

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

DBFM-programma “Asset Management” binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Samenvatting

Deze nota beschrijft het DBFM-programma “Asset Management” met DBFM-projecten die het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken via een DBFM formule wenst te realiseren. Het gaat om de volgende projecten :

- Twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken opgedragen aan het departement MOW (coördinatie);
- DBFM project sluizen met als onderdeel “Herbouw sluizen Boven-Schelde” en “Dampoortsluis” opgedragen aan De Vlaamse Waterweg;
- Het DBFM-project “Beweegbare kunstwerken” opgedragen aan De Vlaamse Waterweg;

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In het Regeerakkoord kunnen een aantal beleidsdoelstellingen en ambities worden onderkend die mee gestalte geven aan voorliggende nota:

- Door overheidsinvesteringen de economische groei stimuleren die op korte termijn een extra boost geven doch vooral op langere termijn het macro-economisch potentieel van onze Vlaamse economie benutten (pg. 41);
- Verhelpen aan de klimaatverandering (pg. 47 en 142);
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur (pg. 178).
- Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn inzake innovatie en duurzaamheid. Investeren in de automatisering en afstandsbediening van sluizen (pg. 264)

Voormelde punten betreffen slechts een beperkte greep uit de ambities en doelstellingen die de Vlaamse Regering zich heeft voorgenomen in de Regeerverklaring. De Vlaamse Regering heeft daarenboven in het Relanceplan Vlaamse Veerkracht eveneens de mogelijkheid opgenomen om binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare een aantal projecten via PPS te realiseren.

Voorliggende nota beoogt ook een verdere invulling te geven aan het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's van 22 maart 2019. In het decreet wordt de budgettaire ruimte aangegeven voor PPS projecten. Met name kan niet meer dan 60 procent van de vereffeningskredieten per programma van het beleidsdomein of de beleidsdomeinen in kwestie worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen. Ook kan niet meer dan 10 procent van de vereffeningskredieten van de Vlaamse begroting worden besteed aan de betaling van beschikbaarheidsvergoedingen. Dit steeds over een periode van vijf opeenvolgende jaren.

B. DE ROL VAN PPS IN DE REALISATIE VAN DE AMBITIES VAN HET REGEERAKKOORD

Zoals aangegeven in het Regeerakkoord wordt de Vlaamse Regering geconfronteerd met significante investeringsnoden in mobiliteitsinfrastructuur. Uiteraard wordt beoogd met deze investeringen tegemoet te komen aan een aantal urgente mobiliteitsnoden in Vlaanderen. Niettemin hebben dergelijke investeringen een ruimere economische en maatschappelijke draagwijdte. Dergelijke investeringen worden in de economische literatuur immers beschouwd als "economisch nuttige" investeringen met een terugverdieneffect voor de economie, ic de Vlaamse economie.¹ Daarnaast beogen deze investeringen ook de uitbouw van een veiliger netwerk en infrastructuur en komen deze investeringen ook de (verkeers)leefbaarheid ten goede.

PPS – als vorm van alternatieve financiering – biedt de mogelijkheid om dergelijke investeringen te versnellen en sneller de maatschappelijke baten verbonden aan de desbetreffende infrastructuur te realiseren.

Tegelijk biedt PPS voor de realisatie van mobiliteitsinfrastructuur ook het kader om – a.h.w. als een hefboom – ook andere beleidsdoelstellingen en ambities te realiseren. Het is immers eigen aan PPS dat de private partij een zekere "ontwerprijheid" wordt gelaten. De publieke partner specificeert aldus de "outputspecificaties" – de eisen waaraan de infrastructuur moet voldoen inzake gebruik en beschikbaarheid – maar laat de technische en praktische invulling over aan de private partner. De mededingingssituatie tijdens de plaatsingsprocedure noopt de geïnteresseerde marktpartijen vanuit hun kennis, ervaring en innovatief vermogen oplossingen te zoeken die hen een concurrentieel voordeel opleveren. PPS stimuleert aldus innovatie.

Tegelijk laat de techniek van de outputspecificaties samen met een doelmatig gebruik van gunningscriteria toe dat de geïnteresseerde marktpartijen ook ruimtegebruik, landschappelijke inpassing, aspecten inzake waterhuishouding, ecologische aspecten, leefbaarheid... mee in rekening brengen bij het uittekenen van hun voorstel.

C. PPS EN DE DBFM-UITVOERINGSVORM

Een PPS-verband omvat een contractuele relatie tussen één of meerdere publieke partners en één of meer private partners, gebaseerd op een partnerschapsmodel. Dit partnerschapsmodel is gericht op de realisatie van meerwaarden voor beide partijen. Het laat de publieke sector toe beroep te doen op de *knowhow*, ervaring en innoverende en creatieve capaciteit van de private sector voor het leveren van een publieke dienst, weliswaar op basis van eisen die de publieke partner stelt aan die dienstverlening. Dergelijke samenwerking kan diverse vormen aannemen: Design & Build ("DB"), Design Build Maintain ("DBM") of een Design Build Maintain Operate ("DBMO"), eventueel aangevuld met een Finance component.

¹ Zie hierover H. Meersman en M. Nazemzadeh, "The contribution of transport infrastructure to economic activity: The case of Belgium", *Case Studies on Transport Policy* 2017, 316-324.

Gelet op de doelstellingen en ambities die onder titel A werden aangehaald, komt de DBFM-formule het meest in aanmerking om gestalte te geven aan het PPS-verband. De publieke partner zal in een DBFM formule een overeenkomst afsluiten met een speciale projectvennootschap, de SPV-DBFM, die zal opgericht worden door de private partner die via een plaatsingsprocedure zal gekozen worden en aan wie de opdracht zal worden gegund.

In overeenstemming met de DBFM-overeenkomst zal de SPV-DBFM van de publieke partner vanaf de beschikbaarheidsdatum (dus a.h.w. vanaf “voorlopige oplevering”) een prestatieafhankelijke periodieke beschikbaarheidsvergoeding ontvangen welke mogelijks gecorrigeerd zal worden voor de beschikbaarheidscorrecties (op basis van lane rentals) en prestatiekortingen (op basis van boetepunten). De configuratie wordt door de SPV-DBFM ontworpen, gebouwd, gefinancierd en onderhouden gedurende een vast te stellen periode (in mobiliteitsinfrastructuur doorgaans 30 jaar) vanaf de beschikbaarheidsdatum. De opdrachtnemer moet tijdens deze periode het nodige doen opdat de configuratie beantwoordt en blijft beantwoorden aan de beschikbaarheidseisen.

In een DBFM-overeenkomst worden de beschikbaarheidsvergoedingen gekoppeld aan de vooropgestelde kwaliteitseisen. Indien de infrastructuur onvoldoende of niet beschikbaar is, wordt de beschikbaarheidsvergoeding die door de publieke partner betaald wordt, verminderd. Op die manier wordt er voor gezorgd dat de opdrachtnemer een kwalitatief hoogstaande infrastructuur oplevert, en deze ook naar behoren onderhoudt.

Deze uitvoeringsvorm laat het best toe de private partner te responsabiliseren voor zijn eigen keuzes (en dus ook de nodige stimuli toe te dienen voor weloverwogen, doelmatige en efficiënte keuzes in de ontwerp- en bouwfase). Tegelijk met de stimuli die uitgaan van de M-component, impliceert de F-component een niet te onderschatten waarborg voor een tijdige en kwaliteitsvolle realisatie van de infrastructuur. De verschaffer van het vreemd vermogen van de SPV-DBFM zal immers toezien dat de infrastructuur tijdig gerealiseerd wordt (want pas vanaf de beschikbaarheid ontvangt de private partner beschikbaarheidsvergoedingen waarmee de vreemd vermogensverschaffer kan worden terugbetaald) en zal toezien dat de infrastructuur kwaliteitsvol en in overeenstemming met de eisen wordt gerealiseerd en onderhouden (zo niet worden prestatiekortingen en/of boetepunten opgelegd die de inkomsten van de SPV bedreigen).

Inmiddels werd er de afgelopen 15 jaar een goede track record opgebouwd met DBFM-projecten in Vlaanderen. Zeker wat betreft de gerealiseerde Via-Invest projecten kan worden geconcludeerd dat de resultaten positief zijn. Al deze projecten werden binnen de vooropgestelde bouwtermijnen gerealiseerd, met minimale budgetoverschrijdingen (maximum 2%).

2. DBFM-PROGRAMMA “ASSET MANAGEMENT”

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken wenst volgende projecten in het DBFM-programma “Asset Management” via PPS te realiseren :

- Twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken opgedragen aan het departement MOW (coördinatie);
- DBFM project sluisen bestaande uit “Herbouw sluisen Boven-Schelde” en “Dampoortsluis” opgedragen aan De Vlaamse Waterweg;
- Het DBFM-project “Beweegbare kunstwerken” opgedragen aan De Vlaamse Waterweg;

Artikel 3 van het decreet stelt dat de Vlaamse Gemeenschap en de Vlaamse rechtspersonen voor het beheer van hun grote projecten en grote programma’s technieken van risicobeheer, en van proces- en project management gebruiken. Wat betreft de onderkenning en definiëring van de risico’s kunnen in het kader van mobiliteitsinfrastructuurprojecten de risico’s ex ante worden onderkend en

gedefinieerd, m.n. door een gedegen projectvoorbereiding en -management. De risico's verbonden aan mobiliteitsinfrastructuurprojecten kunnen ook doelmatig en efficiënt worden overgedragen aan de private partner, vermits het doorgaans zal gaan om de bouwrisico's en het beschikbaarheidsrisico m.b.t. de te realiseren infrastructuur. De geselecteerde entiteiten binnen het beleidsdomein zijn reeds projecteigenaar van belangrijke infrastructuurprojecten en de kennis is aldus aanwezig. Zoals voor dit type projecten gebruikelijk is, zal de interne expertise aangevuld worden met externe expertise van studie bureaus en adviseurs (zie hoofdstuk 3 en 5).

Het DBFM programma "Asset Management" bestaat uit meerdere DBFM-projecten :

- twee DBFM projecten die clusters van kunstwerken (in toestand 4 en een beperkt aantal in toestand 3 en 2) vertegenwoordigen. In totaal is het de intentie om 41 kunstwerken aan te pakken via PPS (zie voorontwerp lijst als bijlage).
- DBFM project "Herbouw sluizen Boven-Schelde" met de aanpak van 3 sluizen (als onderdeel van het globale project sluizen);
- Het DBFM-project "Beweegbare kunstwerken" met de aanpak van 27 beweegbare kunstwerken;
- DBFM-project " Dampoortsluis" (als onderdeel van het globale project sluizen);

Via reguliere middelen worden alle kunstwerken in toestand 5² in deze legislatuur aangepakt. Hiervoor wordt van 2020 tot 2024 236 mio euro uitgetrokken. Samen met de investeringen via reguliere middelen in het asset management van de andere kunstwerken, wordt van 2020 tot 2024 nu al een totale investering voorzien van meer dan 770 mio euro.

Het DBFM programma "Asset Management" beoogt via twee DBFM-projecten een aantal kunstwerken die behoren tot het patrimonium van het Agentschap Wegen en Verkeer en De Vlaamse Waterweg te vernieuwen en toekomstgericht te maken. Naast de kunstwerken in slechtste toestand (toestand 5 – lijst prioritaire kunstwerken) zijn er momenteel een 200-tal kunstwerken die zich bevinden in een slechte toestand (toestand 4).

Voor de aanpak van de kunstwerken in toestand 4 zijn er 3 verschillende opties:

- Er is reeds een (PPS-)project lopend waarin het kunstwerk wordt aangepakt (bv PPSA201: PPS-project in onderhandeling door DWV voor de verkeerswisselaar van de A201 met de RO)
- Het kunstwerk zal via een traditionele aanbesteding aangepakt worden
- Het kunstwerk kan opgenomen worden in een nieuw op te starten PPS-kunstwerken

De twee DBFM-projecten voor de aanpak van de kunstwerken hebben betrekking op de laatste optie en bestaat uit clusters van kunstwerken (in toestand 4 en een beperkt aantal in toestand 3 en 2) die worden samengesteld in functie van meerwaardecreatie (bvb. clusteren i.f.v. geografische ligging, kunstwerktype, en/of uniform meerwaardepotentieel, urgentie van vervanging). In totaal zullen 41 kunstwerken aangepakt worden via PPS. Als bijlage 1 gaat een startlijst van de desbetreffende kunstwerken. In de verdere uitwerking zal deze lijst van te behandelen kunstwerken definitief worden vastgeklikt.

Het opzet van het DBFM programma betreft niet louter een vervangingsproject, maar wordt tevens aangegrepen om in samenwerking met de private markt onderhoud en monitoring te optimaliseren (met een wederzijds positief leereffect tot gevolg) en waar mogelijk samen met de lokale besturen (verkeers)leefbaarheids- en doorstromingsproblemen aan te pakken.

² Op basis van de inspecties krijgen alle kunstwerken een inschaling voor de huidige toestand, die varieert van 1 tot 5, gaande van: goed (1), aanvaardbaar (2), matig (3), slecht (4) en zeer slecht (5).

Het totale programma “Bediening op afstand” omvat de realisatie van 3 grote centrales met controlekamers van waaruit de beweegbare kunstwerken van De Vlaamse Waterweg (DVW) op afstand kunnen worden bediend. Het project omvat eveneens de renovatie en modernisering van de beweegbare kunstwerken (ca. 130 bruggen, 110 sluizen en 60 stuwen en pompinstallaties), om ze geschikt te maken voor sturing op afstand.

Dit betreft de gecentraliseerde corridorgerichte bediening en begeleiding van het scheepvaartverkeer die zal leiden tot hogere attractiviteit van de waterweg. Het ruime programma kadert onder meer in de modal shift doelstellingen, waterbeheersing en beheersefficiëntie.

De PPS-focus gaat naar afgebakende clusters van projecten waar de DBFM-uitvoering kan leiden tot het versneld behalen van de beleidsdoelstellingen. De DBFM-clusters kunnen aangegrepen worden om in samenwerking met de private markt onderhoud en monitoring te optimaliseren en waar mogelijk samen met de lokale besturen (verkeers)leefbaarheids- en doorstromingsproblemen aan te pakken. Waar mogelijk wordt er getracht om gebiedsgericht en integrale ontwikkeling te voorzien, met maximale beperking van de hinder.

Voor de DBFM-uitvoering komen de beweegbare kunstwerken van het programma bediening op afstand in aanmerking die op (korte) termijn aan vervanging toe zijn. Dit geeft de mogelijkheid om éénduidig de integrale scope van een (cluster van) projecten op lange termijn bij de private partner te plaatsen. Op die manier worden werken met werken gecombineerd zodat de kunstwerken meteen uitgerust zijn met de installaties om bediening op afstand mogelijk te maken.

Bovendien betreft dit programma reeds aanwezige mobiliteitsinfrastructuur, zodat de risico's inzake omgevingsvergunningen beperkt zijn. De geografische inplanting vormt geen onzekerheid, aangezien de locaties bij aanvang van de plaatsingsprocedure zullen vastliggen.

Net zoals de positieve ervaringen met DBFM Bruggen Albertkanaal zal er gewerkt worden met een cluster van kunstwerken. Dit zorgt voor voldoende volume en mogelijke schaalvoordelen. Een startlijst van kunstwerken is toegevoegd in bijlage 2. Het betreft een lijst van 27 beweegkunstwerken geografisch per corridor gerangschikt in functie van een gebiedsgerichte en geïntegreerd aanpak. Deze selectie is geografisch per corridor en gericht op de kunstwerken in matige, slechte, en zeer slechte staat. In de verdere uitwerking zal deze lijst van te behandelen kunstwerken definitief worden vastgeklikt.

Een andere cluster is momenteel al ver gevorderd en wordt voorgesteld om via een DBFM-project “Sluizen” uit te werken. Het betreft de herbouw van de sluizen op de Boven-Schelde (Asper, Kerkhove, Oudenaarde). Het betreft 3 identieke sluizen van 100 jaar die allen toe zijn aan een grondige renovatie. De bouwkost inclusief de bediening op afstand van deze 3 sluizen wordt geraamd op 138 mio euro. Door de gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak in een programma zijn er schaalvoordelen mogelijk. Dit zorgt ervoor dat de baten sneller zullen gerealiseerd worden en de hinder voor de scheepvaart beperkter zal zijn. Een bijzonder onderdeel vormt de Dampoortsluis die dateert van de 19de eeuw en dus sterk verouderd is (en te klein voor moderne schepen). Schepen moeten zeer voorzichtig en traag binnenvaren terwijl de wegbruggen over beide sluishoofden geopend worden. Dat veroorzaakt ernstige verkeershinder. Voor een vlottere doorgang van het scheepvaart- en wegverkeer is een nieuwe sluis noodzakelijk. Deze zorgt voor een snellere verplaatsing, zonder de toegang tot de binnenstad te blokkeren voor het wegverkeer. Met de stad Brugge zal er een overleg worden opgezet met het oog op de meest haalbare locatie ook rekening houdend met de erkenning van Brugge als historisch belangwekkend cultureel erfgoed (Unesco). In een eerste fase werden verschillende locatie-alternatieven voor een nieuwe sluis met elkaar vergeleken en op verschillende aspecten met elkaar vergeleken middels een multiple-criteria-analyse (MCA).

In Nederland werd een DBFM-programma sluizen gelanceerd en is in uitvoering. Het is een voordeel dat er kan worden geleerd uit de opgedane ervaringen.

3. TIMING

De DBFM-projecten voor de aanpak van de kunstwerken kan snel uitgewerkt worden. Het gaat hier immers om de vervanging van bestaande infrastructuur waarbij het stakeholder management beperkt wordt ingeschat en de omgevingsvergunningen door de overheid kunnen worden aangevraagd. Onmiddellijk na de beslissing Vlaamse Regering kunnen de nodige opdrachten uitgeschreven worden voor de aanstelling van technische, juridische en financiële adviseurs in het kader van de plaatsingsprocedure voor dit DBFM programma zodat de voorbereiding aangevat kan worden van de opdrachtdocumenten.

4. KENNISDELING EN KENNISOPBOUW

Op niveau van het Beleidsdomein MOW werden binnen het Managementcomité van het Beleidsdomein afspraken gemaakt over het creëren van kennisnetwerken en kenniscellen. Ook m.b.t. PPS en DBFM zal deze aanpak voor kennisdeling en kennisopbouw worden toegepast. Daarnaast biedt het departement via Xperta binnen het beleidsdomein horizontale ondersteuning inzake overheidsopdrachten en inzake bouw- en geotechnische expertise.

5. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Momenteel liggen volgende voorlopige eerste indicatieve inschattingen voor:

- Voor de twee DBFM-projecten voor de aanpak van 41 kunstwerken (cf. startlijst) is de bouwkost is afhankelijk van de vormgeving per cluster. Dit wordt geschat op een bouwkost van circa 300 mio euro (incl. BTW). Op basis van de inschatting van deze bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en (marktconforme) financieringskosten, kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op 30 mio euro per jaar (incl. BTW).
- Het onderdeel van het DBFM-project “ Sluizen” met betrekking tot “Herbouw van de Sluizen Boven-Schelde” vertegenwoordigt een bouwkost van circa 138 mio euro. Verder is er nog het onderdeel “ Dampoortsluis” dat een bouwkost vertegenwoordigt van circa 60 mio euro (incl. BTW).
Op basis van de inschatting van deze bouwkost, een inschatting van de onderhoudskosten en de financieringskosten kunnen de toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen geschat worden op 20 mio euro per jaar (incl BTW).
- De cluster van beweegbare kunstwerken (cf. de startlijst) zullen een geraamde bouwkost vertegenwoordigen van 58 miljoen euro. Dit leidt tot een beschikbaarheidsvergoeding van 5,8 mio (incl BTW).

In aanvulling op voormelde ramingen, wordt opgemerkt dat er nog marges opgenomen moeten worden naar risico's op bij voorbeeld impact nutsleidingen, aanwezigheid asbest op de kunstwerken, ... Eveneens moet nog een grondige studie gebeuren naar fasering en Minder Hinder hetgeen in de

omgeving waarin voormelde projecten moeten worden uitgevoerd nog een kost met zich mee kan brengen. De kosten die met deze projecten verder gepaard gaan (onteigeningen, ...) zullen binnen begroting MOW opgenomen worden.

Ook na erkenning van de voorgestelde DBFM projecten en programma's wordt aan de voorwaarden van artikel 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's dd. 22 maart 2019 voldaan.

Naast de lange termijn van bovenstaande beschikbaarheidsvergoedingen, zullen op korte termijn de verschillende studiecontracten in de markt gezet worden en de middelen ingeschreven worden in de begroting van de verschillende entiteiten in de komende jaren. De studiecontracten zullen als regiecontracten in de markt geplaatst worden. Als eerste inschatting wordt onderstaande grootorde van studiebudgetten verwacht voor het DBFM programma "Asset Management" zijnde 3,5% van de geschatte bouwkost:

- DBFM projecten aanpak kunstwerken: 10,5 mio euro (incl. BTW)
- DBFM project "Sluizen": 10 mio euro (incl. BTW)
- DBFM-project "Beweegbare kunstwerken" : 2 mio euro (incl. BTW)

Advies IF:

Het advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 29 juni 2021 met kenmerk GDR/2021000399.

IF adviseert het voorstel gunstig mits:

- alle kosten (studies, de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen en eventuele buitenconfiguratie elementen) worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten;
- er een rapportering wordt opgezet waarbij niet alleen wordt rekening gehouden met de bestaande DBFM projecten en de in deze nota voorgestelde projecten maar eveneens met de projecten waarvoor de keuze nog moet worden gemaakt. Dit moet worden afgezet tegenover de voorwaarden opgenomen onder voormeld decreet;
- voor de start van de gunningsprocedure de uitgewerkte projecten aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd waarbij inzicht wordt verschaft in de financiële gevolgen van de keuze voor de ene of de andere uitvoeringsvorm cfr. het punt "Financiële afweging" onder punt 3.2. van het advies en wat conform voormeld decreet is. Op dat moment kan nog worden beslist niet door te gaan met de uitvoeringsvorm DBFM.
- Voor de projecten waarbij de totaalscore voor de DBFM uitvoeringswijze volgens de PPS tool van het voormalig kenniscentrum PPS slechter is dan de score indien het project zelf wordt uitgevoerd en ook voor de stakeholder overheid er geen betere score wordt bereikt (dus slechtere of gelijke score) voor enige toewijzing wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om score te verhogen

Hierna wordt verder ingegaan op de opmerkingen van IF :

Wat betreft het opvangen van de kosten binnen de bestaande referte kredieten, zullen deze binnen begroting MOW opgenomen worden. Op het geïntegreerd investeringsprogramma worden voor de lopende PPS-projecten de studiekosten, kosten onteigeningen en beschikbaarheidsvergoedingen reeds opgenomen. Dit zal ook gebeuren bij de voorliggende projecten uit deze nota.

Er zal een jaarlijkse rapportering worden opgezet met de beschikbaarheidsvergoedingen van de bestaande DBFM projecten, de in deze nota voorgestelde projecten en de projecten waarvoor de keuze nog moet worden gemaakt op basis van de meest actuele informatie van de projecten waarvoor nog een keuze moet worden gemaakt.

Bij het voorleggen van elk specifiek project aan de Vlaamse Regering voor de start van de gunningsprocedure zal dieper ingegaan worden op de financiële gevolgen van de keuze voor de ene of de andere uitvoeringsvorm alsook zal de conformiteit met het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma's van 22 maart 2019 aangetoond worden. Een overzicht in een meerjarig perspectief van reeds te betalen en geraamde toekomstige beschikbaarheidsvergoedingen wordt ter beschikking gesteld.

De resultaten van de PPS tool (de geschiktheidsscores) zijn richtinggevend en moeten steeds geïnterpreteerd worden rekening houdend met de specifieke context van het project. In concreto krijgen sommige projecten momenteel inderdaad een lagere score voor de DBFM formule. Een deel van de vragenlijst behandelt de projectvoorbereiding waarbij de vragen handelen over de risico-analyse. Bij de verdere uitwerking van elk DBFM-programma en -project zal deze scoring verder verfijnd worden.

Binnen het beleidsdomein MOW zal nagegaan worden of een methodiek kan ontwikkeld worden die de vergelijking mogelijk maakt tussen een publieke en publiek-private uitvoeringsvariant..

Begrotingsakkoord:

Conform artikel 31 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 ter uitvoering van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019 werd het begrotingsakkoord gevraagd op 30 juni 2021.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 16.07.2021.

B. ESR TOETS

In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. Recente dossiers zoals Verhoging Brugge Albertkanaal en R4WO tonen aan dat de ESR neutraliteit bekomen kan worden. Er zal voor elk project een voorafgaand advies INR gevraagd worden.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Deze nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

6. VERDER TRAJECT

Na beslissing van de Vlaamse Regering, zullen de studieopdrachten in de markt geplaatst worden. De uitgewerkte projecten zullen bij opstart van de concurrentiegerichte dialoog (of andere plaatsingsprocedure) eerst aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring worden voorgelegd waarna de (al dan niet aangepaste) startlijst definitief wordt. Ook de gunningsbeslissing zal voor elk project door de Vlaamse Regering genomen worden.

Meer in detail zullen voor de verschillende projecten diverse stappen doorlopen worden. Deze stappen staan in rechtstreeks verband met de eigenheid van de entiteit die met de uitvoering van een project belast wordt (bv heeft entiteit Raad van Bestuur). Na de principiële beslissing van de Vlaamse Regering mbt PPS nota tot aan de gunning zijn immers nog diverse stappen te doorlopen :

- Bestek studieopdracht
- Gunning studieopdracht
- Opstart plaatsingsprocedure
- Selectieleidraad en beslissing deelnemers plaatsingsprocedure
- Initieel beschrijvend document (ikv concurrentiedialoog)
- Beslissing Voorkeursbieder
- Voorstel finale gunningsbeslissing
- Gunning

7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar akkoord te verlenen dat het beleidsdomein MOW het programma “Asset Management” verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-programma met volgende DBFM-projecten :
 - twee DBFM-projecten voor de aanpak van kunstwerken;
 - DBFM project sluizen” bestaande uit “Herbouw sluizen Boven-Schelde” en “Dampoortsluis”;
 - DBFM-project “Beweegbare kunstwerken”;
2. haar definitieve akkoord voor de opstart van individuele DBFM-plaatsingsprocedures en selectie als Vlaams PPS-project/programma te verlenen na een geactualiseerde analyse met betrekking tot de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project. Deze analyse heeft betrekking op de tot dan gekende risico’s, de gunstigheid van de projectkarakteristieken en context voor een DBFM-uitvoering, de doorlopen voorbereiding, de financiële gevolgen op korte en lange termijn en de vraag of een DBFM-aanbesteding nog steeds meerwaarde kan leveren ten opzichte van andere uitvoeringsvormen. Deze analyse dient de conformiteit van het individuele project of programma met de artikels 3 en 4 van het decreet houdende een kader voor grote projecten en programma’s aan te tonen. Op dat moment kan ook nog worden beslist niet door te gaan met de uitvoeringsvorm DBFM.;
3. twee DBFM-projecten aanpak kunstwerken op te dragen aan het departement MOW (coördinatie);
4. het DBFM project “sluizen” met als onderdelen “Herbouw sluizen Bovenschelde”, “Dampoortsluis” en DBFM-project “Beweegbare kunstwerken” op te dragen aan De Vlaamse Waterweg;
5. de minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

Bijlage :

1. Startlijst Kunstwerken DBFM-project “Asset Management” – aanpak kunstwerken
2. Startlijst Kunstwerken DBFM-project “beweegbare kunstwerken”

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS