

---

# PPS Werken aan de Ring – Complex R0 x A201

---

## 1. INLEIDING

Het programma Werken aan de Ring wordt door de Vlaamse Regering in het Regeerakkoord opgenomen als één van de twee grote projecten op Vlaams niveau.

De Werkvennootschap overweegt om het geheel of een gedeelte van het programma via Publiek Private Samenwerking te realiseren.

Reeds in 2013 besliste de Vlaamse Regering dat het deelgebied zone Zaventem in aanmerking kwam om via PPS uitgevoerd te worden. Het PPS Kenniscentrum gaf destijds alvast een positief advies.

Nu wordt voorgesteld om een belangrijk deel uit de zone Zaventem alvast vervroegd aan te pakken. Dit deelproject kan vervroegd worden uitgevoerd omdat het geen bestemmingswijzigingen veronderstelt. Ook is het vervroegd uitvoeren en aanpakken van het deelproject wenselijk gezien de staat van de huidige infrastructuur. De huidige verkeerswisselaar is dringend aan vervanging toe. Meer specifiek werd na een gedetailleerd onderzoek, uitgevoerd door een extern bureau, op het beton van de bruggen en tunnels en op de cruciale onderdelen zoals voegen en oplegtoestellen, vastgesteld dat deze in slechte staat verkeren en op korte termijn dienen te worden vervangen. Sommige onderdelen vertonen een verregaande vorm van betonafbrokkeling. Andere delen zijn ten gevolge het ontwerp van vroeger niet (langer) inspecteerbaar, maar vastgestelde schade in de nabijheid van die delen doen ernstige aftakeling vermoeden. De kost van tijdelijke herstellingen zouden niet in verhouding staan tot de kost van het vernieuwen van de kunstwerken.

Deze nota toont op basis van een kwalitatieve beoordeling aan dat het project geschikt is om het via een DBFM-overeenkomst in de markt te plaatsen en of het aannemelijk is dat dit meerwaarde biedt ten opzichte van een klassieke benadering. De beoordeling werd gebaseerd op de richtlijnen die werden uitgewerkt door HM Treasury voor de beoordeling van PFI projecten. De beoordeling wordt daarbij opgedeeld in drie luiken:

- Uitvoerbaarheid;
- Meerwaardepotentieel;
- Kansrijkheid.

## 2. CONTEXT

### 2.1. Ruimtelijke omgeving

De aansluiting van de R0 met de Leopold III laan bevindt zich in het oostelijk deel van de R0 op het grondgebied van de gemeente Machelen. Het knooppunt is gelegen tussen de verkeerswisselaar R0/E19 en het aansluitingscomplex van de Hector Henneaulaan.

Het knooppunt vormt de aansluiting van de R0 met de Leopold III laan richting Brussel (in zuidwestelijke richting) en richting Brussels Airport (in oostelijke richting), en tevens met de Woluwelaan (R22). Het is een belangrijk knooppunt voor het verkeer van en naar Brussels Airport alsook voor de verbinding met het NAVO hoofdkwartier en het noorden van de stad Brussel.

De Leonardo Da Vincilaan is gelegen in de oostelijke oksel van het knooppunt, op de grens tussen de gemeentes Machelen en Zaventem. Aan de noordoostelijke zijde start de Da Vincilaan t.h.v. de tunnel onder de Leopold III laan. De straat loopt in zuidwestelijke richting tot voor de R0 en gaat daarna verder zuidwaarts, parallel aan de R0.

Daarnaast wordt momenteel onderzoek gevoerd naar een tracé voor fietssnelweg F201 in de zone tussen de F3 (HST-verbinding) en de luchthaven.

Tenslotte wordt ook de mogelijkheid bekeken om de Ringtramtunnel onder de R0 reeds vervroegd aan te leggen. Deze is voorzien in het verlengde van de R22, naast de huidige tunnel van de R22, om vervolgens aan te sluiten op de Ringlaan en verder naar BAC. De meerwaarde om dit project eveneens vervroegd uit te voeren vindt men in de doelstelling om naar een modal shift te gaan en het openbaar vervoer aldus maximaal te faciliteren. De werken voor de ringtrambus worden in 2021 in Diegem opgestart en zullen een 1.5 jaar duren. Eenmaal deze zijn gefinaliseerd moet de ringtrambus (en ook andere buslijnen) ongehinderd tot aan BAC raken. De huidige buslijnen gaan via de R22 (Diegem) naar het betreffende knooppunt om verder naar BAC te rijden. Binnen de werken aan het knooppunt wordt echter de verbinding van de R22 met de R0 en met het knooppunt gesupprimeerd. Vandaar de noodzaak om de alternatieve ontsluiting (voor openbaar vervoer) via de nieuwe te verwezenlijken tunnel te voorzien.

### 2.2. Doelstelling van het project

De herinrichting van het complex R0xA201 vormt een belangrijke opportuniteit om de verkeersafwikkeling, leefbaarheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking, omgevingskwaliteit en mobiliteit in de directe woon- en werkomgeving van het projectgebied te verbeteren.

Ook het onderzoek naar een alternatieve ontsluiting van de Da Vincilaan, de realisatie van de fietssnelweg F201 en de realisatie van de ringtramtunnel kan hier toe bijdragen.

Het ontwerp voor de verschillende delen dient rekening te houden met de plandoelstellingen voor het volledige programma "Werken aan de Ring". De volgende zaken zijn, zowel op verkeersplanologisch vlak als vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk-ecologisch oogpunt, als doelstelling en scope van de herinrichting van het complex, de alternatieve ontsluiting van de Da Vincilaan, de fietssnelweg F201 en de ringtramtunnel vastgelegd:

- Opbraak van de bestaande fly-overs en voorzien van een nieuwe brug voor de Leopold III laan over de R0, en van infrastructuur voor de aansluitingen tussen de Leopold III laan en de R0. De nieuwe infrastructuur wordt zodanig ontworpen zodat deze later compatibel is met de mogelijke alternatieven voor de herinrichting van de R0, zoals opgenomen in het geïntegreerd planproces.

- Verhogen van de verkeersveiligheid door conflictzones en discontinuïteiten op de R0 en Leopold III laan te beperken en een leesbare, logische structuur te creëren, en daaruit voortvloeiend de doorstroming op de R0 te verbeteren.
- Optimaliseren van de afwikkeling op de R0 en de Leopold III laan en het verbeteren van de bereikbaarheid van de ontwikkelingen in de omgeving en van de luchthaven als economische poort (RSV) en internationaal knooppunt (BRV), om zo bij te dragen aan de verbetering van de multimodale bereikbaarheid van deze internationale ontwikkelingspool.
- Onderzoek naar een verbeterde bereikbaarheid van de luchthaven door aanpassingen aan de Leopold III laan en het onderliggend wegennet:
  - Mogelijkheden onderzoeken van een alternatieve ontsluiting van de tewerkstellingszone Da Vinci, ter ontlasting van de zone Strabet;
  - Creëren van de nodige ruimte t.h.v. de Ringlaan i.f.v. de realisatie van de luchthaventram, ringtram(bus) en de fietssnelweg richting luchthaven;
  - Secundaire ontsluiting van de Ringlaan naar de R0 bij het (tijdelijk) afsluiten van de weg i.f.v. de zone General Aviation.
- Streven naar een compacte vormgeving van de verknoping van de R0 met de Leopold III laan.
- Verbeteren van de leefkwaliteit in de omliggende woonkernen en bedrijventerreinen door een betere remediëring van de milieuhinder van de ringinfrastructuur en door inperking van de barrièrewerking ervan.
- Verbeteren van de multimodale bereikbaarheid van de omgeving door ruimte te creëren voor openbaar vervoer en fietsinfrastructuur, in het bijzonder voor:
  - de realisatie van de fietssnelweg F201 tussen de F3 en de luchthaven;
  - een alternatief tracé voor de ringtrambus na opbraak van de turbine dmv een ringtramtunnel.
  - Het verbinden van verschillende fietssnelwegen (F201, F3, FR20) met het BFF
- Herstellen van het groenblauw netwerk: -Ontsnippering van natuur- en groengebieden; -Herstellen van de Woluwevallei; Barrièrewerking R0 en Leopold III laan verminderen door het voorzien van ecologische verbindingen; Buffercapaciteit verhogen door het openleggen van de Woluwe.

### **2.3. Projects specifieke problematieken**

Een aantal elementen maken dat dit project geconfronteerd wordt met een significante complexiteit:

- De huidige kunstwerken van het complex zijn in slechte staat;
- Het knooppunt R0xA201 betreft een verkeersknoop voor de ontsluiting van enerzijds de luchthaven als economische poort en anderzijds de verbinding naar het NAVO hoofdkwartier en het noorden van Brussel hetgeen substantiële verkeersstromen genereert, zowel tijdens de uitvoeringsfase als de beschikbaarheidsperiode
- Er bestaat een sterke interactie met de naastgelegen knopen (E19/R0 en het aansluitingscomplex Henneulaan), alsook bevinden zich er tussenliggende weefvakken en is er een verweving met de R22, hetgeen aandachtspunten genereert inzake weginrichting, leesbaarheid van de weg en verkeersveiligheid;
- De huidige vormgeving heeft negatieve implicaties naar ruimtebeslag met tevens een negatieve impact voor mens en milieu;
- De huidige inrichting van het complex veroorzaakt problemen inzake waterhuishouding met name de inkokering van de waterloop Woluwe.

Daarnaast wordt dit project ook geconfronteerd met ruimtelijke randvoorwaarden, nl. de interactie met de R0, de ligging te midden van belangrijke economische polen (luchthaven, bedrijventerreinen, ...) en de nabijheid van woonkernen.

## 3. KWALITATIEVE BEOORDELING

### 3.1. Uitvoerbaarheid

Een project wordt als DBFM uitvoerbaar geacht wanneer:

1. de vereisten "outputgericht" kunnen gespecificeerd worden en de gewenste output objectief kan vastgesteld worden zodat risico's op een effectieve manier worden overgedragen;
2. het project voldoende kritische massa heeft om de hogere transactiekosten te verantwoorden;
3. de aard van de dienstverlening geschikt is om in een lange termijncontract vast te leggen;
4. er geen specifieke redenen zijn dat de dienstverlening door de overheid zelf gebeurt.

#### 3.1.1. Outputgerichtheid

Inmiddels is reeds heel wat ervaring opgebouwd met het outputgericht specificeren in het kader van PPS-projecten en in het bijzonder in het domein van openbare werken. O.a. in het kader van de Via-Invest projecten werd hiervoor reeds heel wat werk verricht. Daaruit blijkt, zeker voor wat nieuwe projecten betreft, dat deze werkwijze perfect haalbaar is en tot een effectieve overdracht van risico's leidt.

Belangrijke doelstellingen van het project zijn het beperken van de hinder tijdens de werken voor het wegtransport en de omwonenden, en met name de impact op de doorstroming op de R0 en de bereikbaarheid van de luchthaven van Zaventem en de Navo site te minimaliseren. Deze voorwaarden kunnen op relatief eenvoudige wijze in het bestek opgenomen worden via specifieke eisen waaraan belangrijke stimuli of boetes worden gekoppeld en die via het vergoedingsmechanisme kunnen worden afgedwongen.

Hoger werd reeds gewezen op de doelstellingen en projectspecifieke problematieken gerelateerd aan dit project. Dat deze reeds nu duidelijk in kaart zijn gebracht – en dit na afstemming met belanghebbenden – maakt dat de outputspecificaties reeds verregaand kunnen worden opgemaakt.

Opdat de risico-overdracht via een outputgerichte vraagspecificatie ook effectief en efficiënt zou gebeuren is het belangrijk dat interferenties met andere projecten of werkzaamheden in de omgeving beheersbaar zijn en goed op elkaar worden afgestemd. Het is bijgevolg uiterst belangrijk dat duidelijke afspraken worden gemaakt met de overige overheden en dat deze randactiviteiten opgenomen worden in het bestek van dit project. Dit wordt reeds ondervangen door de betrokkenheid van tal van actoren in het procesverloop tot dusver. Bovendien kadert dit project in het programma "Werken aan de Ring", dat tevens door De Werkvennootschap wordt uitgevoerd, hetgeen het risico op interferenties beperkt.

#### 3.1.2. Kritische massa

Opdat de relatief duurdere aanbestedingsprocedure van een DBFM alsook de kostprijs voor het opzetten van een speciale projectvennootschap te verantwoorden is ten opzichte van de totale projectkost, moet het project een voldoende hoge investeringswaarde hebben. Als drempel wordt doorgaans 20 à 30 miljoen euro bouwkost vooropgesteld.

De bouwkost wordt geschat op 200 miljoen euro (excl. btw). De hogere transactiekost is in dat geval zeker gerechtvaardigd en niet disproportioneel in vergelijking met de investeringswaarde.

Om de kostprijs van de aanbestedingsprocedure zo laag mogelijk te houden worden de standaard bestekken van De Werkvennootschap als basis gebruikt. Deze bestekken bieden een goed kader voor de opmaak van duidelijke en objectief meetbare outputs en bevat een vergoedingsmechanisme dat de betalingen koppelt aan de kwaliteit van de dienstverlening. Dit werd inmiddels reeds toegepast voor de projecten Noord-Zuid Kempen, R4 Gent, A11 Brugge, Verhoging bruggen Albertkanaal, R4 West-Oost en de haalbaarheid van deze werkwijze werd door de markt bevestigd.

Tenslotte dient nog opgemerkt dat een groot deel van de transactiekost te maken heeft met ontwerpkosten die door de verschillende inschrijvers moeten gedragen worden. In dit specifieke geval zal het concept al ver uitgewerkt zijn (omgevingsvergunning zal worden aangevraagd) zodat kan verwacht worden dat de ontwerpkosten tijdens de biedingsfase minder omvangrijk zullen zijn, wat de transactiekosten drukt.

### **3.1.3. Lange termijncontracten**

Het ter beschikking stellen van druk gebruikte wegenis is een dienstverlening die goed via een lange termijncontract kan vastgelegd worden:

- Vooreerst is er binnen het domein van openbare werken reeds behoorlijk wat ervaring opgebouwd, waardoor redelijk wat materiaal herbruikbaar is en niet opnieuw een lange leercurve moet doorlopen worden.
- De onderliggende activa hebben een levensduur van ±75-100 jaar (mits voldoende onderhoud). De looptijd van het contract dient zodanig bepaald te worden dat de opdrachtnemers geresponsabiliseerd worden om het project vanuit een levenscyclus-kost visie te benaderen. Hiertoe moet de contracttermijn zodanig gekozen worden dat de component onderhoud voldoende doorweegt in de globale projectkost. In casu lijkt een onderhoudstermijn van 30 jaar aangewezen.
- De werken kunnen uitgevoerd worden met stabiele technologieën en technieken die voldoende bewezen zijn zodat opdrachtnemers de hieraan verbonden risico's voldoende kunnen inschatten.
- Wijzigingen aan de eisen met betrekking tot de dienstverlening zullen in de loop van het contract eerder beperkt zijn. Het meest voor de hand liggend zijn wijzigingen in regelgeving en normen. Algemeen wordt ingeschat dat het aantal wijzigingen in de loop van het contract zowel voor opdrachtgever als voor opdrachtnemer beheersbaar is. De nodige flexibiliteit hiervoor kan in de contracten worden voorzien.

### **3.1.4. Dienstverlening door private partij**

Het integraal uitbesteden van het project stelt beleidsmatig geen ernstige problemen. Er is in Vlaanderen ondertussen een goede track record opgebouwd wat betreft werken met private partijen in DBFM contracten.

## **3.2. Meerwaarde-potentieel**

Een project, in de markt geplaatst als DBFM, heeft meerwaardepotentieel wanneer:

1. de risicoverdeling geoptimaliseerd kan worden zodat het globale projectrisico beter kan beheerst worden;
2. de integratie van ontwerp, bouw en onderhoud mogelijkheden biedt om tot optimalisatie van de levenscycluskost te komen;
3. er ruimte is voor optimalisatie op het vlak van ontwerp, uitvoering van de werken en aanpak van het onderhoud.
4. de samenwerking met de private partner kan leiden tot operationele voordelen.

### 3.2.1. Optimale risicoverdeling

Een optimale risicoverdeling bereikt men door elk risico toe te wijzen aan die partij die het best geplaatst is om door proactief management de kans dat het risico zich voordoet te verkleinen of ongedaan te maken. Risico's die redelijkerwijze niet bij de private partij kunnen gelegd worden, worden hierbij niet overgedragen.

Bij een klassieke aanbesteding waarbij het ontwerp, de bouw en het onderhoud apart worden aanbesteed is het moeilijker om tot een dergelijke optimale risicotoewijzing te komen omdat de interfacerisico's tussen ontwerp, bouw en onderhoud (risico op uitvoerbaarheid van het ontwerp, beschikbaarheid na realisatie en onderhoud) grotendeels bij de overheid blijven.

Het overdragen van risico's waarvan de probabiliteit en de gevolgen door de deelnemers moeilijk in te schatten zijn is zeer duur. Men dient daarom tijdens de voorbereiding van het bestek zich een goed beeld te vormen over de optimale risicoverdeling (ook al kan later nog over die risicoverdeling onderhandeld worden) maar ook in de mate van het mogelijke zoveel mogelijk moeilijk te beheersen onzekerheden weg te werken.

Alvorens het project in de markt te plaatsen kan men bijgevolg best:

- de risico's op onverwachte inspraak van derden minimaliseren door vooraf de omgevingsvergunning aan te vragen. Enkel de afwijkingen op de omgevingsvergunning worden dan bij opdrachtnemer gelegd. In het bestek kunnen verslagen van vergaderingen met derden opgenomen worden zodat de opdrachtnemer een goede inschatting kan maken van de aandachtspunten die leven bij de betrokkenen. In het kader van dit project is het de intentie om voorafgaand aan de closing van de DBFM-overeenkomst de omgevingsvergunning aan te vragen en te verkrijgen (zie ook hoger);
- de technische risico's (grondvervuiling, stabiliteit, aanwezigheid nutsleidingen) op voorhand onderzoeken omdat dergelijke risico's de bouwkost of timing significant kunnen beïnvloeden. Voor dit project werden reeds studies uitgevoerd die dergelijke risico's in kaart brengen en in het kader van de plaatsingsprocedure ter beschikking kunnen gesteld worden;
- in de mate van het mogelijke bindende afspraken maken met alle derden die op een bepaald moment in het project moeten tussenkomen. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan Infrabel, nutsmaatschappijen, lokale overheden en eventuele andere overheden verantwoordelijk voor aansluitende wegen. Deze partijen worden thans reeds betrokken bij het procesverloop en namen o.m. actief deel aan de opmaak van de startnota.

Wat betreft het voorliggende project kan aldus worden aangegeven dat een adequate risicoverdeling mogelijk is. Bovendien zijn de risico's die overdraagbaar zijn aan de private partij significant. Zo maken de omvang van de risico's inzake timing en planning, alsook inzake de bouwkost voor o.m. omvangrijke kunstwerken dat de *knowhow* van een private partner (en

de dienovereenstemmende risicotoebedeling) voordelen oplevert voor de publieke partner. Deze overdraagbare risico's - de typische bouwrisico's - kunnen bovendien ook door de private partij gemanaged worden.

Gelet op de doelstellingen en de projectspecifieke problematieken is het bovendien aangewezen deze risico's bij de private partner te leggen aangezien hij het best geplaatst is deze te beheren en te mitigeren. Zo is het van uitermate groot belang dat de werken tijdig, en bij voorkeur zo snel mogelijk, het voorwerp uitmaken van een afgifte van het beschikbaarheidscertificaat. Daarvoor kan verwezen worden naar de ruimtelijke context waarin dit project moet worden uitgevoerd en de invloed van die werken op de mobiliteit in de regio.

### **3.2.2. Optimalisatie van de levenscycluskost**

De kost van het onderhoud is rechtstreeks gelinkt aan de kwaliteit van de constructie, wat de private partij er toe zal bewegen haar kosten over de totale levensduur van het project te beschouwen. Inboeten aan kwaliteit tijdens de bouw impliceert immers hogere onderhoudskosten. Een opdrachtnemer die ook verantwoordelijk is voor het langdurig onderhoud gaat daarom niet besparen op kwaliteit wanneer dat de kost van zijn regulier onderhoud disproportioneel zou verhogen.

Door de concurrentie met andere inschrijvers tijdens de gunningsprocedure, zullen de partijen er toe aangezet worden de totale projectkost te optimaliseren rekening houdend met de kwaliteitseisen. De ervaring leert dat het juiste evenwicht tussen bouw- en onderhoudskosten tot efficiëntiewinsten kan leiden.

Deze principes dienen gereflecteerd in het contract door beschikbaarheidsvergoedingen te koppelen aan vooropgestelde kwaliteitseisen, en door kortingen op de beschikbaarheidsvergoeding aan te rekenen wanneer de infrastructuur niet beschikbaar is bv. tijdens onderhouds- en herstelperiodes.

Beheers- en onderhoudskosten moeten significant zijn opdat het nuttig is ze mee te contracteren met de kapitaalsinvestering. Zo niet is van optimalisatie van levenscycluskost weinig voordeel te verwachten. Bovendien moet het mogelijk zijn ze op lange termijn met voldoende zekerheid te schatten anders is het risico van de private partij te groot en wordt het risico te hoog geprijsd. De gemiddeld jaarlijkse onderhoudskost wordt geschat op 1,5% a 2% op jaarbasis, wat de standaard is bij wegenprojecten.

Naast de mogelijke optimalisatie van de levenscycluskost is ook de voorspelbaarheid van de levenscycluskost en de gegarandeerde kwaliteit van de infrastructuur een operationeel voordeel.

Dat dit project zich in het bijzonder leent tot een optimalisatie van de levenscycluskost volgt ook uit het belang van kunstwerken in het complex, hetgeen niet enkel belangrijke onderhoudskosten met zich meebrengt maar waarbij onderhoud tevens een impact heeft op de beschikbaarheid. Mits de nodige contractuele mechanismes kan de private partner ertoe gebracht worden de levenscycluskost te minimaliseren, met een significante meerwaarde tot gevolg.

### **3.2.3. Ruimte voor innovatie en optimalisatie in alle projectfasen**

Wanneer het bestek voldoende vrijheid laat worden de deelnemers gestimuleerd om via innovatieve oplossingen en optimalisaties beter te scoren dan hun concurrenten en hiermee de opdracht binnen te halen. Uit ervaring in andere projecten is gebleken dat de inschrijvers daadwerkelijk goedkopere en betere ontwerp oplossingen vinden dan deze waaraan de overheid zelf had gedacht tijdens de voorstudie.



Voor het concrete project zou een belangrijk deel van de meerwaarde kunnen bestaan uit een sterke reductie van de hinder door een intelligent ontwerp of efficiënte bouwmethode of een veel snellere realisatie van het project. Andere meerwaarden kunnen bestaan uit innovatieve oplossingen voor het ruimtebeslag, voor de problematiek van de waterhuishouding of voor de impact op mens en milieu in de omgeving van het complex. Bijkomende meerwaarde kan eveneens in het onderhoud worden gevonden door een efficiënte monitoring, al dan niet geautomatiseerd, in de verschillende onderdelen van het project op poten te zetten. Om deze meerwaarde te vatten, is het belangrijk dat het biedproces zodanig georganiseerd wordt dat inschrijvers, in concurrentie, de mogelijkheid krijgen om op dit vlak naar een optimum te zoeken.

#### **3.2.4. Operationele voordelen**

Via het DBFM-principe wordt de private partner vergaand geresponsabiliseerd waardoor op het vlak van organisatie, planning en werfopvolging de werklast voor de opdrachtgever wordt gereduceerd. Door de gecoördineerde aanpak vanuit de opdrachtnemer, als een consortium van verschillende aannemers, kunnen bijvoorbeeld ook de minder hinder maatregelen maximaal aansluiten met de planning van de werken, en kan maximaal ingespeeld worden op onvoorziene omstandigheden.

### **3.3.Kansrijkheid**

De kansrijkheid dat het meerwaardepotentieel zich effectief materialiseert wordt bepaald door:

1. de belangstelling van de markt;
2. de aanpak van het gunningsproces;
3. de mate van contractmanagement en opvolging tijdens de looptijd van het project.

#### **3.3.1. De belangstelling van de markt**

Op basis van de ervaring met PPS projecten in Vlaanderen mag men, gezien de omvang van het project, er eveneens van uitgaan dat er een gezonde belangstelling zal zijn. Deze PPS zal de eerste zijn in een reeks van PPS projecten die in het kader van Werken aan de Ring in de markt geplaatst zal worden. Dat dit project de toegangspoort zal bepalen van de internationale luchthaven van Zaventem maakt de visibiliteit alleen maar groter.

Bovendien kon De Werkvennootschap recent zowel voor het DBFM-project R4WO als voor het DB-project Viaduct Vilvoorde rekenen op voldoende interesse van marktspelers.

De gevolgen van COVID-19 kunnen een impact hebben op de appetijt en risico inschatting van de financiële sector. De Werkvennootschap heeft voldoende ervaring om het project te structureren en bij te sturen tijdens het aanbestedingsproces om tot een goede competitieve aanbesteding te komen. Ook tijdens bvb. de aanbestedingsprocedure van het inmiddels operationele project A11 diende ingespeeld te worden op de ontwikkelingen in de financiële markt.

#### **3.3.2. Het gunningsproces**

Er dient onderzocht op welke wijze het project best in de markt kan worden geplaatst. Er wordt hierbij een evaluatie op hoofdlijnen uitgevoerd die, in een volgende fase, op basis van een



detailanalyse van de individuele randvoorwaarden inzake vergunbaarheid, aanwezigheid van nutsleidingen, .... moet verfijnd worden.

De ervaring om goede vergunningstrajecten uit te stippelen en te doorlopen is binnen De Werkvennootschap aanwezig.

De Werkvennootschap zal de keuze van de te volgen plaatsingsprocedure baseren op de overweging een kader te scheppen waarin de deelnemers tot meerwaardecreatie kunnen overgaan.

### **3.3.3. Mate van contractmanagement en opvolging tijdens de looptijd van het project**

De DBFM samenwerkingsvorm is inmiddels een gekende structuur, waar zowel opdrachtgever en opdrachtnemer jaren ervaring mee hebben opgebouwd. Het valt te verwachten dat de opdrachtnemer gedegen waarborgen inbouwt om de kwaliteit van het onderhoud te garanderen. Langs opdrachtnemerszijde dient voldoende aandacht besteed te worden aan de opvolging van het project zowel in bouw als onderhoudsfase.