= opening offertes + vastlegging).

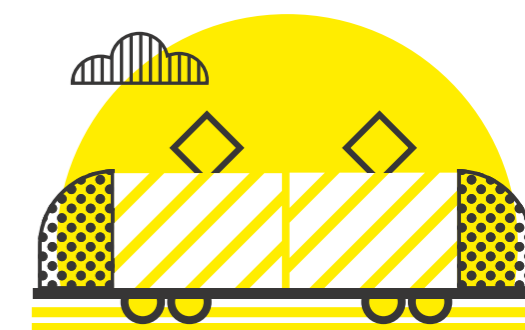
Risicobeheer

Risico's:

- **Het bekomen van de nodige vergunningen voor de realisatie van het project.** Hiervoor wordt er veel aandacht geschonken aan communicatie met de externe stakeholders zoals de lokale politici, omwonenden, belangengroepen, scholen, handelaars, enz.... Hiervoor werd onder andere eveneens een minder-hinder-werkgroep opgestart ten einde voor de feitelijke vergunningsaanvraag reeds de nodige afspraken te maken rond de uitvoering van het project (fasen, omleidingen, ondersteunende voorafgaandelijke ingrepen, enz...)
- **Technische moeilijkheden bij uitvoering ten gevolge van de lokale grondgesteldheid.** Hiervoor werd er een uitgebreide grondonderzoekcampagne opgestart en werd de grondgesteldheid over een lange periode gemonitord. Dit blijft echter een risico ondanks de alle mogelijke vooronderzoeken, doch werd er getracht om deze zoveel als technisch mogelijk reeds op voorhand te beperken. Er zal eveneens een monitoringssysteem tijdens de uitvoering van de werken voorzien worden ten einde de impact op de omliggende gebouwen te blijven monitoren, en mogelijke problemen tijdig te detecteren.
- **Meerwerken en vertragingen ten gevolge van onvoorziene archeologische vondsten.** Hiervoor werd reeds een vooronderzoek opgestart ten einde de omvang van de potentiële archeologisch interessante zones te beperken, en de bevindingen hiervan te verwerken in de aanbestedingsdocumenten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2017	Goedkeuring startnota aangepast project
06/2018	Infomarkt
09/2018	Goedkeuring projectnota
10/2019	Eerste Minder-Hinder-werkgroep
01/2019	Aanmelding project-MER bij dienst MER
06/2020	Opstart archeologisch vooronderzoek
Eind 2021	Feitelijke aanbesteding (= opening offertes + vastlegging)
Begin 2022	Gunning aannemer
Herfst 2022	Start der werken
Eind 2024	Einde der werken



4.2. A12 Wolvertem: heraanleg complex Wolvertem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Lijn/DWV; Gemeente Meise
Gerelateerde projecten	Brabantnet
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De toestand van het huidig kunstwerk is slecht en vanuit stabiliteitsredenen is het voor zeer zware uitzonderlijk vervoerstransporten onmogelijk om deze brug te gebruiken. Daarnaast ontbreekt ook een vlotte en veilige verbinding over de N211 van de fietssnelweg F28 richting Londerzeel.

Daarom wordt geopteerd voor:

- De volledige vervanging van de bestaande onderbrug van de A12 over de N211.
- De aanpassing aan de oprit van de A12 richting Brussel, dit ten gevolge van het sluiten van de oprit Plantentuin in Meise door de aanleg van de A12 Sneltram (Brabantnet).
- De aanleg naast de A12 en over de N211 van de fietssnelweg F28.

Stand van zaken/status

Het project werd pas recent gedefinieerd, de noden en scope van het project worden nog afgebakend en er wordt nog gezocht naar budget om de conceptstudie voor dit project op te starten, zodat de haalbaarheid en kostprijs beter bepaald kunnen worden.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- De noodzaak om onteigeningen uit te voeren om het project te realiseren; te milderen door te werken aan het draagvlak voor het project.
- Het bekomen van de omgevingsvergunning; ook te milderen door te werken aan het draagvlak voor het project.

4.3. A12 Meise: ecoduct Neromhof (VAPEO)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Omgeving; Agentschap Natuur en Bos
Gerelateerde projecten	DP04 - Fietssnelweg F28 Fase Wolvertem/Ramsdonk + Brabantnet A12 Sneltram
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Het project vloeit voort uit het VAPEO (Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering) en de noodzaak tot een ontsnipperingsproject die de oost-west relatie over/onder de A12 herstelt ter hoogte van Meise/Neromhof.

Kansen:

- Realiseren van een voor de natuur belangrijke ontsnipperingsproject.
- Verbeteren van de verkeersveiligheid door het vermijden van aanrijdingen met overstekende dieren.
- Het realiseren van een verbinding voor de zachte weggebruikers over/onder de A12 en zo deze relatie herstellen.

Stand van zaken/status

De scope van de technische conceptstudie is afgebakend. Het bestek voor het uitvoeren van deze studie is in opmaak bij AWV (dd. 08/2020).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
Najaar 2020	Aanbesteding technische conceptstudie
2021	Uitvoering technische conceptstudie

4.4. Fietssnelweg F28: fase Wolvertem/Ramsdonk

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Meise
Gerelateerde projecten	DP02 - A12 Wolvertem: Heraanleg complex Wolvertem + DP03 - A12 Meise: Ecoduct Neromhof (VAPEO)
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De realisatie van een fietssnelweg langs de A12 tussen Wolvertem en Ramsdonk.



Stand van zaken/status

Er wordt gezocht naar budget om de conceptstudie voor dit project op te starten, zodat de haalbaarheid, scope en kostprijs beter bepaald kunnen worden.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- Het bekomen van de nodige vergunningen.

4.5. A12 Londerzeel-Noord: aanleg op- en afrittencomplex

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Kappelle-op-den-Bos; Gemeente Londerzeel; De Lijn
Gerelateerde projecten	Brabantnet
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Het project is het gevolg van enerzijds het streefbeeld voor de A12 dat een nieuw knooppunt definieert ter hoogte van Ramsdonk, en anderzijds het Specifiek Economisch Knooppunt (SPEK) Londerzeel. Het nieuw knooppunt is namelijk een belangrijk element voor de ontwikkeling van het toekomstige regionale bedrijvigheid te Willebroek/Kappelle-op-den-Bos en het correct functioneren van de bijhorende verbindingsweg Kersdonk - A12.

Het project heeft volgende doelstellingen:

- Het faciliteren van de mobiliteit van een voor de regio belangrijk economisch project (SPEK Londerzeel).
- Het verhogen van de verkeersveiligheid ten gevolge van de heraanleg van de bestaande op- en afrit richting Brussel.

Stand van zaken/status

Er werd reeds in 2014 door de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en volledig gefinancierd. Deze haalbaarheidsstudie vormt de basis voor de verdere conceptstudie voor het knooppunt. Door een gebrek aan financiële middelen werd echter tot nu toe prioriteit gegeven aan de verdere realisatie van DP01 A12 Londerzeel-Zuid. Tijdens het ontwerpproces van de A12 De sneltram werd reeds afgestemd met een mogelijk toekomstig knooppunt, dit op basis van deze haalbaarheidsstudie.

Er wordt nog gezocht naar budget om de conceptstudie voor dit project op te starten, zodat het concept voor het knooppunt afgebakend kan worden en de kostprijs beter bepaald wordt.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- Het planproces en de bijhorende risico's rond vergunbaarheid en juridische procedures.
- Een gebrek aan draagvlak, waardoor extra aandacht dient besteed te worden tijdens het ontwerpproces.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2014	Stuurgroep haalbaarheidsstudie Londerzeel-Noord: goedkeuring finaal rapport

4.6. A12 Willebroek/Puurs: heraanleg kruispunt De Duvel

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Willebroek; Gemeente Puurs; De Lijn
Gerelateerde projecten	Brabantnet
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Dit project is het gevolg van de aanwezigheid van verkeerslichten op de A12 die voor de aansluiting zorgt van de A12 met het onderliggend wegennet. Deze verkeerslichten vormen een gevaarlijk punt voor gemotoriseerd verkeer, maar ook voor de zachte weggebruikers gezien de A12 een barrière vormt voor een veilige en comfortabele verbinding tussen Breendonk, Willebroek en Tisselt. Deze locatie staat ook hoog op de lijst van de gevaarlijke punten.

De doelstelling van dit deelproject is het ongelijkgronds brengen van de A12 ten opzichte van het onderliggend wegennet om de verkeersveiligheid te verhogen. De A12 en de lokale wegen worden hierbij afgekoppeld. Om het lokaal verkeer af te wikkelen zal gebruik worden gemaakt van het knooppunt A12 x N16 Zuid en een nieuw te realiseren kruispunt worden ter hoogte van de kruising van de N16 met de Breendonkstraat, dit ter ontsluiting van de omgeving naar de N16 en A12. Het knooppunt Londerzeel-Noord zou hier eveneens een deel van het verkeer moeten opnemen.

Verder wordt voorzien om over/onder de A12 een verbinding te realiseren voor de zachte weggebruikers.

Stand van zaken/status

Begin 2020 werd dit deelproject opgenomen in de lopende studie rond de knooppunten van de A12 met de N16. In deze studie worden de mogelijke oplossingen bekeken op conceptniveau voor de hele zone tussen de Ruppeltunnel en het deelproject Londerzeel-Noord (excl.).

Begin 2021 wordt de goedkeuring verwacht van de startnota van het concept voor het project, gelijktijdig met de goedkeuring voor de volledige projectzone Londerzeel - Ruppeltunnel (DP 6 tem DP 10). De verdere planning zal afhangen van de weerhouden oplossing binnen de voorgaande conceptstudie.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- Het planproces en de bijhorende risico's rond vergunbaarheid en juridische procedures.
- Een gebrek aan draagvlak, hiervoor zal extra aandacht aan moeten besteed worden tijdens de ontwerpfase.

4.7. A12 x N16 Zuid: heraanleg complex Willebroek-Zuid

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Willebroek; Gemeente Puurs; De Lijn
Gerelateerde projecten	Brabantnet
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Vanuit het streefbeeld voor de A12 en het streefbeeld van de N16 wordt een herinrichting van het knooppunt voorzien ten einde de verkeersveiligheid en -afwikkeling te verbeteren.

Concreet gaat het over:

- Een conflictvrije oplossing van de kruising A12/N16 waarbij zoveel mogelijk infrastructuur wordt herbruikt.
- De realisatie van de fietsnelweg F28 binnen de deelprojectzone.
- Het wegwerken van de rechtstreekse erfonsluitingen (bedrijven, ...) op de primaire wegen.
- De verhoogde integratie van de infrastructuur in de omgeving.

Stand van zaken/status

Begin 2020 werd de conceptstudie rond dit knooppunt heropgestart, samen met de conceptstudie rond deelprojecten DP6 en DP8. Het doel van deze conceptstudie is om over de hele projectzone Ruppeltunnel/Ramsdonk (excl. Londerzeel-Noord) een integrale visie te verkrijgen rond de gewenste inrichtingsconcept van de verschillende deelprojecten.

Begin 2021 wordt de goedkeuring verwacht van de startnota van het concept voor het project, gelijktijdig met de goedkeuring voor de volledige projectzone Londerzeel - Ruppeltunnel (DP 6 tem DP 10). De verdere planning zal afhangen van de weerhouden oplossing binnen de voorgaande conceptstudie.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- De vergunningsprocedure. Hiervoor zal doorheen het proces nauw worden samengewerkt met departement Omgeving/dienst-MER.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2013	Gunning & schorsing studieopdracht
09/2017	IGBC pre-versie startnota
11/2017	Schorsing studieopdracht ten gevolge van randvoorwaarden uit het project van de A12 Sneltram, die echter nog uitgeklaard moesten worden binnen de studie van de Sneltram
01/2020	Heropstart studieopdracht - met uitbreiding van de projectzone (Ruppeltunnel/Ramsdonk)

4.8. A12 x N16 Noord: heraanleg complex Breendonk (incl. kruispunt N17)

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Willebroek; Gemeente Puurs; De Lijn
Gerelateerde projecten	Brabantnet
Classificatie project	Nog niet gekend
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Vanuit het streefbeeld voor de A12 en het streefbeeld van de N16 wordt een herinrichting van het knooppunt voorzien ten einde de verkeersveiligheid en -afwikkeling te verbeteren. Hierbij vertoont het kruispunt van de N16 x N17 structurele capaciteitsproblemen.

Concreet gaat het over:

- Een conflictvrije oplossing van de kruising A12/N16 waarbij zoveel mogelijk infrastructuur wordt herbruikt.
- Een heraanleg van het structureel knelpunt/kruispunt N16xN17.
- De realisatie van de fietssnelweg F28 binnen de deelprojectzone.
- Het wegwerken van de rechtstreekse erfonsluitingen (bedrijven, ...) op de primaire wegen.
- De landschappelijke integratie van het project in de omgeving.

Stand van zaken/status

Begin 2020 werd de conceptstudie rond dit knooppunt heropgestart, samen met de conceptstudie rond deelprojecten DP6, DP7 en DP09.

Het doel van deze conceptstudie is om over de hele projectzone Ruppeltunnel/Ramsdonk (excl. Londerzeel-Noord) een integrale visie te verkrijgen rond de gewenste inrichtingsconcept van de verschillende deelprojecten. Begin 2021 wordt de goedkeuring verwacht van de startnota van het concept voor het project, gelijktijdig met de goedkeuring voor de volledige projectzone Londerzeel - Ruppeltunnel (DP 6 tem DP 10). De verdere planning zal afhangen van de weerhouden oplossing binnen de voorgaande conceptstudie

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- De vergunningsprocedure. Hiervoor zal doorheen het proces nauw worden samengewerkt met departement Omgeving/dienst-MER.
- Het draagvlak voor het project (zowel extern als intern aan de VO) gezien de nabijheid van appartementsgebouwen en het beschermd monument van het fort van Breendonk (Erfgoed).

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
05/2013	Gunning & schorsing studieopdracht
09/2017	IGBC pre-versie startnota
11/2017	Schorsing studieopdracht ten gevolge van randvoorwaarden uit het project van de A12 Sneltram, die echter nog uitgeklaard moesten worden binnen de studie van de Sneltram
01/2020	Heropstart studieopdracht - met uitbreiding van de projectzone (Ruppeltunnel/Ramsdonk)

4.9. A12 Willebroek/Puurs: aanleg fietsbrug Ooievaarsnest

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Willebroek; Gemeente Puurs
Gerelateerde projecten	PRUP Ooievaarsnest (DVW) + DP10 - A12 Willebroek/Puurs: Aanleg oprit Ooievaarsnest
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De realisatie van een nieuwe fietsbrug over de A12 voor de dwarse verbinding tussen Puurs-St-Amands en Willebroek.

Stand van zaken/status

Begin 2020 werd de conceptstudie rond de deelprojecten DP6 tem DP8 heropgestart. Vanuit de studie uitgevoerd door de Vlaamse Waterweg voor het project Ooievaarsnest bleek op de intergemeentelijke begeleidingscommissie dat er een acute nood was voor de verbetering van de verbinding voor de zachte weggebruikers. Gezien dit buiten de scope is van de taken van de Vlaamse Waterweg, werd vanuit MOW voorgesteld dat deze vraag zou worden opgepikt in het kader van het project van de A12. Sinds dan zit dit mee in de scope van de conceptstudie.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- De realisatie van de onteigeningen

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2020	Opname problematiek in de conceptstudie Ruppeltunnel/Ramsdonk (DP6 tem DP8)

4.10. A12 Willebroek/Puurs: aanleg oprit Ooievaarsnest

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Willebroek; Gemeente Puurs
Gerelateerde projecten	PRUP Ooievaarsnest (DVW) + DP 9 - A12 Willebroek/Puur; Aanleg fietsbrug Ooievaarsnest
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

OMSCHRIJVING VAN HET PROJECT

Het deelproject is het gevolg van de problematiek rond de lokale afwikkeling van het verkeer in de omgeving van het PRUP Ooievaarsnest naar de A12 richting Brussel en behelst de realisatie van een nieuwe oprit vanuit de lokale wegenis naar de A12 richting Brussel.

Stand van zaken/status

Begin 2020 werd de conceptstudie rond de deelprojecten DP6 tem DP8 heropgestart. Na de intergemeentelijke begeleidingscommissie in de lente 2020 voor het project Ooievaarsnest van de Vlaamse Waterweg werd de problematiek van de nieuwe oprit meegenomen in de conceptstudie.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- Mogelijks dure ingreep wegens vervanging van de bovenbrug boven de spoorweg.
- De mogelijke extra onteigeningen nodig voor de realisatie van het project.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2020	Opname problematiek in de conceptstudie Ruppeltunnel/Ramsdonk (DP6 tem DP8)

5 Kempense Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer
Verantwoordelijke bij entiteit	Ethel Claeysens ethel.claeysens@mow.vlaanderen.be en secretariaat PCO, secretariaat. pcoc@mow.vlaanderen.be Coördinatie: Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider De Werkvennootschap, frank.vandeneeckhaut@dw.vlaanderen.be Roeland Smits, roeland.smits@mow.vlaanderen.be , directeur investeringen AWW
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Gerelateerde projecten	PMV
Classificatie	Andere Via-invest projecten
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 financial close bereikt werd. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.
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 25/11/2005 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)



Het project bevindt zich momenteel in de operationele fase. Er waren geen bijzondere gebeurtenissen in het afgelopen jaar.

Risicobeheer

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

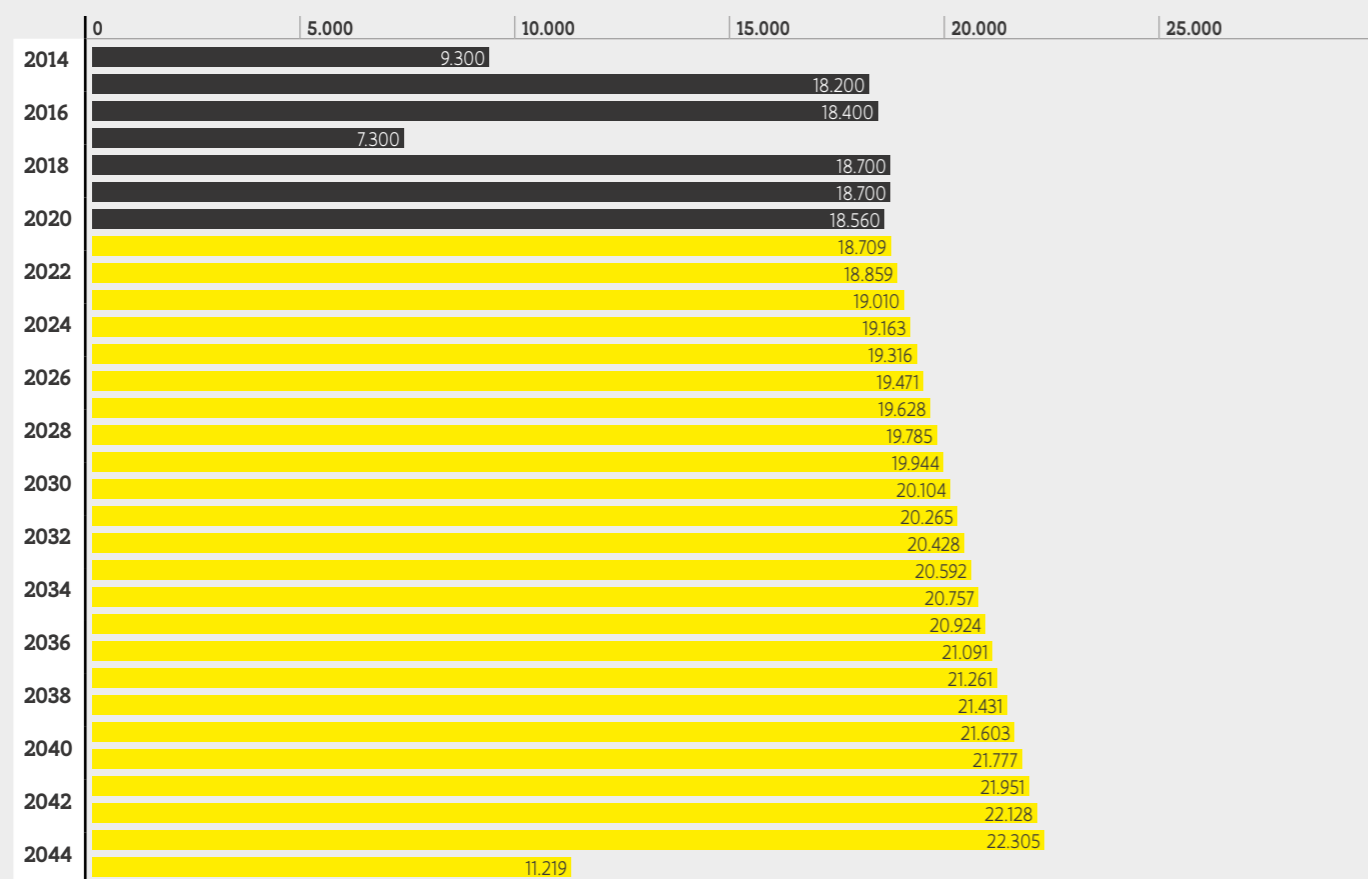
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost	159.371
Studie -en ontwerpkosten	/
Intercallaire interesten	11.739
Investeringsbedrag (excl. BTW)	171.110

	2015	2016	2017	2018	2019	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.

BBV 2017: Een herfinanciering in 2017 zorgde voor een korting in de betaling van 11 mln euro.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
23/03/2007	BVR
03/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
04/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
08/2011	Gunning opdracht
10/2011	Sluiting contract
10/2011	Financial close
11/2011	Bekomen bouwvergunningen
12/2011	Start van de werken
06/2014	Einddatum werken/beschikbaarstelling (initiële timing 03/2014)
16/12/2016	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.
10/01/2017	Contractwijziging: In kader van de herfinanciëring werd een DBFM addendum No. 2 Refinancing ondertekend: 200 bp boven Euribor (stepping up tot 300 bp).
2044	Einddatum contract/overdrachtsdatum



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.

6 N16 Sint-Niklaas Willebroek

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Danny Druyts (Projectmanager) danny.druyts@mow.vlaanderen.be Bart Janssens (Projectmanager) bart.janssens@mow.vlaanderen.be Judith Wouters (Regiomanager) judith.wouters@mow.vlaanderen.be
Andere betrokken entiteiten	Departement Mobiliteit en openbare werken Departement Omgeving Vlaamse Milieumaatschappij Agentschap voor Natuur en Bos Gemeente Puurs Gemeente Bornem Polder Vliet en Zielbeek Vlaamse Landmaatschappij
Gerelateerde projecten	A12 Willebroek-Rupeltunnel (meerbepaald Studie Herinrichting A12-N16-N17)
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Dit project is een van de projecten uit de 27 missing links in het Vlaams wegennet. In 1997 selecteerde het eerste Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de N16 als primaire weg type I.

In 2001 werd een eerste mobiliteitsplan voor de gemeente Puurs opgesteld. In dit mobiliteitsplan werd de selectie van de N16 als primaire weg onderschreven en werd aangegeven dat de concrete inrichting van dit wegvak verder te onderzoeken is. De gemeente stelde voor om de vier aansluitingen die op dat moment bestonden op de N16 op hun grondgebied te reduceren tot twee, namelijk 'Puurs-Kalfort' (vandaag 'Puurs-Dorp' genoemd) en 'bedrijventerreinen Puurs' (vandaag 'Puurs-Industrie' genoemd).

De studie voor het streefbeeld van de N16 werd in 2002 opgestart om deze aspecten verder uit te klaren. De streefbeeldstudie behelst in eerste instantie het volledige traject van de N16 van Sint-Niklaas tot Mechelen. De nodige ruimtelijke visies voor een verdere uitwerking waren op dit moment voor het gehele traject Sint-Niklaas - Mechelen niet voorhanden, noch de nodige verkeersplanologische studies en onderbouwingen. De studie is daarom uiteindelijk beperkt tot het segment van de N16 van de Schelde tot de A12, waar de mobiliteitsstudies en ruimtelijke visies duidelijker omlind zijn. De streefbeeldstudie voor dit segment werd in februari 2004 afgerond. Hierbij werden de locatie en de typologie van de verschillende knopen vastgelegd, evenals de gewenste kruisingen voor langzaam verkeer.

Onderstaande projectfiche gaat enkel in op de deelprojecten 'Puurs-Dorp' en 'Bornem-Industrie'.

Het deelproject Puurs-Dorp zal de twee bestaande kruispunten met de Kleine en de Grote Amer afsluiten en vervangen door een fly-over met op- en afritten op één van de kruispunten en een fietstunnel onder het andere kruispunt.

Het deelproject Bornem-Industrie zal twee lichtengeregelde kruispunten (Lodderstraat en Klein Mechelen) aanpakken. Een van de kruispunten wordt opgeheven met de aanleg van een fietstunnel, bij het andere wordt een fly-over met een op- en afrit gecreëerd.

Nagestreefde doelstellingen

Uitvoering van de streefbeeldstudie N16, waarbij de N16 ingericht dient te worden als primaire weg type 1. Het inrichten van ongelijkvloerse kruispunten zou moeten aanleiding geven tot een verhoogde doorstroming en een verbeterde verkeersveiligheid op dit deel van de N16, met oog voor de landschappelijke inpassing.

Voor Puurs-Dorp gaat het concreet over het optimaliseren van de (trage) lokale verbindingen tussen Puurs en de deelgemeenten, de ontsluiting langsegelegen bedrijven en woning, het maximaal versterken van het maatschappelijk draagvlak. Bij de omvorming van de N16 wordt de ruimtelijk-landschappelijk inpassing van de hoofdweg maximaal nagestreefd met een verminderen van de barrièrewerking van de N16 voor fauna.

Voor Bornem-Industrie gaat het om het optimaliseren van de bereikbaarheid/ontsluiting van de omliggende bedrijventerreinen en woonkernen en het bevorderen verkeersveiligheid N16 en verminderen barrièrewerking voor zwakke weggebruikers.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



In het kader van deze studie en omwille van de bezorgdheid van de gemeente Puurs voor bijkomende verkeersdruk in het centrum van Puurs na afsluiten van het kruispunt Eikevlietbaan/N16, werd bijkomend het verlengen van de parallelweg (segment Eikevlietbaan-Lodderstraat) conceptueel bestudeerd op vraag van de gemeenten Puurs en Bornem. Daar de noodzaak ervan en het exacte tracé een diepgaander onderzoek (zowel naar mobiliteit als naar ruimtelijke inpassing toe) vereist, hebben de gemeente Puurs en Bornem een bijkomende studie besteld. Die studie startte begin 2016. Uit de studie bleek dat de noodzaak voor deze weg niet groot was. Bovendien werd door verschillende partijen aangegeven dat de eventuele uitvoering hiervan een vertragende factor zou zijn wegens de moeilijk vergunbare ligging. In tussentijd werd door de beide gemeenten dan ook overeengekomen deze studie niet verder te zetten. Omwille van de opstart van deze studie, werd het studie-

verloop voor de ontsluiting van Puurs-Dorp on hold gezet. In het kader van berekeningen voor deze bijkomende studie werd ook duidelijk dat het departement omgeving zich in het gehele traject onvoldoende betrokken voelde. Met name werd de actualiteit van de streefbeeldstudie in vraag gesteld, aangezien beide ontwerpen voortbouwen op de streefbeeldstudie dat reeds dateert van 2004.

Om die reden werd afstemming gezocht tussen AWV en departement Omgeving. Momenteel is een nota in voorbereiding bij AWV met een voorstel van aanpak voor beide studies op de N16.

AWV programmeerde in 2019 een project-MER voor de ontsluitingsprojecten in Puurs en Bornem op het meerjarenprogramma. Wegens onduidelijkheid over het verdere verloop van de studies, onder meer door de vraag naar de bijkomende studie van de gemeenten (zie boven), werd de studie voor de project-MER nog niet opgestart. Momenteel is in eerste instantie een afstemming met het departement omgeving gaande, zodat er draagvlak kan worden gevonden voor de verdere aanpak van de studies. Bedoeling is dan om in een volgende fase de project-MER op te kunnen starten.

Onderstaande planning is onder voorbehoud van verdere afstemming met het departement omgeving en beschikbare budgetten:

- **2020:** afstemming departement omgeving + opstart werkgroep N16
- **2021:** aanbesteding project-MER (eerste helft '21)
- **2022:** project-MER
- **2023-2024:** projectnota en omgevingsvergunningaanvraag
- **2024-2025:** onteigeningen
- **2025-2030:** uitvoering werken (werken zullen gefaseerd worden tussen Puurs en Bornem, nog te bepalen welk complex eerst zal worden uitgevoerd)

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's Puurs-Dorp:

- Sluipverkeer in het centrum van Puurs door het afsluiten van 1 van de 2 ontsluitingen van Puurs-Dorp op de N16;
- Wijziging van het landschappelijk karakter door het creëren van een fly-over;
- Aanleg van infrastructuur in kwetsbaar natuurgebied (zuidelijke parallelweg bij het complex).

Geïdentificeerde risico's Bornem-Industrie:

- Landschappelijk inpasbaarheid;
- Sluipverkeer door afsluiting van toegangswegen.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie -en ontwerpkosten	Intercallaire interesten	Investerings-bedrag (excl. BTW)	Jaar raming
Ontsluiting Puurs-Dorp	10.000	259,22	/	10.259,22	2018
Ontsluiting Bornem-Industrie	10.000	149,30	/	10.149,30	2018
Totaal	20.000	408,52	/	20.408,52	

Investerings per jaar	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Ontsluiting Puurs-Dorp	0	0	0	0	0	49,65
Ontsluiting Bornem-Industrie	0	0	9,05	0	0	134,49

Duiding bij financiële kerngegevens

De raming voor de bouwkosten is zeer ruw, maar nog steeds actueel.

Exclusief studiekosten project-MER (gedeeld voor ontsluitingen Puurs-Dorp en Bornem-Industrie). Deze studiekosten worden geraamd op ca. 200 K euro (excl. BTW).

Begrotingsartikel/decretale basis

MH210

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
08/2011	Bornem-Industrie: Startnota werd conform verklaard door PAC
02/2012	Bornem-Industrie: Projectnota werd conform verklaard door PAC
12/2015	Puurs-Dorp: Goedkeuring startnota op IGBC-vergadering
01/2016	Puurs-Dorp: Gunstig advies kwaliteitscontroleur

7 N31 Brugge-Zeebrugge omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3 - doortocht Lissewege wegwerken

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Koen Surdiacourt koen.surdiacourt@mow.vlaanderen.be
Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving, stad Brugge, Infrabel, VMM
Classificatie	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Voorliggend project richt zich op het verhogen van de leefbaarheid van de doortocht van de N31 door Lissewege. Hierbij werd rekening gehouden met gelijkvloerse scenario's, sleufscenario's en tunnelscenario's.

Waarbij het tunnelscenario als enige hoofdsenario werd weerhouden. De verhouding tussen kostprijs en ruimtelijke meerwaarde, leefbaarheid, verkeersveiligheid e.d. is veel meer in evenwicht dan bij de sleufscenario's. Het tunneldak biedt heel wat perspectieven naar ruimtelijke inrichting en het wegwerken van de barrièrewerking. Een volledige ondertunneling werd in de studie geraamd op ongeveer 100 miljoen euro.

Nagestreefde doelstellingen

Scheiding van het doorgaand verkeer en het plaatselijk verkeer zou de veiligheid en de leefbaarheid in Lissewege moeten verhogen. Dit doorgaand verkeer is vooral vrachtverkeer tussen hinterland en de haven.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Voorlopig werd er geen beslissing genomen rond dit project. Sinds de haalbaarheidsstudie zijn er ingrepen gebeurd op de N31 langs Brugge (wegwerken gevaarlijke punten) en is de A11 aangelegd. AWV kijkt nog na of een deel van het vrachtverkeer dat nu de N31 door Lissewege neemt, nog meer gebruik kan maken van de Noordelijke toegangsweg.

Bovendien wordt verwacht dat ook de ombouw van de N49 andere verkeersstromen zal teweeg brengen. Al deze ingrepen zorgen voor een verschuiving in vrachtroutes. Er zal dan ook best na deze ingrepen geëvalueerd worden vooraleer een definitieve beslissing omtrent de doortocht van Lissewege te nemen. De evaluatie van de nood aan de ombouw N31 Lissewege zal ten vroegste na de ombouw van N49 kunnen gemaakt worden (2025).

Risicobeheer

In 2013 werd de haalbaarheidsstudie afgerond door Arcadis. De conclusie uit deze haalbaarheidsstudie was dat het enig haalbare scenario bestaat uit de aanleg van een tunnel van ongeveer een kilometer lang. Dit werd toen geraamd op 100 miljoen euro. Met de Europese veiligheidsrichtlijn voor tunnels rekening houdend, zal dit wellicht een grote onderschatting zijn, en is een actualisatie van die raming nodig.

Gezien de hoge kostprijs, en gezien ook de aanleg van de nieuwe verbinding tussen de N49 en de N31 werd ingepland als een PPS project (de A11), die toch ook wat verschuivingen zou teweeg brengen in de verkeersstromen, werd beslist om het project van de N31 Lissewege on hold te zetten en geen verdere budgetten te voorzien voor de studie.

Intussen is in 2017 de A11 aangelegd, wat impact heeft op het verkeer van en naar de haven van Zeebrugge. Vooraleer verder werk te maken van het project N31, moet onderzocht worden of de verkeersstromen niet kunnen worden bijgestuurd, door optimaal gebruik te maken van deze A11, en het vrachtverkeer zo te spreiden, deels over de N31, deels over de Noordelijke ontsluiting. Mogelijks wordt de nood aan een dure investering van een tunnel van 1 km lang, minder groot als het vrachtverkeer door Lissewege kan worden teruggedrongen.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie - en ontwerpkosten	Investeringsbedrag (excl. BTW)	Jaar raming
N31 Brugge-Zeebrugge omvormen tot 2x2 met ventwegen of 2x3 - doortocht Lissewege wegwerken	150.000	12.000	162.000	2020



De verhouding tussen kostprijs en ruimtelijke meerwaarde, leefbaarheid, verkeersveiligheid e.d. is veel meer in evenwicht bij een tunnelscenario.

8 N8 Veurne – Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Goele Vansevenant goele.vansevenant@mow.vlaanderen.be
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De verbinding Veurne-Ieper is in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen aangeduid als een Missing Link in het wegennetwerk. De aanleiding voor het project is te vinden in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), waar de N8 tussen Ieper en Veurne indicatief wordt geselecteerd als secundaire weg van categorie I met een verbindende functie, waarbij wordt gewezen op een wenselijke verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne.

De huidige N8 is in zeer slechte staat en beantwoordt niet aan de eisen die op vandaag gesteld worden aan verkeersveiligheid en -comfort.

Bij het begin van de huidige legislatuur werd de verbinding Veurne-Ieper in het regeerakkoord van de Vlaamse Regering opgenomen als één van de grote projecten. Vanuit die ambitie en ingaand op parlementaire vragen gesteld door de burgemeester van de stad Ieper en VOKA, heeft Minister Lydia Peeters aan de administratie de opdracht gegeven om:


- verder werk te maken van de lopende projecten
- de procedure voor een complex project op te starten teneinde een perspectief te bieden op een integrale aanpak van de gekende knelpunten op de verbinding Ieper – Veurne.

Nagestreefde doelstellingen

- Realiseren van een goede verbinding (snel en veilig) tussen de kleinstedelijke gebieden Ieper en Veurne.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid, in het bijzonder de doortochten in Brielen, Elverdinge, Woesten, Oostvleteren, Hoogstade.
- Optimaliseren van de verkeersveiligheid, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
- Garanderen van een vlotte doorstroming van het verkeer: voldoende afwikkelingskwaliteit garanderen, maar op zo'n manier dat aanpalende bestemmingen nog voldoende bereikbaar blijven.
- Bovenstaande doelstellingen worden gerealiseerd door herinrichting van bestaande weginfrastructuur en/of de aanleg van nieuwe weginfrastructuur. Het optimaliseren van de aansluiting van de A19 op de N38 vormt ook een onderdeel van het project.

De specifieke doelstelling van het complex project is om tot een gedragen oplossing te komen voor de verbinding Ieper-Veurne en het draagvlak te vergroten.

Stand van zaken/status

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

Het studiecontract voor de ondersteuning tijdens de verkenningsfase van de procedure Complexe Projecten werd in juli gepubliceerd en er werden geen inschrijvers voor gevonden. Er wordt gepland om het studiecontract opnieuw aan te besteden in het najaar 2020 zodat de verkenningsfase in het voorjaar kan opstarten.

N8 Woesten, Elverdinge, Brielen (zone 4) en N38 (zone 5, excl. kruispunt Pilkemseweg)

Na het participatietraject uit 2017-2018 werden voor deze zones geen verdere stappen ondernomen. Momenteel zijn geen verdere stappen gepland.

N8 Veurne (zone 1A)

Hoewel dit project onmiskenbaar vertraging heeft opgelopen, is voor dit deelproject het studiewerk volop lopende. De vertraging is onder andere te wijten aan de moeilijk te bereiken consensus door de vele stakeholders en de vernietiging van het RUP.

Momenteel is er een studiecontract toegewezen aan Tractebel. Het concept, het voorontwerp/conceptnota en de onteigeningen zijn afgerond. Het technisch ontwerp is quasi afgerond en het aanvraagdossier voor de omgevingsvergunning is in augustus 2020 ingediend.

Het verkrijgen van de omgevingsvergunning is gepland voor het voorjaar 2021 evenals de start van de aanbestedingsprocedure.

N8 Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren (zone 1B, 2, 3A en 3B), N8 Oostvleteren-Woesten (zone 3C) en N38 kruispunt Pilkemseweg

Studiewerk is volop lopende, desalniettemin heeft dit project onmiskenbaar vertraging opgelopen. De vertraging is onder andere te wijten aan de moeilijk te bereiken consensus door de vele stakeholders en de vernietiging van het RUP.

- **Studiecontract:** aanbesteed en toegewezen
- **Startnota:** niet van toepassing voor de zones 1B, 3A en 3B (schetsontwerp van toepassing)
- **Startnota:** in voorbereiding voor de zone 2
- **Unieke verantwoordingsnota:** in voorbereiding voor de zones 1B, 3A en 3B
- Voorontwerp/unieke verantwoordingsnota: afgerond (goedgekeurd 22-10-2019) (Zone 3C)
- **Onteigeningsprocedure:** de plannen zijn opgemaakt, schatting werd aangevraagd aan afdeling Vastgoedtransacties (Zone 3C)
- De opstart van de onteigeningsprocedure en de opstart van het technisch ontwerp is gepland voor 2021. (Zone 3C)
- Het studiecontract voor 'N38 kruispunt Pilkemseweg' werd ondertussen gepubliceerd de gunning hiervan wordt voorzien in het najaar van 2020 en de opstarten van de studie in het voorjaar 2021.

Risicobeheer

De belangrijkste risico's die in dit project geïdentificeerd werden, zijn het verkrijgen van draagvlak bij de bevolking, alsook de onteigenings-, vergunnings- en aanbestedingsprocedure.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie - en ontwerpkosten	Investerings- bedrag (incl. BTW)	Jaar raming
N8 Woesten, Elverdinge, Brielen (zone 4) en N38 (zone 5, excl. kruispunt Pilkemseweg)	53.050	2.650	55.700	2019
N8 Veurne (zone 1A)	15.000	740	15.740	2019
N8 Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren (zone 1B, 2, 3A en 3B)	30.300	880	31.180	2019
N8 Oostvleteren-Woesten (zone 3C)	9.500	475	9.975	2019
N38 kruispunt Pilkemseweg	15.000	750	15.750	2019
Verbinding Ieper-Veurne - complex project	/	3.200	3.200	2020
Totaal	122.850	8.695	131.545	

Investerings per jaar	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
N8 Woesten, Elverdinge, Brielen (zone 4) en N38 (zone 5, excl. kruispunt Pilkemseweg)	/	/	/	/	/	/
N8 Veurne (zone 1A)	/	/	/	/	49	49
N8 Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren (zone 1B, 2, 3A en 3B)	/	/	/	/	/	/
N8 Oostvleteren-Woesten (zone 3C)	/	/	/	/	/	/
N38 kruispunt Pilkemseweg	/	/	/	/	/	/
Totaal	/	/	/	/	49	49

Duiding bij financiële kerncijfers

De vermelde investeringsbedragen zijn steeds zonder de onteigeningskosten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2012	Eindrapport schetsontwerp
06/2013	Goedkeuring gewestelijk RUP door Vlaamse Regering (Woesten, Elverdinge, Brielen (zone 4) en N38 (zone 5, excl. kruispunt Pilkemseweg); N8 Alveringem, Lo-Reninge, Vleteren (zone 1B, 2, 3A en 3B)
07/2013	Goedkeuring project-MER
08/2014	Regionale Mobiliteitscommissie: gunstig advies van de kwaliteitsadviseur op de projectnota (N8 Veurne (zone 1A)
11/2014	Gedeeltelijke vernietiging van het RUP door de Raad van State (omleidingweg rond Woesten, Elverdinge en Brielen en de omleiding rond Hoogstade werd vernietigd)
01/2018	Einddocument participatietraject met alle stakeholders
10/2019	Goedkeuring unieke verantwoordingsnota door de Projectstuurgroep (Oostvleteren-Woesten (zone 3C)

9 Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	MOW- Agentschap Wegen en Verkeer
Verantwoordelijke bij entiteit	Coördinatie: Claeysens, Ethel, ethel.claeysens@mow.vlaanderen.be Cédric Vaast, cedric.vaast@mow.vlaanderen.be Marc Marteau, marc.marteau@mow.vlaanderen.be Begrotingscoördinator AWV An-Sofie Van Gaal, ansofie.vangaal@mow.vlaanderen.be
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 financial close bereikt werd. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.

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 werden uitgevoerd via één bouwcontract maar toch afzonderlijk werden gefinancierd via twee afzonderlijke SPV's. Omwille van deze unieke oplossing werd het project op 06/03/2008 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 25/11/2005 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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Bouwkost	44.467
Studie -en ontwerpkosten	/
Intercallaire interesten	3.797
Investeringsbedrag (excl. BTW)	48.264

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	58.400

Stand van zaken/status

Verloop (timing)

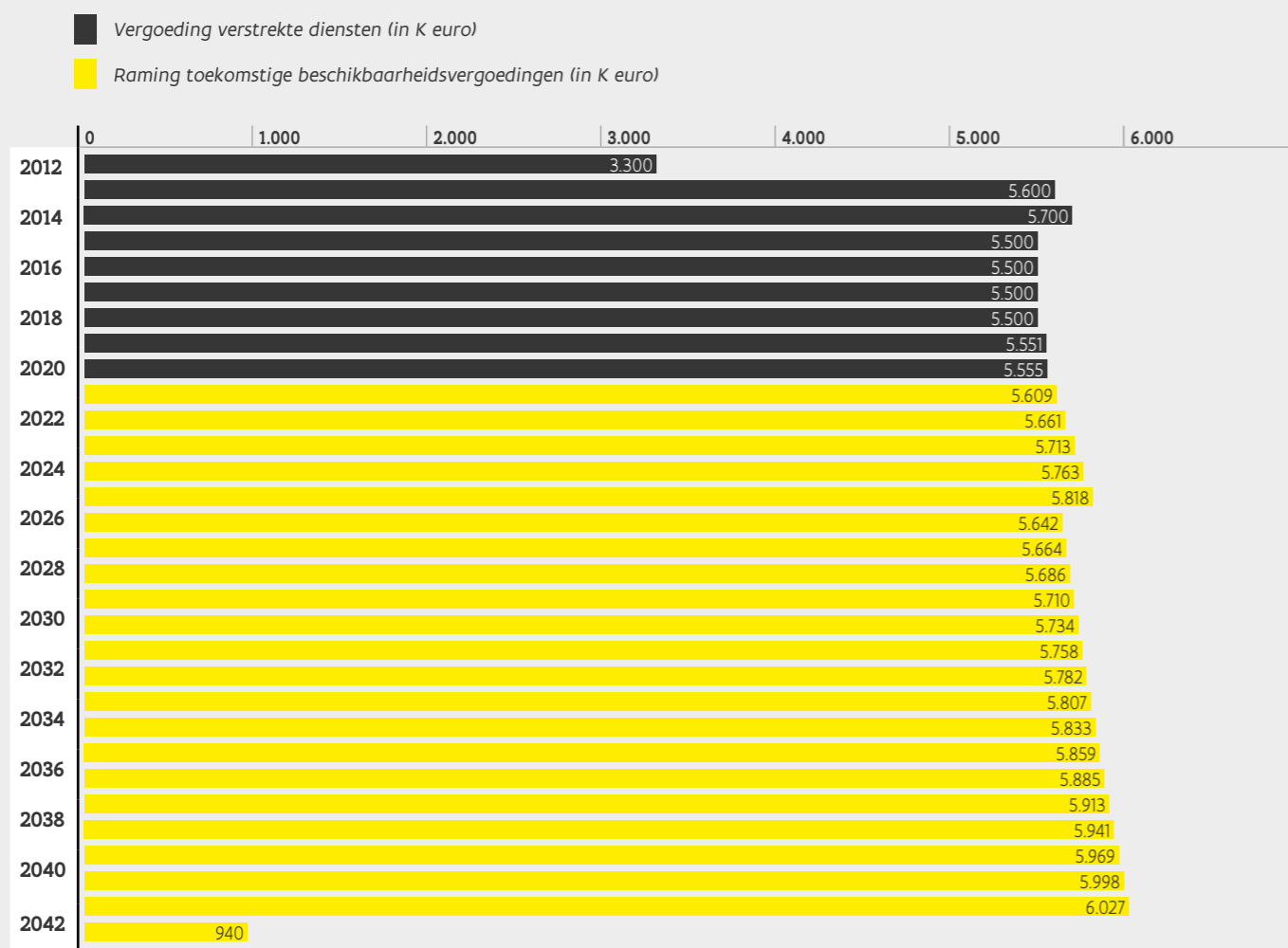


De werken zijn uitgevoerd en het project zit in de beschikbaarheidsfase.

Risicobeheer

Het project in operationele fase. De risico's zijn beperkt.

Noordelijke wegomsluiting van de luchthaven van Zaventem



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Voorstel tot oprichting Via-Invest goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
07/2005	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2006	Selectiedatum gunningsprocedure
07/2007	Gunningsdatum en Financial close: DBF: THV Dialink (CFE, CEI, Wayss&Freitag-Ingenieurbau, Vinci Construction Grand Projects en Smet Tunneling) - F: Fortis Bank
10/2007	Startdatum bouw
02/2012	Einde bouwfase, start beschikbaarheidsfase
02/2042	Overdrachtsdatum

Duiding bij financiële kerncijfers

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

Begrotingsartikel/decretale basis

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

10 Omvorming A8 Halle tot autosnelweg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Raf Van den Broeck rafael.vandenbroeck@mow.vlaanderen.be
Classificatie	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Dit programma aan ingrepen en projecten is een van de projecten uit de 27 missing links in het Vlaams wegennet. Dit programma 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).

Het programma telt drie deelprojecten:

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

Nagestreefde doelstellingen

Bouw nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan:

De huidige N203a, de zuidelijke omleiding van Halle, is in het RSV geselecteerd als hoofdweg A8/E429. Het wegbeeld van de huidige N203a voldoet helemaal niet aan het gewenste profiel voor een hoofdweg/autosnelweg. Er zijn nog drie gelijkgrondse en met verkeerslichten geregelde kruispunten op dit traject tussen de aansluiting met de R0 en het viaduct over het kanaal Brussel - Charleroi.

Hierdoor is de doorstroming ontoereikend, is de verkeersveiligheid in het gedrang ter hoogte van deze kruispunten, is de oversteekbaarheid problematisch en is de verkeersleefbaarheid van de omliggende woonwijken, o.a. door sluipverkeer, in het gedrang.

De primaire doelstelling is de A8 zijn functie als hoofdweg volwaardig te laten opnemen. Daarvoor moeten de gelijkgrondse kruispunten weggewerkt worden, wat gedeeltelijk door de aanleg van een tunnel zal gebeuren. Hierdoor zal de doorstroming verbeteren en meteen ook de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid aangepakt en verbeterd worden. Een nieuw aansluitingscomplex ter hoogte van de Welkomstlaan zorgt voor een goede en veilige aansluiting van de woongebieden Sint-Rochus en Essenbeek naar de A8.

Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8:

De huidige aansluiting van de N203a/E429 naar de R0 binnenring zorgt voor problemen op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, omdat deze aansluiting slechts een rijstrook telt en een (te) scherpe bocht heeft.

Bouw nieuw op- en afrittencolplex en de realisatie van de N7a:

Op het viaduct over het kanaal Brussel - Charleroi wordt de A8 teruggebracht van 2 naar 1 rijstrook omwille van de (onvolledige) oprit 'Ratteput' (aansluiting N6 op de A8, geen nummer), in de rijrichting R0. Dit brengt uiteraard de doorstroming in het gedrang.

Het aansluitingscomplex 22 (aansluiting N7 op de A8) ligt zeer kort bij de oprit Ratteput en voldoet ook helemaal niet aan de ontwerprichtlijnen. Dit zorgt vooral voor risico's op vlak van verkeersveiligheid (korte in- en uitvoegstroken, heel korte afrit richting Wallonië met terugslag van de wachtrij/file tot op de A8).

Door deze beide aansluitingscomplexen te vervangen door een nieuw aansluitingscomplex worden de knelpunten op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid weggewerkt. Voor de ontsluiting van de omliggende bedrijvzones, woongebieden en het centrum van Halle is de aanleg van een nieuwe verbindingsweg naar het onderliggende (gewest)wegennet noodzakelijk (N7a).

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Bouw nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan:

In 2020 is een beknopte studie opgestart om nog enkele bijkomende vragen te onderzoeken, met name de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk Rodenem en het verfijnen van de verschillen (voor- en nadelen) tussen de tunnelscenario's 2 en 3 op verschillende domeinen. Ook moet deze studie resulteren in een samenvattend document, als een soort van startnota voor de volgende stappen.

Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8:

Aangezien dit deelproject meteen aansluit op het deelproject 1, is het hier in geïntegreerd. De opvolging van dit deelproject gebeurt dan ook via deelproject 1, omdat AWV er van uit gaat dat de beide deelprojecten in 1 investeringsproject zullen uitgevoerd worden.

Bouw nieuw op- en afrittencolplex en de realisatie van de N7a:

Op het voorstel GIP 2020-2024 (VVF) is de aanbesteding van de ontwerp- en MER-studie voorgesteld in 2023.

Risicobeheer

De geïdentificeerde risico's situeren zich op het vlak van lokaal draagvlak, zowel politiek als publiek, het vergunningstraject, onteigeningen en de grote investeringskost.

Er werd voor dit project een tiental jaar geleden een ontwerpstudie voor een volledige ondertunneling gemaakt. Dit project werd ook al besproken en getoond aan de stad Halle en aan de omwonenden. Omdat de kostprijs zeer hoog was is op vraag van toenmalig minister Ben Weyts via een 'knelpuntenstudie' onderzocht of er alternatieve oplossingen mogelijk waren. Hieruit zijn twee potentiële scenario's geresulteerd met een veel kortere ondertunneling dan het 'oude' ontwerp en met logischerwijze ook een beduidend lagere kostprijs. Deze scenario's zijn wel al met de stad besproken, nog niet aan de omwonenden getoond voor toelichting en participatie.

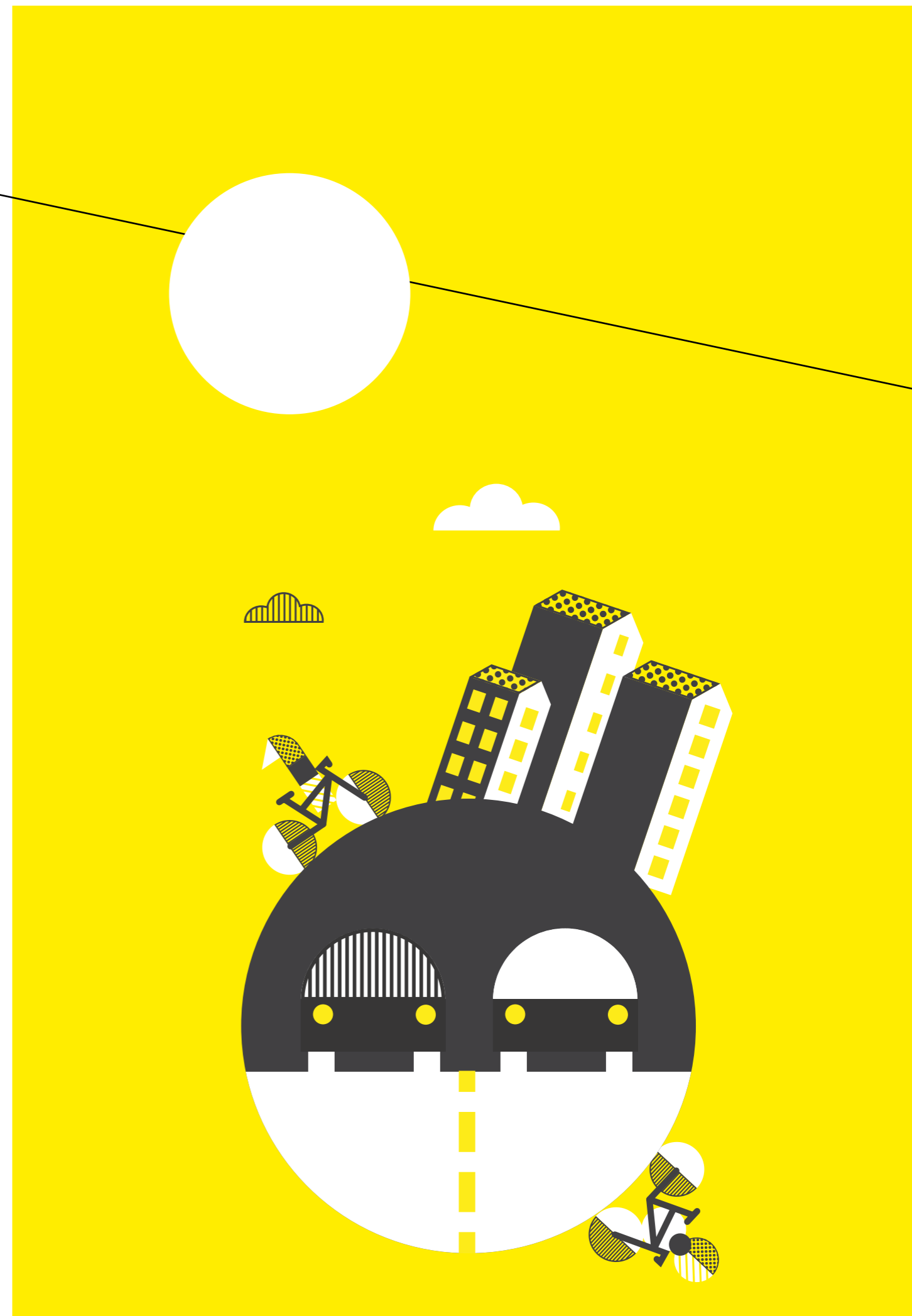
Door de Coronamaatregelen en de nodige besluitvorming binnen het college van de stad Halle kent de studie een kleine vertraging t.o.v. de beoogde timing. In het (vroeg) najaar zal de studie wel afgerond worden. Communicatie en participatie over de startnota wordt in het najaar 2020 - voorjaar 2021 voorzien. Er zijn geen concrete vervolgstappen gepland, eerstvolgende zal de start van de ontwerpstudie zijn.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie -en ontwerpkosten	Intercallaire interesten	Investeringsbedrag <small>(excl. BTW)</small>	Jaar raming
Bouw nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan	130.000	0	0	130.000	2018
Aanpassing van het aansluitingscomplex R0 x A8	/	/	/	/	
bouw nieuw op- en afrittencomplex en de realisatie van de N7a	40.000	400	0	40.400	2012
Totaal	170.000	400		170.400	

Duiding bij financiële kerncijfers

Voor de bouw van het nieuw aansluitingscomplex Welkomstlaan zijn de onteigeningskosten nog niet gekend. Wel is er in der minnen al een eerste verwerving van een woning gebeurd. De raming van de bouwkost is op basis van een concept. Het echte studiewerk moet echter nog starten.



11 Omvorming N49 Westkapelle-Zelzate tot autosnelweg

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Koen Thys koen.thys@mow.vlaanderen.be

Omschrijving van het project

Sinds 1997 is het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) van kracht als kader voor het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. In het RSV is de A11/N49 tussen Zelzate en Knokke-Heist geselecteerd als hoofdweg. Als gevolg van deze keuze in het RSV werd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een streefbeeld opgemaakt 'streefbeeld A11/N49 voor de ombouw van de N49 tot autosnelweg' voor het wegvak Zelzate – Knokke-Heist. Dit streefbeeld werd afgerond met een beslisnota in december 2004.

Op vandaag is de N49 tussen Zelzate en Westkapelle niet ingericht als autostrade (en dus niet conform het streefbeeld van 2004). Op verschillende plaatsen sluit de onderliggende wegenis nog via kruispunten (al dan niet lichten geregeld) aan op de N49.

Nagestreefde doelstellingen

AWV heeft zich tot doel gesteld om het resterende deel van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle nog om te vormen tot volwaardige autostrade. De resterende kruispunten moeten worden omgevormd tot conflictvrije kruisingen.

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

- **N49 Brug Stoepestraat Assenede:**
Mogelijks bezwaar in het kader van de Omgevingsvergunning vanuit de KMO-zone of vanuit de betrokken gemeenten Assenede en Zelzate.
- **N49 Complex Kaprijke:**
Lang planningsproces wanneer ook op- en afritten worden voorzien gezien deze op deze locatie niet voorzien zijn in het RSV.
- **N49 Kruispunt N49-N410 Maldegem:**
Lang planningsproces gelet op de nieuwe wensen van het gemeentebestuur van Maldegem.
- **N49 Ventweg en nieuwe brug over de Damse Vaart Damme:**
 - Mogelijke gerechtelijke onteigeningen die de procedure kunnen vertragen;
 - Mogelijke bezwaren in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie - en ontwerpkosten	Investeringsbedrag (incl. BTW)	Jaar raming
N49 Brug Stoepestraat Assenede	10.192	/	10.192	2020
N49 Brug Oosthoek Assenede	11.000	/	11.000	2020
N49 Brug Oosthoek Assenede	15.000	/	15.000	2020
N49 Complex Kaprijke	15.000	200	15.200	2020
N49 Keerlus N49-N44 Maldegem	15.000	/	15.000	2020
N49 Kruispunt N49-N410 Maldegem	15.000	/	15.000	2020
N49 project Damme-Maldegem	50.530	/	50.530	2020
N49 Tunnel Vredestraat-Tunnel Nonnendijk Damme	21.100	/	21.100	2020
N49 Ventweg en nieuwe brug over de Damse Vaart Damme	9.000	/	9.000	2018
N49 Fietsbrug Celieplas Maldegem	2.300	/	2.300	2020
Totaal	164.122	/	164.322	

Duiding bij financiële kerncijfers

N49 Brug Stoepestraat Assenede

Het geheel werd aanbesteed op 26/11/2018. De laagste inschrijver was de firma Willemen voor een bedrag van 10.192 K euro incl. BTW. Omdat in september 2019 de gestanddoeningstermijn verstreken was werd een verlenging gevraagd. Willemen vraagt daarvoor een extra bedrag van 541 K euro. In september 2020 zal opnieuw een verlenging moeten worden gevraagd.

N49 Complex Kaprijke

AWV heeft op het GIP een bedrag van 200 K euro voorzien om een studiebureau aan te stellen om het verder planningsproces (na goedkeuring door het kabinet) te begeleiden. De bouw van het eigenlijke complex wordt voorlopig op 15 miljoen euro geraamd. Dit bedrag is nog niet opgenomen in het voorstel GIP 2020-2024.

N49 Keerlus N49-N44 Maldegem

Het project wordt opgenomen in het ontwerp-GIP op 2022. Momenteel heeft AWV de werken geraamd op 15 miljoen euro. Een schatting van de onteigeningskosten werd aan gevraagd aan Vastgoedtransacties.

Kruispunt N49-N410 Maldegem

Gelet op de huidige lopende discussie is een raming van de studiekosten en van de mogelijke onteigeningskosten nog niet voor handen.

N49 project Damme-Maldegem

Deze ramingen werden opgemaakt in het kader van de projectnota en zullen in de verdere uitwerking van het dossier verfijnd worden:

- **kmpnt 136.7-135.0:** ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade van aan de Damweg in Damme tot aan het talud van de bestaande Leestjesbruggen: 13.230 K euro incl. BTW. 3.000 K euro voor de onteigeningen.
- **kmpnt 135.0-134.7:** bouw van 3 nieuwe bruggen over het Leopold- en Schipdonkkanaal: 19.400 K euro incl. BTW. Onteigeningen werden nog niet geraamd.

- **kmpnt 134.7-129.8:** ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade van de Donkse Beek tot net voor het kruispunt N49 – N410 te Maldegem: 17.900 K euro incl. BTW. Onteigeningen werden nog niet geraamd.

N49 Tunnel Vredestraat-Tunnel Nonnendijk Damme:

- **Tunnel Vredestraat:** in het ontwerp-GIP wordt een kostenraming opgenomen uit het verleden. Er wordt een bedrag voorzien van 7.600 K euro incl. BTW. Een meer gedetailleerde raming zal mogelijk zijn bij het opmaken van het bestek en de detailposten. Onteigeningen werden nog niet geraamd.
- **Fietstunnel Nonnendijk:** Momenteel is een ruwe inschatting gemaakt en wordt een bedrag voorzien van 1.500 K euro. Onteigeningen werden nog niet geraamd.
- **Ombouw tot volwaardige autostrade:** grofweg kan een raming van ca. 12.000 K euro vooropgesteld worden om dit deel van de N49 om te vormen. Dit is een hele grove raming die verdere verfijning behoeft naarmate het project verder vorm krijgt. Onteigeningen werden nog niet geraamd.

N49 Ventweg en nieuwe brug over de Damse Vaart Damme

De bouwkost wordt geraamd op 9 miljoen euro, hiervan is 6,3 miljoen euro ten laste van AWV en 2,7 miljoen euro ten laste van de stad Damme. Hiervoor werd een samenwerkingsovereenkomst opgemaakt.

N49 Fietsbrug Celieplas Maldegem

Gelet op de huidige stand van zaken van het project is een raming van de onteigeningskosten op heden nog niet beschikbaar.

Begrotingsartikel/decretale basis

MH222


TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2004	Streefbeeld N49
11/2018	N49 Brug Stoepestraat Assenede Aanbesteding
04/2020	Kruispunt N49-N410 Maldege Overleg AWV-gemeente Maldegem-Kabinet Peeters




AWV heeft zich tot doel gesteld om het resterende deel van de N49 tussen Zelzate en Westkapelle nog om te vormen tot volwaardige autostrade.

11.1. N49 Brug Stoepestraat Assenede

ALGEMENE INFORMATIE		Stand van zaken/status	
Andere betrokken entiteiten	Gemeente Assenede, Gemeente Zelzate, Aquafin	Verloop (timing)	
Classificatie project	Klassieke investering	Het project werd eind 2018 aanbesteed. Dec omgevingsvergunningaanvraag moest nog worden ingediend. Vanuit de gemeente Zelzate kwamen bemerkingen over de doortocht "De Katte" en over de aansluiting van de nieuwe ventweg op de R4. AWV, Assenede en Zelzate hebben onder tussentijdse overleg gehad. AWV formuleert tegen september 2020 oplossingen voor doortocht De Katte. In september 2020 is een vervolgoverleg gepland.	
Huidige fase deelproject	Gunningsfase	Planning	<ul style="list-style-type: none"> september 2020 vervolgoverleg met Assenede en Zelzate; indienen van de omgevingsvergunningaanvraag in de tweede helft van 2020; aanvraag verlenging gestandsdoeningstermijn aan geïnteresseerde aannemers in september 2020.
Omschrijving van het project			
Het kruispunt N49-Stoepestraat is op vandaag nog een lichtengeregeld kruispunt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing. Deze wordt gerealiseerd door het bouwen van een brug over de N49 en de een parallelweg aan de N49 met een nieuwe aansluiting op de R4. Dit zou moeten zorgen voor een oplossing voor het zwart punt "kruispunt N49-Stoepestraat".			

11.2. N49 Brug Oosthoek Assenede

ALGEMENE INFORMATIE		Stand van zaken/status	
Andere betrokken entiteiten	Gemeente Assenede	Verloop (timing)	
Classificatie project	Klassieke investering	Op vandaag werden enkel een aantal principeschetsen van de brug gemaakt. Eerst moet het dossier kruispunt N49-Stoepestraat in uitvoering zijn. De omvorming van het kruispunt N49-Oosthoek is niet voorzien op het GIP 2020-2024. De opstart van het dossier staat momenteel ingepland na 2024	
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase	Omschrijving van het project	
Het kruispunt N49-Oosthoek is op vandaag nog een lichtengeregeld kruispunt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing door de bouw van een brug van Oosthoek over de N49. Dit zou moeten zorgen voor een oplossing voor het zwart punt "kruispunt N49-Oosthoek".			

11.3. N49 Brug Nieuwburgstraat Assenede

ALGEMENE INFORMATIE		Stand van zaken/status	
Andere betrokken entiteiten	Gemeente Assenede	Verloop (timing)	
Classificatie project	Klassieke investering	Op vandaag werden enkel een aantal principeschetsen van de brug gemaakt. Eerst moet het dossier kruispunt N49-Stoepestraat in uitvoering zijn. De omvorming van het kruispunt N49-Nieuwburgstraat is niet voorzien op het GIP 2020-2024. De opstart van het dossier staat momenteel ingepland na 2024.	
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase	Omschrijving van het project	
Het kruispunt N49-Nieuwburgstraat is op vandaag nog een lichtengeregeld kruispunt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing. Deze wordt gerealiseerd door de bouw van een brug van de Nieuwburgstraat over de N49. Dit zou moeten zorgen voor een oplossing voor het zwart punt "kruispunt N49-Nieuwburgstraat".			

11.4. N49 Complex Kaprijke


ALGEMENE INFORMATIE		Stand van zaken/status	
Andere betrokken entiteiten	Gemeente Assenede, Departement Omgeving	Verloop (timing)	
Classificatie project	Klassieke investering	Gezien het bouwen van een op- en afrittencomplex op de locatie van het huidige kruispunt N49-N456 niet voorzien is in het RSV heeft AWV samen met het Departement Mobiliteit een uitgebreide nota geschreven waarin de te volgen processtappen duidelijk worden omschreven om via het klassieke integratiespoor te komen tot een planningscontext waarbinnen een dossier voor een op- en afrittencomplex wel mogelijk is. AWV wacht de beslissing van het kabinet van minister Peeters af om verdere stappen te zetten in het planningsproces van dit dossier.	
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase	Omschrijving van het project	
Het kruispunt N49-N456 is op vandaag nog een lichtengeregeld kruispunt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing. Deze wordt gerealiseerd door de bouw van een brug over de N49. Dit zou moeten zorgen voor een oplossing voor het zwart punt "kruispunt N49-N456". Mogelijks wordt dit gecombineerd met de bouw van op- en afritten op de N49. Dit moet echter nog verder met het Departement Omgeving worden afgesproken gezien op- en afritten op deze locatie niet voorzien zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV).			

11.5. N49 Keerlus N49-N44 Maldegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Maldegem
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Stand van zaken/status

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

AWV heeft de ontwerpplannen af. Ook de onteigeningsplannen zijn opgemaakt. Het project is voorzien op het GIP voor aanbesteding in 2022. AWV zal in 2021 het aanbestedingsdossier opmaken en de omgevingsvergunningsaanvraag indienen.

Omschrijving van het project

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is in Maldegem een op- en afrittencomplex op de N49 voorzien. Om dit te kunnen realiseren zullen een aantal bestaande lichten-geregeld kruispunten verdwijnen, nl. het kruispunt N49-N410 en het kruispunt N49-Albertlaan. Om de verkeersafwikkeling in alle richtingen mogelijk te maken is de bouw van keerlus in de aansluiting van de N49 met de N44 noodzakelijk. Op die wijze zal verkeer dat in de toekomst van de kust komt een keerbeweging kunnen maken om op die wijze de afrit Maldegem te bereiken.

11.6. N49 Kruispunt N49-N410 Maldegem


ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Maldegem
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is in Maldegem een op- en afrittencomplex op de N49 voorzien. Om dit te kunnen realiseren zullen een aantal bestaande lichtengeregeld kruispunten verdwijnen. Eén van deze kruispunten is het kruispunt N49-N410.

Stand van zaken/status

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

AWV wenst een op- en afrittencomplex te realiseren in overeenstemming met het streefbeeld. Verkeer dat komt van de kust zal daarom niet via een rechtstreekse afslag op de N410 Maldegem binnen rijden. Op die wijze wordt vermeden dat het verkeer rechtstreeks het centrum van Maldegem binnen rijdt en daarmee het centrum overbelast.

In de loop van 2019 wenste het nieuwe gemeentebestuur van Maldegem echter wel deze rechtstreekse aantakking van de N49 op de N410. Op 01/04 en 27/04/2020 vond hierover dan ook een overleg plaats tussen AWV, de gemeente Maldegem en het kabinet van minister Peeters. AWV wacht de beslissing van het kabinet van minister Peeters af alvorens verdere stappen te ondernemen in het planningsproces (aanstelling studie bureau). Het project kruispunt N49-N410 werd voorlopig niet opgenomen op het ontwerp GIP 2020-2024.

11.7. N49 project Damme-Maldegem


ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Damme en Maldegem
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De meest omvangrijke aanpassingen aan de N49 moeten gebeuren op de grens tussen Oost- en West-Vlaanderen. Tussen de Noordstraat in Maldegem en de Damweg in Damme gaat het om een aanpassing van het tracé van de N49 ter hoogte van de Koning Albertlaan in Maldegem. Daarnaast is er de bouw van drie nieuwe bruggen over het Leopold- en Schipdonkkanaal. Uitzonderlijke transporten moeten nu omrijden via de N9 tot in Brugge en op die wijze verschillende woonkernen doorkruisen (Maldegem-Donk, Sijsele, Brugge Sint-Kruis). Gezien de N49 behoort tot het TEN-T netwerk en de belangrijkste wegverbinding is tussen de Antwerpse (Waasland-) haven en de haven van Zeebrugge is dit een ernstige handicap. Verder nog de bouw van een volledige parallelweg tussen de Noordstraat in Maldegem en de Hoorn in Damme, de bouw van 2 tunnels (thv Waterpolder en de Koning Albertlaan) voor alle verkeer onder de N49, twee fietstunnels en twee ecopassages onder de N49 en de aanpassing van het volledige tracé voor een snelheid van 120km/uur.

Stand van zaken/status

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

AWV stelde studie bureau Tractebel (Technum) aan om het project samen uit te werken. Voor het volledige traject werd een projectnota goedgekeurd in de iGBC van 08/02/2019. Gelet op de omvang van het project werd het geheel opgedeeld in 3 deelprojecten:

- **Kmpnt 136.7-135.0:** ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade van aan de Damweg in Damme tot aan het talud van de bestaande Leestjesbruggen. Dit deeldossier wordt momenteel klaargemaakt om in 2021

(zie planning) te worden aanbesteed. Er werd een verkeersveiligheidsaudit gedaan van het voorontwerp. Op basis daarvan werden de ontwerpplannen aangepast waar nodig. De ontwerpplannen worden momenteel omgevormd tot plannen voor de omgevingsvergunningsaanvraag en voor het aanbestedingsdossier. Het bestek is in opmaak. De onteigeningsprocedure is lopende (vraag tot goedkeuring budget voor de onteigening van een 8-tal woningen tussen de Damweg en de Hoornstraat ligt voor bij PCO, IF en de minister ter goedkeuring). Dit deel is op het ontwerp GIP voorzien voor aanbesteding in 2021. Deze timing zal gehaald worden.

- **Kmpnt 135.0-134.7:** bouw van 3 nieuwe bruggen over het Leopold- en Schipdonkkanaal: Dit deeldossier werd technisch volledig doorgesproken met Ney die in onderaanneming van Tractebel de nieuwe bruggen ontwerpen en uitwerken. Voorontwerpplannen zijn af, onteigeningsprocedure wordt voorbereid. Dit deel is op het ontwerp GIP 2020-2024 voorzien voor 2024. Optimaal is dit niet. Dat zou betekenen dat er tussen realisatie van deelproject 1 en dit deelproject een "gat" van 1 tot 2 jaar komt te zitten. Optimaler zou zijn om dit deelproject aan te besteden in 2022. Afspraken in die richting werden ook gemaakt met het studie bureau. Aanbesteding in 2022 moet mogelijk zijn.

- **Kmpnt 134.7-129.8:** ombouw van de N49 tot volwaardige autostrade van de Donkse Beek tot net voor het kruispunt N49 – N410 te Maldegem: Het voorontwerp van dit deeldossier en de onteigeningsplannen zijn in opmaak. Dit deelproject is niet voorzien op het ontwerp GIP 2020-2024. Dit is verre van optimaal en dit brengt de nodige vraagtekens en onzekerheden met zich mee voor de realisatie van het volledige project Damme-Maldegem. Optimaler zou het zijn om ook dit deelproject 3 mooi te laten aansluiten op deelproject 2 en een aanbesteding te voorzien voor 2023. Afspraken werden in die richting al gemaakt met het studie bureau.

11.8. N49 Tunnel Vredestraat - Tunnel Nonnendijk Damme

ALGEMENE INFORMATIE


Andere betrokken entiteiten	Gemeente Damme
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Concreet gaat het in dit project over het lichtengeregeld kruispunt van de N49 met de Vredestraat in Lapscheure en de omvorming van de N49 tot volwaardige autostrade tussen de Damweg en de aansluiting met de A11.

Het kruispunt N49- Vredestraat is op vandaag nog een lichtengeregeld kruispunt en moet vervangen worden door een conflictvrije oplossing. Deze wordt gerealiseerd door de bouw van een tunnel van de Vredestraat onder de N49 en een fietstunnel onder de N49 ter hoogte van de Nonnendijk.

Stand van zaken/status

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

AWV stelde studie bureau SBE aan om samen deze tunnel te ontwerpen. Een unieke verantwoordingsnota voor dit project werd goedgekeurd in de Projectstuurgroep met stad Damme van 19/09/2019. SBE is momenteel bezig met de uitwerking van de ontwerpplannen. AWV heeft bodemtechnisch onderzoek laten uitvoeren op basis waarvan de technische kenmerken van de tunnel kunnen bepaald worden.

Gezien het feit dat de tussenafstand tussen de tunnels ter hoogte van Waterpolder en de Vredestraat te groot is voor fietsers werd besloten om halverwege thv Nonnendijk een fietstunnel te bouwen onder de N49. AWV stelde studie bureau SBE aan om samen deze tunnel te ontwerpen. Een startnota voor dit project werd goedgekeurd in de Projectstuurgroep met stad Damme van 19/09/2019. Er was een nieuwe projectstuurgroep voorzien in maart 2020 ter goedkeuring van de projectnota maar deze stuurgroep vond als gevolg van de Coronaperikelen nog niet plaats. Op 09/09/2020 is een nieuwe projectstuurgroep voorzien om de projectnota van de fietstunnel Nonnendijk goed te keuren.

Voor de verschillende kleine bocht aanpassingen en de volledige heraanleg van de N49 voor een 120km/u-regime heeft studie bureau SBE, een verkeersveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB) op gemaakt. Daaruit werd een keuze gemaakt voor 1 typedwarsprofiel. SBE is momenteel op basis van deze keuze de volledige afwateringsstudie voor dit deel van de N49 aan het opmaken.

Planning

De tunnel Vredestraat is momenteel voorzien op het ontwerp GIP 2020-2024 om aan te besteden in 2024, de fietstunnel Nonnendijk in 2023. Deze timing kan gelet op de huidige stand van het dossier aangehouden worden.

De ombouw tot volwaardige autostrade is momenteel niet voorzien op het ontwerp GIP 2020-2024.

11.9. N49 Ventweg en nieuwe brug over de Damse Vaart Damme


ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Damme
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Concreet gaat het in dit project over de kruispunten van de N49 met Vlienderhaag, Lapscheurestraat, Fort Sint-Donaas en Oude Westkappellestraat. Al deze wegen sluiten vandaag de dag zonder verkeerslichten aan op de N49. De onderliggende wegenis moet via een goed uitgerust net van parallelwegen naar de op- en afrittencomplexen in Westkappelle of Maldegem worden geleid. Het huidige project vervolledigd op die wijze de parallelstructuur langs de N49. In het project moet de Damse Vaart gekruist worden. Daarom moet een nieuwe brug over de vaart gebouwd worden. Om conflicten tussen fietsers op de drukke fietsroute Brugge-Sluis en het verkeer op de nieuwe ventweg te vermijden wordt ook een fietsonderdoorgang onder de nieuwe brug gebouwd. Verder wordt de Lapscheurestraat (gemeenteweg) heringericht tot volwaardige parallelweg met aandacht voor de veiligheid van de zwakke weggebruiker (aanleg van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, aanleg bushaltes, ...).

Stand van zaken/status

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

AWV werkt dit dossier in eigen beheer uit. Ontwerpplannen zijn opgemaakt. Aanbestedingsplannen zijn in opmaak, zo ook het bestek. De onteigeningsprocedure is lopende (aanvraag van de nodige kredieten is in behandeling in Brussel). Alle technische afspraken (archeologienota, geotechniek, bomdetectie, sonderingen, oriënterend bodemonderzoek, milieutechnisch bodemonderzoek, ...) zijn afgehandeld of lopende. Het omgevingsvergunningaanvraagdossier is in opmaak om in te dienen eind 2020. Dit dossier is voorzien op het ontwerp GIP om te worden aanbesteed in 2021. De huidige vooruitgang in het dossier geeft aan dat deze timing zou moeten gehaald worden.

11.10. N49 Fietsbrug Celieplas Maldegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Gemeente Maldegem
Classificatie project	Klassieke investering
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

In de zomer van 2018 gebeurde een dodelijk verkeersongeval op het met lichten geregeld kruispunt van de N49 met Celieplas. Als gevolg daarvan werd de aansluiting van Celieplas op de N49 afgesloten en werden de verkeerslichten op de N49 verwijderd. De rechtstreekse verbinding tussen het gehucht Celie en Maldegem verdween daarmee.

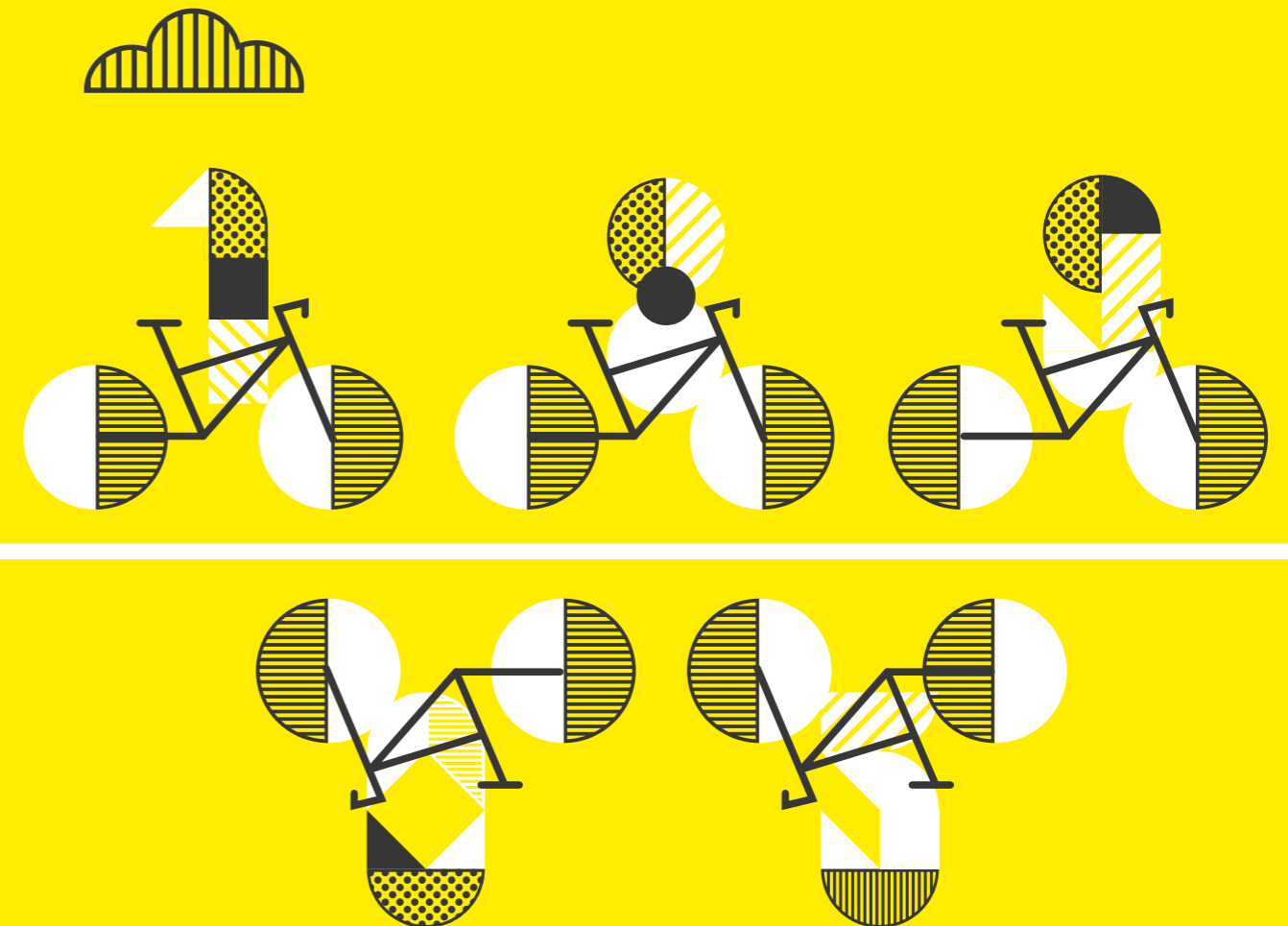
De huidige verbinding tussen Celie en Maldegem is in orde voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsverkeer betekent dit echter een behoorlijke omrijfactor. Om die reden werd beslist om op de locatie van het vroegere kruispunt een fietsbrug te bouwen over de N49.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



AWV heeft de ontwerpplannen en de onteigeningsplannen voor het project af. Op het ontwerp GIP 2020-2024 is het project voorzien om aan te besteden in 2022. AWV werkt momenteel verder aan de projectnota voor de onteigeningen. Het bestek zal worden opgemaakt in 2021 en de omgevingsvergunningsaanvraag zal ook in dat jaar worden ingediend.



12 Limburgse Noord-Zuidverbinding

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Wouter Casteels wouter.casteels@dwv.vlaanderen Nele Degraeuwe nele.degraeuwe@dwv.vlaanderen Tom Willems tom.willems@dwv.vlaanderen
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerking met Departement Omgeving als mede-opdrachtgever van complex project Noord-Zuidverbinding Limburg.
Gerelateerde projecten	Spartacus Lijn 3 ofwel studie naar Openbaar Vervoer (OV)-systeem tussen Hasselt en Noord-Limburg. Studieopdracht gebeurt in opdrachtgeverschap van Infrabel (i.s.m. TUC Rail)
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Looptijd contract	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De N74 vormt een verbinding tussen Hasselt en Eindhoven, of tussen de E314 en de E34. Sinds de jaren '60 is deze weg in zijn toenmalige vorm ontoereikend uitgerust om al het verkeer te verwerken. Begin de jaren '70 werd hij dan grotendeels omgevormd naar een 2x2 rijweg. Ook in het centrum van Houthalen en Helchteren wordt de weg omgevormd naar 2x2. Hierdoor ontstaat er in deze centra een enorm leefbaarheidsprobleem. De dorpskernen worden immers doorsneden door een zeer drukke weg. Buiten enkele kleinere veiligheids- en doorstromingsmaatregelen gebeurt er verder niets aan de weg.

Nagestreefde doelstellingen

De probleemstelling en doelstellingen van het complex project werden opgenomen in de startbeslissing dd. 16/03/2018. Deze vertalen zich in verbetering van de doorstroming van verkeer gebaseerd op de categorie van de weg (primaire I), verhogen van de leefbaarheid van de dorpskernen, verbeteren en consolideren van de natuurwaarden in de omgeving en een stimulans zijn voor verdere ontwikkelingen in de regio. Inhoudelijk zal er dus gezocht worden naar de beste consensus voor alle doelstellingen en stakeholders, met het mobiliteitsvraagstuk als leidend gegeven.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Eind juni 2019 werd 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.

Begin maart 2020 is de alternatievenonderzoeksnota (AON) formeel in procedure gegaan, met een adviesvraag aan de adviesverlenende publieke instanties. De adviesvraag liep van 02/03 tot 15/04/2020. De publieke raadpleging van de bevolking liep van 16/03 tot 27/03 en van 25/04 tot en met 13/05/2020. Tussen 27/03 en 25/04 was de procedure geschorst door een beslissing van de Vlaamse Regering wegens de Corona-maatregelen. De ontvangen adviezen en reacties zijn verwerkt in een overwegingsdocument en een geactualiseerde AON.

Daarnaast is het geïntegreerd onderzoek naar de alternatieven volop gestart. Om een afweging tussen de verschillende alternatieven mogelijk te maken, wordt een breed scala aan onderzoeken voorzien. Het geïntegreerd onderzoek verloopt in drie fasen:

- **Fase 1:** verfijning en mogelijke hercombinatie/vertrechtering van alternatieven;
- **Fase 2:** thematische onderzoeken (MER, MKBA, LIS, etc.)
- **Fase 3:** Geïntegreerde afweging van de alternatieven.

De uitvoeringsfase van het complex project Noord-Zuid Limburg is voorzien ten vroegste vanaf 2024, maar de verkeersproblematiek en de leefbaarheid op en rond de Grote Baan in Houthalen-Helchteren kunnen al eerder aangepakt worden. Parallel aan het complex project Noord-Zuid Limburg wordt er werk gemaakt van een aantal winsten of kortetermijnmaatregelen. De middelen hiervoor zijn voorzien door Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en worden ook gerealiseerd door De Werkvennootschap.

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2018	Tijdens de verkenningsfase van het complex project: op 16/03/2018 besliste de Vlaamse Regering tot goedkeuring van de startbeslissing voor het complex project "Noord- Zuidverbinding Limburg".
Begin 2020	Alternatievenonderzoeksnota
Eind 2021	Definitief voorkeursbesluit
2021-2024	Uitwerkingsfase
2024-2029	Uitvoeringsfase

13 Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Vlaamse Waterweg nv
Verantwoordelijke bij entiteit	Ir. Stefan Sablon
Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22/09/2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) na overleg met EUROSTAT een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar

Omschrijving van het project

Voor de aanvang van het project lieten de bruggen over het kanaal enkel het transport met drie lagen containers toe. Om een saturatie van het kanaal te voorkomen en de competitiviteit van het transport via de binnenvaart te verhogen en aldus de modal shift naar watertransport verder te bevorderen, was het noodzakelijk dat op middellange termijn het transport met vier lagen containers over het Albertkanaal mogelijk wordt.

Het project voorziet in de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot een vrije hoogte van 9,10 m waarvoor de beheersovereenkomst als streefdatum eind 2023 vooropstelt. Met de verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en voor Short Sea Shipping aanzienlijk worden verhoogd.

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

Nagestreefde doelstellingen

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 pas optimaal waarde 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 verschillende invalshoeken (organisatorisch, financieel/economisch, politiek/bestuurlijk, technisch, juridisch/wettelijk, geografisch/ruimtelijk en maatschappelijk), zodat een integraal risico beeld wordt verkregen.

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 wegnis 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 minderhindermaatregelen. Verder dient de private partner ook in te staan voor het beschikbaar houden van de wegen en de waterwegen tijdens de duur van het contract. Het contract voorziet verder een reeks van prestatiekortingen en/of beschikbaarheidscorrecties om in te grijpen indien de contractuele bepalingen niet worden voldaan.

De overheid behoudt in hoofdzaak de risico's op het bekomen van de stedenbouwkundige vergunningen vóór de gunning, gelet op de specifieke aard van het project en de aanzienlijke tijds winst die dit genereert. Verder werd 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 werd een specifiek projectbureau opgericht, waarvoor De Vlaamse Waterweg nv een contract heeft afgesloten met een gespecialiseerd consortium van studie-bureaus 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.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Bouwkost	Studie -en ontwerpkosten	Intercallaire interesten	Investerings-bedrag <small>(excl. BTW)</small>	Jaar raming
Cluster 1	78.422	1.469	2.301	82.192	2020
Cluster 2	111.389	2.197	3.094	116.680	2020
Totaal	189.811	3.666	5.395	198.872	

Investerings per jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totaal
Cluster 1	0	0	11.896	28.467,00	30.214	2.904	73.481
Cluster 2	0	0	0	0	11.966	0	11.966
Totaal	0	0	11.896	28.467,00	42.180	2.904	85.477

Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal




13.1. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1

Duiding bij financiële kerncijfers

Cluster 1: De investeringskost van het PPS-project "Verhoging bruggen Albertkanaal" bedraagt 199,2 mln. euro excl. BTW. Wat de beheers- en onderhoudskost per jaar betreft, is deze een samentelling van alle onderhoudskosten (zowel life cycle costs (vervangingsinvesteringen) als de jaarlijkse onderhoudskost) en de beheerskosten van de SPV.

Cluster 2: Het contract bestaat uit een vast gedeelte van 7 bruggen en 1 voorwaardelijk deel met de 8e brug die als optie opgenomen was omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was. Bij contract close op 29/4/2019 was de vergunning nog niet bekomen en werd deze optie nog niet gelicht. De constructiekost uit vorige INR rapportage (106.126 K euro) behelste de constructiekost voor de 7 bruggen excl. optionele 8e brug. Intussen is de vergunning bekomen en werd op 29/4/2020 de optie voor de 8e brug gelicht en de financial close voor de 8e brug gesloten. Het aangepaste bedrag is de constructiekost voor de 8 bruggen (116.680 K euro).

TIJDLIJN

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

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


ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Gerelateerde projecten	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22/09/2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) na overleg met EUROSTAT een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Operationele fase

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

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

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

TIJDLIJN


Timing	Toelichting
08/2015	Bekendmaking in het Bulletin der Aanbestedingen op 07/08/2015 en in het Publicatieblad van de Europese Unie op 12/08/2015.
11/2015	Er worden 4 kandidaten geselecteerd. De Raad van Bestuur keurde het selectie-verslag en de gemotiveerde selectie-beslissing goed op 25/11/2015.
07/2017	Op 14/07/2017 heeft de Vlaamse Regering het gunningsvoorstel goedgekeurd.
08/2017	Op 31/08/2017 is het contract met VIA T Albert gesloten en is de opdracht van start gegaan.
06/2016	Bekomen bouwvergunning
08/2017	Startdatum bouw
04/2020	Einddatum bouw
03/2050	Einddatum contract of overdrachtsdatum

13.2. Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	De Werkvennootschap, AWV
Gerelateerde projecten	Verhoging van de bruggen over het Albertkanaal - Cluster 1
Classificatie project	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	ESR-neutraal Op 22/09/2016 bracht het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) na overleg met EUROSTAT een gunstig advies uit m.b.t. de ESR-neutraliteit van het project.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Private Partner	VIA T Albert
Huidige fase deelproject	Bouwfase

Stand van zaken/status

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

Het contract bestaat uit een vast gedeelte van 7 bruggen en 1 voorwaardelijk deel met de 8e brug die bij de contract close op 29/04/2019 als optie opgenomen was omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was. De werken van PPS Cluster 2 zijn reeds in uitvoering voor 7 van de 8 bruggen. De uitvoeringsstudies zijn in opmaak en de voorbereidende werken (verplaatsen nutsleidingen, bouwrijp maken van de bouwterreinen en rooien van beplantingen) zijn op een aantal locaties al van start gegaan of zullen later dit jaar van start gaan. De werken verlopen overal nog steeds volgens de vooropgestelde planning. Voor de 8e brug (Hoogmolenbrug Schoten) is de omgevingsvergunning op 08/07/2019 bekomen en werd op 29/04/2020 de optie gelicht en de financial close gesloten.

Planning

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
10/2017	Publicatie van de opdracht
02/2018	Selectiedatum gunningsprocedure
04/2019	Gunningsdatum: Op 29/04/2019 is het contract met VIA T Albert gesloten voor 7 bruggen (excl. 8e optionele brug, omdat de omgevingsvergunning voor deze 8e brug nog niet bekomen was) en is de Opdracht voor deze 7 bruggen van start gegaan.
04/2020	Sluiting van de optionele 8e brug van PPS Cluster 2
10/2018	Bekomen bouwvergunning
04/2019	Startdatum bouw
07/2022	Geplande einddatum bouw

Omschrijving van het project

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

14 R4 West en Oost

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Verantwoordelijke bij entiteit	Frank Van den Eeckhaut, Integrale projectleider (De Werkvennootschap), frank.vandeneeckhaut@dww.vlaanderen
Andere betrokken entiteiten	Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
Classificatie	Niet-hergekwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De R4 West en Oost zijn missing links in het Vlaamse wegennet waar de Vlaamse Regering versneld werk wil van maken. Missing links zijn ontbrekende schakels in het wegennet of wegen die al aangelegd zijn, maar onvoldoende uitgerust zijn voor de functie die ze moeten vervullen.

De R4 West (van N9 tot N49) en R4 Oost (tussen R4 – Eisenhowerlaan en grens met Nederland) voldoen momenteel niet aan de inrichting van een primaire weg. Verschillende kruispunten zijn voorrangsgeregeld of lichtengeregeld, aan verschillende knopen is er congestie en regelmatig gebeuren er ongevallen op deze delen van de R4. De doortocht Zelzate kent veel te veel doorgaand verkeer dat op de R4 West en Oost en op de N49 thuishoort.

In het zuidelijk havendeel ondervinden de woonkernen Muide-Meulestede sterke hinder van het doorgaand verkeer op de Zeeschipstraat-New Orleansstraat – Port Arthurlaan.

Met het project R4-West Oost worden de R4 West en Oost omgebouwd tot primaire wegen in Gent, Zelzate en Evergem. De weg én de fietsinfrastructuur worden aangepakt tussen de N9 in Wondelgem en Zelzate (R4 West), en tussen het kruispunt aan Eurosilo en Zelzate (R4 Oost). Deze ombouw is een investering van de Vlaamse overheid in een vlottere en veiligere R4.

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 veiliger R4.

De hoofddoelstellingen die aan de basis liggen van het project en de bestaansredenen ervan vormen zijn:

- Het ombouwen R4 West tot primaire weg type I, R4 Oost tot primaire weg type I (tussen E34 en Nederland) & primaire weg type II (tussen E34 en R4-Eisenhowerlaan) volgens RSV.
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid van R4 West & Oost en aansluitingen met de kruisende wegen.
- Het verhogen van de verkeersleefbaarheid van de kanaaldorpen.
- Het vervolledigen van de hoofdroute BFF op R4 West & realisatie van een hoofdroute BFF op R4 Oost (tussen knooppunt 4 en Langerbruggestraat).
- Het aanpassen van het wegbeeld van de doortocht te Zelzate.

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



De gunningsprocedure van de DBFM-opdracht werd opgestart met een selectie van de deelnemers in september 2019. Vervolgens heeft de aanbestedende overheid verschillende dialoogrondes georganiseerd met iedere deelnemer afzonderlijk in het kader van een concurrentiegericht dialoog. De aanbestedende overheid heeft de voorgestelde oplossingen die door de deelnemers werden ingediend, beoordeeld. Thans is een tweede uitvraag van oplossingen lopende.

In het afgelopen jaar werd het referentieontwerp door de aanbestedende overheid afgerond en werden het GRUP Wondelgem en het GRUP Wachtebeke definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Parallel aan het project R4W0 wordt er werk gemaakt van een aantal winsten of kortetermijnmaatregelen (turboverkeersplein aan "Eurosilo" en 3 fietsbruggen). De middelen hiervoor zijn voorzien door Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en worden ook gerealiseerd door De Werkvennootschap.

Momenteel worden de omgevingsvergunningsaanvragen voor het volledige project opgeladen op het omgevingsloket. De gunningsprocedure (concurrentiegericht dialoog) is lopende.

Planning

- **Oktober 2020:** afronden van de dialoogfase
- **November 2020:** opstart offertefase
- **April 2021:** indiening offerte
- **Mei-juni 2021:** aanduiding voorkeursbieder
- **Juni 2022:** contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen opdrachtnemer)
- **Augustus 2022:** start der werken

Risicobeheer

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Investeringsbedrag (incl. BTW) 787.000

Gelet op de vertrouwelijkheid van de lopende plaatsingsprocedure kunnen momenteel enkel deze cijfers worden gegeven.

Duiding bij financiële kernegevens

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
12/2017	Goedkeuring samenwerkingsovereenkomst Vlaamse Gewest met De Werkvenootschap (DWV) en toewijzing project R4WO aan DWV
05/2018	Goedkeuring VR start- en procesnota's Omgeving
04/2019	Goedkeuring gunningsprocedure (inclusief selectieleidraad) VR
09/2019	Opstart Gunningprocedure
03/2020	GRUP R4 – knoop Wondelgem definitieve vaststelling VR
04/2020	GRUP R4 – knoop Wachtebeke definitieve vaststelling VR
06/2022	Contractsluiting (na het bekomen van de omgevingsvergunningen opdrachtnemer)
08/2022	Start van de werken



15 R4-Zuid Gent

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	MOW - Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Coördinatie: Ethel Claeysens, ethel.claeysens@mow.vlaanderen.be en secretariaat PCO, secretariaat.pco@mow.vlaanderen.be Bart Crombez, bart.crombez@mow.vlaanderen.be
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 financial close bereikt werd. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.
Uitvoeringsvorm	DBM + F
Looptijd contract	30 jaar
Private Partner	THV R4-Gent (DBM) + Bindender4 (F)
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

De Vlaamse Regering hechtte op 25/11/2005 haar goedkeuring aan een concept en aanpak om via alternatieve financiering een substantiële inhaalbeweging betreffende openbare werken te realiseren zoals geformuleerd in het document VR/2005/25.11/DOC.1055Bis. Hierbij werd voorgesteld de inhaalbeweging te realiseren via een nieuw op te richten vennootschap onder de naam Via-Invest Vlaanderen.

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



De werken zijn uitgevoerd en het project bevindt zich in de beschikbaarheidsfase. Er waren geen bijzondere gebeurtenissen in het afgelopen jaar.

Risicobeheer

De dagelijkse projectopvolging gebeurt door de districtchef. Er is trimestrieel overleg met MPC (Maintenance Project Company). Monitoring gebeurt via kwartaal- en jaar-rapportage.

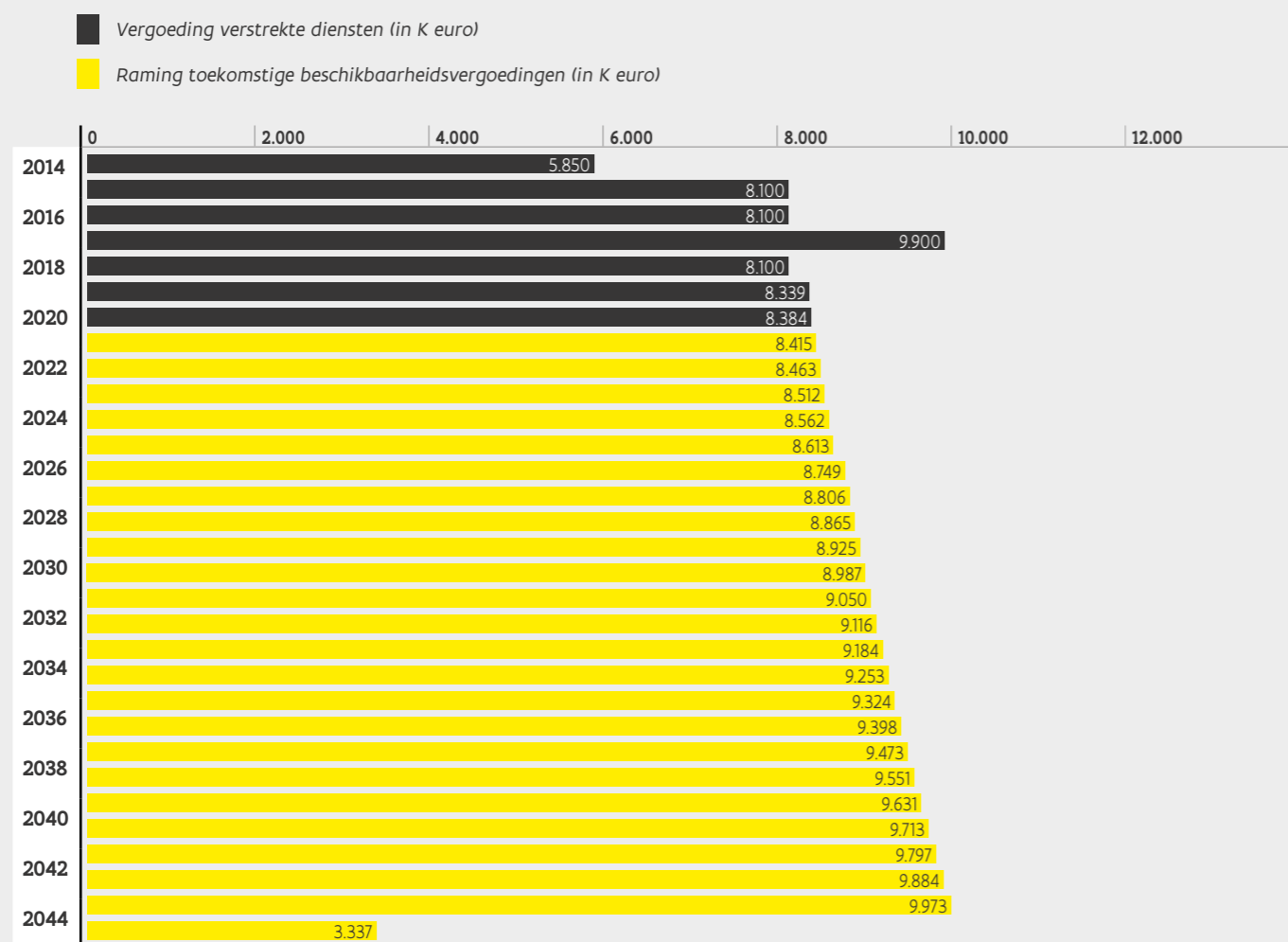
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investeringen per jaar	0	0	0	0	0	91.200

	2019
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	15
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	2.520

R4-Zuid



Duiding bij financiële kerngegevens

Beschikbaarheidsvergoedingen: dit bedrag betreft het jaarlijks vereffend bedrag aan kapitaalsvergoedingen, intresten en onderhoudsvergoeding (inclusief BTW).

Begrotingsartikel/decretale basis

De kapitaalscomponent wordt aangerekend op begrotingsartikel MDU-3MHH2RB-LE.

De beschikbaarheidsvergoeding (onderhoud, intresten en de btw op onderhoud) wordt aangerekend op begrotingsartikel MDU-3MHH2RB-LE.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
10/2011	Bekomen bouwvergunningen
01/2012	Gunning opdracht
02/2012	Sluiting contract
02/2012	Financial close
03/2012	Start van de werken
02/2014	Einde werken/beschikbaarstelling
01/2015	Contractwijziging: Herfinanciering van de bestaande 'hard mini perm'. Tenor 28,25 jaar, maturiteit: 01/03/2043
04/2044	Einddatum of overdrachtsdatum

16 Ring rond Ronse

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap (DWV)
Verantwoordelijke bij entiteit	Wouter Casteels wouter.casteels@dwv.vlaanderen Nele Degraeuwe nele.degraeuwe@dwv.vlaanderen Tim Bruyninckx tim.bruyninckx@dwv.vlaanderen
Andere betrokken entiteiten	Samenwerkingen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Samenwerking met Departement Omgeving als mede-opdrachtgever van het project.
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

Het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum van Ronse is een zware belasting voor de verkeersleefbaarheid. Bovendien is de gebrekkige ontsluiting van de regio één van de zwakke schakels in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen. De realisatie van de N60 als rondweg voor Ronse zou hier een oplossing kunnen bieden.

De N60 is in de loop der jaren stelselmatig uitgebouwd tot een weg met 2 x 2 rijstroken (met middenberm) tussen De Pinte en Nukerke (Maarkedal). In het stadscentrum van Ronse echter neemt deze weg de kenmerken aan van een lokale weg met bovenvermelde issues naar verkeersleefbaarheid en impact op de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen als gevolg.

Op 10/06/2013 werd de plan-MER voor het gewestelijk RUP "Missing Link N60 ter hoogte van Ronse" goedgekeurd door de dienst MER dat, na advies van de Raad van State, op 04/07/2014 tot definitieve vaststelling van het gewestelijke RUP Missing Link N60 in Ronse door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd..

Tegen dit GRUP werden echter zes annulatieberoepen ingediend. In het arrest van 30/06/2016 vernietigde de Raad van State het GRUP Missing Link N60 te Ronse.

De Vlaamse Regering heeft op 14/07/2017 beslist tot herne-ning van de procedure voor de N60 Ronse door middel van het geïntegreerde planningsproces. De Werkvennootschap is als initiatiefnemer aangeduid om het geïntegreerd plan-ningsproces op te starten in samenwerking met het Agent-schap Wegen en Verkeer. Samen met het departement Omgeving (inclusief dienst MER) vormen ze het initiële planteam. Het planteam staat daarbij in voor de opmaak van de startnota en de procesnota. Volgende entiteiten zijn hierin vertegenwoordigd: Agentschap voor Natuur en Bos, departement Landbouw en Visserij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Team Vlaamse Bouwmeester, Provincie Oost-Vlaan-deren, departement Mobiliteiten Openbare Werken en de drie betrokken lokale besturen (Ronse, Maarkedal, Kluisbergen).

Nagestreefde doelstellingen

Het doorgaande verkeer doorheen het stadscentrum van Ronse is een zware belasting voor de verkeersleefbaarheid. Bovendien is de gebrekkige ontsluiting van de regio één van de zwakke schakels in de economische ontwikkeling van Zuid-Oost-Vlaanderen. De realisatie van de N60 als rondweg voor Ronse zou hier een oplossing kunnen bieden. Deze doelstellingen indachtig werd het geïntegreerd planningsproces aangevat.

De plandoelstellingen zoals opgenomen in de startnota zijn de volgende:

- functie opnemen van een bovenlokale verbinding met aandacht voor lokale verkeerssituatie,
- maatschappelijke meerwaarde realiseren middels een hefboomeffect,
- verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid,
- landschappelijke inpassing in functie van de leefbaarheid en
- verhoging van de multimodale bereikbaarheid

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



In mei 2019 werden de startnota en procesnota gepubliceerd. In december 2019 werd de ambitienota gepubliceerd en in juni 2020 zijn de scopingnota en de bijgewerkte procesnota gepubliceerd.

In het najaar van 2021 staat de voorlopige vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering (en effectbeoordeling) gepland. De definitieve vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering zou vervolgens plaats moeten vinden rond midden 2022. In de veronderstelling dat voorafgaande timing wordt gehaald zou de opstart van de plaatsings-procedure plaats moeten vinden eind 2020/begin 2023. De goedkeuring van het gunningsverslag door de Vlaamse Regering VR en de contract close zou dan kunnen plaats vinden rond respectievelijk eind 2024/begin 2025.

Risicobeheer

De belangrijkste kansen staan geformuleerd in een [ambitie-nota](#) die samen met de verschillende stakeholders is uitgewerkt. Deze kansen werden onderverdeeld aan de hand van 3 thema's: Landschap & Ecologie, Mobiliteit & Ruimte en Stedelijkheid & Bouwkundig erfgoed.

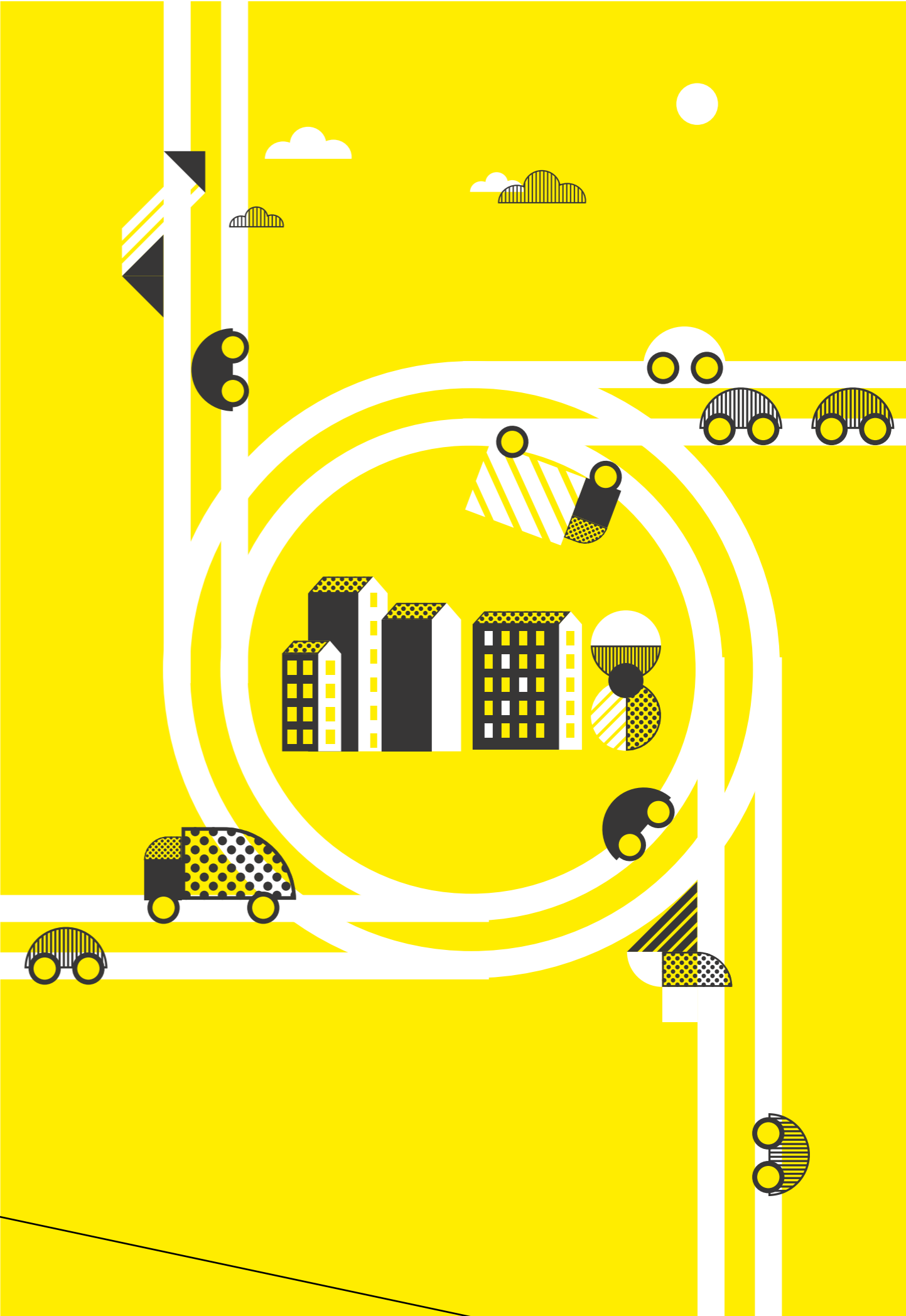
De belangrijkste risico's zijn algemeen te formuleren in de volgende zeven categorieën: politiek/bestuurlijk, financieel/economisch, juridisch/wettelijk, technisch, organisatorisch, geografisch/ruimtelijk en maatschappelijk. Aangezien het project zich momenteel in de onderzoeksfase bevindt met als finaliteit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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Het is nog niet mogelijk te bepalen welke de kost zal zijn voor de heropstart van het project N60.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
1997	Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen categoriseert de N60 als primaire weg type I. Ter hoogte van Ronse loopt de N60 als tweevaksweg door het centrum van de stad. Dat deel wordt door de Vlaamse overheid opgenomen als 'missing link'.
2009	De N60 bij Ronse wordt in het Vlaamse regeerakkoord aangeduid als prioritair te realiseren.
07/2014	Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt vastgesteld.
06/2016	De Raad van State vernietigt het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan na een aantal bezwaren.
14/07/2017	Vroegere studie: Beslissing VR tot heropstart via geïntegreerd planningsproces
17/05/2019	Nieuwe studie: Goedkeuring VR start -en procesnota Omgeving
12/2019	Ambitienota gepubliceerd
06/2020	Scopingnota en de bijgewerkte procesnota gepubliceerd



17 Werken aan de Ring: R0-Noord

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Werkvennootschap
Verantwoordelijke bij entiteit	Wouter Casteels wouter.casteels@dwv.vlaanderen Nele Degraeuwe nele.degraeuwe@dwv.vlaanderen Heleen De Bock heleen.debock@dwv.vlaanderen (R0-noord).
Andere betrokken entiteiten	Departement Omgeving: vertegenwoordigd in het planteam. Daarnaast worden ook lokale en bovenlokale bestuurlijke actoren betrokken (voor het verlenen van advies etc.)
Gerelateerde projecten	Missing link 7 Extra rijstrook Brusselse Ring tussen Wemmel en Kraainem
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	Nog niet gekend
Uitvoeringsvorm	Nog niet gekend
Looptijd contract	Nog niet gekend
Huidige fase van het project	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De Ring rond Brussel (R0) is oude en verouderde infrastructuur. De eerste delen dateren van ruim 60 jaar geleden. Het verkeersvolume is met de jaren in veelvoud toegenomen. Over/onder/naast de ring is er weinig ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De vele gevaarlijke knelpunten leiden tot dagelijkse files, accidenten en incidenten, wat zorgt voor sluipverkeer in de gemeenten rond de ring, waardoor de leefbaarheid erop achteruit gaat.

Het plan R0-Noord beoogt de ruimtelijke herinrichting van de R0 - deel Noord, zodat de infrastructuur verkeersveilig wordt, de barrièrewerking van de Ring vermindert, de leefbaarheid in de omgeving verhoogt, en de multimodale bereikbaarheid van de regio verbetert.

De regio blijft groeien en nu al kampt de R0 met hoge intensiteiten en files, en kreunt de omgeving onder het sluipverkeer. De weginfrastructuur is verouderd, complex en onveilig, en werkt als een barrière voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer; er is ook een gebrek aan alternatieven voor de auto. De R0 is eveneens een barrière voor fauna en flora.

Nagestreefde doelstellingen

Voor het plan 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel noord' worden de onderstaande 4 plan-doelstellingen vooropgesteld.

- Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming.
- Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernen streven we o.a. naar de vermindering van het sluipverkeer dankzij de herinrichting van de R0.
- Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt vermindert om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen.
- Over het hele plangebied wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegen) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP voor de herinrichting van de R0 – deel Noord is gestart op 18/05/2018. Op dat moment is de eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota. De inspraakperiode op de startnota liep van 01/06/2018 tot 30/07/2018. De resultaten van de inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in de scopingnota. Zowel de start- en scopingnota, als een procesnota zijn te raadplegen via de projectwebsite (<https://www.werkenaantering.be/nl/lees-mee/documenten>). Voor een gedetailleerde omschrijving van de fase die reeds is doorlopen en de fasen die nog moeten worden doorlopen, wordt verwezen naar de Procesnota versie 2, die ook terug te vinden is op de projectwebsite.

Voor een snelle realisatie van het programma 'Werken aan de Ring', en meer bepaald de Herinrichting van de R0-Noord, besliste de Vlaamse Regering op 17/07/2020 De Werkvennootschap te gelasten met de opstart van de plaatsingsprocedure voor een deelproject binnen de Herinrichting van de R0-Noord, nl. het DBFM- project 'Complex R0 x A201' met oog op een versnelde ingebruikname van de infrastructuur.

De herinrichting van de R0 – deel Noord zit momenteel in planvormingsfase. Tijdens deze fase wordt het ontwerpplan en de effectbeoordeling opgemaakt. Deze fase eindigt bij de voorlopige vaststelling van het plan en het openbaar onderzoek. Het ontwerp GRUP wordt afgewerkt door het planteam op basis van de resultaten van het tot dan afgelegde planningsproces: de ontwerp-effectenbeoordelingen, de adviezen van de adviesinstanties en/of de resultaten van de plenaire vergadering(en). Het ontwerp GRUP en de ontwerpeffectenbeoordelingen (ontwerp milieubeoordeling, ontwerp RVR, ...) zullen aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd om het ontwerp GRUP voorlopig vast te stellen. Dit voorlopig vastgestelde ontwerp GRUP en de bijhorende ontwerp-effectbeoordelingen zijn vervolgens voorwerp van een openbaar onderzoek.

Volgende stappen staan op de planning:

- Geïntegreerd planningsproces: 2019-2022
- Projectfase (omgevingsvergunning en project-MER): 2022-2023

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

Aangezien het geïntegreerd planningsproces nog volop gaande is, kan nog geen raming voor het globale project gegeven worden.

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

18 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.
Verantwoordelijke bij entiteit	Tram gedeelte: Ann Rombouts ann.rombouts@delijn.be Niet-Tram gedeelte: Roel Smits roeland.smits@mow.vlaanderen.be
Andere betrokken entiteiten	Aquafin, Pidpa, Infrabel, Stad Antwerpen, Gemeente Wijnegem, Stad Mortsels, Gemeente Boechout
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
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

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

Het project BRABO 1 omvat (een gedeelte van) het ontwerp, de bouw, de financiering en het meerjarig onderhoud. Het is een clustering van 2 projecten bestaande uit de volgende onderdelen:

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

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



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

Er zijn dit jaar geen bijzondere gebeurtenissen geweest.

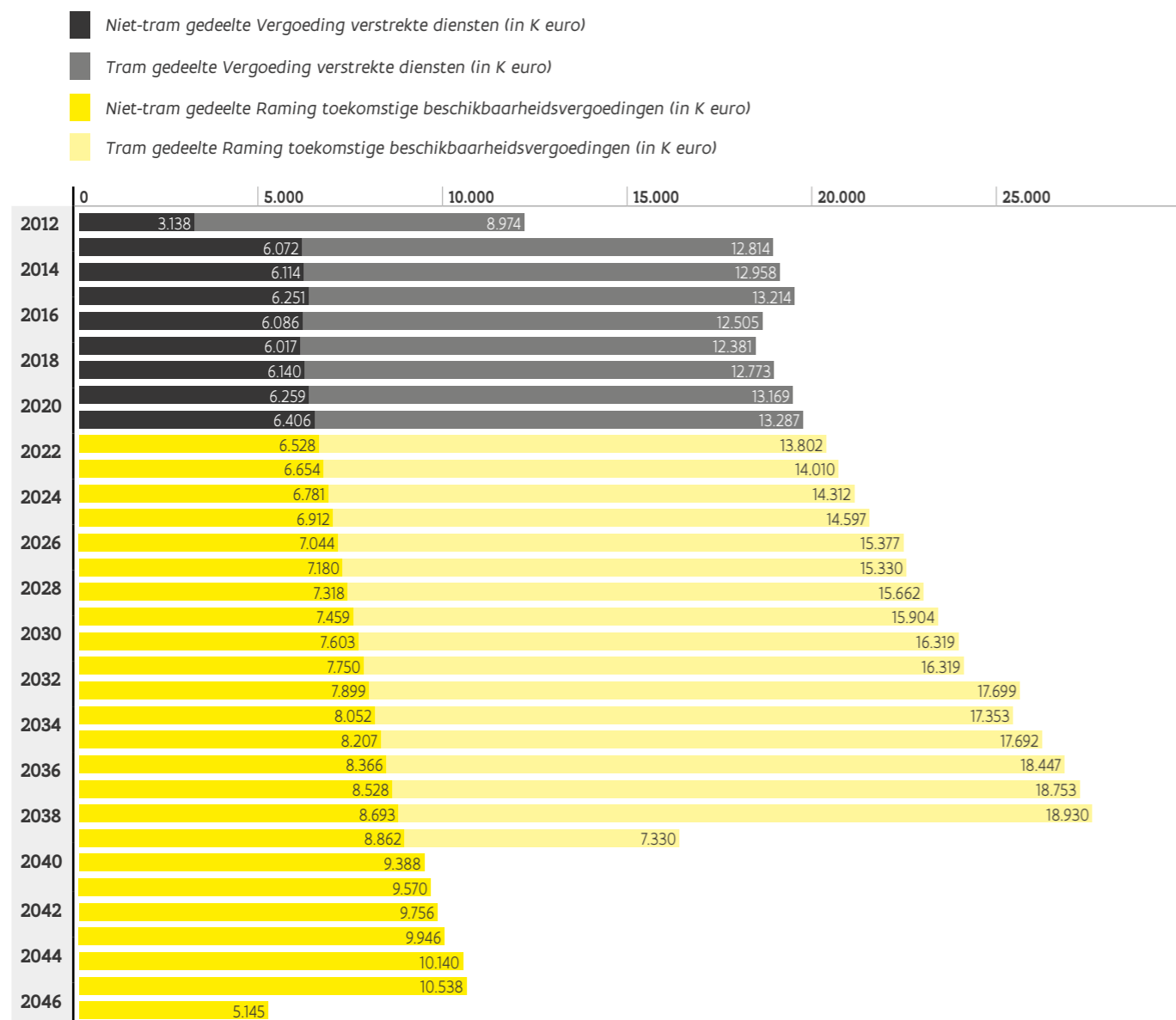
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringsbedrag (excl. BTW)
Tram gedeelte	83.568
Niet-tram gedeelte	40.993
Totaal	124.561

	2015	2016	2017	2018	2019	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

	2019
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 overheids-garanties	113.946

Brabo I



Duiding bij financiële kerngegevens

- 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 som van de kapitaalparticipaties door De Lijn (24% in geheel) en BAM (24% in geheel). De participatie, de achtergestelde lening en garanties zijn op niveau van de operator en dus zowel voor het luik Tram als Niet-Tram. De aan de operator verstrekte overheids garanties betreft een vreemd-vermogensgarantie van het Vlaams Gewest voor 70% van de hoofdsom van de lange termijnsfinanciering van de operator. Vermelde bedragen betreffen enkel het gegarandeerde deel, exclusief eventuele vervallen intresten en swap-herschikkingskosten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
02/2007	Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse Regering van 16/02/2007 (VR/PV/2007/0642/punt F), werd beslist om de openbare vervoersprojecten uit de eerste fase van het Masterplan Antwerpen uit te voeren via alternatieve financiering in een structuur van publiek-privatesamenwerking ("PPS").
09/2010	Op 24/09/2010 besliste de Vlaamse regering tot de realisatie van Brabo 1 (Wijnegem en Boechout) in 2012.
04/2009	De definitieve beslissing wordt genomen om de opdracht te gunnen.
08/2009	Contractdatum
05/2009	Op 11/05/2009 diende de THV D.A.N.K. echter bij de Raad van State een verzoek tot schorsing bij Uiterst Dringende Noodzakelijkheid (UDN) in tegen de gunningsbeslissing.
10/2009	Start bouw
04/2011	De Raad van State heeft bij Arrest van 28/04/2011 de stedenbouwkundige vergunning van 02/03/2007 en het ontheffingsbesluit van de Cel MER van 03/08/2005 vernietigd. Deze vernietiging had voor gevolg dat de werken aan de tramlijn Deurne – Wijnegem bij gebrek aan stedenbouwkundige vergunning 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.
06/2011	Op 01/06/2011 sluit 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 mag echter nog niet worden gewerkt. Intussen is een regularisatiedossier opgestart. Voor de regularisatie van alle werken moet immers een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning worden ingediend.
06/2011	Op 06/06/2011 heeft BAM dan de aanvraag voor regularisatie van de stedenbouwkundige vergunning voor de tramlijn Deurne – Wijnegem voor het volledige traject ingediend. Op 28/09/2011 werd deze bekomen. Dit betekent dat – na de wettelijk bepaalde wachtermijn – de werken volledig kunnen worden verder gezet.
08/2012	Werkelijke beschikbaarheid (Geplande beschikbaarheid: 21-12-2012)
06/2014	Heijmans verkoopt haar aandeel in de SPV Brabo I N.V. aan DG Infra+. Heijmans had een participatie van 20.8% in Brabo I N.V.
03/2016	Herfinanciering. Lening op 30 jaar (marge: 135bp op Euribor). De herfinancieringswinsten werden 50/50 gedeeld tussen de publieke en private partij.
06/2037	Einddatum of overdrachtsdatum

19 Brabo II

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn - MOW
Verantwoordelijke bij entiteit	Tram gedeelte: Ann Rombouts ann.rombouts@delijn.be Niet-tram gedeelte: Roel Smits roeland.smits@mow.vlaanderen.be
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 project

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. Brabo 2 omvat de heraanleg van de Noorderleien en het Operaplein, alsook een nieuwe tramverbinding op de Noorderlaan tot aan de Havanastraat en op het Eilandje.

Nagestreefde doelstellingen

Het project moet via het openbaar vervoer zorgen voor een vlotte, hoogwaardige verbinding met het noorden van de stad en het Eilandje. Het gaat om een nieuw autoluw plein voor de Opera 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. Tot slot is er de aanleg van een park&ride aan de A12 om de overstap naar het openbaar vervoer te stimuleren.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



Op 06/12/2019 is het laatste beschikbaarheidscertificaat (BCT5) voor het Tram gedeelte afgeleverd, dit betrof een vertraging van ca. 11 maanden. De werken op een deel van de Rooseveltplaats (en Italiëlei) zijn, conform het contract, nog wel lopende. Een voorlopige oplevering van dit laatste stuk voorzien zomer 2020. In juni 2020 is een nieuwe aanvraag voor de Voltooiingscertificaten 1, 2 en 3 ingediend. Verwacht wordt dat deze eveneens zomer 2020 afgeleverd worden, hetgeen een vertraging betekent van ca. 1 jaar. Op het moment van de informatietoevering waren de gesprekken zeer ver gevorderd, maar het dadingsvoorstel diende nog finaal goedgekeurd te worden. Eind 2018 maakte de Opdrachtnemer een claim over die in de volgende maanden/jaren verder werd aangevuld. De opdrachtgevers menen onder meer dat de opdrachtnemer tekortkomingen heeft begaan ten aanzien van essentiële verplichtingen onder de DBF(M)-overeenkomsten. Deze beweerdde tekortkomingen hebben onder meer betrekking op de omvang van zijn ontwerp- en uitvoering, de geleverde kwaliteit, de proces- en risicobeheersing, kwaliteitsborging en werforganisatie, en de veiligheidsvoorschriften. Deze tekortkomingen hebben geleid tot structurele vertragingen van meer dan 12 maanden.

De opdrachtgevers menen dat de (tegen)vorderingen van de opdrachtnemer grotendeels onontvankelijk zijn. Immers werd het zgn. "dossier verstoringen" door de opdrachtnemer pas ingediend op 31/10/2018, terwijl de opdrachtnemer de 'ontwrichting' van de opdracht in het bijzonder toeschrijft aan beweerdde fouten en leemten in het referentieontwerp, zoals dat door de opdrachtnemer reeds goed was gekend bij aanvang van de opdracht op 01/03/2016.

Minstens menen de opdrachtgevers – ten gronde – dat de vorderingen van de opdrachtnemer niet of onvoldoende zijn gestaafd. In 2020, na jarenlang overleg in het geïnstalleerde Overlegcomité met o.a. het aanstellen van experts, werden de gesprekken opgestart om een finale minnelijke oplossing uit te werken. Op het moment van de informatietoevering waren de gesprekken zeer ver gevorderd, maar het dadingsvoorstel diende nog finaal goedgekeurd te worden.

Risicobeheer

De samenwerking tussen de verschillende partijen biedt kansen op synergie-effecten zowel op technisch vlak, als op communicatie en afstemming. In deze samenwerking liggen anderzijds ook risico's omdat vertraging op 1 deelproject de kosten en risico's van andere deelprojecten aanzienlijk kan verhogen.

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

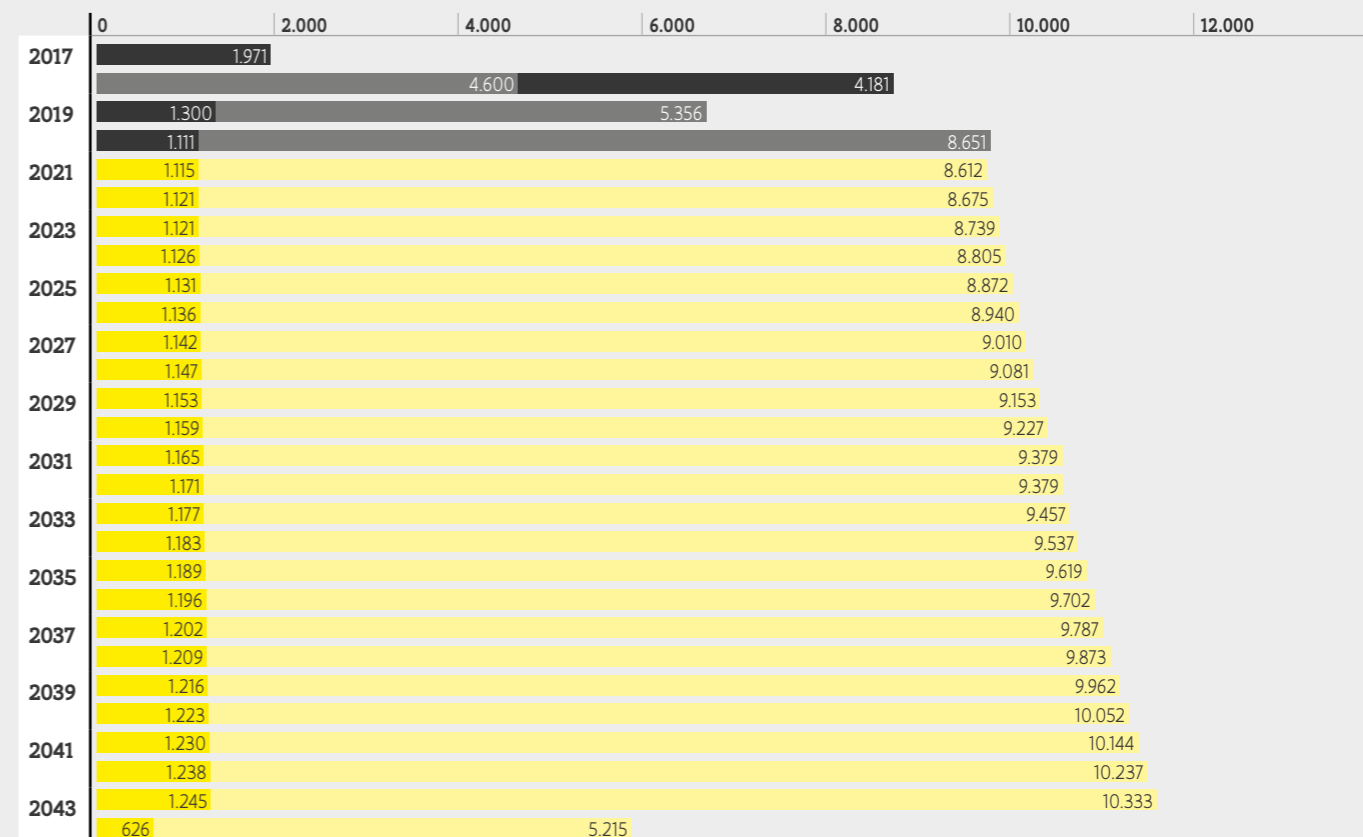
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investerings- bedrag (excl. BTW)
Tram gedeelte	87.395
Niet-tram gedeelte	209.097
Totaal	296.492

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Tram gedeelte	0	39.274	15.902	18.380	13.840	87.396
Niet-tram gedeelte	0	4.100	5.900	1.600	0	11.600
Totaal	0	43.374	21.802	19.980	13.840	98.996

Brabo II

- Niet-tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Niet-tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Tram gedeelte Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Tram gedeelte Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij financiële kerngegevens

Bron bouwkost/investeringsbedrag excl. btw: INR rapportering augustus 2018 -> 87.396 K euro (De Lijn) + 11.609 K euro (BCNT Niet-tram Gewest) + 110.092 K euro (Bouwkosten Stad Antwerpen).

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).
04/2012	Bekendmaking procedure
01/2013	Selectiedatum procedure
12/2014	Bekomen bouwvergunningen
07/2015	Gunningsdatum
11/2015	Financial close
01/2016	Start werken (Niet-tram)
03/2016	Start werken (Tram)
09/2018	Datum werkelijke beschikbaarheid (Niet-tram)
12/2019	Datum werkelijke beschikbaarheid (Tram)
07/2044	Einddatum (Tram)
01/2045	Einddatum (Niet-tram)



20 LIVAN 1

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn
Verantwoordelijke bij entiteit	Ann Rombouts ann.rombouts@delijn.be
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
Huidige fase van het project	Operationele fase

Omschrijving van het project

Het investeringsprogramma van De Lijn kwam onder steeds grotere druk te staan. Sinds 1997 (start mobiliteitsconvenants) waren er elk jaar nieuwe exploitatieprojecten opgestart. Die kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16/02/2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering. LIVAN 1 is het eerste deelproject uit het Toekomstplan 2020 dat werd gerealiseerd. Het toekomstplan 2020 is een aanvulling op het Masterplan Mobiliteit Antwerpen, een reeks maatregelen om een verkeersinfarct in en rond Antwerpen te vermijden.

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



In 2020 is een ontwerp van dadingsovereenkomst opgesteld tussen partijen met betrekking tot een geschil rond spoorstroomkringen (SSK). Deze dading was op het moment van de informatietoelivering nog niet ondertekend maar de afspraken zijn, op het moment van de informatietoelivering, wel door de RvB De Lijn in 2020 goedgekeurd.

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

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

Risicobeheer

Het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico worden integraal gedragen door de SPV. 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.

De risicocallocatie die werd opgenomen in de DBFM-overeenkomsten en werd getoetst aan een taak- en risicocallocatiematrix. Risicomanagement maakt integraal deel uit van projectmanagement.

Het project wordt aan zijde Opdrachtnemer opgevolgd door de onderhoudspartij (MTC) alsook door de SPV manager. Het team vanuit opdrachtgever De Lijn is enerzijds opgebouwd uit medewerkers van de afdeling Service&Expertise Infrastructuur die de dagdagelijkse opvolging doen (melding storingen, opvolgen meldingen, ...) en anderzijds uit medewerkers van de afdeling Beheer&Innovatie Infrastructuur. Op regelmatige basis zijn overleggen voorzien. De Lijn is eveneens vertegenwoordigd in de raad van bestuur van LIVAN Infrastructure NV.

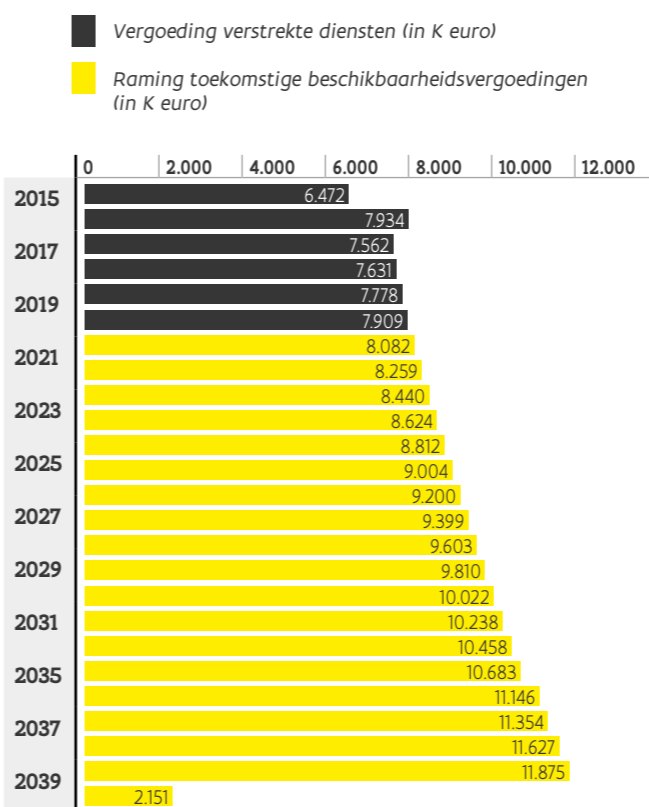
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investerings per jaar	1.524	0	0	0	0	68.062

	2019
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	16
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	3.181

LIVAN



Duiding bij financiële kerngegevens

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16/02/2007 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 Infrastructuur NV: De gecommiteerde bedragen werden pas effectief ingebracht in 2015. Idem m.b.t. het Achtergestelde Aandeelhouderslening.

Begrotingsartikel/decretale basis

Beslissing van de Vlaamse Regering van 16/02/2007 - Decreet van 24/04/2009 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	Aankondigingsbericht voor de opdracht wordt gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen. Op 17-11-2009 in het Europees Publicatieblad.
12/2012	Contractdatum
04/2013	Startdatum bouwfase
04/2015	Beschikbaarheid van de infrastructuur
04/2016	Herfinanciering
05/2040	Einddatum of overdrachtsdatum

21 Spartacus I

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn
Verantwoordelijke bij entiteit	Sabrina Linders sabrina.linders.ext@delijn.be
Andere betrokken entiteiten	Gemeenten Lanaken en Diepenbeek, stad Bilzen, stad Hasselt, gemeente Maastricht, provincie Nederlands Limburg AquaFin, Fluvius, MOW, AWV, Vlaamse waterweg, Provincie Limburg (Vlaanderen), LSM, NMBS, Infrabel, VMM
Gerelateerde projecten	Spartacus "buiten configuratie", aankoop sneltrams Spartacus, overwegen Bilzen, overwegen Diepenbeek, ondertunneling Hasselt, infrastructuur project Nederland, Spartacus sneltramlijn 2 en 3
Classificatie	Nog niet gekend
ESR Impact	26.10.2017 - Het INR heeft op basis van de ontwerp DBFM-overeenkomst momenteel twee elementen geïdentificeerd die een gemiddelde invloed hebben op de statistische behandeling. Gelet op het kader dat in hoofdstuk 4 van de PPP-Guide wordt geschetst, is het INR van oordeel dat, op basis van de aangeleverde informatie, de private partner op dit project de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat het project in de rekeningen van de private partner moet worden geregistreerd.

Uitvoeringsvorm	DBFM sui generis
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase van het project	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen

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

Steeds meer mensen moeten in de toekomst kunnen kiezen voor openbaar vervoer. De Lijn wil op die manier een duurzame bijdrage leveren tot de vrijwaring op lange termijn van de leefkwaliteit in Limburg.

Stand van zaken/status

Verloop (timing)



De beoordeling "Kritieke vertraging" (ifv de tussen projectpartners afgesproken indicatieve planning) is voornamelijk gebaseerd op/veroorzaakt door het uitblijven van een uitspraak RVS langs Nederlandse zijde (definitief en onherroepelijk bestemmingsplan) waardoor de selectieleidraad niet kon verstuurd worden. En het vertraagd kunnen uitsturen van de biedingsleidraad als gevolg van de gevraagde alternatieve tracé op Hasselts grondgebied en daarbij horende alternatieve procesaanpak m.b.t. het plaatsingsprocedure. De Nederlandse partners melden hierdoor verhoogd risico om de benodigde voorziene rijksmiddelen die ze dreigen te verliezen.

Op 22/07/2020 werden de geselecteerde consortia uitgenodigd om een offerte op te maken. Een eerste offerte wordt verwacht rond de jaarwisseling. Er werd beslist tot een alternatief tracé op Hasselts grondgebied. Er dient hieromtrent verder onderzoek te gebeuren omtrent de inpassing hiervan.

In de tijdslijn wordt kort de vooropgestelde indicatieve planning op hoofdlijnen (inclusief streefdata) weergegeven met betrekking tot het project Spartacus lijn 1 (bestaande uit de opdracht voor de aanleg van de infrastructuur in België en Nederland enerzijds en de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen anderzijds).

Risicobeheer

Geïdentificeerde risico's:

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

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

Duiding bij financiële kerngegevens

De Nota VR 24 05 2019 maakt melding van een totale investeringskost van 178.012.913 euro (incl. buiten configuratie tbv 6,25 mln euro).

BBV 22,85 mln euro = 17,90 IV (investeringsvergoeding) + 4,9 OV (onderhoudsvergoeding)
+/- 11 mln euro exploitatiekost
+/- 2,3 mln euro verbruik stroom Vlaanderen
+/- 0,8 mln euro gebruiksvergoeding NL + stroom NL
Hoger vermeldde cijfers betreffen ruwe ramingen.

Waarborgen door de overheid:

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2005	Goedkeuring Vlaamse Regering van Limburgplan, inclusief Spartacusplan
02/2007	Beslissing Vlaamse Regering Spartacus lijn 1 te realiseren via alternatieve financiering (DBFM-opdracht)
09/2011	Beslissing Vlaamse Regering houdende volledige elektrificatie Spartacus lijn 1 en verzoek nieuw bestek en nieuwe gunningsprocedure voor te bereiden
11/2011	Beslissing Raad van Bestuur van De Lijn houdende stopzetting lopende gunningsprocedures inzake Spartacus lijn 1 omwille van substantiële wijziging van de opdracht gezien de beslissing van de Vlaamse Regering tot volledige elektrificatie
12/2011	Publicatie nieuwe selectiedossiers
02/2012	Goedkeuring Raad van Bestuur De Lijn van ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met respectievelijk de stad Hasselt/het Vlaamse Gewest, de gemeente Diepenbeek/het Vlaamse Gewest, de stad Bilzen/het Vlaamse Gewest en de gemeente Lanaken/het Vlaamse Gewest
07/2013	Goedkeuring Raad van Bestuur De Lijn van ontwerp van bestek en opstart aanbestedingsfase, onder voorbehoud van goedkeuring door Vlaamse Regering
03/2014	Ondertekening kaderovereenkomst "Tram Vlaanderen-Maastricht" door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
12/2016	Ondertekening addendum 1 aan kaderovereenkomst "Tram Vlaanderen-Maastricht" door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
02/2018	Ondertekening addendum 2 aan kaderovereenkomst "Tram Vlaanderen-Maastricht" door De Lijn, het Vlaamse Gewest, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg
02/2018	Beslissing Raad van Bestuur De Lijn houdende stopzetting van lopende gunningsprocedures wegens oa gewijzigde afspraken tussen projectpartners in addendum 2, gewijzigde regelgeving en scopewijzigingen en houdende opdracht met bekwame spoed nieuwe procedures op te starten teneinde elke vertraging te vermijden
12/2018	Goedkeuring Raad van Bestuur De Lijn van selectiedossiers Spartacus lijn 1 en opstart minnelijke verwervingen, onder voorbehoud van (1) het bekomen van definitief en onherroepelijk bestemmingsplan te Nederland en (2) goedkeuring door de Vlaamse Regering
05/2019	Bevestiging door Raad van State te Nederland van onherroepelijk en definitief bestemmingsplan (wegwerking voorbehoud 1)

05/2019	Goedkeuring Raad van Bestuur De Lijn van project en gunningswijze inzake project afschaffing overwegen Diepenbeek (in navolging van samenwerkingsovereenkomst met Diepenbeek en Infrabel)
12/2019	Raad van Bestuur De Lijn neemt beslissing omtrent weerhouden consortia na de gevoerde selectieprocedure
07/2020	Vlaamse regering verleent De Lijn de nodige vrijwaring tgv de gevraagde wijzigingen op Hasselts grondgebied. De plaatsingsprocedure kan worden verder gezet.
07/2020	Uitsturen biedingsleidraden naar de geselecteerde consortia
* Periode 2019-2021	Afsluiten Realisatie- en Exploitatie-overeenkomst met de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg.
* Periode 2020-2021	Stedenbouwkundige vergunningsaanvraag (planologisch context). Wellicht een afzonderlijke vergunningsaanvraag in 2021 omwille van het alternatieve tracé op Hasselts grondgebied.
* Periode 2019-2022	Grondverwerving (minnelijke verwervingen en onteigeningen). Verzoek tot machtiging aan de Vlaamse regering zodra er meer duidelijkheid is omtrent het traject op Hasselts grondgebied. Momenteel lopen enkel de minnelijke verwervingen op grondgebied Diepenbeek/Lanaken en Bilzen.
* 2022	Simultane gunning en contractsluiting van de opdracht Spartacus fase 1, de opdracht voor de levering van sneltramvoertuigen en de opdracht betreffende de aanleg van de Nederlandse infrastructuur. Goedkeuring/toewijzing opdracht aan opdrachtnemers voor bouw infra en aankoop voertuigen door de Vlaamse Regering.
* 2019-2024	Overwegendossiers Diepenbeek en Bilzen (initiatiefnemer Infrabel).
* 2025	<ul style="list-style-type: none"> Nederlandse buitenstedelijke infrastructuur beschikbaar voor testfase; Eerste sneltram beschikbaar voor testfase; Infrastructuur project Spartacus fase 1 beschikbaar voor testen en opleiding en Nederlandse binnenstedelijke infrastructuur beschikbaar voor testfase; Start exploitatie op het traject Maastricht - Hasselt

22 Stelplaatsen De Lijn

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Mobiliteit en Openbare Werken
Minister	Lydia Peeters
Betrokken entiteit	De Lijn
Verantwoordelijke bij entiteit	Ann Rombouts ann.rombouts@delijn.be

Omschrijving van het project

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.

Deze kwamen vanaf 2001 in een stroomversnelling terecht via basismobiliteit. Ook de genomen tariefmaatregelen hadden een duidelijk effect gehad op de reizigersgroei, met als gevolg dat er bijkomende capaciteit moest worden aangeboden om alle reizigers te kunnen vervoeren.

Nagestreefde doelstellingen

Om aan de investeringsbehoeften te kunnen voldoen kan De Lijn, overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 16/02/2007, voor diverse types investeringen een beroep doen op alternatieve financiering.

De investeringen in nieuwe stelplaatsen maken deel uit van het globale investeringsprogramma dat werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van De Lijn.

Risicobeheer

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.

De risicoallocatie die wordt opgenomen in de DBFM-overeenkomsten, wordt getoetst aan de taak- en risico-allocatiematrix die werd opgemaakt door het Vlaams Kenniscentrum PPS.

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 meest recente DBFM-bestekken (Stelplaatsen Cluster 2 en LIVAN 1) wordt opgelegd aan de opdrachtnemer. Het opleggen van een vaste methodiek voor risicomanagement verbetert de beoordeling van de offertes tijdens de gunningsfase en vereenvoudigt de opvolging van risicomanagement na contractsluiting.

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

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

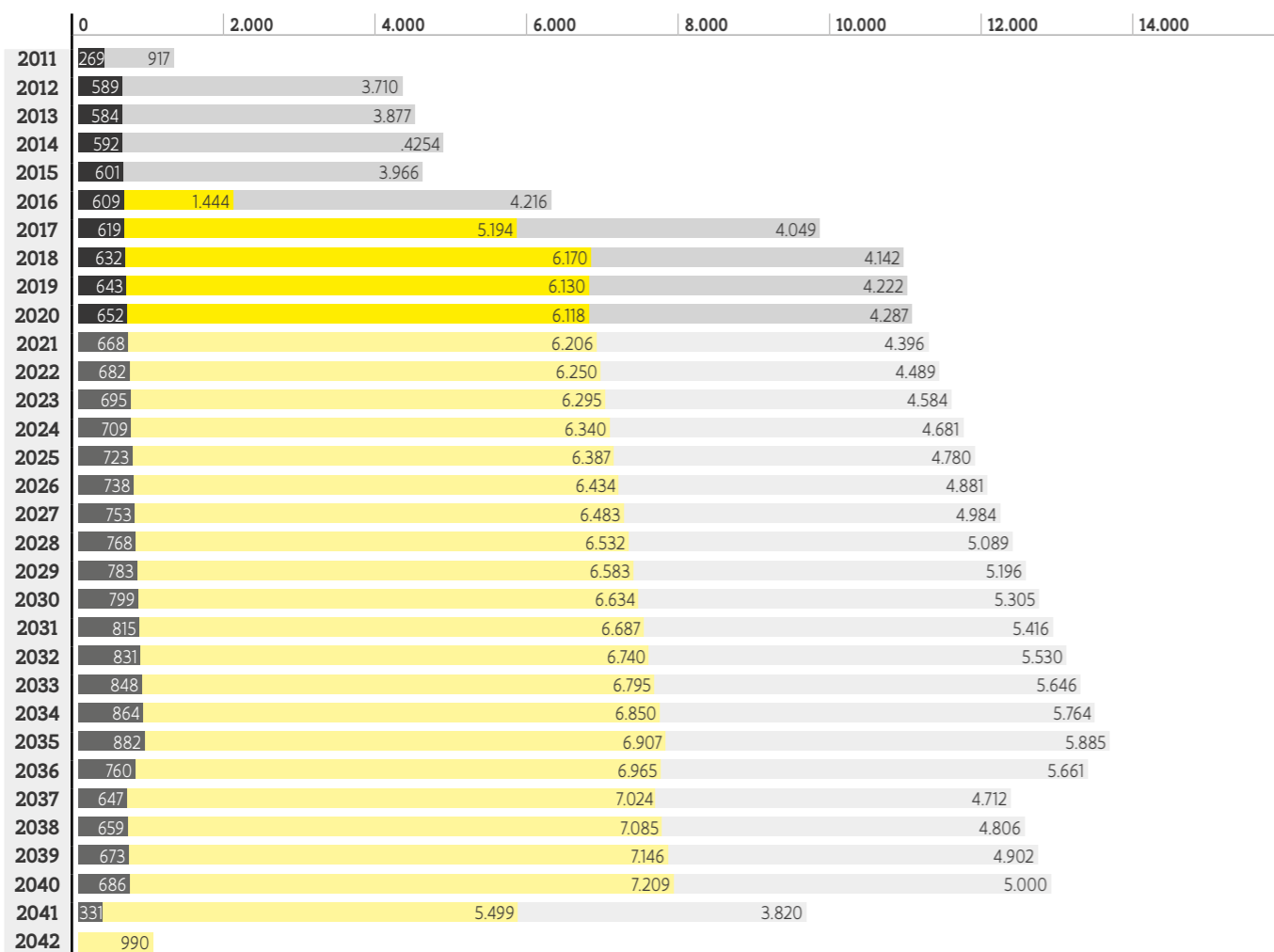
FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Stelplaatsen Cluster BOVZO	0	0	0	0	0	30.836
Stelplaats Tongeren	0	0	0	0	0	6.600
Stelplaatsen Cluster 2	25.483	27.198	3.243	0	0	55.924
Stelplaats Wissenhage	0	0	0	0	0	0
Totaal	25.483	27.198	3.243	0	0	93.360

Stelplaatsen (exclusief Wissenhage)

- Tongeren Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Tongeren Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Cluster 2 Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Cluster 2 Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)
- Cluster BOVZO Vergoeding verstrekte diensten (in K euro)
- Cluster BOVZO Raming toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen (in K euro)



Duiding bij financiële kerngegevens

Overeenkomstig de beslissing van de Vlaamse regering van 1/02/2007 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 worden op een afzonderlijke basisallocatie in de begroting worden ingeschreven.

De raming van de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen voor de Stelplaats Wissenhage zijn een ruwe raming en werden niet in de grafiek hiernaast opgenomen.

TIJDLIJN



22.1. Stelplaatsen - cluster BOVZO


ALGEMENE INFORMATIE

Classificatie project	Geherkwalificeerd PPS-project actief
ESR Impact	Activa en passiva opgenomen in de rekeningen van de opdrachtgever of andere overheidseenheid: Specifiek voor het project 'Stelplaatsen Brugge, Overijse en Zomergem' werd een positief INR-advies verkregen op 7/05/2010, waardoor toen werd uitgegaan dat dit gunstige INR advies eveneens van toepassing zou zijn op de inhoudelijke analoge contractuele PPS-dossiers voor deze lijst stelplaatsen. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.
Uitvoeringsvorm	DBFM overeenkomst op basis van een onroerende lease
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 Operationele fase en verloopt goed. Het afgelopen jaar werd de bestelling en uitvoering van de aanpassing van de verharding en wateropvang tussen het onderhoudscentrum en het werkhuis uitgevoerd voor een kost van 392 K euro, met als doel dit in regel te stellen met de milieuwetgeving.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
01/2008	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2008	Selectiedatum gunningsprocedure
03/2010	Gunningsdatum
06/2010	Financial close, contractdatum en bekomen bouwvergunningen
08/2010	Startdatum bouw
10/2011	Einddatum bouw/start beschikbaarheid
12/2016	Wijziging aan het contract: Herfinanciering
06/2041	Einddatum contract/overdrachtsdatum

22.2. 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. Geconsolideerd naar aanleiding van de invoering van ESR2010 in 2016.
Uitvoeringsvorm	sui generis DBFM
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 operationele fase en verloopt goed.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2007	Een eerste proefdossier, met name de selectieleidraad en gunningwijze voor de nieuwe stelplaats te Tongeren, is door de Raad van Bestuur van De Lijn goedgekeurd op 19/06/2007.
03/2010	Gunningsdatum
01/2010	Contractclose/Financial close
09/2009	Bekomen bouwvergunningen
02/2010	Start bouwfase
08/2011	Wijziging aan het contract: Minnelijk akkoord ten gevolge de impact van de vertraging door een noodzakelijke tussenkomst van Infracvba
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.
06/2041	Einddatum contract/overdrachtsdatum

22.3. Stelplaatsen - Cluster 2

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

In 2019 werd een bijkomende investering gedaan op de stelplaats Leuven van ca 250 K euro om de integratie van een 6-tal elektrische bussen mogelijk te maken. Het project zit in de gebruiksfase en verloopt verder goed.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
06/2009	Bekendmaking gunningsprocedure
02/2010	Selectiedatum
10/2014	Gunningsdatum
01/2015	Contractdatum/Financial close/bekomen bouwvergunningen
04/2015	Startdatum bouw
06/2016	Einddatum bouw/start beschikbaarheid
12/2018	Wijziging aan het contract: Herfinanciering door AG Real Estate
06/2042	Einddatum of Overdrachtsdatum

22.4. Stelplaats Wissenhage

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Binnen de DBFM-overeenkomst is uitsluitend De Lijn een contractuele partij. Binnen de DB-overeenkomst zal de stad Gent mogelijks een belanghebbende partij zijn die invloed zal hebben in het opleveringsproces, echter de Overeenkomst is nog in opmaak.
Classificatie project	Niet -geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Nog niet gekend Het INR heeft in haar advies van 28/09/2017 op basis van het ontwerp van DBFM-overeenkomst één factor geïdentificeerd die een gemiddelde invloed heeft op de statistische behandeling, en twee clausules die, afhankelijk van hun verdere uitwerking, mogelijk een zware invloed hebben op de statistische behandeling. Gelet op het kader dat in hoofdstuk 4 van de PPP-Guide wordt geschetst, is het INR van oordeel dat de private partner op de stelplaats de meeste risico's draagt en de grootste voordelen geniet en dat de stelplaats in de rekeningen van de private partner moet worden geregistreerd.
Uitvoeringsvorm	sui generis DBFM
Looptijd contract	25 jaar
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

Stelplaats Wissenhage wordt in de markt gezet als een PPS-project met een DBFM-overeenkomst (Design, Build,

Finance & Maintain). De opdracht omvat het ontwerpen, bouwen, financieren en langdurig beschikbaar houden en onderhouden van een tram- en busstelplaats met onderhoudswerkplaatsen, kantoren, magazijnen en parkeerplaatsen voor voertuigen van (personeel van) De Lijn. De stelplaatsen voor trams en bussen en onderhoudscentra zijn geconcipeerd voor 78 gelede trams (54 type Hermelijn en 24 type Albatros), 83 gelede bussen en 59 standaard bussen.

Stand van zaken/status

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

De eerste offertes werden ontvangen op 10/07/2019. Op basis van het nazicht bleek dat de inschrijfprijzen significant boven de raming liggen. Aansluitend werden onderhandelingen georganiseerd om de opdracht te verduidelijken en besparingselementen te detecteren. Een grondige evaluatie van de opdracht vindt momenteel plaats om de kost van het project te reduceren.

De Contract close wordt momenteel voorzien in 2022. Rekening houdend met de studietermijn van de toekomstige opdrachtnemer en de uitvoering van de werken wordt de opleveringsdatum thans geschat in 2025. Gelet op de moeilijke budgettaire situatie is het dan ook hoogst onzeker of deze timing haalbaar is. Gelet op de initieel beoogde datum van beschikbaarheid van 2011 dient gesteld te worden dat er een aanzienlijke vertraging aanwezig is op het dossier.

TIJDLIJN

Timing	Toekenning milieuvergunning
07/2016	Toekenning stedenbouwkundige vergunning
08/2017	Bekendmaking gunningsprocedure
12/2017	Selectiedatum
09/2018	Ontvangst eerste offertes

23 Scholen van Morgen

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Onderwijs en Vorming
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Verantwoordelijke bij entiteit	Kevin Vandebosch kevin.vandebosch@schoolinvest.be Nick Spriet nick.spriet@agion.be
Andere betrokken entiteiten	Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Bouwmeester
Classificatie	Geherkwalificeerd PPS-project vennootschap
ESR Impact	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

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 Scholen 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 augustus 2020 waren 164 projecten opgeleverd en dus in de beschikbaarheidsfase, 17 projecten in de bouwfase en 1 project in de ontwerpfase. Naar afwachting zullen eind 2022 alle scholen opgeleverd zijn.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

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

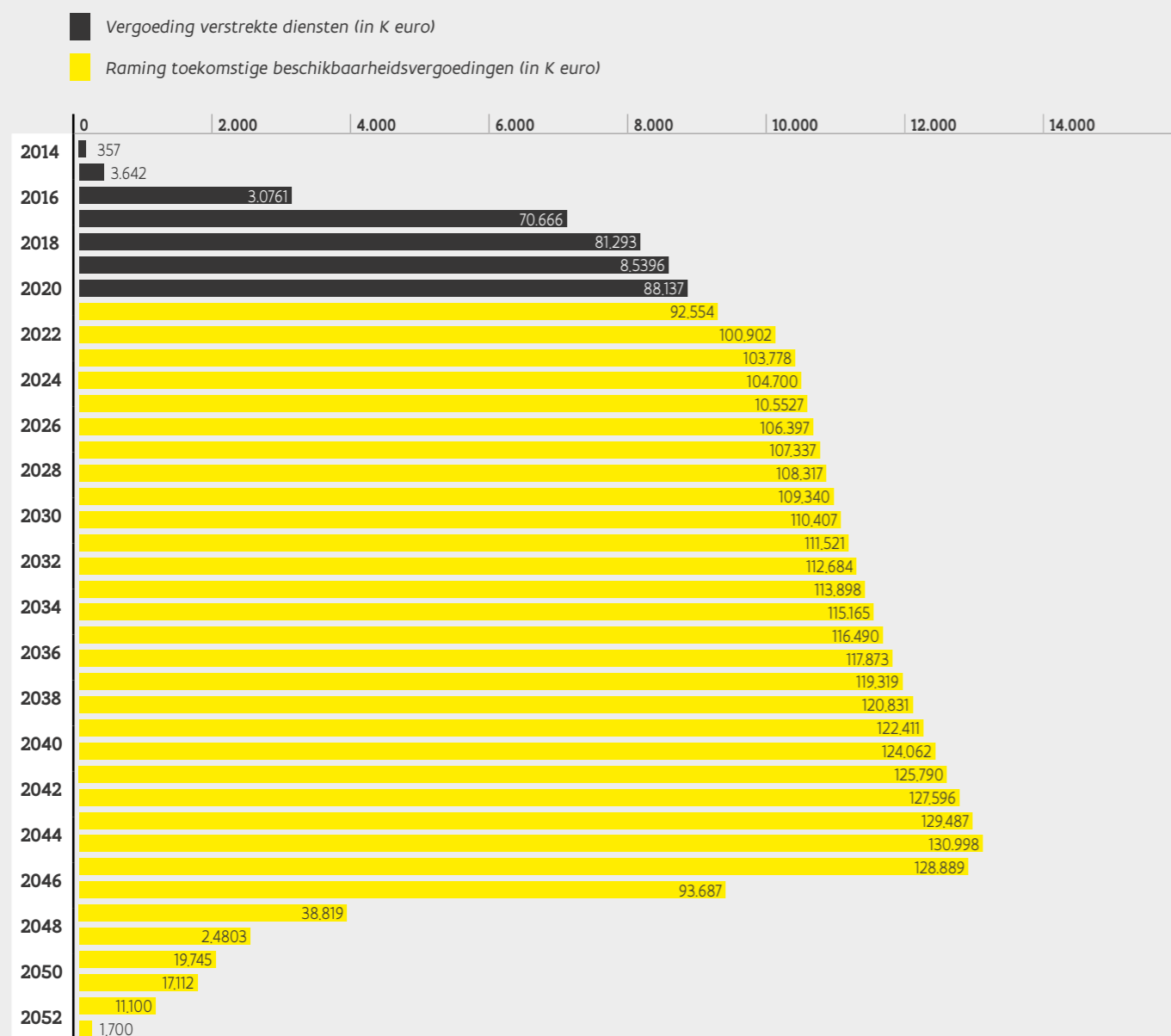
	2015	2016	2017	2018	2019	Totaal
Investeringen per jaar	3.642	30.761	70.666	81.293	85.396	272.115

	2019
Door publieke entiteiten genomen kapitaalparticipatie in de operator	5.938
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte leningen	1.256.577
Door publieke entiteiten aan de operator verstrekte overheidsgaranties	1.500.000

Risicobeheer

De dagelijkse projectopvolging gebeurt door de districtchef. Er is trimestrieel overleg met MPC (Maintenance Procurement Company). Monitoring gebeurt via kwartaal- en jaarrapportage.

Scholen van morgen



Duiding bij financiële kerngegevens

Er wordt een investeringsvolume nagestreefd van circa 1,5 miljard euro (totaal te financieren volume over 30 jaar). De dochtervennootschap van AGION participeert ten belope van maximaal 40,25 miljoen euro in de opgerichte 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 07/07/2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur niet in aanmerking komt voor een DBFM-toelage.

Door het decreet van 08/05/2009 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 beschikbaarheids-

vergoeding met respect voor de gekende subsidiëringspercentages in de verschillende onderwijsnetten en -niveaus. Met betrekking tot btw kan gemeld worden dat er op 22 april 2008 een ruling is bekomen aan de Dienst Voorafgaande Beslissingen (DVB) over de btw-aspecten van de DBFM-overeenkomsten inzake het Scholenbouwprogramma. Bij het bouwen van de verschillende individuele scholenbouwprojecten zal steeds opnieuw de concurrentie ten volle spelen 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 zal de DBFM-vennootschap gestimuleerd worden om zo prijzefficiënt mogelijk te bouwen. BTW: Voor werken die gefactureerd werden tot en met 31/12/2015 geldt een BTW-tarief van 21%. Ingevolge de BTW-verlaging voor schoolgebouwen, geldt voor werken die vanaf 01/01/2016 gefactureerd worden, een BTW-tarief van 6%.

Begrotingsartikel/decretale basis

FF0-AFGD2BA-WT - Decreet betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur d.d. 07/07/200

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2006	Decreet van 07/07/2006 betreffende de inhaalbeweging voor schoolinfrastructuur.
01/2007	Bekendmaking gunningsprocedure
03/2007	Selectiedatum
05/2009	Gunningsdatum
06/2010	Financial close
03/2013	Start bouwfase (initiële timing: 01/2012)
12/2022	Geplande einddatum bouw laatste school

24 Projects specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur

ALGEMENE INFORMATIE

Beleidsdomein	Projects specifieke DBFM voor schoolinfrastructuur
Minister	Ben Weyts
Betrokken entiteit	AGION
Verantwoordelijke bij entiteit	Filiep Bonte Filiep.Bonte@agion.be
Classificatie	Niet-geherkwalificeerd PPS-project
ESR Impact	Op basis van de beschikbare informatie en het ontwerp van een individuele DBFM-overeenkomst heeft Eurostat op 11/07/2016 een gunstig advies gegeven met betrekking tot de ESR-matige behandeling van het uitgewerkte DBFM-concept.
Uitvoeringsvorm	DBFM
Looptijd contract	30 jaar

Omschrijving van het project

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 is 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

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 dienen 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 29/09/2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.

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

Risicobeheer

AGION zorgt voor de voorbereiding en de verdere opvolging zoals decretaal bepaald. Dit houdt ook een ondersteuning in voorafgaand aan, tijdens en na het afsluiten van een DBFM-overeenkomst. Daarenboven werd een projectbureau opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de onderwijsnetten, de Vlaamse Overheid en deskundigen m.b.t. schoolinfrastructuur of publiek-private-samenwerking. Het projectbureau ondersteunt AGION zoals decretaal omschreven.

Er zal per projectcluster een private partner worden aangeduid overeenkomstig de wetgeving overheidsopdrachten. Vervolgens zal per project een DBFM-overeenkomst worden afgesloten tussen de projectvennootschap en de inrichtende macht.

Het wordt decretaal uitgesloten dat de Vlaamse Gemeenschap en de inrichtende machten rechtstreeks noch onrechtstreeks belangen kunnen nemen in de projectvennootschap of haar financiële verbintenissen waarborgen. Aldus is het vanuit het ESR-oogpunt duidelijk dat enkel private vennootschappen worden beoogd die geen deel uitmaken van de overheidssector.

FINANCIËLE KERNGEGEVENS (K euro)

	Investeringsbedrag	Jaar raming
Cluster GO!1	44.200	2020
Cluster GO!2	49.900	2020
Gemeentelijke lagere school Wijnegem	9.700	2020
Scholengemeenschap Lanaken	25.600	2020
Cluster Antwerpen-Brecht	50.700	2020
Cluster Gent-Ninove	24.500	2020
Egied Van Broeckhovenschool	23.700	2020
Cluster KOBA	56.800	2020
Cluster Broeders van Liefde	86.700	2020
Scholengroep Sint-Michiel Roeselare	30.600	2020
Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene	37.300	2020
Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)	48.500	2020
Sint-Maartensscholen Ieper	46.500	2020
Totaal	534.700	

Duiding bij financiële kerncijfers

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

Begrotingsartikel/decretaale basis

Het decreet van 25/11/2016 betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via project specifieke DBFM-overeenkomsten (publicatie: BS, 10/01/2017)

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2015	De conceptnota Masterplan Scholenbouw werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering, en vermeldt onder de doelstelling "Alternatieve financieringsbronnen aanboren", het opzetten van nieuwe projectspecifieke DBFM-operaties.
03/2016	Het noodzakelijke decretaale kader werd voorbereid door AGION en vervolgens door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd op 25/03/2016.
09/2016	Op 16/09/2016 werd het ontwerp van decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten definitief goedgekeurd door de Vlaamse Regering.
11/2016	Het Vlaams Parlement keurde op 25/11/2016 het decreet betreffende de alternatieve financiering van schoolinfrastructuur via projectspecifieke DBFM-overeenkomsten goed (publicatie: BS, 10/01/2017).
12/2016	Op 16/12/2016 heeft de Vlaamse Regering het uitvoeringsbesluit (BVR) goedgekeurd voor de oprichting (en de wijze van samenstelling) van het Projectbureau dat AGION zal ondersteunen zoals decretaal voorzien. Het Projectbureau is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende onderwijsnetten (VGO, OGO en GO!), de Vlaamse Regering en deskundigen die ervaring hebben in schoolinfrastructuur of publiek-private samenwerking (PPS).
09/2017	Op 29/09/2017 werden door de Vlaamse Regering, op grond van het advies van AGION en op basis van het advies van het GO!, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via een publiek-private samenwerking een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
09/2017	De Vlaamse Regering besliste op 29/09/2017 een verhoging van de decretaale subsidiegrens voor de toelagen voor de beschikbaarheidsvergoedingen van 22,5 miljoen euro tot 36,5 miljoen euro. Deze verhoging wordt ingeschreven in het ontwerp van programmadecreet naar aanleiding van de begrotingsopmaak 2018.
09/2017	Op 29/09/2017 werd door de Vlaamse Regering, op voorstel van de Vlaamse minister van onderwijs, 41 scholen geselecteerd die via het projectspecifieke DBFM-programma een nieuw schoolgebouw mogen bouwen.
03/2017	De oproep werd gelanceerd voor de inrichtende machten om een aanvraag in te dienen. Er werden 52 projectdossiers ingediend, goed voor circa 300.000 m 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 07/09/2018 het besluit van de Vlaamse Regering houdende de instelling van een gemeenschapswaarborg in het kader van het projectspecifieke DBFM-programma goedgekeurd.

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

24.1. Cluster GO!1

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO!
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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

De plaatsingsprocedure van deze cluster werd eind 2018 opgestart en begin januari 2020 werd de selectiebeslissing genomen. In het najaar van 2020 wordt het bestek door het GO! uitgestuurd naar de geselecteerde kandidaten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 30/11/2018 werd de selectiefase van de Cluster GO!1 gepubliceerd.
01/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 06/01/2020 de selectiebeslissing genomen door GO.

24.2. Cluster GO!2 + Gemeentelijke lagere school Wijnegem

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	GO! en Officieel Gesubsidieerd Onderwijs - Gemeente Wijnegem
Andere betrokken projecten	Het project voor de gemeentelijke lagere school te Wijnegem maakt eveneens deel uit van deze cluster
Huidige fase deelproject	Vorbereidingsfase

Omschrijving van het project

De aanbestedingsprocedure wordt voorbereid. In september wordt deze cluster gepubliceerd.

24.3. Scholengemeenschap Lanaken

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Op 01/07/2020 werd deze opdracht gepubliceerd. In de eerste helft van 2021 wordt de selectiebeslissing genomen.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
07/2020	Op 01/07/2020 werd de selectiefase van het project Scholengemeenschap Lanaken gepubliceerd.

24.4. Cluster Antwerpen-Brecht

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

De plaatsingsprocedure van deze cluster werd in maart 2020 opgestart. In het najaar van 2020 wordt de selectiebeslissing genomen. Begin 2021 wordt het bestek uitgestuurd.

TIJDLIJN

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

24.5. Cluster Gent-Ninove

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 3 scholenbouwprojecten, zijnde Stadsgebouw Steenakker te Gent, Stadsgebouw Fabiolalaan te Gent en Basisschool De Lettertuin te Ninove.

Stand van zaken/status

Begin juli 2020 werd het bestek uitgestuurd naar de 5 geselecteerde kandidaten. In het voorjaar van 2021 worden de offertes verwacht.

TIJDLIJN

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

24.6. Egied Van Broeckhovenschool

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

Het bestek werd eind juni 2020 uitgestuurd naar de geselecteerde kandidaten. Eind 2021 wordt de gunningsbeslissing genomen.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
09/2019	Op 17/06/2019 werd de selectiefase van het project Egied Van Broeckhovenschool gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 04/02/2020 de selectiebeslissing genomen.
06/2020	Op 25/06/2020 werd het bestek uitgestuurd door de inrichtende macht naar de geselecteerde kandidaten.

24.7. KOBA

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

Dit project omvat de realisatie van een cluster van 7 scholenbouwprojecten, namelijk: 1) St.-Norbertus en St.-Lodewijk te Antwerpen, (2) Technicum Noord-Antwerpen te Antwerpen, (3) Moretus 1 - campus bovenbouw te Antwerpen (Ekeren), (4) GVBS JOMA te Antwerpen (Merksem), (5) GVBS Sint-Catherina te Stabroek, (6) Sint-Jan Berchmans-college te Malle en (7) Sint-Ursula te Lier.

Stand van zaken/status

De plaatsingsprocedure van deze cluster werd eind juni 2020 opgestart. In de eerste helft van 2021 wordt de selectiebeslissing genomen.

TIJDLIJN

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

24.8. Scholengroep Sint-Michiel Roeselare

ALGEMENE INFORMATIE

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

Stand van zaken/status

De verwerving van de nodige grond voor de realisatie van dit project verloopt iets trager. In het najaar van 2020 wordt deze opdracht gepubliceerd.

Verloop (timing)



24.9. Cluster Broeders van Liefde

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Organisatie Broeders van Liefde en vzw KISP
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit de realisatie van een cluster van 4 scholenbouwprojecten namelijk: 1) Sint-Jozef Gent (Zwijnaarde), (2) THHI + PIUS X Tessenderlo, (3) Sint-Victor Turnhout en (4) Sint-Laurens Zelzate.

Stand van zaken/status

Door de noodzakelijke wijziging van het bouwprogramma werd de plaatsingsprocedure stopgezet door de inrichtende macht. De initiële cluster wordt opgesplitst in 2 clusters om de vertraging te beperken. In het najaar van 2020 wordt de eerste cluster gepubliceerd. De volgende cluster volgt in principe in de loop van 2021.

Verloop (timing)



TIJDLIJN

Timing	Toelichting
04/2019	Op 23/04/2019 werd de selectiefase van de Cluster Broeders van Liefde gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 04/02/2020 de selectiebeslissing genomen.

24.10. Cluster Maldegem-Poperinge-Wingene

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Vrij Katholiek Onderwijs Maldegem, vzw Vrij Katholiek Basisonderwijs Wingene en vzw VSOP Sint-Bertinus
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

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

De bestekdocumenten worden voorbereid door de inrichtende machten. In de tweede helft van 2020 wordt het bestek uitgestuurd naar de geselecteerde kandidaten.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Na voorlegging op het projectbureau werd op 27/11/2018 de selectiebeslissing genomen.
06/2018	In juni 2018 werd de selectiefase van de cluster Wingene-Poperinge-Maldegem gepubliceerd.

24.11. Scholengroep Katholiek Onderwijs Gent (SKOG)

ALGEMENE INFORMATIE

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

Omschrijving van het project

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

Stand van zaken/status

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

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
11/2018	Op 19/06/2019 werd de selectiefase van het project Scholengroep Katholiek onderwijs Gent gepubliceerd.
06/2018	Na voorlegging op het projectbureau werd op 14/07/2020 de selectiebeslissing genomen.

24.12 Sint-Maartensscholen Ieper

ALGEMENE INFORMATIE

Andere betrokken entiteiten	Vrij Gesubsidieerd Onderwijs - vzw Sint-Maartensscholen Ieper
Huidige fase deelproject	Gunningsfase

Omschrijving van het project

De opdracht bestaat uit de realisatie van het scholenbouwproject Sint-Maartensscholen Ieper.

Stand van zaken/status

In februari 2020 werd de selectiebeslissing genomen. Projectdefinitie wordt opgemaakt door het schoolbestuur. Begin 2021 wordt het bestek uitgestuurd.

TIJDLIJN

Timing	Toelichting
03/2019	Op 25/03/2019 werd de selectiefase van het project Sint-Maartensscholen Ieper gepubliceerd.
02/2020	Na voorlegging op het projectbureau werd op 04/02/2020 de selectiebeslissing genomen.



Definities

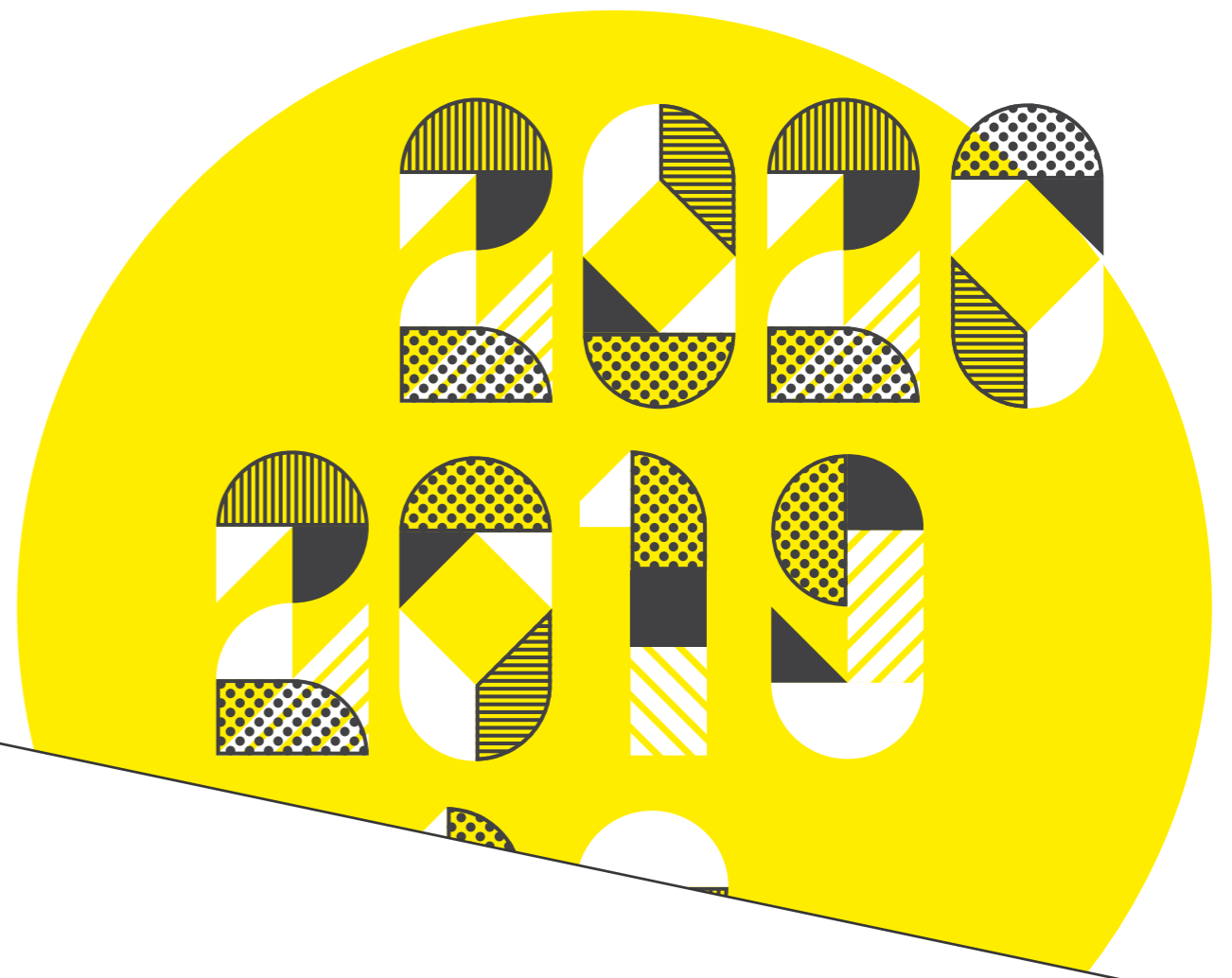
VERLOOP		
Op schema	De vooropgestelde timing wordt gehaald. Groene kleurencode in de basisrapportering.	
Beperkte vertraging	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald maar er wordt voortgang geboekt. Oranje kleurencode in de basisrapportering.	
Kritieke vertraging	De vooropgestelde timing wordt niet gehaald en het project is geblokkeerd of dreigt geblokkeerd te geraken. Rode kleurencode in de basisrapportering.	

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 geherkwalificeerd, ofwel de projectvennootschap (SPV).

Klassieke investering	Een project dat wordt gerealiseerd via een klassieke overheidsopdracht voor werken/diensten/leveringen waarbij de overheid de opdrachtnemer betaalt 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.

AFKORTINGEN	
BVR	Beslissing Vlaamse Regering
DBFM	Design-Build-Finance-Maintenance (contractsvorm)
DBM + F	Design-Build-Maintenance (contractsvorm) met aparte financieringsovereenkomst
iGBC	Intergemeentelijke Begeleidingscommissie
GIP	Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
MTC/MPC	Maintenance Project Company (onderhoudspartij)

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. Bij andere projecten is voorlopig nog geen concreet moment vastgelegd.
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).



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

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

Publicatiedatum
23 oktober 2020

fin.vlaanderen.be

