

Vlaams PPS-project – Ontsluiting Middelkerke (artikel 3 nota)

1. Context

Voor de context bij het PPS-project Ontsluiting Middelkerke wordt verwezen naar de nota aan de Vlaamse Regering.

Naast de invulling die voorliggend project geeft aan een aantal beleidsdoelstellingen opgenomen in het Vlaamse Regeerakkoord kan in het bijzonder ook verwezen naar de hoofddoelstellingen die aan het geïntegreerd planningsproces ten grondslag liggen. Voorliggend project geeft concrete uitwerking aan deze doelstellingen.

De eerste hoofddoelstelling betreft de verbetering van de verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid in de kern van Middelkerke en de occasionele filevorming in de Spermaliestraat. De tweede hoofddoelstelling bestaat erin een verbetering van de doorstroming op de Spermaliestraat en verkeersleefbaarheid ter hoogte van de woonkorrel Slijpebrug te verzekeren.

Deze nota werd opgesteld na afstemming met medewerkers van Financiën & Begroting.

2. Uitvoerbaarheid van het project m “Ontsluiting Middelkerke” als DBFM-project

Algemeen

Een project wordt geacht als DBFM (Design Build Finance Maintain) uitvoerbaar te zijn 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.

Outputgerichtheid

Een DBFM-overeenkomst veronderstelt dat de publieke partner de eisen outputgericht formuleert waaraan de infrastructuur dient te voldoen. Het betreft dus eisen waaraan het gebruik en de beschikbaarheid dient te voldoen. Het gaat niet om technische voorschriften zoals die gebruikelijk zijn in het kader van een klassieke aanbesteding. Hieruit volgt dat de publieke partner in staat moet zijn deze eisen op een dergelijke wijze te formuleren en dit voor een termijn van de duur van de DBFM-overeenkomst.

Een ander belangrijk element hierbij is dat de outputspecificaties kunnen worden geformuleerd zonder dat deze interfereren met andere projecten en werkzaamheden in het projectgebied, of minstens dat deze interferenties beheersbaar zijn.

Aldus rijzen volgende vragen bij de afweging om de bouw van kunstwerken op de markt te brengen onder de vorm van een DBFM-overeenkomst:

Vraag	Antwoord
Kan de publieke partner outputgerichte eisen formuleren die gelden voor de duur van de DBFM-overeenkomst?	Ja. Uit ervaring (cf. track record <i>Via Invest</i> en <i>De Werkvennootschap</i>) blijkt dat mobiliteitsinfrastructuur zich zeer goed leent tot een outputgerichte formulering van de eisen. Niet enkel de eisen m.b.t. de infrastructuur zelf en de exploitatie ervan kunnen in objectieve eisen worden gevat. Ook aspecten inzake minder hinder en impactmanagement tijdens de uitvoering van de werken lenen zich daartoe.
Kunnen inferenties met andere projecten en/of werkzaamheden vermeden of beheerst worden?	Dit is projectspecifiek te bekijken, maar de ervaring leert dat dit voor DBFM-projecten voor weginfrastructuur mogelijk is. Desgevallend dienen stakeholders (steden/gemeenten, andere Vlaamse overheidsdiensten, ...) voorafgaandelijk betrokken te worden en dienen samenwerkingsovereenkomsten te worden afgesloten. Er is reeds de nodige ervaring aanwezig om dergelijke processen te voeren.

Voldoende kritische massa

PPS-projecten die in de markt worden geplaatst onder de vorm van een DBFM-overeenkomst impliceren voor de private partij doorgaans een hoge transactiekost. Teneinde deze kost terug te verdienen dient het project een voldoende grote kritische massa te hebben teneinde deze kosten terug te verdienen. Het project moet aldus een voldoende hoge investeringswaarde hebben. Als drempel wordt doorgaans 20 à 30 miljoen euro bouwcost vooropgesteld.

Hiermee samenhangend kan het voorhanden zijn van een adequate kritische massa ook samengaan met maatregelen om de kostprijs van de aanbestedingsprocedure zo laag mogelijk te houden, bvb. door standaardisatie.

De transactiekost wordt ook in grote mate bepaald door de ontwerpkosten die door de verschillende inschrijvers moeten gedragen worden.

Aldus rijzen volgende vragen bij de afweging om de bouw van kunstwerken op de markt te brengen onder de vorm van een DBFM-overeenkomst:

Vraag	Antwoord
Omvat de DBFM-opdracht een voldoende grote kritische massa?	Momenteel kan grosso modo worden uitgegaan van een capex van ca. 55 mln. EUR wat betreft aanleg van de mobiliteitsinfrastructuur (grondwerken, kunstwerk, afwatering, signalisatie). Daarnaast worden een aantal andere doelstellingen/acties gedefinieerd die

	<p>eventueel in de DBFM-opdracht kunnen worden opgenomen, binnen configuratie dan wel buiten configuratie.</p> <p>Binnen configuratie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - baggerwerken en onderhoud kanaal(segment) - renovatie en onderhoud oevers <p>Buiten configuratie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - renovatie Plassendalesluis en St-Jorissluis - (her)aanleg fietssnelweg - (her)aanleg omliggende wegenis <p>Daarnaast kunnen ook ingrepen voorzien worden ter vrijwaring of versterking van de omliggende ecologisch waardevolle gebieden.</p>
<p>Kunnen de transactiekosten beperkt worden?</p>	<p>Ja.</p> <p>De Vlaamse PPS markt is reeds vertrouwd met de standaard DBFM-overeenkomst die Via-Invest en momenteel De Werkvennootschap (heeft) gebruikt voor de reeds afgesloten DBFM-overeenkomsten (A11, Bruggen Albertkanaal, ...) en lopende plaatsingsprocedures (R4WO en Complex R0xA201). 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.</p> <p>Bovendien kan worden aangenomen dat de ontwerpkosten beperkt zullen zijn, nu het ontwerp zich zal toespitsen op de aanleg van één kunstwerk en eventueel optimalisatie en renovatie van watergebonden en wegenisinfrastructuur.</p>

Lange termijn contract

Opdat een project op basis van een DBFM-formule kan worden geplaatst, dient het project te kunnen worden vertaald naar een lange termijn contract. Een DBFM-overeenkomst betreft immers *as such* geen bouwovereenkomst, maar wel een langlopende dienstenovereenkomst, waarbij de infrastructuur ter beschikking worden gesteld.

Aldus rijzen volgende vragen bij de afweging om de renovatie van kunstwerken op de markt te brengen onder de vorm van een DBFM-overeenkomst:

Vraag	Antwoord
<p>Is een opdracht die de renovatie beoogt van kunstwerken vatbaar voor een lange termijn contract?</p>	<p>Ja, indien tevens het onderhoud wordt overgedragen aan de private partner voor de duur van de DBFM-overeenkomst.</p> <p>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.</p> <p>Bovendien kunnen de werken worden uitgevoerd met stabiele technologieën en technieken die voldoende bewezen zijn zodat opdrachtnemers de hieraan verbonden risico's voldoende kunnen inschatten.</p> <p>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.</p>

Dienstverlening door derden

De dienstverlening die vervat zit in de DBFM-overeenkomst dient door derden te kunnen worden uitgevoerd. Aldus mogen geen regelgevende of praktische bezwaren aan de orde zijn (bvb. de uitvoering van bepaalde handelingen of activiteiten worden exclusief voorbehouden voor welbepaalde entiteiten).

Aldus rijzen volgende vragen bij de afweging om dit project op de markt te brengen onder de vorm van een DBFM-overeenkomst:

Vraag	Antwoord
<p>Is de terbeschikkingstelling van een kunstwerk een dienst die door een derde kan worden uitgevoerd.</p>	<p>Ja.</p> <p>Een dergelijk project stelt beleidsmatig geen ernstige problemen. Er is in Vlaanderen ondertussen een goede track record</p>

	opgebouwd wat betreft werken met private partijen in DBFM contracten.
--	---

Meerwaardepotentieel

Een project als DBFM-overeenkomst heeft in volgende gevallen meerwaardepotentieel:

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

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.

Aldus rijzen volgende vragen bij vraag naar het meerwaardepotentieel van een DBFM-overeenkomst voor de renovatie van kunstwerken:

Vraag	Antwoord
Kunnen de risico's worden onderkend en ingeschat?	<p>Ja, een publieke partij kan de risico's op voorhand onderkennen en eventueel hiervoor beheersmaatregelen nemen door</p> <ul style="list-style-type: none"> • voorafgaandelijk technische risico's in kaart te brengen of hierover contractuele bepalingen op te nemen in de DBFM-overeenkomst; • voorafgaandelijk afspraken te maken met alle derden die op een bepaald moment in het project moeten tussenkomen. <p>In dat verband geldt ook dat het vergunningsrisico beperkt is (er zijn in principe geen risicovolle omgevingsrechtelijke</p>

	<p>procedures vereist, vermits momenteel een draagvlak lijkt te bestaan voor de aanleg van deze infrastructuur). Niet enkel beperkt dit de rechtstreekse risico's in hoofde van de private partner, het beperkt ook het risico dat de publieke partner het project dient te annuleren omwille van strijdigheid met het omgevingsrecht.</p> <p>De grootste risico's die dan doorgaans zullen uitstaan voor dergelijke projecten, zullen de typische bouwrisico's (timing, planning, kost) betreffen.</p>
Kunnen de risico's doelmatig worden overgedragen?	<p>Ja, de over te dragen risico's (de bouwrisico's) kunnen duidelijk worden afgelijnd.</p> <p>De ervaring inzake DBFM-projecten in Vlaanderen bevestigt dit.</p>
Is de risico-overdracht voldoende significant?	<p>Ja, het beschikbaarheidsrisico is gelet op de aard van het kunstwerk en haar functie in het wegennet significant. Bovendien gaan met de aanleg belangrijke risico's gepaard naar hinderbeperking t.a.v. omwonenden en impact op het weg- en scheepvaartverkeer.</p>
Zijn de risico's beheersbaar?	<p>Ja, de private partner is door zijn ervaring en knowhow goed geplaatst om deze risico's te beheersen. Hij kan immers in eerste orde ingrijpen om deze risico's te mitigeren of om problemen te remediëren.</p>

Optimalisatie van de levenscycluskost

Een meerwaarde van een DBFM-formule ligt tevens in de omstandigheid dat de private partij in de onderhoudsfase de gevolgen van haar eigen keuzes in de bouwfase dient te dragen. Het voorwerp van het project dient zich er dan ook toe te lenen dat door in te zetten op kwaliteit in de bouwfase, de private partij efficiënties kan realiseren in de onderhoudsfase, met een kwaliteitsvolle infrastructuur tot gevolg. Beheers- en onderhoudskosten moeten dus significant zijn. 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.

Aldus rijzen volgende vragen bij vraag naar het meerwaardepotentieel van een DBFM-overeenkomst voor de dit kunstwerk:

Vraag	Antwoord
Zijn de onderhouds- en beheerskosten significant?	Ja, het onderhoud van kunstwerken impliceert significante kosten inzake opvolging, monitoring en herstel.

	Deze kosten zijn niet beperkt tot louter operationele kosten, maar betreffen evenzeer maatschappelijke en economische kosten. Door veelvuldig onderhoud wordt de doorstroming op (of onder) dit kunstwerk gehinderd, met een significante impact op de weggebruiker (of waterweggebruiker). De DBFM-formule laat toe de private partij te incentiviseren hierin keuzes te maken i.f.v. het beperken van deze hinder.
Kan de private partner de onderhouds- en beheerskosten beperken door keuzes in de bouwfase?	Ja, bvb. door materiaalkeuze en de wijze waarop proactief met inspecties en controle worden omgegaan.
Zijn de optimalisaties inzake <i>lifecycle cost</i> voldoende significant?	Ja, de optimalisaties kunnen een positieve impact hebben op de prijszetting van de beschikbaarheidsvergoeding. Bovendien kunnen de optimalisaties een positieve impact hebben op de beschikbaarheid van de infrastructuur. Zo kan door het onderhoud te beperken, de impact van onderhoudswerken t.a.v. de gebruikers van de infrastructuur beperkt worden.
Zijn de vooropgestelde garanties inzake <i>lifecycle cost</i> afdwingbaar?	Ja, DBFM-overeenkomsten bevatten een mechanisme dat de niet-naleving van de eisen financieel sanctioneert. De engagementen die de private partij aangaat in het kader van de plaatsingsprocedure krijgen na <i>closing</i> een contractuele status.

Optimalisaties inzake ontwerp, uitvoering en onderhoud

DBFM laat toe beroep te doen om creativiteit en innovatie van private partijen, m.n. omdat het bestek voor een DBFM-opdracht doorgaans ontwerp vrijheid laat aan de inschrijvers. De gunningscriteria worden dan ook zo geformuleerd dat inschrijvers met creatieve of innovatieve oplossingen hiervoor beloond kunnen worden. 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.

Aldus rijzen volgende vragen bij vraag naar het meerwaardepotentieel van een DBFM-overeenkomst voor de renovatie van kunstwerken:

Vraag	Antwoord
Is er mogelijkheid om op basis van ontwerp vrijheid tot innovatieve of creatieve oplossingen te komen?	Ja, voor een groot aantal aspecten kan aan de inschrijver ruimte gelaten worden om hiermee creatief en innovatief om te gaan: <ul style="list-style-type: none"> • Inspectie en controle: de technieken voor inspectie en controle en de

	<p>daaraan gekoppelde rapportering kunnen worden geoptimaliseerd i.f.v. de doelmatigheid en efficiëntie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Minder hinder: de hinder kan worden gereduceerd door een intelligent ontwerp of efficiënte bouwmethode of door een veel snellere realisatie van het project; • Verkeersafwikkeling: het kunstwerk of omliggende wegenis kan worden heringericht i.f.v. een vlotter en veiliger verkeer; • Onderhoud: zie hoger; • Waterproblematiek: de wijze waarop de afwatering gebeurt op een ecologisch duurzame wijze; • Ruimtelijke inpassing en architectuur: de infrastructuur ligt in een ecologisch belangrijk gebied en dient landschappelijk te worden ingepast; de opdrachtnemer kan hier innovatieve en creatieve oplossingen uitdenken. <p>De gunningscriteria dienen desgevallend in het licht hiervan te worden vormgegeven.</p>
<p>Kan de ontwerpvrijheid gevat worden in gunningscriteria?</p>	<p>Ja, ervaring met recent gevoerde plaatsingsprocedures voor DBFM-overeenkomsten wijst dit uit.</p>
<p>Is het juridisch kader voorhanden om de return van de ontwerpvrijheid te maximaliseren?</p>	<p>Ja, de wetgeving inzake overheidsopdrachten biedt onder de vorm van de mededingingsprocedure met onderhandeling en de concurrentiegerichte dialoog een juridisch kader waarbinnen met partijen in onderhandeling dan wel dialoog kan worden getreden, hetzij om de offerte te optimaliseren, hetzij om de publieke partij toe te laten te beste oplossing te onderkennen.</p>

Operationele voordelen

Een voordeel dat een DBFM-formule impliceert is dat het naast een verregerende responsabilisering van de private partij voor het operationele aspect met zich meebrengt, ook de werklust van de publieke partij reduceert zodat die zich kan concentreren op de bewaking van de naleving van de outputspecificaties. Aldus dient het project de ruimte te laten voor de realisatie van operationele voordelen.

Aldus rijzen volgende vragen bij vraag naar het meerwaardepotentieel van een DBFM-overeenkomst voor de renovatie van kunstwerken:

Vraag	Antwoord
Biedt de DBFM-formule operationele voordelen?	<p>Ja, een groot aantal operationele voordelen kunnen worden onderkend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • voorspelbaarheid van de levenscycluskost en de gegarandeerde kwaliteit van de infrastructuur • doordat de private partner wordt aangespoord het onderhoud te beperken, wordt ook de hinder van onderhoudswerken in de onderhoudsfase beperkt • vanuit financierszijde zal druk worden uitgeoefend om tijdig tot beschikbaarheid te kunnen overgaan, met een positief effect op de tijdigheid van de uitvoering van de werken

De markt

Opdat de meerwaarden besloten in een DBFM-formule zouden kunnen worden geformuleerd, dienen markspelers ook geïnteresseerd te zijn in dergelijke projecten. De realisatie van voorgaande meerwaarden veronderstelt immers een concurrentiële setting waarin diverse partijen de best mogelijke projectaanpak voorstellen

Aldus rijzen volgende vragen bij vraag naar het meerwaardepotentieel van een DBFM-overeenkomst voor de renovatie van kunstwerken:

Vraag	Antwoord
Kan er worden gerekend op interesse vanuit de markt?	<p>Ja, de omvang en aard van het project maken dat voldoende interesse mag worden verwacht vanuit de markt.</p> <p>Bovendien is – zoals al aangegeven – het vergunningsrisico beperkt. Niet enkel beperkt dit de rechtstreekse risico's in hoofde van de private partner, het beperkt ook het risico dat de publieke partner het project dient te annuleren omwille van strijdigheid met het omgevingsrecht. De interesse vanuit de markt en de financiering op lange termijn zouden dus op zich niet problematisch mogen zijn.</p> <p>Indien blijkt dat de recente COVID19 situatie of de oorlog in Oekraïne een impact heeft op de risico-inschatting van de markt kan worden overwogen het project anders te structureren en bij te sturen tijdens het aanbestedingsproces om tot een goede competitieve aanbesteding te komen. Hiermee is reeds de ervaring aanwezig (o.a. opgedaan in</p>

	het kader van het DBFM-project Complex R0xA201).
Zijn er voldoende marktspelers?	Ja, voor recente PPS-projecten – de DBFM-projecten R4WO en Complex R0xA201 – bleek voldoende interesse van marktspelers.

3. Afweging

3.1. Vlaamse PPS-tool

Op basis van de Vlaamse PPS-tool behaalt DBFM, samen met DBM, de hoogste score als uitvoeringsvorm voor het project “Ontsluiting Middelkerke”.

Niettegenstaande de DBM- en DBFM-formule eenzelfde quotering behalen, biedt de “F”-factor wel degelijk een duidelijke toegevoegde waarde in het kader van voorliggend project:

- De aard van het project – de aanleg van mobiliteitsinfrastructuur – maakt een dergelijk project gevoelig voor meerkosten tijdens de bouw en exploitatie. Door de opdrachtnemer ook te laten instaan van de financiering zal hij, onder druk van financiers, doorgedreven aandacht besteden aan risicomanagement teneinde dergelijk risico zo veel als mogelijk te beperken. Dergelijke kosten vormen immers een risico naar rentabiliteit van het project, hetgeen financiers zoveel mogelijk willen beperkt zien;
- Aangezien de financier zekerheid zal willen omtrent de toekomstige cash flow van de DBFM-SPV zal de opdrachtnemer ertoe worden aangezet om wijzigingen zo veel als mogelijk proactief te vermijden, hetgeen uitmondt in een intelligent ontwerp, gebruik van robuuste technieken, edm.;
- De beschikbaarheid van de infrastructuur is essentieel voor een goed functionerend wegennet. Onbeschikbaarheid leidt in principe tot prestatiekortingen, hetgeen een negatieve impact heeft op de terugbetaling van de financiers. De opdrachtnemer wordt aldus vanuit de F-component ertoe aangezet de onbeschikbaarheid tot een minimum te beperken;
- Doordat de financier pas wordt terugbetaald en vergoed voor het verstrekken van de financiering vanaf het ogenblik van beschikbaarheid van de infrastructuur, wordt de opdrachtnemer er van die zijde toe aangepast de fasering en timing te optimaliseren en na te leven. Dit leidt ertoe dat de infrastructuur tijdig en eventueel versneld wordt gerealiseerd, hetgeen tevens operationele voordelen met zich meebrengt (m.n. door de versnelde realisatie van de maatschappelijke meerwaarden die met deze infrastructuur gepaard gaan).

De DBFM-formule onderscheidt zich door haar meerwaarden als uitvoeringsvorm ook duidelijk van de DB-formule en de klassieke aanbesteding (EPC). Bij deze formules wordt immers het beschikbaarheidsrisico niet overgedragen. Gelet op de doelstellingen die aan de realisatie van dit project ten grondslag liggen, is dit niettemin een essentieel element. Één van de hoofddoelstellingen die aan het geïntegreerd planningsproces ten grondslag ligt, bestaat erin een robuuste ontsluiting te bieden van Middelkerke en deze weginfrastructuur in te schakelen in het functioneren van de kamstructuur zoals voorzien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Door de opdrachtnemer ook verantwoordelijk te stellen voor de beschikbaarheid (en dus voor het onderhoud) voor een lange termijn (in principe 30 jaar), laat de DBFM-formule toe stimuli in te bouwen die de opdrachtnemer ertoe aanzetten om deze infrastructuur maximaal beschikbaar te houden en dit met eerbiediging van de (kwaliteits)eisen die worden geformuleerd in het programma van eisen. Dergelijke stimuli kunnen in een DB-formule of bij klassieke aanbesteding niet worden ingebouwd.

Dat de opdrachtnemer wordt belast met het beschikbaarheidsrisico, biedt ook een mogelijkheid om een kader te scheppen waarbinnen de opdrachtnemer een intelligent ontwerp kan ontwikkelen op maat van zijn oplossing i.f.v. een maximale beschikbaarheid. Dit risico zet de opdrachtnemer er

immers o.m. toe aan om in zijn ontwerp op intelligente wijze rekening te houden met (het beperken van) het onderhoud. Dit impliceert tevens dat de opdrachtnemer dienaangaande de nodige ontwerp-vrijheid wordt gelaten, hetgeen niet mogelijk is in geval van een klassieke aanbesteding terwijl de DB-formule niet het kader biedt waarbinnen de opdrachtnemer ook de gevolgen draagt van zijn ontwerpkeuzes.

Dat, wat betreft de uitvoeringsvorm van de klassieke aanbesteding, de ontwerp-component niet wordt overgedragen, zou impliceren dat de opdrachtgever geen beroep kan doen op de kennis die aan opdrachtnemerszijde aanwezig is. Dit maakt dat optimalisaties onbenut blijven, zo bvb. op het vlak van innovatieve monitoring i.f.v. het onderhoud, de ecologische impact van het project en risicobeheersing. Dit zijn net aspecten waar een private in het kader van mobiliteitsinfrastructuur meerwaarden kan scheppen vanuit zijn kennis en ervaring. Wat betreft de DB-formule geldt ook hier dat de opdrachtgever in principe weliswaar beroep kan doen op de kennis en ervaring van de opdrachtnemer. Echter, deze uitvoeringsvorm biedt niet het aangepaste kader om de opdrachtnemer voor de ontwerpkeuzes verantwoordelijk te maken.

3.2. Is PPS te verkiezen boven klassieke aanbesteding?

Hoger werd het meerwaardepotentieel van een PPS-benadering, op basis van een DBFM-formule, besproken. Als proef op de som wordt hierna nog ingegaan op de afweging "PPS vs. klassiek". Men kan stellen dat opdat PPS (via DBFM) te verkiezen zou zijn boven klassieke aanbesteding dienen volgens de literatuur een aantal vragen positief te worden beantwoord:¹

- De risico's kunnen vooraf worden gedefinieerd en onderkend;
- De risico's kunnen doelmatig en efficiënt overgedragen worden aan de private partner;
- De over te dragen risico's zijn van dien aard dat de private partner ze kan beheersen, en bovendien dat daaruit efficiëntie volgt;
- Er kan voldoende interesse van marktspelers verwacht worden en de markt is voldoende ruim;
- De transactiekosten kunnen worden beperkt;
- Er is ruimte voor een *lifecycle cost* benadering die de private partner zal aanzetten tot rationele keuzes;
- De opdracht kan gevat worden in outputspecificaties en kwaliteitseisen;
- De private partner kan meerwaarden en optimalisaties voorstellen o.b.v. inventiviteit en creativiteit;
- Wijzigingen gedurende de looptijd van de DBFM-overeenkomst zullen slechts in beperkte mate nodig zijn gelet op de aard van het project en de aan te wenden technieken;
- Marktpartijen beschikken over specifieke *knowhow* en ervaring die de uitvoering van een project in een DBFM-formule ten goede zullen komen.

Uit de hogerstaande uiteenzetting blijkt dat op deze vragen positief kan worden geantwoord.

4. Participatie

Het is de ambitie om vanuit DWV te participeren in de SPV vennootschap, dit ten belope van maximaal 10% van het eigen vermogen.

¹ P. Burger en I. Hawkesworth, "How to attain value for money: comparing PPP and traditional infrastructure procurement", *OECD Journal on Budgeting* 2011, 39-42