

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

## Betreft:

- Goedkeuring van de opstart van de plaatsingsprocedure met de selectieleidraad van het DBFM- project 'Complex R0 x A201' van De Werkvennootschap als Vlaams PPS-project binnen het programma 'Werken aan de Ring';
- Principieel akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van decretale machtiging inzake een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

### Samenvatting

Voor een snelle realisatie van het programma 'Werken aan de Ring', en meer bepaald de Herinrichting van de R0-Noord, wordt De Werkvennootschap gelast 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.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het voorliggend dossier geeft uitvoering aan het Regeerakkoord waarin het programma 'Werken aan de Ring' als één van de twee grote projecten op Vlaams niveau opgenomen werd. Door het vooruitschuiven van het 'Complex R0 x A201' komen we tegemoet aan de ambitie uit het Regeerakkoord "om de recordinvesteringen om te zetten in snelle realisaties op het terrein.

Het voorliggende project draagt ook bij tot de realisatie van de ambitieuze modal shift in de vervoerregio Vlaamse Rand zoals opgenomen in het Regeerakkoord.

Voorliggend dossier geeft eveneens uitvoering aan de ambities van het beleidsdomein Omgeving in het Regeerakkoord om grootschalige infrastructuurprojecten gebiedsgericht te benaderen, waarbij onder andere specifiek wordt ingezet op ontsnippering en op beperking van de ruimte inname van verharding.



Een aantal probleempunten en conflicten die deze knoop kenmerken, worden met dit project aangepakt. Zo werden reeds volgende problemen en aandachtspunten gedetecteerd in het document “Startnota complex RO x A201”:

- Uit een betononderzoek in het voorjaar van 2018 bleek dat alle fly-overs van het complex in slechte staat zijn. Het betreft diverse problemen aan zowel de kolommen, het brugdek als de opleggingen: carbonatatie, chloride corrosie, scheurvorming, lekkende voegbanden,...
- De huidige vormgeving is niet in overeenstemming met de richtlijnen van het Vademecum Weginfrastructuur (VWI). Zo zijn de turbulentielengtes en weefvaklengtes op verschillende locaties te kort, is er sprake van rijstrookbeëindigingen aan de rechterzijde of in bochten en zijn er linkse invoegingen.
- De sterke interactie met de naastgelegen knopen (E19/RO in het noorden en ASC Henneaulaan in het zuiden), de tussenliggende weefvakken en de verweving met de R22 zorgen voor een moeilijk leesbaar wegbeeld, met een negatieve impact op de verkeersveiligheid. Op verschillende locaties zijn de weefvakken en turbulentiestroken bovendien niet lang genoeg. Deze elementen zorgen voor een nefaste verkeersafwikkeling op de RO met congestie als gevolg.
- Het wegbeeld en het snelheidsregime stroken niet met de visie op de Leopold III laan. In de huidige vormgeving is de Leopold III laan in beide richtingen overgedimensioneerd.
- De vormgeving als turbinecomplex zorgt voor een grote ruimte-impact, met verschillende consequenties naar waterhuishouding, milieu en verkeersleefbaarheid.

Gelet op deze problemen en aandachtspunten beoogt De Werkvennootschap deze knoop vervroegd aan te pakken. Dit is mogelijk doordat dit project geen bestemmingswijzigingen veronderstelt. Een omgevingsvergunning volstaat.

## B. PROJECTOMSCHRIJVING

De scope van het project omvat 5 basisdoelstellingen:

### **De knoop RO – A201:**

De knoop wordt heringericht tot een Single Point Interchange (SPI) waarbij middels verkeerslichten op 1 locatie de verschillende verkeersstromen optimaal kunnen worden gestuurd. De vormgeving van deze oplossing past binnen de nieuwe categorisering van het wegennet waarbij de RO als Europese Hoofdweg en de A201 als Vlaamse hoofdweg is gecatalogeerd. Uit verschillende verkeerssimulaties is gebleken dat deze oplossing een betere doorstroming op de RO verzekert dan andere oplossingen zoals een Hollands complex of een verkeersturbineturbine. Eveneens verbetert ook de verkeersafwikkeling op de A201.

### **Rotonde Strabet – ontsluiting Da Vinci zone:**

De rotonde Strabet bevindt zich op de grens tussen het domein van het Vlaamse Gewest en dit van de luchthaven en zorgt voor de bediening van verkeer voor bedrijven in de zone 'Da Vinci' (oostelijke oksel van de knoop) alsook voor de bedrijven ten noorden van de A201 (noordelijke oksel van de knoop). De verkeersafwikkeling aan deze rotonde verloopt al jaren zeer moeizaam en zorgt voor files tijdens de spitsuren. Vanwege de herinrichting van de knoop RO-A201 komt er nog meer verkeer toe op de rotonde waardoor terugslag van files tot aan de knoop kan ontstaan. Vandaar wordt naar een oplossing gezocht om deze specifieke verkeersproblematiek aan te pakken. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met BAC.

### **Ringtramtunnel:**

Binnen het project van de Ringtrambus is als definitieve tracé binnen deze projectzone voorzien om de vrije busbaan op R22 Woluwelaan d.m.v. een nieuwe tunnel onder de RO te laten verlopen en aan te sluiten op de Ringlaan t.h.v. parking 58.







een absolute meerwaarde beschouwd. Deze aanpak impliceert ook dat het beschrijvend document tijdens de dialoofase (zie hierna) kan worden aangepast.

De concurrentiegerichte dialoog bestaat uit een selectiefase, een dialoofase en een offertefase. Voorliggende beslissing heeft betrekking op voormelde fasen in de concurrentiegerichte dialoog. Tussentijdse goedkeuringen (zijnde het selectieverslag, het initieel beschrijvend document, het definitief beschrijvend document, het voorstel tot gunning) zullen ter beslissing worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Werkvennootschap. De gunningsbeslissing zelf zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan De Vlaamse Regering.

Als bijlage 2 gaat de selectieleidraad die in het kader van de opstart van de plaatsingsprocedure ter beslissing wordt voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Er wordt een selectie van in principe 4 geschikte kandidaten beoogd die vervolgens toegelaten zullen worden tot de dialoofase. In geval van ex aequo kan een bijkomende kandidaat geselecteerd worden. De bepalingen die in de selectieleidraad zijn opgenomen, liggen in lijn met dewelke werden opgenomen in de selectieleidraden voor recente soortgelijke PPS-procedures die (m.n. het DBFM-project R4WO en het DB-project Viaduct Vilvoorde). Hiermee wordt standaardisatie beoogd teneinde de transactiekosten voor de geïnteresseerde marktpartijen ook in dit stadium zoveel als mogelijk te beperken.

De selectieleidraad voorziet dat kandidaten zich niet bevinden in één van de in de artikelen 67 t.e.m. 69 van de Wet Overheidsopdrachten 2016 en de artikelen 61 t.e.m. 63 van het KB Plaatsing van 18 april 2017 bedoelde situaties. Daarnaast dienen de kandidaten (of een of meerdere leden daarvan) een erkend aannemer klasse 8 te zijn, en actief in de categorieën C en/of E (of gelijkwaardig internationaal).

De kandidaten dienen voldoende financiële draagkracht te hebben. Dit moet aangetoond worden aan de hand van de mogelijkheid en bereidheid om minimum het vereiste (quasi-) eigen vermogen in te brengen in de SPV-DBFM. De kandidaten dienen eveneens te voldoen aan de vooropgestelde omzetcijfers en eigen vermogen. De in de selectieleidraad geformuleerde eisen in dat verband zijn ingegeven door de complexiteit van de opdracht en de lange looptijd van de DBFM-overeenkomst, hetgeen een (financieel) stabiele en voldoende draagkrachtige private partner vereist.

De kandidaten dienen te beschikken over een voldoende technische bekwaamheid om het project uit te voeren. Hiervoor worden een aantal referenties gevraagd die betrekking hebben op de verschillende disciplines van de opdracht.

De gunningscriteria zullen verder gepreciseerd worden in het beschrijvend document dat aan de geselecteerde kandidaten zal worden bezorgd in het kader van de dialoogsessies. De selectieleidraad bevat wel een indicatie van de toe te passen gunningscriteria, dit om geïnteresseerde partijen toe te laten zich een beeld te vormen van de voorwaarden waaronder de DBFM-opdracht zal geplaatst worden. Er zal onder welbepaalde voorwaarden een ontwerpvergoeding voorzien worden.

Tijdens de selectiefase zal De Werkvennootschap de opdrachtdocumenten opmaken. Die zullen bestaan uit het initieel beschrijvend document (dat onder meer de administratieve bepalingen bevat), het referentiekader, het plankader, de voorstudies en het referentieontwerp en een ontwerp van DBFM-overeenkomst met bijlagen waaronder de outputspecificaties. Voor het ontwerp van DBFM-overeenkomst zal vertrokken worden van een standaard DBFM-overeenkomst waarover De Werkvennootschap beschikt.

De plaatsingsprocedure kan (indicatief) als volgt worden weergegeven:

***Selectiefase***



1. Aankondiging Opdracht met bekendmaking selectieleidraad
2. Indiening Kandidaatstellingen
3. Selectiebeslissing

### ***Dialogfase***

#### *Eerste Dialoogronde*

4. Verzending Initieel Beschrijvend Document
5. Informatiebijeenkomst
6. Ontvangst Eerste Dialoogvoorstel
7. Eerste Dialoogsessie (m.i.v. toelichtingsmoment(en))
8. Indienen Eerste Dialoogvoorstel
9. Beoordeling Eerste Dialoogvoorstel

#### *Tweede Dialoogronde*

10. Aanpassing Beschrijvend Document Tweede Dialoogronde
11. Tweede Dialoogsessie
12. Indiening Tweede Dialoogvoorstel
13. Beoordeling Tweede Dialoogvoorstel

### ***Offertefase***

14. Uitsturen Definitief Beschrijvend Document
15. Ontvangst technische en financiële offertes
16. Toelichtingsmoment(en)
17. Beoordeling eindofferte
18. Finale onderhandelingen
19. Gunningbeslissing en kennisgeving gunningsbeslissing
20. Contractsluiting

Er wordt voorzien in de mogelijkheid om reeds tijdens de dialoogfase bepaalde oplossingen niet te weerhouden, dit met toepassing van de gunningscriteria. Aldus kan tijdens de dialoogfase het aantal te bespreken oplossingen beperkt worden.

## **3. BESTUURLIJKE IMPACT**

### **A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID**

Op basis van de huidige kostenraming die gebaseerd is op bovenstaande projectbeschrijving en detailgraad overeenkomstig de startnota, wordt de waarschijnlijke bouwkost op 200 miljoen euro (exclusief btw) geschat. Hierin zitten bovenvermelde projectonderdelen vervat, maar er zijn nog geen marges opgenomen naar risico's op bij voorbeeld impact nutsleidingen, aanwezigheid asbest op de kunstwerken, bodemverontreiniging, ... Eveneens moet nog een grondige studie gebeuren naar fasering en Minder Hinder hetgeen in deze omgeving nog een kost met zich mee kan brengen.

Op basis van deze geraamde bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geraamd worden op 24,2 miljoen euro per jaar (inclusief btw). De uitvoering van het project kan worden aangevat in het voorjaar van 2022 met een eerste ruwe inschatting van de uitvoeringstermijn van 3,5 jaar. Het project zal ten vroegste in 2026 beschikbaar gesteld worden, zodat vanaf dat jaar dan ook de beschikbaarheidsvergoedingen in de jaarlijkse begroting van de Vlaamse Regering voorzien dienen te worden.



De Vlaamse Regering gaat principiële akkoord tot opname in de uitgavenbegroting van de decretale machtiging inzake een contractuele doorbetalingsverbintenis vanwege het Vlaams Gewest.

Ook na erkenning van het project 'Complex R0 x A201' als Vlaams DBFM-project met een beschikbaarheidsvergoeding van 24 miljoen euro per jaar wordt aan de voorwaarden van artikel 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's dd. 22 maart 2019 voldaan.

Het advies van de inspectie van financiën is ongunstig (van 24.06.2020). Onderstaand worden de bedenkingen zoals geformuleerd in het advies van IF weerlegd:

a) Doelmatigheid

*“We moeten van de veronderstelling uitgaan dat deze werken relatief dringend zijn (we beschikken niet over de technische know-how om dit beoordelen) en bovendien heel wat kansen biedt op het vlak van mobiliteit en het verbeteren van de leefomgeving.”*

*“Anderzijds moet worden vastgesteld dat een maatschappelijke kosten/batenanalyse niet is toegevoegd.”*

Gezien de staat van de huidige infrastructuur en de huidige inrichting ervan (die bijdraagt aan de verkeersproblematiek op de R0) in combinatie met de geografische ligging en functie in het wegennet, zijn de werken inderdaad relatief dringend. De werken betreffen in grote mate dringende vervangingsinvesteringen waarvoor inderdaad geen aparte MKBA werd opgemaakt. Bij het verplicht uit dienst nemen van de bestaande infrastructuur zullen de maatschappelijke kosten als geheel immens oplopen. Meer specifiek komt de goede ontsluiting van de internationale Luchthaven van Zaventem daarmee in het gedrag. Ook een vlotte ontsluiting voor het Navo hoofdkwartier kan in het gedrag komen, wat voor internationale reputatieschade kan zorgen.

Voor het geheel van de R0 werd destijds wel een MKBA uitgevoerd (zie VR 20132510 DOC.1141/1BIS). Deze was uitermate positief.

Ook voor de aanleg van het ringtrambustracé (inclusief ringtramtunnel) werd een MKBA uitgevoerd (zie VR 20162511 DOC.1269/1&2).

De beoogde infrastructuur dient aldus dringend te worden gerealiseerd. Bovendien dient de timing ook voorzienbaar te zijn, gelet op de aanwezigheid van belangrijke economische en internationale aantrekkingspolen en de noodzaak voor de betrokken actoren om zich te organiseren in functie van de uit te voeren werken. Uit internationaal onderzoek blijkt dat PPS significant beter scoort op tijdigheid van de uitvoering dan klassieke aanbesteding<sup>1</sup>, o.m. doordat de risico's dienaangaande worden overgedragen aan de partij die het best kan ingrijpen met het oog op een tijdige realisatie en doordat DBFM tussenkomst van banken impliceert die er belang bij hebben dat de beschikbaarheidsfase zo snel mogelijk aanvangt (aangezien de private partner pas dan inkomsten genereert waarmee de banken kunnen worden terugbetaald). Overigens heeft de private partner er zelf belang bij om zo spoedig mogelijk tot aflossing aan de banken over te gaan, m.n. gelet op de rentelasten. Ook de ervaring met de Vlaamse Via-Invest projecten toont aan dat deze binnen termijn werden opgeleverd.

Voor zoveel als nodig wordt nog aangegeven dat wordt voorzien dat, voor de aanduiding van de private partner, De Werkvennootschap ook kwalitatieve criteria zal hanteren, waarbij geïnteresseerde partijen positief kunnen worden beoordeeld in functie van hun bijdrage aan de maatschappelijke meerwaarden die met dit project worden beoogd. Zo kan beroep worden

---

<sup>1</sup> P. Burger en I. Hawkesworth, "How to attain value for money: comparing PPP and traditional infrastructure procurement", OECD Journal on Budgeting 2011, 21

//





*op korte en lange termijn op de begroting zal hebben, en maakt een inschatting van de budgettaire haalbaarheid van het project of het programma. Het resultaat van dat onderzoek wordt in een verslag opgenomen. Voor de toetsing en de redactie van het verslag kan die partij een beroep doen op de ondersteuningsentiteit, vermeld in artikel 7.”*

Zoals uit deze nota aan de Vlaamse Regering blijkt, heeft De Werkvennootschap een analyse uitgevoerd en deze voorgelegd aan de ondersteuningsentiteit in oprichting (zijnde medewerkers van PPS Kenniscentrum).

Volgend op het advies van de inspectie van financiën werd bijgevoegde analyse samen met het PPS Kenniscentrum opgemaakt. De analyse komt tot de conclusie dat de DBFM-formule de meest geschikte uitvoering is (zie bijlage 4).

Er kan ook gewezen worden op internationale wetenschappelijke literatuur die reeds heeft aangegeven dat een **klassieke kosten-batenanalyse ongeschikt** is om klassieke aanbesteding en publiek-private samenwerking tegen elkaar af te wegen: *“(…) VfM studies are generally not a good way to evaluate P3s according to normative economic principles.”<sup>3</sup>*

*“In bijlage 1 hebben we zelf een eenvoudig schema opgesteld waaruit blijkt dat het verschil in kostprijs onthutsend groot is (+339 mio – in nominale termen – duurder voor de DBFM formule.” Deze vergelijking dient nog enigszins verfijnd te worden (iwat eventueel indexeren tgv prijsherzieningsformules, hoeveel verdisconteren. Met een rentevoet van 02% (OLO op 10 jaar) of rentevoet van 3% (minimaal rendement voor kapitaal), nog BTW te betalen bij overdracht?). Deze elementen zullen in essentie de budgettaire conclusie niet wijzigen: **hoe groot is de overdracht van de risico’s naar de private partner dan wel opdat dergelijk omvangrijk prijsverschil redelijkerwijze kan verantwoord zijn?**”*

Het schema opgesteld door de inspectie van financiën **vergelijkt twee verschillende situaties**. Klassiek worden werken besteld, zijnde een infrastructuur gekocht. Het onderhoud wordt later (en van andere partijen) ook aangekocht. Bij de DBFM formule wordt een 30 jarige dienst gekocht. De overheid koopt de beschikbaarheid van de wegenis.

Diverse aspecten zijn **niet ingerekend** in de vereenvoudigde berekening van de kosten zoals voorgesteld door de inspectie van financiën. De studiekosten voor het ontwerp (dat door de overheid, ondersteund door studiebureaus, gebeurt) liggen veel hoger, en de opvolging van de werken is ontegensprekelijk intensiever bij een klassieke aanbesteding dan bij DBFM. In geval van een DBFM-formule dient de publieke partner zich immers te beperken tot opstellen van outputspecificaties / programma van eisen, en de verificatie of de private partner het programma van eisen naleeft, terwijl de projectmanagementrisico’s (als deel van het bouwrisico) worden overgedragen aan de private partner. Ook onderhoudskosten in hoofde van de publieke partner zijn omvangrijker in geval van een klassieke uitvoeringswijze. Daarbij kan o.m. worden gedacht aan de opvolging van de staat van de infrastructuur, de overheadkosten voor het afsluiten en opvolgen van onderhoudscontracten, de vervangingsinvesteringen gedurende de eerste 30 jaar, enz. In het kader van een DBFM-formule ligt het risico van de beschikbaarheid van de infrastructuur in overeenstemming met de eisen (dus incl. het onderhoudsrisico) volledig bij de private partner.

Een ander aspect waarmee de inspectie van financiën geen rekening houdt, is dat na 30 jaar de **infrastructuur wordt overgedragen** aan de publieke partner, waarbij die infrastructuur dient te voldoen aan de “overdrachtseisen”. De naleving van deze overdrachtseisen wordt doorgaans geborgd door een “overdrachtsgarantie”. Aldus beschikt de publieke partner na de dertigjarige

---

<sup>3</sup> A.E. Boardman en A.R. Vining, “Assessing the economic worth of public-private partnerships” in G.A. Hodge, C. Greve and A.E. Boardman, *International Handbook on Public-Private Partnerships*, Edward Elgar, Cheltenham, 2012, 180.

beschikbaarheid over kwalitatieve infrastructuur. Dit heeft een positieve impact op de restlevensduur van die infrastructuur.

De DBFM formule is een vorm van **geoptimaliseerde samenwerking tussen partijen**, met name de overheid en de private partners. Met name biedt een DBFM-formule de juiste incentives voor de realisatie van een infrastructuur van hoog kwalitatief niveau en laat die de markt toe inventief naar efficiëntievoordelen te zoeken. Een belangrijk voordeel van DBFM bestaat er namelijk in dat ontwerp, bouw en onderhoud gebundeld worden en de verantwoordelijkheid van de private partner wordt, terwijl de publieke partner zich kan richten op het formuleren van (kwaliteits)leisen en de handhaving ervan. De kosten verbonden aan de opsplitsing van het ontwerp, de bouw en het onderhoud die gepaard gaan met een klassieke aanbestedingsformule, worden niet inrekening in de kosten verbonden aan de klassieke aanbestedingswijze.

De DBFM-formule laat ook toe voor complexe en omvangrijke projecten zoals voorliggende, de **incentives voor een goede uitvoering efficiënt te alloceren**. Hiervoor kan verwezen worden naar de agent-principaal theorie. Deze theorie behandelt het probleem van tegengestelde belangen tussen een agent (hier de aannemer) en een principaal (hier de aanbestedende overheid). Er zijn ruwweg 2 manieren om hiermee om te gaan: constant toezicht met het oog op informatiewinning vs. vrijheid laten en afrekenen op de output. De keuze tussen deze omgangsvormen moet worden gemaakt o.b.v. de doeltreffendheid van het mechanisme en de daarmee samenhangende noodzakelijk te maken kosten.<sup>4</sup> Bij klassieke aanbesteding, ligt een groot deel van de projectrisico's bij de aanbestedende overheid terwijl de opdrachtnemer als uitvoerder van de werken en als professionele aannemer over betere informatie beschikt. Bovendien heeft de aannemer geen baat bij het voorstellen van optimalisaties ten voordele van de aanbestedende overheid (bvb. in functie van de levensduur). Aldus spelen er strijdige belangen die nog verder worden gevoed door de informatieasymmetrie tussen beide partijen. Dit probleem wordt in het kader van klassieke aanbesteding opgelost door "monitoring" (werfvergaderingen, proeven en keuringen, rapportage, ...) in combinatie met de mogelijkheid om straffen, boetes of ambtshalve maatregelen op te leggen. Dit veronderstelt doorgedreven inzet van middelen en medewerkers en expertise om de informatie die middels de monitoring wordt verkregen adequaat te verwerken en aan de conclusies het nodige gevolg te geven. Dergelijke opvolging en monitoring zou voor een complex project zoals dat van de R0xA201 een constant toezicht vereisen. Dit zou impliceren dat een groot team wordt ingezet, dat de aanbestedende overheid alle expertise in huis heeft om alles op te volgen en dat er een efficiënt handhavingssysteem kan voorzien worden. Zo'n systeem opzetten is ingewikkelder en duurder (nog los van de vraag of een dergelijk systeem kan worden opgezet), dan de private partner enkel op de output (de verenigbaarheid met de outputspecificaties) af te rekenen en een kader te scheppen waar hij zichzelf kan belonen (door hem toe te laten de vruchten te plukken van zijn optimalisaties en versnelde uitvoering). Ook deze kosten verbonden aan een klassieke aanbestedingswijze worden niet in rekening gebracht in de vereenvoudigde berekening.

Een ander aspect dat niet in aanmerking werd genomen in de vereenvoudigde berekening van de kosten zoals voorgesteld door de inspectie van financiën betreft de risico-overdracht, hetgeen een wezenlijk aspect van de DBFM-formule betreft. De DBFM-formule gaat uit van een **grote risicotransfer**. Deze risicotransfer is zeer aanzienlijk. Internationale literatuur geeft aan dat er gemiddeld 73% risico premie werd overgedragen van de overheid naar de private partner om het ontwerp, bouw en onderhoudsrisico over te nemen.<sup>5</sup> In dat verband wordt nogmaals benadrukt dat de analyse van De Werkvennootschap heeft uitgewezen dat in het kader van voorliggend project een efficiënte risico-overdracht mogelijk is.

---

<sup>4</sup> G. J. Miller, "Solutions to Principal-Agent Problems in Firms" in C. Menard en M. Shirley (eds.), *Handbook of New Institutional Economics*, Springer, 2008, 357-358.

<sup>5</sup> Value for money and risk in Public-Private Partnerships, Journal of the American Planning Association, 2012



Het eenvoudig schema opgesteld door de inspectie van financiën houdt **geen rekening met de tijdswaarde van geld**. Noch inflatie noch verdiscontering wordt meegenomen. Wat de **inflatie** betreft kan worden gemeld dat slechts 10% tot 15% van de beschikbaarheidsvergoeding aan inflatie onderworpen wordt. Voor de inschatting van de onderhoudskost bij een klassieke aanbesteding geldt dit uiteraard niet; deze is voor 100% onderworpen aan inflatie.

Wat de **verdisconteringsfactor** betreft is het daarenboven een bekende misvatting dat financiering door de overheid leidt tot lagere projectkosten omdat de overheid goedkoper kan lenen. Bij projectfinanciering staat het project centraal, niet de projectuitvoerder. De vermogenskosten bij een project worden bepaald door de risico's en niet door de bron. Dit is de standaard benadering die in vele landen reeds jaren gebruikt wordt.

Verder moet de **snellere uitvoering van de bouwtermijn** in de DBFM formule in rekening worden gebracht.<sup>6</sup> O.a. door de druk van de financiering en de competitieve markt, zal de opdrachtnemer alles in het werk stellen de bouwtermijn zo kort mogelijk te houden zodat de interest tijdens de bouwperiode zo beperkt mogelijk is. Dit maakt dat de maatschappelijke baten sneller gerealiseerd zullen worden.<sup>7</sup> Het belang hiervan geldt des te meer voor een essentiële schakel in het verkeersnetwerk zoals de infrastructuur die het voorwerp uitmaakt van dit project.

Tot slot wordt geen rekenschap gegeven van de **opportunitetskost**. Zoals in deze nota wordt aangegeven hebben soortgelijke projecten in het verleden reeds uitgewezen dat mobiliteitsinfrastructuur zich leent voor een succesvolle toepassing van de DBFM-formule. Daarvoor kan o.m. gewezen worden op de relatieve eenvoud om eisen te formuleren waaraan de private partner moet voldoen, de stabiliteit van de technieken die worden aangewend en de levensduur van de activa. Alsnog kiezen voor de klassieke aanbestedingswijze, zou impliceren dat niet de beschikbaarheid van infrastructuur wordt verworven (als een dienst) maar dat infrastructuur wordt aangekocht op een korte termijn. Aldus dienen op korte termijn omvangrijke financiële middelen te worden voorzien – al dan niet via beroep op de kapitaalmarkt, zoals gesuggereerd in het advies van de inspectie van financiën. Hieraan is een belangrijke opportunitetskost verbonden: deze financiële middelen voor infrastructuuringrepen kunnen niet voor andere behoeften worden ingezet. Meer nog: de financiering van talrijke behoeften (gezondheidszorg voor zover Vlaams, onderwijs, milieu en klimaat, ...) komt doorgaans niet in aanmerking voor alternatieve financiering via PPS. De financiële capaciteit zou dus worden ingezet voor de financiering van een behoefte die voor haar financiering in aanmerking komt voor alternatieve financiering. Dit zou een significante maatschappelijke opportunitetskost impliceren.

*“Het kan ook niet de bedoeling zijn (zeer tijdelijk) te speculeren op de ESR-boekhoudregels om cosmetische ‘winst’ te boeken. Een overheid dient geen impliciete schuld op te bouwen, maar moet integendeel de totale omvang van haar schuld transparant vermelden. De maatschappelijke baten van dit type investeringen komen overigens ook de toekomstige generaties ten goede, zodat schuldfinanciering niet noodzakelijk te verwerpen is. In bijkomende orde kan gesteld worden dat een begroting als instrument de weergave moet zijn van beleidskredieten en niet een soort afbetalingskalender van verplichte vereffeningskredieten die men – willens nillens – gedurende 3 jaar moet meeslepen.”*

De beschikbaarheidsvergoedingen zijn volledig transparant en te beschouwen als een maximum dat de overheid kan betalen. Dit is in mindere mate zo bij een klassieke aanbesteding waar onverwachte bouwrisico's en onderhoud zich kunnen vertalen in de nood aan extra

---

<sup>6</sup> P. Burger en I. Hawkesworth, “How to attain value for money: comparing PPP and traditional infrastructure procurement”, OECD Journal on Budgeting 2011, 21.

<sup>7</sup> G. Hodge, C. Greve en M. Biygautane, “Do PPP's work? What and how have we been learning so far?”, *Public Management Review* 2018, 1110.





