

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

DBFM-programma's en -projecten binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Samenvatting

Deze nota beschrijft de projecten die het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken via een DBFM formule wenst te realiseren. Het gaat om de volgende projecten :

- DBFM project "Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7" en DBFM-project "A8 Halle" opgedragen aan De Werkvennootschap;
- DBFM project "Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat" opgedragen aan De Lijn;
- DBFM-project "herinrichting van de knoop Mechelen-Noord" en DBFM-project "Londerzeel Zuid" opgedragen aan het agentschap Wegen en Verkeer.

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);
- Grootschalige infrastructuurprojecten worden gebiedsgericht benaderd, waarbij onder andere specifiek wordt ingezet op ontsnippering en op beperking van de ruimte inname van verharding (pg. 158 en 182);
- Het aanhouden van een hoog investeringsritme ten behoeve van de aanleg, instandhouding en onderhoud van mobiliteitsinfrastructuur (pg. 178).

Voormelde punten betreffen slechts een beperkte greep uit de ambities en doelstellingen die de Vlaamse Regering zich heeft voorgenomen in de Regeerverklaring. Het Regeerakkoord vermeldt ook een aantal specifieke grote projecten die op Vlaams niveau moeten worden aangepakt in deze legislatuur, waaronder de ombouw van A12 tot autosnelweg en de vertramming van lijn 7 in Gent.

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.

Op de vergadering van 16 juli 2021 heeft de Vlaamse Regering haar akkoord verleend 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 sluisen” bestaande uit “Herbouw sluisen Boven-Schelde” en “Dampoortsluis”;
- DBFM-project “Beweegbare kunstwerken”.

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.

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.

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.

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. PPS-PROJECTEN

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare werken wenst volgende projecten te realiseren via PPS :

- DBFM project “Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7” en DBFM-project “A8 Halle” opgedragen aan De Werkvennootschap;
- DBFM project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” opgedragen aan De Lijn;
- DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord” en DBFM-project “Londerzeel Zuid” opgedragen aan het agentschap Wegen en Verkeer.

Artikel 3 van het Decreet van 22 maart 2019 houdende een kader voor grote projecten en programma's 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 doorgaan 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 studiebureaus en adviseurs (zie hoofdstuk 3 en 5).

De selectie van de projecten in voorliggende nota werd gebaseerd op het regeerakkoord en meer specifiek de lijst van projecten vermeld in het regeerakkoord. In de selectie in voorliggende nota komen een aantal projecten niet voor die wel in het regeerakkoord zijn opgenomen. Hiervoor is een planningsproces (geïntegreerd planningsproces of complex project) lopende waardoor er nog geen uitspraak gedaan kan worden over de timing en financiering van deze projecten. Het gaat o.a. over sneltram (Brabantnet), Noord Zuid Limburg, R0 Noord, Rond Ronse, KBK, ECA. Deze projecten worden onverkort verder uitgewerkt. Zodra ver genoeg gevorderd zal ook voor deze projecten een beoordeling gedaan worden over de financiering.

DBFM project “Gent-Dampoort – Vertramming Lijn 4 en 7”

Het DBFM project “Gent-Dampoort – Vertramming Lijn 4 en 7” betreft een multimodaal mobiliteitsinfrastructuurproject dat ook aspecten inzake verkeersleefbaarheid en een kwalitatieve invulling van de publieke ruimte incorporeert. Het project valt uiteen in drie onderling samenhangende delen:

- aanleg van tramsporen te Gent voor de vertramming van de buslijnen 7, tussen Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters inclusief de heraanleg van het kruispunt Heuvelpoort, het museumplein en de doortrekking tot Sint-Denijs-Westrem: de vertramming beoogt de realisatie van een tramverbinding tussen Sint-Denijs-Westrem Parkbos en station Dampoort. Op dit traject wordt het station Gent-Sint-Pieters verbonden met het knooppunt Zuid en het station Dampoort. De nieuwe tramverbinding heeft een totale lengte van ongeveer 10 km. Het traject bestaat enerzijds uit 7 km nieuw aan te leggen traminfrastructuur en anderzijds 3 km gebruik van bestaande traminfrastructuur van tramlijn 1.
- Verlenging van tramlijn 4 van de Verapazbrug tot de Dampoort via de oude dokken over een afstand van 1,5 kilometer. De tramverlenging Oude Dokken vergt tevens een aanpassing van de bestaande traminfrastructuur, en impliceert een ontubbeling van de bestaande tramlijn 4, in enerzijds een noord-zuid tramlijn met eindhalte ter hoogte van de Muidebrug, en anderzijds een

oost-west tramlijn met eindhalte ter hoogte van de Dampoort. De ontubbeling van tramlijn 4 impliceert een heraanleg van de Voormuide en van het Neuseplein.

- heraanleg van de stationsomgeving rond het station Gent-Dampoort: dit omvat de herinrichting van de Dampoortknoop met een ondertunneling van de R40 en de stationsomgeving met aandacht voor voetgangers- en fietsinfrastructuur en de inrichting en werking van het bus- en tramstation;

Dit DBFM-project komt tegemoet aan een aantal ambitieuze doelstellingen en acute noden, m.n. het kwalitatief verbeteren van de publieke ruimte en van de verkeersleefbaarheid, het verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context, het bewerkstelligen van een modal shift en dit in een ruimtelijk kader dat aandacht vraagt voor het beperken van de impact van de hiervoor noodzakelijke werken.

DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord”

De capaciteit van de knoop Mechelen-Noord moet verhoogd worden om de afwikkelingskwaliteit van de E19 met haar op- en afritten, de primaire I N16, en de primaire II R6 te bewerkstelligen. De eventueel bijkomende westelijke dragende verkeersstructuur moet hierop aansluiten en zo een robuuste structuur bewerkstelligen enerzijds, en de Vesten van Mechelen ontlasten van doorgaand verkeer anderzijds. Afwikkelingskwaliteit is daarbij van primair belang. Daarnaast is ook een goede en vlotte ontsluiting naar de bedrijventoneelzone in Mechelen-Noord belangrijk. Daarbij gaat de voorkeur uit naar scheiding van het bestemmingsverkeer en het overige verkeer van en naar deze zone.

Uitgangspunten zijn:

- De optimalisatie van de knoop Mechelen-Noord voor de aansluiting van de E19 met de R6, bedrijventoneel Mechelen Noord en de bestaande N16 (Gentsesteenweg);
- Een dragende verkeersweg (type primaire II) ten Westen van Mechelen tussen de knoop Mechelen-Noord en –Zuid, parallel aan de E19/N109 en in aansluiting op de R6 in het Noorden en de B101/Tangent in het Zuidoosten, die nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de westrand kan dragen en verkeer van de Westelijke Vesten kan ontlasten.
- De verbetering van de aansluitingswegen en de daarbij horende multimodale ontsluiting (fiets, openbaar vervoer) voor de bestaande en geplande bedrijventoneelzones rond deze knoop (Mechelen Noord III en IV) en ontsluiting van de bestaande en geplande activiteiten in het zuiden en westen van Mechelen (Plopsaqua, woonontwikkelingen, sportinfrastructuur, ...);

DBFM-project “A8 Halle”

De herinrichting van de A8 op het wegvak tussen de R0 en het kanaal Brussel - Charleroi wil drie belangrijke doelstellingen waarmaken. Hand in hand met het verhogen van de **verkeersveiligheid** en het verbeteren van de **doorstroming** op dit wegvak (wat ook gepaard zal gaan met een afname van sluipverkeer door en omheen Halle), zodat de A8 zijn functie als hoofdweg beter kan vervullen, wil het project ook de (verkeers)**leefbaarheid** van de aangrenzende woonzones van Sint-Rochus, Essenbeek en Rodenem aanzienlijk verbeteren.

Om deze ambities in een realiseerbaar project om te zetten willen de stad en het Vlaams gewest zich in overleg en consensus achter een gemeenschappelijk ontwerpvoorstel scharen. Er is gekozen voor een oplossing ‘met een volledige ondertunneling van de Halleweg en de Nijvelsesteenweg’ mits sluitende garanties voor de ontsluiting van de wijk Rodenem.

Een studie van het Agentschap Wegen en Verkeer (knelpuntenstudie) werkte principieel 3 scenario's op lange termijn uit als alternatief voor de eerder voorgestelde volledige ondertunneling van dit

wegvak. Bedoeling is tot één gezamenlijk en gedragen voorkeursscenario te komen in de vorm van een goedgekeurde startnota, dat als basis dient voor het verdere studiewerk (ontwerp, projectMER, ...).

DBFM project “Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat”

Het DBFM-project betreft de opening van de laatste ongebruikte premetrotunnel in Antwerpen en is belangrijk voor de verdere capaciteitsuitbreiding van het premetronetwerk en het verlagen van de busdruk in de stad. Het bestaat uit twee grote delen, m.n. de opening van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat en de opening van 4 stations (Stuivenberg, Willibrordus, Drink en College/Morkhoven). De ruwbouw van de premetrotunnel Kerkstraat – Pothoekstraat bestaat reeds maar zal nog worden afgewerkt met de nodige infrastructuur (spoorinfrastructuur, tractie en beveiliging) om tramexploitatie mogelijk te maken. In deze tunnel wordt de afwerking en ingebruikname voorzien van 2 premetrostation: Stuivenberg en Willibrordus. In de premetrotunnel onder de Turnhoutsebaan (tracé LIVAN 1) wordt eveneens de afwerking en ingebruikname van 2 premetrostation ingepland: Drink en College (of Morkhoven). In de lopende studie wordt momenteel Morkhoven bestudeerd i.p.v. College. De centralere ligging dekt een grotere groep omwonenden af en leidt eveneens tot een betere spreiding van de stations.

Net zoals het voormelde DBFM-project “Gent Dampoort-Vertrammings Lijn 4 en 7” beoogt dit DBFM-project bij te dragen aan het verbeteren van de mobiliteitssituatie in een stedelijke context en het bewerkstelligen van een modal shift. Hiermee wordt tevens uitvoering gegeven aan een ambitie van het kwalitatief verbeteren van de publieke ruimte en van de verkeersleefbaarheid.

DBFM-project “Londerzeel-Zuid”

Het project A12 Knooppunt Londerzeel-Zuid omvat de aanleg van een nieuw ongelijkgrondse op- en afrittencomplex te Londerzeel / Meise, de aanleg van fietsinfrastructuur en fietssnelweg in de projectzone, en de realisatie van een tramonderdoorgang voor de Sneltram van het Brabantnet. Dit project is één van de aan te pakken locaties van de missing link “Ombouw A12 tot Vlaamse hoofdweg” en is tevens één van de gevaarlijke kruispunten in het Vlaams wegennet. Het project zal dus bijdragen aan het wegwerken van een knelpunt bij de omvorming van de A12 tot hoofdweg, de verkeersveiligheid drastisch verhogen, en bovendien een belangrijke schakel worden in het multimodaal netwerk door de voorzieningen voor de Sneltram en fietsers. Bovendien zal het project eveneens opnieuw voor een kwalitatieve connectie vormen tussen Londerzeel en Westrode dat voor het ogenblik versnipperd wordt door de A12.

Het geïntegreerd ontwerp is reeds vergevorderd en bevindt zich in de fase van voorbereiding van omgevingsvergunningaanvraag. Ook het project-MER voor dit project werd reeds volledig opgemaakt. Voor alle projectonderdelen werd reeds een doorgedreven traject doorlopen om lokaal draagvlak te creëren, en werd het ontwerp ook in nauwe samenspraak met de lokale actoren en omwonenden opgemaakt. Dit betekent ook dat nog weinig ontwerprijheden overblijven in het ontwerp zonder op gemaakte informele afspraken terug te komen. Voor het project Londerzeel-Zuid lijkt het daarom aangewezen om voor een DBFM-formule te kiezen met beperktere ontwerp vrijheid, waarbij in de PPS ingezet zal worden op het doorontwerpen, minder hinder en project management. Door het ontwerp toch mee te nemen, kan het bouwriscico overgedragen worden aan de private partij, wat vanuit een ESR standpunt een belangrijk element is om de neutraliteit te vrijwaren.

3. TIMING

Voor het DBFM-project “Gent-Dampoort – Vertrammings Lijn 4 en 7” zal de door de Vlaamse Regering aangeduide projecteigenaar onmiddellijk na de beslissing van de Vlaamse Regering met de actoren

overleggen in functie van het verder verfijnen van de doelstellingen, het concreter scherp stellen van de afbakening van het project alsook het uittekenen van het verdere proces. Tegelijkertijd zullen de nodige opdrachten uitgeschreven worden voor de aanstelling van een studiebureau, en in een latere fase van juridische en financiële adviseurs, in het kader van de plaatsingsprocedure voor dit DBFM-project en de voorbereiding aanvangen van de opdrachtdocumenten. Onder de aanname dat de nodige bestemmingswijzigingen snel vastgesteld kunnen worden wordt de volgende (zeer) indicatieve timing voorgesteld:

1. Opstart overleg actoren en aanstelling adviseurs: oktober – december 2021;
2. Afronden gemeentelijk RUP: eind 2021
3. Verdere technische studies ter voorbereiding op DBFM bestek: 2022/2023,
4. Plaatsingsprocedure DBFM (incl. beslissing Vlaamse Regering opstart procedure): 2023-2024
5. Fase voorkeursbieder: 2025
6. Sluiting contract en start der werken: 2025

Voor het DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord” zullen volgende stappen doorlopen worden :

- voorontwerp en projectnota (voorzien start najaar '22);
- opstart communicatietraject naar verschillende stakeholders;
- opmaak onteigeningsplannen;
- opstart project-MER (en eventuele GRUP);
- verdere uitwerking tot bouwtechnisch ontwerp;
- opstart onteigeningsdossiers;
- opmaak omgevingsvergunningdossier;
- aanbesteding en uitvoering werken.

Voor het DBFM-project “A8 Halle” zullen volgende stappen doorlopen worden :

- verderzetten studietraject, voorontwerp en projectnota : najaar 2021 - 2022;
- opstart communicatietraject naar verschillende stakeholders;
- opmaak eventuele onteigeningsplannen;
- opstart project-MER (en eventuele GRUP);
- verdere uitwerking tot bouwtechnisch ontwerp;
- opstart onteigeningsdossiers;
- opmaak omgevingsvergunningdossier;
- aanbesteding en uitvoering werken.

Wat betreft het DBFM-project “Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat” werd reeds een studiebureau aangesteld voor de opmaak van opdrachtdocumenten en de aanvraag van de omgevingsvergunning. De Lijn zal met het studiebureau de opdracht heroriënteren zodat een DBFM bestek opgeleverd kan worden. Dit maakt dat volgende indicatieve timing wordt voorgesteld:

1. Bestaande overeenkomst met studiebureau aanpassen/uitbreiden voor DBFM formule: najaar 2021;
2. Verdere technische studies ter voorbereiding op DBFM bestek: 2022
3. Plaatsingsprocedure DBFM (incl. beslissing Vlaamse Regering opstart procedure): 2022-2023
4. Sluiting contract en start der werken: 2024

Voor het DBFM project “Londerzeel Zuid” is de indicatieve timing :

1. Bestaande overeenkomst met studiebureau aanpassen/uitbreiden voor DBFM formule: najaar 2021;
2. Verdere technische studies ter voorbereiding op DBFM bestek: 2021 - 2022

3. Plaatsingsprocedure DBFM (incl. beslissing Vlaamse Regering opstart procedure): 2022
4. Fase voorkeursbieder: 2023
5. Sluiting contract en start der werken: 2023

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:

- Het DBFM project “Gent-Dampoort – Vertramming Lijn 4 en 7” wordt geschat op circa 465 mio euro bouwkost (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 46,5 mio euro per jaar (incl. BTW).
- Het DBFM project “herinrichting van de knoop Mechelen Noord” wordt geschat op circa 300 mio euro bouwkost (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 DBFM project “A8 Halle” wordt geschat op circa 160 mio euro bouwkost (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 16 mio euro per jaar (incl. BTW).
- Het DBFM-project “Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat” vertegenwoordigt een bouwkost van 60 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 6 mio euro per jaar (incl. BTW).
- Het DBFM project Londerzeel Zuid wordt geraamd op minimaal 60 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 6 mio euro per jaar (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, bodemverontreiniging, onteigeningen... Verdere uitwerking van de projecten veronderstelt ook dialoog met en participatie van allerhande stakeholders. Vragen die daaruit voortkomen kunnen ook aanleiding geven tot stijging van de projectkosten. 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, zijnde 3,5% van de geschatte bouwkost:

- DBFM project "Gent-Dampoort – Vertramming Lijn 4 en 7": 17 mio euro (incl. BTW)
- DBFM-project "herinrichting van de knoop Mechelen-Noord" : 10,5 mio euro (incl. BTW)
- DBFM-project "A8 Halle" : 5,6 mio euro (incl. BTW)
- DBFM-project "Premetro Kerkstraat – Pothoekstraat" 2,1 mio euro (incl. BTW)
- DBFM project "Londerzeel-Zuid": 2 mio euro (incl. BTW)

Advies IF:

Door de Inspectie van Financiën werd een eerste advies 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

In een tweede advies van IF van 01.10.2021 bij de aangepaste nota wordt verwezen naar het initiële advies van IF en de repliek hierop in de ontwerp nota Vlareg. IF adviseert hierbij gunstig mits alle kosten worden opgevangen binnen de beschikbare referentie kredieten van de entiteiten van het beleidsdomein MOW.

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 04.10.2021.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 10.10.2021.

B. ESR TOETS

In de opdrachtdocumenten zal een standaard DBFM-overeenkomst worden opgenomen waarvoor een gunstig INR/Eurostat advies bestaat. Recente dossiers zoals Verhoging Bruggen 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. 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
- Indien van toepassing bij projecten die bestemmingswijzigingen nodig hebben: voorlopig en definitieve vaststelling GRUP (bij Geïntegreerd Planningsproces) of voorkeursalternatief (bij Complex project)
- 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 volgende projecten verder uitwerkt als potentieel Vlaams PPS-project:
 - DBFM project “Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7”;
 - DBFM-project “herinrichting van de knoop Mechelen-Noord”;
 - DBFM-project “A8 Halle”;
 - DBFM project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat”;
 - DBFM-project “Londerzeel Zuid”.
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. het DBFM project “Gent-Dampoort en Vertramming Lijn 4 en 7 en DBFM-project “A8 Halle” op te dragen aan De Werkvennootschap;

4. het DBFM-project “Premetro Kerkstraat-Pothoekstraat” op te dragen aan De Lijn;
5. DBFM project “Herinrichting van de knoop Mechelen-Noord” en DBFM-project “Londerzeel Zuid” op te dragen aan het agentschap Wegen en Verkeer;
6. de minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten met de uitvoering van deze beslissing.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- 1) advies van IF van 29.06.2021
- 2) begrotingsakkoord van 16.07.2021
- 3) advies van IF van 01.10.2021
- 4) begrotingsakkoord van 10.10.2021